한국해운신문

기고/바젤Ⅲ 최종안 도입에 따른 선박금융 축소 우려

한국해운신문 | 승인 2025.09.09 13:04

부산국제금융진흥원 해양금융센터 조은정 연구원

조은정 연구원

올해 1월 유럽은'바젤III 최종안(Basel III: Finalising post-crisis reforms)'이행 초기 국면에 진입[1)]했다. 해당 규제 기준은 바젤 합의[2)]의 최종 개정안으로, 국제금융시장에서 주요 은행 건전성을 규율하는 여러 기준을 담고 있다. The Banker, Marine Money 등 해외 리포트[3)]에서는 이번 위험가중치 산정과 관련한 규제 환경 변화가 은행의 선박금융 공급 축소를 야기할 것이라는 우려를 나타내고 있다.

위험가중치는 은행이 보유한 대출 및 투자 등 금융자산의 손실 발생 위험 정도를 수치화한 것으로 자산 금액에 위험가중치를 곱한 값이 위험가중자산이 된다. 이를 활용하는 자기자본 대비 총 위험가중자산의 비율을 BIS(Bank for International Settlement) 비율이라고 하며 감독 당국은 BIS 비율을 통해 은행별 건전성을 감시하고 감독하고 있다. 바젤III 최종안에서는 은행들이 기업대출 위험가중치를 내부 시스템에 의거 평가 및 산출하되 위험가중자산에 대한 내부 시스템에 의한 값과 외부 신용평가 시스템에 의한 값의 편차가 2027년[4)]까지 27.5% 이하가 되도록 규제 기준을 강화했다. 이는 은행들이 금융자산의 위험가중치를 자체적으로 산출하는 과정에서 위험을 지나치게 과소평가하는 단점을 보완하기 위함이다.

BNP Pariba, SocGen, DnB Nord 등 유럽계 선박금융 전문은행들은 선박금융 시 선순위 대출 위주로 공급하고 있다. 따라서 이들 은행들은 그간 내부평가 시 선박금융은 외부 신용평가 시스템 평가 하의 위험보다 낮은 위험으로 인식하고 있었던 것으로 추정된다. 이번 규제에 따라 위험가중치 산출 방법 간의 편차를 좁히기 위해서는 내부에서는 안전 자산으로 분류한 선박금융의 위험가중치를 상향 조정해야 할 것으로 보인다.

자산의 위험가중치를 높이면 동일한 BIS 비율 유지를 위해서는 자기자본을 확충해야 한다. 이 경우 자본조달 비용이 증가하고 대출 시 금리 원가도 상승하게 된다. 선박금융 Legal Counsel로 저명한 영국 Stephenson Harwood는 이번 규제로 선박금융 적용 금리가 평균 0.2~0.4% 포인트 인상될 것으로 전망하고 있다. 다수 전문기관들은 이러한 비용 증가는 수익성 하락과 선박금융 익스포저 축소로 이어질 것으로 전망하고 있다.

국내 은행의 경우 기업금융에 대한 위험가중치는 자체 내부등급 방법을 활용하고 있다. 하지만 특수금융으로 분류되는 선박금융은 자체적인 평가를 위한 시스템이 부족하다는 이유로 내부등급이 아닌 외부신용 평가기관이 발표하는 신용등급을 기준으로 위험가중치를 책정하고 있다. 따라서 국내 은행의 경우에는 선박금융에 대해 위험치를 과소 측정할 우려가 크지 않기 때문에 이번 바젤Ⅲ 최종안 규제 강화 조치에 따른 영향이 제한적일 것으로 예상한다.

하지만 2024년 기준 국내 선박금융 공급 비중을 보면 외국계 금융 54%(중국리스 19%), 정책금융 37%, 민간금융 9%[5]로 국내 선박금융의 외국계 및 정책금융 공급에 대한 의존도가 매우 높다. 앞에서 언급한 바와 같이 금번 규제 강화 조치로 외국계 은행들이 선박금융 포트폴리오를 줄인다면 외국계 의존도가 높은 국내 선박금융 공급능력이 줄어드는 부정적 영향을 초래할 가능성이 높다.

전통 선박에 대한 탄소세 부과 등 2050년 Net-Zero 친환경 규제 가속화에 따른 현실적 도전이 눈앞에 다가오고 있다. 친환경 선대 전환 시기를 맞아 이를 감당할 공급 Capa 또한 중요할 것이다. 아직 선뜻 대규모 선박 투자에 나서는 해운사는 많지 않다. 친환경 적기 투자를 통해 탈탄소 선대 전환의 거대한 파고를 무사히 넘어야만 미래 글로벌 해양강국 경쟁 대열에 뒤처지지 않을 것이다.

최근 친환경 투자 촉진 및 민간 선박금융 활성화를 위한 방안으로 조세 리스금융 도입, 선박투자 분리과세 재개, 원화 선박금융 본격화 등이 활발하게 논의되고 있다. 우리 사회가 친환경 투자 촉진 및 민간 선박금융 활성화를 위한 과감하고 혁신적인 제도 도입을 조속히 이루어냄으로써 이번 바젤Ⅲ 최종안에 따른 국내 선박금융 공급 감소 우려를 말끔하게 씻어내기를 기대한다.

---

1) 유럽은 2025년 1월 바젤Ⅲ최종안 도입을 시작했으며 거래계정 기본 검토(Fundamental Review of the Trading Book, FRTB) 등의 규제 기준은 2026년 1월 시행으로 연기하는 등 전체 도입은 지연중.

