

해양금융 전문기관 신설 가능성 검토 연구 결과보고

(2025.07.28., 국제금융중심지육성전략2팀)

1 요약

- 본 연구는 부산의 지역 특화산업(해양)을 활용하여 국제금융중심지 경쟁력을 강화하고 국제 경쟁력을 갖춘 중앙-지방 연계 전략산업으로 해양금융 생태계를 육성하는데 필요한 해양금융 전문기관 설립의 이론적 근거를 제공하고자 하였음
- '국제 해양금융 정책 현황 분석→주요기관 분석→PESTEL 방법론 기반 국제 경쟁력 분석→국제 해양금융 포트폴리오 분석 및 중점분야(평가 체계 기반) 도출 순서로 연구를 추진하였고 연구의 결과로 부산 국제금융중심지 위상 제고 및 국내 해양금융 활성화를 위한 해양금융 전문기관의 설립 필요성 및 정책적 시사점을 도출함

2 서론

- 배경 및 목적 : 부산의 금융중심지 실효성에 대한 지속적인 의문 해결 방안으로 부산을 국제금융중심지로 육성하고 부산의 지역 특화산업(해양)을 활용한 금융기능 집중 방안(고부가가치 창출 가능성) 모색
- 절차 : Phase 1. 글로벌 해양금융 현황 조사(주요국 정책 및 기관 조사)
Phase 2. 국내 해양금융의 국제 경쟁력 분석(PESTEL 분석)
Phase 3. 국제 해양금융 포트폴리오 분석을 통한 중점분야 도출

3 정의 및 구조

- 해양금융의 정의 : 해양금융은 문헌에 따라 범위와 강조점이 상이함
(광의) 해양산업 전반(해운·조선, 항만·물류, 기자재·인프라, 에너지·자원, 환경·R&D 등)에서 발생하는 모든 금융 활동을 의미(UNCTAD, OECD, MENON 등)
(적용) 글로벌 금융시장에서 널리 통용되는 '선박금융'의 개념으로 해석
- 해양금융의 구조 : 자본 공급자의 유형, 금융기법의 복잡도(거래 방식), 제도적 기반에 따라 분류
해양금융의 특성 : ①대규모 자본 ②장기적 ③변동성이 반영된 고위험·고자본·집약적

4 글로벌 해양금융 정책

- 규제기반 주도 : 막대한 자본의 거래 및 경기 순행적 흐름에 따라 국제 자본시장의 규범, 관행, 규제 프레임이 일정 부분 따르고 있다는 점에서 국제회계기준(IFRS), 바젤협약(BASEL III), OECD(CIRR), WTO(SCM) 등 국제사회 규제가 글로벌 해양금융 주도
- Menon Economics 2024 보고서에서 선정한 '해양금융 및 법률' 평가지표 기준 상위 10위권 도시 선정(런던, 뉴욕, 싱가포르, 홍콩, 함부르크, 도쿄, 오슬로, 부산, 상하이, 파리) 분석 수준의 일관성을 위해 국가(9개국) 단위로 정책 비교
- 각국은 국제정세 변화 및 산업 공급망 확보 등 글로벌 경쟁 심화에 따라 국제무역, 자원확보, 군사적 영향력, 외교적 주도권 등의 확보를 위한 중요 자산 및 전략으로 해양산업을 인식하며 글로벌 '해양 패권(Maritime Hegemony)' 시대 본격화
- 글로벌 해양금융 정책 유형 4가지 : ① 국가 중심의 대규모 공공 재정투입 및 금융 전략 전반주도의 정책주도형 ② 국가는 간접적인 금융 전략을 제시, 민간에 자율성을 맡기는 시장유도형 ③ 공공 민간 지방이 기능적으로 결합한 유기적 체계인 혼합형 ④ 친환경·디지털 등과 융합한 해양금융의 고도화 전략을 펼치는 융합혁신형
- 정책 현황 분석 결과 : 혼합형 자본 증가, 저탄소 및 디지털 산업 연계 금융상품 개발, 구조화 금융모델 확산, 지역 산업 클러스터 및 거버넌스 연계 프로젝트 추진
- ⇒ 현재 각국 정부는 국제사회의 제도적 기반 위에서 '혼합형' 금융구조를 정착화하고 디지털 및 ESG 등의 기술혁신을 접목한 '융합혁신형' 생태계로 전환 중, 따라서 우리나라도 글로벌 해양금융 특성 및 현황을 고려하여 친환경·디지털 산업 구도 전환 등 글로벌 의제를 선제적으로 반영한 대응으로 국제사회 규제 강화 흐름에 동참하는 해양금융 환경 조성 및 활성화 방안 필요

5 글로벌 해양금융 주요기관

- 마린머니 보고서(2025 Q2)를 기반으로 선박금융 포트폴리오 규모, 기관 유형, 지역, 특화전략, 성장률 등을 종합 고려하여 총 15개 글로벌 해양금융 전문기관*(은행 : 예금 기반의 저비용 자금을 운용, 대출 중심의 금융서비스 제공 및 비은행 : 예금 기능 없이 정부 지원, 자체자본, 외부 투자자 자본 등으로 자금조달, 상업은행보다 장기적이고 유연한 구조 제공)을 선정하여 분석

* BNP Paribas (프랑스), CEXIM (중국), KfW IPEX-BANK (독일), KEXIM (한국), CMBFL (중국), SMBC (일본), Sumitomo Mitsui Trust Bank (일본), Standard Chartered (영국), MSFL (중국), DNB (노르웨이),

ABN AMRO (네덜란드), Caixa Bank (스페인), K-Sure (한국), Eurobank (그리스), KOBC (한국)

- 주요기관 사례조사 분석 결과: 글로벌 해양금융 15개 기관의 총자산 대비 해양 포트폴리오 총규모 평균은 약 1.6% 내외로 해양금융이 기관의 핵심 사업이라기보다는 전략적인 '틈새 영역(niche segment)'임을 확인, 글로벌 해양금융 포트폴리오 상위 20위권 내 한국 기관 다수(KEXIM, K-Sure, KOBC 등 4개 기관) 포함, 한국 해양금융 기관들이 세계 시장에서 의미 있는 영향력을 보유함을 확인
- 국내 해양금융 문제점 : 구조화 금융 경험 부족, 자생적인 해양금융 생태계 조성을 위한 제도적 기반 미흡, 글로벌 투자 연결 허브 부재에 따른 경쟁력 확보 한계 등 민간자본 활성화를 위한 복합적 요인 제약⇒단일 자본 공급 구조가 아닌 **포트폴리오 다각화** 가능한 이상적 구조 필요⇒**정부 중심의 공공 자본을 유지하면서 민간자본을 점진적으로 확대하는 혼합형(하이브리드) 자본 공급 구조 제안**→전문적· 다각화된 해양금융 포트폴리오 지향
- 글로벌 해양금융 동향 파악 및 PESTEL 기반 경쟁력 분석 결과 :
 - 글로벌 해양금융 동향: ①공급 자금 총액* 축소 ②아시아 금융사 시장 점유율** 확대 ③글로벌 규제 강화 ④금융기관 포트폴리오 다각화
 - * '08년 Top 20 은행 기준 약 3500억 달러(한화 455조)→'22년 Top 20 기준 약 2400억 달러(한화 312조) 공급 자금 총액 30% 이상 축소 비중이나 금융 공급자, 투자대상, 자본구조 등 전반적인 금융 포트폴리오 확장 추세
 - ** '24년 신규대출 규모 공개 기관 27개 총규모 약 410억 달러(한화 57조), 이 중 아시아계 5개 기관의 신규대출 규모 약 158억 달러(한화 21조)→전체 약 38% 이상 공개 기관 한정
 - PESTEL 기반 경쟁력 분석 결과 : **(P정치)** 정책 안정성 및 연속성 확보 중요, **(E경제)** 사이클별 포트폴리오 구축 및 금리·환율 변동 위험관리를 위한 헤징 역량 중요, **(S사회)** 국제 기준 부합 금융서비스 개발 지역사회 기여 및 공급망 투명성 요구 대응 필요, **(T기술)** 혁신 기술(빅데이터, AI 등) 도입 및 포트폴리오 최적화 중요, **(E환경)** 친환경·탈탄소 대응 글로벌 전략을 기본 설계에 포함, **(L법)** 글로벌 금융규제(바젤 III, WIO SCM 등) 및 환경·사회적 실사의 무 관련 내부 준법 감시 체계 구축을 통한 법적 위험 최소화 필요

6 글로벌 해양금융 경쟁력 제고를 위한 중점 포트폴리오

- 중점 포트폴리오 선정 방식 및 결과
 - (목록 도출) 부산 해양금융 전문기관 설립 시 중점적으로 다룰 포트폴리오를 도출하기 위하여 글로벌 해양금융 시장을 이끄는 9개국 정책 분석결과, 주요기관 사례분석결과, PESTEL 분석결과 등을 종합→포트폴리오 세부 분야 목록 총 26개 도출. (5대 범주) 친환경·저탄소, 디지털·스마트, 보증·혁신금융, 중소·벤처캐피탈, 글로벌·안보전략

- (평가 체계 구축) 정책·시장·혁신성 적합도 평가 총 60점: 포트폴리오별 정책 적합성 (Policy Relevance), 시장 필요성(Market Need), 혁신성(Innovativeness) 부문에서 점수를 구분하여 항목별 20점→총 60점 산출, 포트폴리오 경쟁력·글로벌 확장성 평가 총 40점: 마린머니 리그 테이블 상위 기관의 포트폴리오 참여 현황을 참고하여 각 포트폴리오의 경쟁력과 글로벌 확장성 부문에서 점수를 구분하여 항목별 20점→총 40점 산출, 최종 종합점수는 적합도 및 확장성 평가를 각각 60:40 비율로 합산→100점 만점으로 계산
- (결과) 최상위 우선순위 5개 도출: ▲ LNG 운반선: 친환경·저탄소 중심, 글로벌 경쟁력 최상위, ▲ ESG 연계 금융: 보증·혁신금융 범주, 글로벌 ESG 흐름 강력 반영, ▲ 중소·조선사·선주사 지원: 중소·벤처캐피탈 범주, 국내 해양금융 산업 기반 보강, ▲ 데이터 인프라: 디지털·스마트 범주, 글로벌 디지털 산업구조 전환 핵심, ▲ 전략상선단: 글로벌 안보전략 범주, 마중 대립 안보 및 공급망 안정성 강조

7 결론

- 글로벌 해양금융 정책, 주요기관, 글로벌 경쟁력, 중점 포트폴리오 등 분석결과 소결을 취합하여 다음의 결론 도출: ①글로벌 해양금융 시장에서 한국 기관의 의미 있는 영향력 보유, ② 동북아 해양·물류 허브로서 부산의 지리적, 산업적 거점 잠재력 보유, ③해양금융 전문기관 설립 시 정책금융, 민간 투자 촉진, 글로벌 금융 연계를 통한 금융중심지로 구심점 역할 수행 가능, ④ ESG·친환경, 디지털·AI 전환, 해운·조선업 분야의 혁신금융 수요 대응 가능 등을 이유로 부산이 취할 수 있는 특화산업 활성화를 위한 전략적 선택으로 **하이브리드형 국내 해양금융 전문기관 설립을 주장하고자 함**
- 또한, 부산형 해양금융 전문기관 설립 전략으로 ① LNG 운반선, ESG 연계 금융, 중소·조선사·선주사 지원 투자 부문 등 정책적·시장적·혁신성이 높은 분야에 집중하여 **다범주 포트폴리오 육성**, ② 부산의 기존 지역적 강점(창투원 부산 펀드, BNK 금융 그룹, 문현단지 금융기관 등)과 벤처투자, 사모펀드 등 **민간자본과의 연계성 강화**, ③ 민간은행뿐만 아니라 사모펀드, 벤처캐피탈, 리스회사, 투자일임사, 자산운용사 등 투자 및 자산운용을 주력으로 하는 **다양한 형태로 설계 및 운영될 수 있다는** 관점 전환 ④ 친환경·디지털(블록체인 기반 인증거래), 글로벌 안보전략 금융 분야 등 **정책적 공백이 존재하는 분야의 발굴 및 육성을 제안함**
- 궁극적으로 본 보고서는 부산이 보유한 강점을 활용하여 서울 및 국외 전문기관과 차별화된 경쟁력을 확보하고 글로벌 해양금융 허브로 도약할 수 있는 하이브리드형 해양금융 전문기관의 신설을 제안함

해양금융 전문기관 설립 가능성 검토 연구

2025년 7월

부산국제금융진흥원

육성전략2팀

본 보고서는 학술적 연구 및 공익 목적으로 작성되었으며, 상업적 용도로의 활용은 제한됩니다.

본 보고서의 내용은 정보 제공을 위한 것이며 특정 기업 활동, 금융 투자 또는 법률적 판단의 근거로 활용될 수 없습니다.

본 보고서는 특정 기업·기관·상품·서비스의 광고 또는 홍보 목적이 아니며, 사례·기업·기관의 언급은 이해를 돕기 위한 예시에 불과합니다. 또한 본 보고서에는 외부 데이터·자료·제3자 웹사이트 링크가 포함될 수 있으나, 저자 및 소속 기관은 해당 자료의 정확성·합법성·내용에 대하여 보증하거나 책임지지 않습니다.

보고서 정보를 신뢰·활용하는 책임은 전적으로 독자에게 있으며, 저자 및 소속 기관은 본 보고서의 사용 또는 사용 불가로 인해 발생하는 직접적·간접적·부수적·특별·결과적·징벌적 손해에 대하여 어떠한 책임도 지지 않습니다.

목차

① 서론	1
② 정의 및 구조	5
③ 글로벌 해양금융 정책	11
④ 글로벌 해양금융 주요기관	32
⑤ 국내 해양금융 전문기관 설립 가능 여부	57
⑥ 결론	59

① 서 론

1.1 연구 배경 및 필요성

- 국제정세 변화에 따른 공급망 확보 및 금융산업 경쟁 심화
 - 미·중 갈등이 심화함에 따라, 경제 안보 및 공급망 확보 등 글로벌 산업 공급망 재편에 많은 관심이 집중되고 있음. 세계 무역의 약 90% 이상이 해상운송을 통해 이루어지며 선박 건조 및 운영에 필요한 금융의 활용은 국제 무역망을 유지하는데 필수적인 상황임. 이에, 글로벌 해상운송 수단의 중요성이 재조명됨
 - 해상운송 수단인 선박은 고비용이라는 점에서 막강한 금융지원을 통한 주도권 확보가 산업 성장동력 및 경쟁력의 핵심으로 작용함. 최근 트럼프 2기 행정부도 조선업 재건을 위한 내부 제도개선 및 국제협력을 본격 추진 중이며 글로벌 선박·해운 강국으로 알려진 그리스, 일본, 중국도 국가전략을 수립하며 해양금융산업을 육성 중
 - 또한, 국제금융중심지로 알려진 런던, 싱가포르, 두바이도 해양과 금융을 연계한 산업생태계를 구축하여 이를 국가 및 지역 서비스 산업의 경쟁력 제고 방안으로 활용 중
- 지속가능 에너지·디지털(인공지능) 등 신산업 연계 글로벌 해양금융 수요 급증
 - 글로벌 지속가능 에너지·인공지능 산업 및 탄소 중립 정책에 따라, 친환경 선박, 항만 자동화, 해상풍력 등과 같은 해양산업 프로젝트에 대한 대규모 투자가 점진적으로 확대 중. 특히, 신재생에너지 이니셔티브를 주도하는 유럽을 포함하여 동남아시아, 남미 등의 신흥국에서도 친환경 에너지를 활용한 해양 기반시설 관련 발주 경쟁이 심화 중
 - 이에 우리 정부와 지자체는 고도화된 글로벌 신산업 흐름에 맞추어 해양금융 수요 대응 방안을 모색하고 국가 및 지역 특화산업으로 지속가능 에너지·디지털(인공지능)을 연계한 국내 해양금융의 국제 경쟁력 제고 전략을 도출할 필요가 있음
 - 특히, 부산은 명실상부한 대한민국의 제2 도시이자 해양도시이기에 지역 특화산업으로 해양금융을 발전시켜 고부가가치 서비스를 창출하고 신산업