2) Basel Accord은 사실상 국제표준처럼 작동하기에 협약(協約)으로 번역하는 것이 의미적으로 옳으나 유해폐기물의 국가간 이동 및 교역 규제를 의미하는 바젤 협약(Basel Convention)과의 혼동을 피하기 위해 합의로 표기. 외교부가 Economics Department Working Paper No. 844를 번역하며 "합의(合意)"로 번역한 것을 차용.

3) ① The Banker(2024), Basel IV and the changing face of ship finance.

② Eurofin Group(2024) Basel IV and its Impact on Ship Financing.

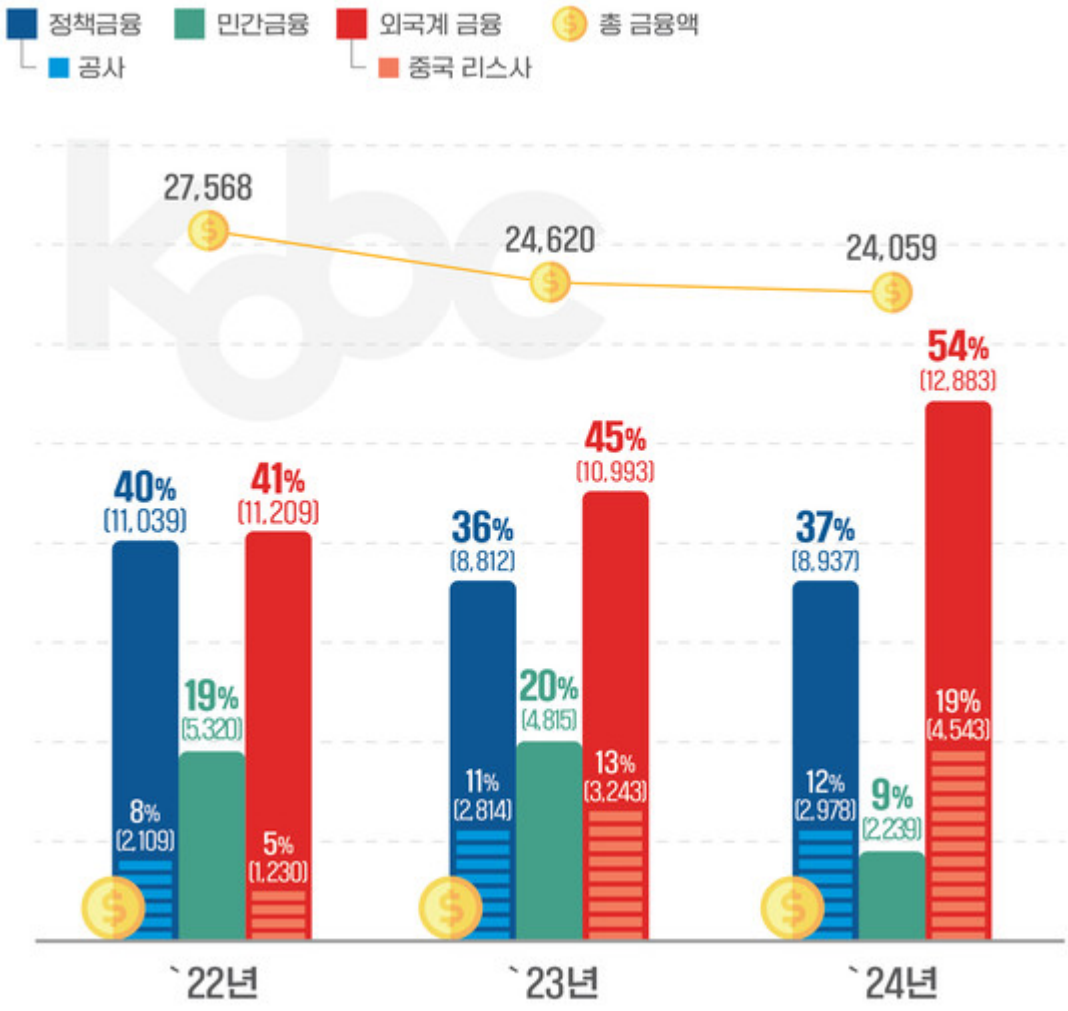
③ Stephenson Harwood(2024), What Basel IV means for maritime finance.

④ Marine Money(2025), Basel 3.1, 3.5, or 4?.

4) 바젤 원안은 2027년(유럽: 2030년, 국내: 2028년)까지 위험가중치에 대한 내부 시스템에 의한 산출 값과 외부 신용평가 시스템에 의한 산출 값의 편차가 27.5% 이하가 되도록 설정. (단, 개별대출이 아닌 전체 대출 포트폴리오에 적용).

구 분	'20년 6월	'21년	'22년	'23년	'24년	'25년	'26년	'27년	'28년	'29년	'30년
바젤 원안	없음		50%	45%	40%	35%	30%	27.5% →			
유럽 도입	없음					50%	45%	40%	35%	30%	27.5%
국내 도입	(조기도입) 40% →						35%	30%	27.5% →		

5) 국적선사 100개사, 1,030척 2024년 말 기준 금융 데이터(잔액 기준, 한국해양진흥공사)



한국해운신문 maritime@mpress.co.kr

저작권자 © 한국해운신문 무단전재 및 재배포 금지