과 연계한 글로벌 해양금융 수요를 국가적으로 대응할 충분한 자체역량을 보유하고 있음

- 미래유망산업과 금융의 연계를 통한 부산의 글로벌 금융중심지 위상 제고
 - 글로벌 산업 구도 재편 및 고도화로 인해 첨단전략 및 미래유망산업 경쟁이 금융 선진국 중심으로 확대되고 있음. 우리 정부와 지자체도 미래유망산업과 연계된 금융의 흐름을 선제적으로 파악하여 부산의 글로벌 금융중심지 발전 전략을 도출하고 관련 예산을 확보할 필요가 있음. 이를 위해서는 국내 해양 금융 전반에 관한 진단이 불가피한 상황임
 - 본 연구는 이러한 배경에 기반하여 국내 해양금융의 현주소 및 발전 방향성을 점검하고 국내 해양금융이 글로벌 무대에서 경쟁력을 확보할 방안을 고민하고자 함. 또한, 부산의 지역 특화산업으로 해양금융을 발전시켜 국제금융중심지로서 부산의 위상을 높이고자 함

1.2 연구 목적

- 부산의 지역 특화산업으로 해양금융 활성화 방안 모색 및 국제금융중심지 경쟁력 강화
 - 수도권에 집중된 경제 기능을 지방으로 분산하고 국가 균형발전을 도모하고자, 정부는 막대한 예산을 투입하여 제1차 공공기관 이전 및 혁신도시 건설을 추진 하였음. 특히, 2008년 제정된 「금융중심지의 조성 및 발전에 관한 법률」에 근거 하여 부산을 서울과 함께 금융중심지로 지정함. 정부는 부산의 지역 특화산업 (해양 및 파생)을 중심으로 국가 차원의 이원 금융체제(서울-부산) 수립 및 지방의 자립형 금융산업 생태계를 구축하고자 하였음
 - 그러나 지난 17년간의 다양한 정책과 사업에도 불구하고 부산의 금융중심지 실효성에 대한 의문은 지속해서 제기되고 있음. 이는 주요 금융기능과 인프라가 여전히 서울에 치우쳐져 있기 때문임. 따라서, 당초 계획한 국가의 이원 금융체제를 정상화하고 부산의 금융중심지 기능 고도화 전략을 추진하는 방안으로 지역 특화 산업을 활용하여 부산의 국제금융중심지 경쟁력을 강화할 세부 이행체계에 대한 논의가 절실함
 - 본 연구는 이러한 맥락에서 부산이 제1차 공공기관 이전에 따라 형성된 금융

인프라(문헌금융단지)를 바탕으로 지역 특화산업(해양·과생·디지털)과 연계한 금융기능 집중 방안을 모색하는 데 그 목적이 있음. 그리고 그 과정에서 국가 균형발전 정책과 금융중심지 정책을 연계하여 지자체 중심의 정책 사업 한계를 극복하고 중앙정부로까지 협력 범위를 확장하는 방안을 함께 검토하고자 함. 나아가, 지역 특화산업 경쟁력 강화 방안을 부산 국제금융중심지 고도화 추진 동력으로 발판삼아, 비수도권 지역의 금융 생태계 활성화를 촉진하고 국제금융 중심지로서 부산의 위상을 강화하고자 함

- 이에 국내외 해양금융의 주요 동향을 파악하여 지역 특화산업으로써 국내 해양 금융의 한계점을 보완하고 글로벌 경쟁력을 갖춘 중앙-지방 연계 전략산업으로 해양금융을 육성하고자 하며 해양금융 활성화를 위한 세부 이행계획 수립 및 예산의 확보를 위한 글로벌 해양금융 전반을 진단하고자 함
- 부산 해양금융 활성화를 위한 세부 이행계획 수립을 위해서는 국내외 해양 금융 전반에 대한 이론적 근거 및 현황분석 체계 정형화, 해양금융의 특성 도출 및 우선순위 선별 작업이 필요하며 최종적으로 부산 해양금융의 글로벌 경쟁력 확보를 위한 고도화 전략 수립의 일환으로 해양금융 전문기관 설립 가능성을 검토하고자 함

1.3. 연구 절차

- 글로벌 해양금융 현황 분석(국가별 해양금융 관련 정책, 글로벌 해양금융 주요 전문기관 사례조사)→ 글로벌 해양금융 특성 및 중점분야 도출→ 국내 해양금융의 글로벌 경쟁력 분석(PESTEL)→ 부산 국제금융중심지 위상 제고 및 국내 해양금융 활성화를 위한 해양금융 전문기관 설립 필요성 및 시사점 도출
 - (Phase 1) 글로벌 해양금융 현황 조사
 - (Phase 2) PESTEL 방법론 기반 국내 해양금융의 글로벌 경쟁력 분석
 - (Phase 3) 해양금융 전문기관 설립 필요성 검토 결과 도출

Phase 1.

글로벌 해양금융 현황 조사

글로벌 해양금융 분야별 주요 정책 및 기관
현황 자료 수집·분석

- 국내외 해양금융 현황 분석(정책, 주요 기관, 포트폴리오 등)

글로벌 해양금융 정의 및 유형화

- 해양금융 개념 정립
- 해양금융 유형 도출
- 중점 포트폴리오 선정

Phase 2.

국내 해양금융의
글로벌 경쟁력 분석

국내 해양금융의 특성 및
글로벌 경쟁력 분석

- 국내외 해양금융의 특성 도출
- 국내 해양금융의 글로벌 경쟁력 분석
-(PESTEL 기반)

부산 국제금융중심지
경쟁력 강화를 위한
국내 해양금융 활성화 방안

- 부산형 해양금융 활성화 방안(안) 도출

2 해양금융의 정의 및 구조

2.1 해양금융의 정의

□ 해양금융의 조작적 정의

- 해양금융에 대한 정의는 문헌에 따라 그 범위와 강조점이 상이하나, 광의적인 개념으로 해양산업 전반(해운·조선, 항만·물류, 기자재·인프라, 에너지·자원, 환경·R&D)에서 발생하는 금융 활동이라고 해석할 수 있음
- 국제무역개발회의(UNCTAD)는 「Review of Maritime Transport 2024」에서 선박금융(Ship Finance), 항만개발금융(Port Infrastructure), 친환경 투자금융(Green Finance)을 언급하며 해운 및 조선산업의 지속가능한 발전을 위해 다양한 금융수단의 활용 및 금융 구조 혁신의 필요성을 강조함
- 블록체인 기반 핀테크 플랫폼 Shipfinex는 해양금융 (Maritime Finance¹⁾)을 선박과 해양 기반시설(플랜트·항만 등)의 취득, 건조·건설, 운영을 위한 자금조달에 사용되는 금융 수단으로 정의함
 - 주요 참여자는 금융기관, 투자자, 선주(Shipowners)로 구성되며 대출, 리스, 구조화 금융(Project Financing), 사모 투자 등을 활용함
- 경제협력개발기구(OECD)는 선박금융(Ship Finance)과 해운금융(Shipbuilding Finance²⁾)을 사용함. 이는 해양금융의 하위개념이며 단순히 선박의 건조 및 구매, 항만 기반시설 개발, 해상 물류 운영 등 해운산업 전반에서 필요한 자금조달뿐만 아니라, 해운사 및 조선소에서 발생하는 금융 활동을 의미함
 - 해양산업은 운송, 조선, 해양플랜트, 항만 등 다양한 분야로 구성되지만, 가장 자본 집약적이고 금융의존도가 높은 분야가 선박이라는 점에서 해양금융과 선박금융의 개념은 혼용되며 실제 금융시장에서는 관행적 용어로 선박금융을 사용함
 - 또한, 해양산업과 연계된 금융거래 중 대다수가 선박 건조, 인도, 리스, 담보 대출과 같은 선박 중심으로 집중되어 있으며 대부분의 국제 금융계약서는 선박금융에 맞추어져 있음
 - 선박은 등록, 담보, 보험, 리스가 가능한 독립 자산이라는 관점에서 금융 구조 설계가

1) Shifinex (2025). Maritime Finance: navigating Investment Opportunities in the Shipping Industry

2) OECD (2019). Ship Finance Practices in Major Shipbuilding Economies

용이함

- 미즈호 금융 그룹(Mizuho Financial Group)은 선박의 용선료를 주요 상환 원천으로 활용하여 다양한 담보 구조를 통해 신용 위험을 완화하는 구조화 금융으로 선박금융(Ship Finance³⁾)을 정의함
- 우리나라는 해양산업을 국가경쟁력의 동력으로 인식하고 있으며, 해양수산업발전 기본법 제3조에 근거하여 해운, 항만, 수산, 해양과학기술개발, 해양환경, 해양관광 및 해양정보 관련 산업, 그 밖에 해양 및 해양자원의 관리, 보전과 개발, 이용에 관한 산업 전반으로 정의하고 있음
 - 국내에서 통용되는 해양금융은 선박 건조 과정에서 발생하는 자금 활동을 포함하여 해양플랜트, 항만개발, 수산, 해양자원 개발 등 해양산업 전반에서 두루 발생하는 금융 자본으로 정의할 수 있음
- 김주현 외 2인(2018)은 선박금융을 포함하여 해양수산업에 걸쳐 활용되는 금융을 해양금융으로 정의함

〈표 1〉 문헌별 해양금융의 정의

구분	정의
Shipfinex (2025)	선박의 취득, 건조, 및 운영을 위한 금융 전략과 도구로 선박의 수익과 위험관리를 고려한 금융 구조를 설계하는 것을 의미함
UNCTAD (2024)	전세계 해양운송의 지속가능성과 포용성을 달성하기 위한 전략으로 해양산업 전반에서 발생하는 자금조달 이상의 금융구조(Mechanism)를 의미함
DNV&MENON (2024)	해운 및 해양산업과 관련된 자산(선박, 항만 설비 등)에 대한 자본 조달 및 금융거래 활동 전반을 의미함
Mizuho Finance (2023)	선박의 용선료를 주요 상환 원천으로 활용하며, 선박 모기지, 보험, 용선 계약 등을 담보로 하는 금융구조를 의미함
OECD (2019)	선박의 건조과정에서 필요한 금융 활동을 포함하여 해운회사와 조선소의 기업 재무 관리, 신조선 금융까지 모두 포함하는 광의한 개념
김주현 외 2인 (2018)	전통적인 선박금융에서 확대된 개념으로 선박 건조를 비롯하여 항만시설 투자, 수산업, 해양플랜트 건조, 마리나 리조트 및 크루즈 산업 등 해양관광에 대한 투자와 금융지원을 의미함

* 출처 : 문헌자료를 기반으로 저자 정리

- 학술적인 정의 외에도 글로벌 금융 시장에서는 관행상 해양금융을 선박금융으로 등치

3) Mizuho (2023). Ship Finance

- 글로벌 해양 해운·금융 전문 플랫폼인 마린머니(Marine Money)는 세계 각국의 해운 금융 동향을 파악하는 방식으로 선박금융 총액 거래 정보에 기반하여 시장을 분석하고 포트폴리오를 구분함
- 이처럼 해양금융은 해양산업 내에서 자본의 규모와 특성에 따라 학술 및 실무적으로 선박 또는 해운 금융 등으로 다양하게 해석됨
 - 우리나라 상법 제 740조에서는 ‘항해에 사용하거나 사용할 수 있는 모든 구조물’로 선박을 정의하며 일반적으로는 컨테이너선, 유조선, 여객선과 같이 물에 떠서 사람이나 화물을 운송할 수 있도록 만든 배를 의미함
 - 우리나라 상법 또는 해운법에서는 ‘해운’의 명확한 단어를 정의하는 조항이 없으나 사전적 의미로써는 선박을 이용하여 사람이나 화물을 바닷길로 운송하는 행위 또는 그와 관련된 산업 전반을 의미함
- 본 연구는 앞서 언급한 대로 부산의 지역 특화산업으로써 해양금융을 활용하는 방안을 염두에 두어 글로벌 금융시장에서 널리 통용되는 선박금융의 개념으로 해양금융을 해석하고자 함

2.2 해양금융의 구조

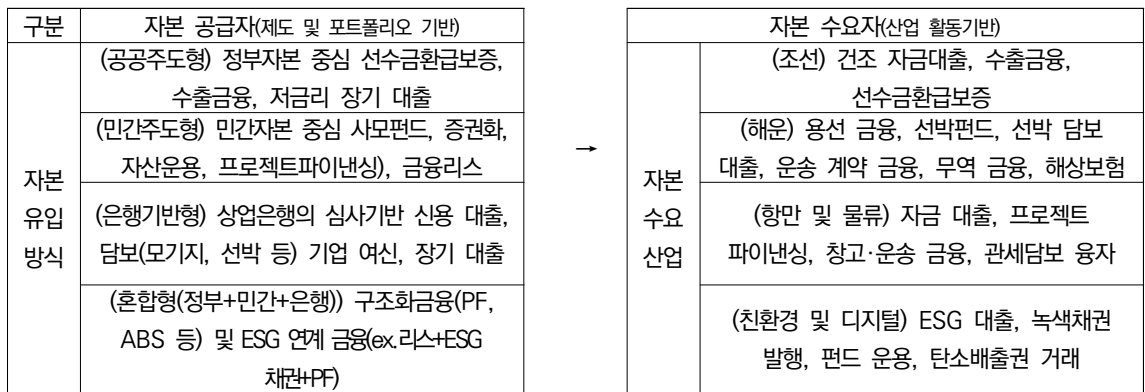
□ 해양금융의 구조

- 본 연구는 글로벌 해양산업 내에서 자본이 어떠한 구조를 통해 조달되고 배분되는지를 파악하고 자본 흐름의 경로와 집중 구조를 확인하여 이를 유형화하는 방식으로 해양금융의 구조적 특징을 도출하고자 함
- 자금조달 구조는 자본 공급자의 유형에 따라, 자본의 흐름은 수요자의 활동 영역에 따라 구조화될 수 있음
- 이를 구별하기 위하여 국제기준(OECD, WTO, BIS 등), 학술 자료, 글로벌 해양산업 플랫폼 등을 참고하여 선박산업 전반에서 발생하는 금융 활동을 조사함
- OECD 보고서(2019) 및 선행연구 Levine, R. (2002)에 따르면, 해양금융은 자금조달 경로, 법·제도, 계약 및 거래 방식 등의 세 가지 핵심요소에 따라 분류됨
- 그러나 이러한 요소를 바탕으로 더 명확하게 해양금융의 구조를 유형화하기 위해서는

다음의 네 가지 보완 기준이 함께 고려되어야 함

- 자본 공급자의 성격⁴⁾: 자본 공급 주체(정부, 민간, 은행 등)에 따라 금융시스템의 성격이 달라짐. 예컨대 정부 주도의 해양금융은 공공 기반 구조로, 민간투자 중심 구조는 시장 기반 구조로 분류 가능함
 - 금융기법의 복잡도 및 활용 수준⁵⁾: 담보 대출 중심인지, 구조화 금융(프로젝트 파이낸싱) 등 고도화된 기법이 사용되는지에 따라 유형이 분류됨
 - 제도적 기반의 안정성과 정책 개입 정도⁶⁾: 정부의 직접적 개입(보증, 수출금융, 세제 지원 등) 여부와 법제도적 안정성은 금융구조의 유형을 결정짓는 주요 요소
 - 자본 흐름의 방향성과 산업 집중도⁷⁾: 조선업 중심인지, 해운업 중심인지, 또는 공급망 전체에 자본이 연계되는 통합형 구조인지에 따라 유형이 나뉨
- 해양금융의 구조적 특징은 자본의 생성 및 흐름을 가능하게 하는 상호 보완적 메커니즘으로 작용하며 해양금융의 실효성과 안정성에 영향을 미침. 그 영향은 아래의 표로 설명 가능함

〈표 2〉 해양금융 자본흐름 구조 모식도



출처: 저자 작성

- 자본조달의 경로에 따라 나뉘는 해양금융의 구조는 은행 기반 구조(Bank-Based Finance),

4) Syriopoulos, T. (2010). Shipping finance and international capital markets.
 5) Mills, S., & Wardle, M. (2024). Developments in maritime finance & maritime financial centres Z/Yen Group.
 6) Daniel, L., & Yildiran, C. (2019). Ship finance practices in major shipbuilding economies (OECD Science, Technology and Industry Policy Papers
 7) Brooks, M. R. (2022). Alternative approaches to measuring concentration in liner shipping. Maritime Policy & Management.

시장 기반 구조(Market-Based Finance), 민간주도형(Private-Led Finance), 공공 금융 구조(Public Finance)로 구분됨

- 해양금융은 막대한 자금이 필요하다는 특징으로 인하여 오랫동안 상업은행의 대출을 통하여 자본을 조달하였으나, 2000년대 초반 발생한 금융위기를 기점으로 은행 대출의 기준 강화 및 규제에 대한 제한을 받게 됨
 - 전체 산업 비중 대비 제한적이나 ‘은행 기반 구조’의 한계에 직면한 일부 대형 해운사를 중심으로 자본시장을 통한 자금조달이 이루어지며 채권 발행이나 주식 상장을 통해 자금을 확보하는 방식인 ‘시장 기반 구조’가 형성됨
 - ‘민간주도형’ 해양금융은 사모 채널을 통해 민간 투자자가 주도적으로 자본을 조달하는 공공 구조로 일반 개인 투자나 소액 공모 투자자가 참여하기 어려우며 대형·특수 프로젝트에 필요한 유연한 자금을 특수목적기구(SPV) 기반 프로젝트 파이낸싱, 특수목적법인 등을 설립하여 프로젝트 펀드를 운용하고 ABS 등의 자산담보증권을 발행하는 방식으로 조달함
 - 일부 국가에서는 대규모 자금의 유통이 불가능한 민간 자본구조의 한계를 해결하고자 정부나 공공기관이 해양금융에 직접 참여하여 자금을 지원하는 ‘공공 기반 구조’로 자금조달이 이루어지며 한국의 경우 한국해양진흥공사, 한국수출입은행, 한국산업은행 등이 그 역할을 담당하고 있음
- 세계적으로 해양·선박금융 분야에서 가장 권위 있는 전문 금융 플랫폼「마린머니」는 자금조달의 방식과 금융서비스 형태를 기준으로 은행(예금 중심)과 비은행(리스, PF 등의 모회사 후방 지원 등)을 구분함
- 해양금융은 법, 정책, 규제, 세제지원 등 제도적 장치를 통한 막대한 자본 투입 및 장기 투자적 관점에서 시장 안전장치를 통하여 금융시스템의 신뢰성 및 지속성을 확보, 위험을 완충하고 유인책을 제공하여 원활한 자본의 흐름을 가능하게 함
- 보증제도는 시장의 실패를 보완하고 해운, 조선업 투자 유인에 필수적인 제도로써 해양 프로젝트를 진행하는 금융기관의 손실 일부를 정부나 정책 금융기관이 보증하는 방안
 - 수출금융 제도는 국내에서 건조한 선박을 외국 선사에 판매할 때, 선사의 자금조달을 위해 정부나 정책금융기관이 장기 저리로 자금을 지원하는 제도로 국내 조선의 해외 수주를 확대하는 전략이며 국가 간 경쟁이 치열한 상황
 - 세제지원 및 공공보조금 제도는 세금감면, 투자세액공제, 톤세 제도 등 세제 인센티브와 함께 직접적인 예산을 보조하는 방안으로 선박 투자 수익성을 높이고 친환경 선박 전환을

유도하는 등 해양금융의 수익성과 투자 매력을 높이는 실질적 유인책

- 특수목적법인(Special Purpose Company)은 법인 형태로 설립한 회사를 통한 자산, 부채, 위험을 분리하는 방식이며 투자자와 금융기관의 위험을 보호하고 글로벌 표준에 부합하는 법적 책임 제한 구조를 확립한다는 특징이 있음
- 해양금융의 구조는 계약 및 거래 방식으로도 나누어지는데 주체는 금융기관, 해운사, 조선사, 보험사 등 다양하며 자본의 흐름을 법과 재무적 구조로 설계하여 운용하는 과정에서 단순히 자금의 조달뿐만 아니라 자금의 회수를 위한 자산의 소유권 이전 및 위험 분담을 포함함
 - 특수목적기구(Special Purpose Vehicle)의 설립은 모기업과 법적으로 분리가 되어 채무 등 법적 문제가 모기업으로 전달되지 않는다는 점에서 프로젝트 금융, 자산 유동화, 위험관리 등의 목적에 따라 유연하게 운영되며 단순히 자산을 소유한 법인(SPC)과는 달리 선박의 도입, 운용, 자금 조달, 수익 회수 등의 전 과정에 참여함
 - 금융 리스(Finance Lease)는 고가의 선박을 도입할 때 사용하는 방법으로 선사가 리스 회사로부터 선박을 장기간 빌리고 계약 조건에 따라 계약 종료 시점에 선박을 인수하거나 인수할 권리를 보유함
 - 운용 리스(Operating Lease)는 선박을 단기로 사용하는 권리를 확보할 때 활용하는 방법으로 선박의 소유권은 리스회사가 보유하며 컨테이너선의 활용, 선사의 자산 및 부채를 회피할 때나 유연한 운항 일정을 조정하기 위해 사용됨
 - 구조화 금융의 한 종류인 프로젝트 파이낸싱(Project Financing)은 막대한 초기 투자비용이 발생하는 해양 프로젝트에서 미래에 발생할 현금흐름을 담보로 자금을 조달하는 방식이며 일반적인 기업 대출과는 다르게 자산과 수익 자체에만 기초한 비소구 또는 제한 소구의 특징이 있음
 - 증권화(Securitization)는 미래에 발생할 수익이나 보유중인 자산을 바탕으로 금융투자 상품을 발행하여 자금을 조달하는 구조화 금융기법으로 비유동성 자산의 현금화가 가능함
- 해양금융은 대규모 자본 투입과 장기간의 복잡한 자산운용이 수반되는 해양산업의 특성이 반영되어 자금조달 경로(공급자 유형), 제도적 기반, 계약 구조(금융 기법의 복잡도)가 유기적으로 작동하는 복합 시스템이라는 것을 알 수 있음
 - 또한, 고자본, 집약적, 고위험인 선박과 같은 자산을 장기 투자대상으로 하여 금융·보험·조선업 간 긴밀한 연계를 기반으로 운용되는 특수 금융이라는 특징을 확인할 수 있음

- 이러한 해양금융의 구조적 특징을 고려하여 해양금융 전문기관의 설계는 단일 자본 공급 구조가 아닌 포트폴리오의 다각화를 가능하게 하는 혼합형 자본 공급구조를 지향해야 함
- 정부 중심의 공공 자본을 유지하면서 민간자본을 점진적으로 확대하는 혼합형은 더욱 전문적이고 다각화된 해양금융 포트폴리오 구성을 가능하게 함
- 또한, 우리나라가 글로벌 해양금융 시장에서 후속 주자로서 강국들과의 격차를 좁히고 안정적이고 경쟁력 있는 방식으로 해양금융의 운용이 가능하게 됨
- 다만, 면밀한 글로벌 사례 분석을 통하여 은행과 비은행 포트폴리오 규모와 한계를 보완하는 해양금융 전문기관으로 새로운 글로벌 금융수요에 대응하며 기존의 은행이 담당하는 대출 기관의 성격 이상을 담당하는 포트폴리오 확장 기관으로의 논거 주장이 필요함
- 비은행 금융이 담당하는 구조화 금융, 리스, 펀드, 공공보증 기반 투자영역 포함
- 디지털 혁신, 친환경 기술, 중고선 가치회복 등 다양한 글로벌 산업 경향을 포함
- 이는 지속 가능한 글로벌 해양금융 생태계를 국내에 구축하는 전략이 될 수 있기에 국내 해양금융 전문기관 신설시 고려해야 할 사항임

3] 글로벌 해양금융 정책

3.1 글로벌 해양금융 현황

3.1.1 글로벌 해양금융 정책조사 대상 선정방법

- 해양금융 국가별 정책조사를 위한 대상 선정
 - 본 연구는 해양금융 정책 현황 조사에 적절한 대상을 선별하기 위하여 문헌 자료⁸⁾에서 언급되는 해양금융 강국에 부합하는 도시를 대상으로 선정함
 - 해양금융 강국에 부합하기 위해서는 해양산업 인프라, 금융·보험 인프라, 조세 제도, 전문인력, 국제 시장과의 연계성 등 복합적인 요소가 필요함을 선행 연구를 통해 확인함
 - DNV와 Menon Economics가 공동 발간한 『Leading Maritime Cities of the World 2024』에 따르면 해양도시를 평가하는 5대 핵심축과 세부 평가지표

8) DNV, & Menon Economics. (2024). Leading Maritime Cities of the World 2024.

에는 해양금융(Maritime Finance)이 포함되며 이는 선박, 항만, 해운기업에 특화된 금융 서비스로서 자본 조달, 보험, 법률서비스 등 금융 생태계 전반을 의미함

- 해당 연구에서는 DNV 및 Menon Economics(2024)의 보고서가 선정한 50대 해양 도시 선정기준 중 하나인 ‘해양금융 및 법률’ 평가 지표를 도시 선정기준으로 활용하였음
- 해양금융 전문은행 및 투자 기관의 수와 규모, 해양보험사 및 Protection and Indemnity(P&I) 클럽의 존재 여부, 해양법률 서비스 제공 로펌의 수와 전문성, 해양중재 및 분쟁 해결 기관의 활동성, 해양 관련 세제 혜택 및 규제의 명확성 등 ‘해양금융 및 법률’ 지표를 기준으로 상위 10위권 도시를 선정함
- 런던(영국), 뉴욕(미국), 싱가포르, 홍콩(중국), 함부르트(독일), 도쿄(일본), 오슬로(노르웨이), 부산(한국), 상하이(중국), 파리(프랑스)

※ ‘해양금융’ 지표를 기준으로 물리적 도시 10개를 선정하였으나, 정책 분석의 자료의 일관성을 위해 도시가 아닌 국가로 조사 단위를 통합하여 정책을 비교함

3.1.2 글로벌 해양금융 관련 정책

(1) 영국

□ 영국의 해운산업 글로벌 경쟁력 강화 및 활성화 정책

- (Maritime 2050 (해상전략 2050)) 영국 해양산업 전반에 대한 장기 해양전략으로 지속가능성과 경쟁력을 강화하기 위한 비전과 목표(국가경쟁력, 기술, 인력, 환경, 기반 시설, 무역, 보안)를 제시하고 있으며 영국 교통부(Department for Transport)에서 정책 발표('19.1)
 - 해양산업의 금융 인프라(금융, 보험, 법률서비스) 강화를 통한 자금조달의 효율성 제고 및 경쟁력 유지 필요성 강조
 - 해양산업의 지속가능한 발전을 위해 공공-민간 파트너십을 촉진하여 친환경 선박과 기술 전환에 필요한 장기투자 및 금융서비스 기반 마련
- (Clean Maritime Plan(청정해운계획)) 국가경쟁력 제고를 위한 해운산업 장기 전략인 Maritime 2050 내 환경 분야의 세부 실행 로드맵으로서 해운산업의 탄소 중립을 달성하기 위한 중장기 계획('19.7)
 - 2050년까지 영국 해역 내 탄소 중립 선박 도입을 목표로 해양환경 클러스터

- 조성, 수소·암모니아 등 대체 연료 기반 인프라 구축, 해양을 위한 녹색 금융 지원 확대, 기술혁신 등 추진
- 단계별(2025→2035) 목표 제시, 런던국제해운주간(LISW)에 맞춘 해운금융 활성화 캠페인 발족, 탄소중립 기술의 상용화를 지원하기 위한 규제 자문기구 MERAS (Maritime Emissions Regulation Advisory Service) 신설 필요성 제시
- (Maritime 5-Year Plan Promoting for the UK's World-Class Global Maritime Offer (영국 해양산업의 글로벌 경쟁력 강화를 위한 5개년 수출 진흥 계획)) 영국 해양산업 수출 촉진을 목표로 영국 국제통상부(Department for International Trade)에서 발표한 정책으로 해양금융 서비스를 전략 상품으로 간주하여 영국 해양 금융 서비스의 글로벌 진출을 장려('19.9)
- 녹색 해운(Green Maritime), 디지털 해운(Digital Shipping), 자율 선박(Autonomous Vessels), 해양 과학(Marine Science), 해양전문서비스(Maritime Professional and Business Services) 등 5개 분야에서 핵심 목표 설정
- (National Shipbuilding Strategy Refresh 2022(국가 조선 전략 회복)) 영국 전역에 걸쳐 조선, 해양 공급망 네트워크를 구축하고 친환경 조선 기술 및 조달 표준화, 조선금융(정보보증 기반 조선금융, High Structured Credit Guarantee Scheme) 활성화, 선박의 조달 및 수출 확대(복합보증형 수출금융, Structured Guarantee Instruments) 등을 위해 국방부 주도로 교통부, 국제통상부, 지역개발부와 합작 구조로 운영('23.3)
- 영국 조선전략 실행 총괄 조직인 국가조선전략실(National Shipbuilding Office, NSO) 신설 및 세부 기능 부여
 - 국가 조선전략 계획 및 실행 모니터링을 위한 국방, 교통, 통상, 재무 등 부처 간 협업체계 구성
 - 민간금융 연계 보증, 대출, 보험의 융합형 금융구조 추진
- (Financial Sanctions Guidance for Maritime Shipping(해양 운송 부문 금융 제재 이행 가이드라인)) 글로벌 해양운송업 특유의 복잡한 거래구조와 제재 회피 수법을 이해하고, 업계 전반(선사, 보험사, 금융기관 등)이 실효성 있는 제재 준수 체계를 구축하도록 지원('24.2)
- 영국은 국가 감독기관 주도의 리스크 기반 제재 준수체계를 구축하여 자국

의 해양운송업계 글로벌 경쟁력 강화를 위한 지속적인 리스크 모니터링 및 각종 규제 감독 사례 공유, 글로벌 금융제재 환경 변화 등에 선제적으로 대응

(2) 미국

□ 미국의 해양산업 글로벌 경쟁력 강화 및 해양금융 활성화 정책

○ (Congressional Guidance for a National Maritime Strategy (국가 해양전략 의회 지침 보고서) 중국 해양 패권 확대에 대응하기 위해 국가 해양전략 방향성 및 입법 우선순위 도출을 위해 미국의 국가 안보 보좌관 및 국무장관이 공동 저술한 포괄적 정책 지침('24.4)

- 2030까지 해운 조선, 해양안보, 해운금융 등 4대 핵심분야의 경쟁력 회복을 위한 국가전략을 제시하고 백악관 주도의 해양정책 조정 기구 신설 권고 및 미국 해운산업 생태계 복원을 위한 민관협력 기반 거버넌스 체계 제안
- 정부보증 선박금융 프로그램과 연방 조선 보조금 확대를 포함한 조선금융 수단 강화

○ (Restoring America's Maritime Dominance (미국 해양 지배력 회복에 관한 행정 명령)) 중국의 해양 지배력에 대응하기 위한 국가전략 수립 및 미국 내 조선·해운업 재건을 목표로 미국 트럼프 2기 행정부에서 발표('25.4)

- 해양안보 신탁기금(Maritime Security Trust Fund) 설립, 세제 혜택, 인프라 투자 등을 포함한 범정부 전략 제시

○ (Ships for America Act (미국 조선업 강화법)) 미국 해운산업의 경쟁력 회복과 조선산업 재건을 목표로 양당 공동 발의('24.12)한 핵심 법안으로 국가 해양전략 수립, 전략상선단 확보, 해양금융 확대 등을 포괄하는 종합 입법 조치이며 현재 국회 계류 중('25.5)

- 2035년까지 글로벌 해양산업 생태계 전반 경쟁력 강화를 위한 미국 국적 상선 250척 확보 목표 제시
- 해양안보자문관(Maritime Security Advisor) 직책 신설 및 백악관 산하 해양안보 위원회(Maritime Security Board) 구성을 통한 국가 해양전략 총괄 제도 마련
- 전략상선단(Strategic Commercial Fleet, SCF) 신설을 통한 국가 비상시 물류 및 군수 물자 운송 체계 구축

- 해양안보보조기금(Maritime Security Fund) 운용을 통한 해운 투자 기반 마련
- 조선소 인프라 현대화를 위한 세액공제(25%) 및 Title XI(정부보증 프로그램) 선박금융의 회전기금(Rotating Fund) 형태 전환을 통한 유연한 금융구조 도입

(3) 싱가포르

□ 싱가포르의 해양금융 및 해양 디지털 전환 활성화 정책

- (Maritime Cluster Fund (해양클러스터 기금) 싱가포르 및 글로벌 해양 관련 기업의 영업활동 지원을 위한 기금, 기업 활동을 위한 전문인력을 공급과 생산성 및 효율성 증대를 목적으로 싱가포르 해사항만청(Maritime and Port Authority of Singapore, MPA)이 운영 중인 정부 정책('02.5)
 - 초기 기금의 규모는 8천만 싱가포르 달러(한화 약 800억원)이며 이후 매년 산업 상황에 맞게 규모 조정, 프로그램별 예산 배정
 - 사업개발, 역량강화, 생산성 제고, 지속가능성 분야 등의 포괄적인 지원 제도
- (Maritime Sector Incentive (해양금융 세제 혜택) 싱가포르의 교통부 산하기관인 해사항만청이 발표한 글로벌 기업 유치 및 해양산업 글로벌 경쟁력 제고를 위한 금융 세제지원 제도, 기존의 세제 혜택인 Maritime Finance Incentive('06.2)의 주요 내용(선박 투자용 이익에 세금 이연·공제 혜택 부여)에서 선박 투자, 리스 운영 등 해양금융 활동에 대하여 추가로 법인세 감면 또는 면세 제공('11.6)
 - 국제 선박 소유자 또는 운영자가 싱가포르에 해운사를 설립하도록 장려하는 혜택으로써 정부로부터 자격이 승인된 기업(Approved International Shipping Enterprise, AIS)은 해운 소득에 대해 10년간 면세 또는 순톤수 기준의 대체 세금 적용
 - 국제 해양 중심지 도약을 위한 전략으로 별도의 신청 절차 없이 선박 구매 또는 건조를 위한 외국 대출에 원천징수세 면제 자동 적용 등 파격적인 해양 금융 정책 도입
- (Maritime Digitalisation Programme (해양 디지털화 프로그램)) 해사항만청 주도 해양산업의 디지털화를 신속히 추진하기 위하여 도입한 프로그램('19.4)
 - 해운, 물류 분야에서 화물의 운송 계약과 소유권을 증명하는 선하 증권(Bill of Lading)을 디지털 형태인 전자선하증권(e-B/L)으로 전환하고 스마트 항만

운영 시스템을 도입하는 등 해양산업 내 디지털 인프라 구축 지원

- 해운, 조선 물류 기업 대상 디지털 솔루션 도입 시 최대 70%까지 비용 보조

(4) 중국

- 중국 해양금융의 이원화 구조(일국양제) 및 지역별(상하이/홍콩) 세부 정책
- (상하이시 제14차 5개년 해양경제발전 특별 계획) 상하이를 국제적인 해양도시로 발전시키기 위하여 상하이시 수무국이 제시한 종합 발전전략 로드맵 ('21.12)
 - 해양 첨단 장비의 제조 확대, 글로벌 해운 중심지 기능 강화, 해양 서비스업 확대, 해양 과학기술 혁신 및 디지털화 등 다양한 전략 제시
 - 해양 발전을 위한 투자 펀드의 설립을 명시적으로 장려하며 해양산업과 관련하여 지자체 수준의 지원 강화 중요성 강조
 - 향후 지방정부 및 민간 공동 출자 방식의 펀드 모델 도입 가능성 시사
- (상하이시 2024년 해양관리 업무 보고 및 2025년도 주요 업무계획) 상하이시 해양국에서 발표한 내용으로 해양경제의 고도화를 포함한 신흥(디지털, 에너지 등) 사업 육성, 대규모 해양인프라 프로젝트 및 공공 기반 자금조달 필요성 강조('25.4)
 - 해양산업의 디지털화 및 금융기반 강화를 위해 '일망통관(一网统管)' 시스템 구축 강조, 자국의 해양 데이터 표준화 및 글로벌 해양산업 경쟁력 제고
 - 과학적 자료 및 기술 기반의 해양정책 실행을 위한 데이터 인프라 강화
- (Action Plan on Maritime and Port Development Strategy (해양·항만 발전 전략 실행계획)) 2023년 홍콩 시정연설(The Chief Executive's 2023 Policy Address)의 후속 실행계획으로 운송물류국(Transport and Logistics Bureau, TLB)에서 구체적인 실행 조치 제시('23.12)
 - 4대 방향성 및 10대 전략 기반 32개 실행과제 도출

※ 스마트기술도입(5개), 녹색 해양 인프라 조성(5개), 금융 및 법률 서비스(4개), 인재 및 홍보(7개), 거버넌스(11개)

- (The Chief Executive's 2024 Policy Address (홍콩 행정장관 시정연설)) 홍콩 특정 행정구 정부의 최고 수반인 행정장관이 매년 발표하는 정책으로 2023년 기존 대비 비전 중심에서 해양, 항만 산업 고도화 등 핵심 산업의 실행 메커니즘 정비 중심으로 내용 강화, 특히 글로벌 기준에 부합하는 인프라·데이터 연계체계 구축 필요성 강조

(2410)

- 2016년 설립된 홍콩 정부의 해양항만산업 통합 자문기구 해양항만위원회(Hong Kong Maritime and Port Board, HKMPB)의 해양항만발전위원회(Hong Kong Maritime and Port Development Board, HKMPDB) 개편 주장, 고위 전략 자문기구로의 격상 제안
- 2023년 국제해사기구에서 제시한 온실가스 감축 목표달성을 위하여 녹색해양연료 (Green Maritime Fuel) 사용의 확대를 위한 홍콩의 녹색해양허브 육성 계획 및 녹색 인센티브 제도(Green Incentive Scheme) 도입 계획 언급

(5) 독일

□ 독일의 해양산업 및 선박금융 정책

○ (Maritime Agenda 2025 (2025 해양의제-독일 정부의 해양산업 육성 전략)) 독일 연방경제 및 기후보호부(Federal Ministry for Economic Affairs and Climate Action)에서 해양산업의 지속가능성 및 경쟁력 강화를 위해 발표한 장기전략으로 9개 세부 행동계획 제시('17.1)

- 독일 해운·조선업의 글로벌 경쟁력 강화를 위한 단순 산업 진흥에서 나아가 디지털화, 탄소 중립, 인력 양성, 기술 연구개발(R&D) 등 다각화된 분야의 융합 전략 강조

※ 9개 분야 기술리더십 확보 및 확대, 국제 경쟁력 강화, 항만 경쟁력 향상, 기후·환경 및 자연보호 강화, 해양기술 활용을 통한 에너지 전환, 디지털화, 해양 전문지식 강화, 해군 및 해양군함 건조 능력 개발, EU 블루성장 전략 참여

○ (German CIRR Ship Financing Programme (독일 상업 이자 기준 선박금융 제도)) 2008년 독일의 글로벌 해양산업 경쟁력 확보를 위하여 독일 조선소에서 만들어진 선박 및 선박의 부품을 발주하는 선주에게 제공하는 정책금융 수단, 글로벌 기준(OECD)을 준용한 정부의 최초 수출지원 정책, 최근 지침 개정 ('25.3)

- 대출 이자 변동 위험을 정부가 부담(이자차액 보전)하여 금융기관(상업은행)의 부담을 줄이고 자국의 선박금융 참여 제고
- 상업은행이 제공한 대출에 대해 독일의 공공금융기관(KfW IPEX-Bank)이 재융자 하는 방식으로 상업은행의 유동성 부담완화 및 자금의 원활한 운영 지원

※ Commercial Interest Reference Rate (CIRR)은 경제협력개발기구(OECD)가 정한 국제 공식 수출신용에 적용되는 최소 고정금리, 국가가 공적 수출금융을 제공할 때 국제적 공정경쟁을 보장하기 위해 적용

○ (FuelEU Maritime Regulation (유럽연합 해운 연료 규정)) EU의 공동 규제 정책으로

유럽연합 규정 (EU) 2023/1805호 「해상운송 분야의 재생 가능 및 저탄소 연료 사용에 관한 규정」에 따라, 5,000GT 이상의 상업용 선박이 사용하는 에너지의 연간 평균 온실가스(GHG) 강도에 상한 설정, 2025년 1월 1일 시행('23.9)

- EU 규정을 국내법에 반영하기 위해 자국의 온실가스 배출권 거래법(Treibhausgas-Emissionshandelsgesetz, TEHG)을 개정('23.9)하여 독일 내 해운사가 EU ETS (Emissions Trading System)에 따라 온실가스 배출권을 거래하고 자율적으로 온실가스 배출량을 줄이도록 독려
- 유럽의 저탄소 연료 및 친환경 기술혁신에 대한 독일 정부의 수용 의지 확인 및 기술·재정 부문에 대한 정책 지원

(6) 일본

□ 일본의 해양산업 경쟁력 강화를 위한 해양금융 정책

○ (Japanese Policies in Maritime Industry (일본 해양산업 정책)) 국토교통성(Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism, MLIT)의 해사국(Maritime Bureau, MLIT)은 일본 해양산업의 구조 고도화를 위한 정책으로 친환경·디지털 전환을 촉진하고 복합형 해양금융(구조화 금융)의 제도적 기반을 확립하는 정책을 제시함('16.2)

- 자율운항기술, AI 및 빅데이터 기반 선박 운항 효율화 등 디지털화와 LNG 및 수소 선박 확산 등 친환경 기술개발 강조를 통해 일본 해양산업 전반의 첨단화 추진 기반 마련
- 고위험 및 장기 회수형 해양 프로젝트를 공공 금융기관 및 특수법인(SPC)와 연계하여 구조화 금융 및 리스크 분산을 실현
- 지분투자, 보증·보험 제공을 통한 신용도 보완 및 민간은행의 자발적 참여 촉진

○ (海事産業強化法(해사산업강화법)) 일본의 해상운송법, 내항해운업법, 항만운송사업법 등 기존 해운산업 관련 법률을 일부 개정하여 국토교통성(Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism, MLIT)이 주도한 정부 제출 법안으로 국회에서 개정('21.5)

- 조선업, 해운사, 금융기관, 항만 및 물류 기업 등 해사 생태계 전반의 글로벌 경쟁력 강화를 위한 통합 산업 발전전략 제시
- 해양 부문의 자율화, 디지털화, 친환경화 등 산업 구조의 전환 촉진 및 사업 고도화를

위한 금융지원 확대의 법적 근거 강화

- (海運業の脱炭素化に向けたロードマップ (해운업의 탈탄소화를 위한 로드맵) 국토교통성은 친환경 해운 인프라 구축에 필요한 민간투자를 유도하고 금융지원 전략을 제시('21.3)
 - 일본 경제산업성(Ministry of Economy, Trade and Industry, METI)의 녹색혁신기금 (Green Innovation Fund)과 연계하여 장기 저리 선박건조를 위한 구조화 금융 프레임워크 구축

(7) 노르웨이

□ 노르웨이의 해양산업 및 해양금융 활성화 정책

- (Melding til Stortinget 20 (통합 해양관리 계획 백서)) 국가 통합 해양관리 계획으로 지속가능한 해양 자원의 이용을 위한 프레임워크를 제공하고 해양 관련 산업 생태계 내 다양한 이해관계자들이 지속적으로 의견을 나누는 구조를 제도화함으로써 정책 결정의 투명성과 실행력을 높이고자 기후환경부 (Ministry of Climate and Environment)가 발표('20.4)
 - 해양생태계의 과학적 기반 구축 및 지속가능한 이용을 위해 ‘통합해양관리포럼’ 및 ‘모니터링 자문그룹’ 운영
 - 친환경 선박, 청정에너지 기술, 생태계 보호 인프라 구축 등의 투자 필요성과 함께 해양분야의 보조금, 세제 혜택, 보증 프로그램과 관련된 공공 금융의 중요성 강조
- (The Government's Commitment to the Ocean and Ocean Industries (해양 및 해양산업에 대한 정부의 약속)) 해양산업을 국가 성장동력으로 인식하여 총리실, 통상산업수산부(Ministry of Trade, Industry and Fisheries), 기후환경부, 교통부에서 해양관리 통합 계획, 친환경 선박 및 해양 기술 개발 지원, 해양 산업 클러스터 조성 등의 광범위한 분야를 지속가능성 관점에서 범부처 해양 생태계 활성화 전략으로 수립('20.11)
 - 친환경 선박 및 디지털 해양 기술 투자를 통해 해운, 조선업 분야의 정책금융 지원, 기술개발 촉진을 위한 금융 구조 설계 강조
 - 민관협력 선박 프로젝트 보증 확대, 구조화 금융, 위험관리 장치 등 설계

- 지역 해양 클러스터 활성화를 통한 글로벌 해양 리더십 확보
- (Maritim 21 Strategy (해양 21 전략) 2023년까지 해양산업의 가치 창출 및 50% 이상 수출확대, 10% 이상 고용증가를 목표로 친환경과 디지털 해양 솔루션 개발을 촉진하고 금융, 기술혁신, 규제개선 등의 7대 전략 선정('21.11))
- 해양클러스터 내 기술, 금융, 인력을 연계한 플랫폼 조성 필요성 제기
- 공공 및 민간 해양투자 유도를 위한 제도적 기반(보증, 세제, 금융상품 등) 강조

(8) 한국

□ 한국의 해양산업 및 해양금융 활성화 정책

- (제5차 해운산업 장기발전계획('21~'25)) 국내 해운산업 육성 및 지원을 위한 5년 단위의 중장기 종합 국가계획으로 「해운법」 제37조에 따라 수립해야 하는 법정 계획, 해양산업 구조 고도화, 글로벌 경쟁력 강화, 친환경 전환, 디지털화 등을 포함하며 해양수산부가 발표('21.12)⁹⁾
- 선사 경영혁신 지원, 동반성장 생태계 조성, 디지털 및 친환경 역량 제고, 지속 가능한 성장기반 구축 등 4개 전략으로 구성
- 국내 선박금융의 민간자본 활성화를 위한 정책금융의 역할 및 선박금융 활성화 기반 중요성 강조
- (시황 변동에 따른 해운산업 경쟁력 강화방안) 글로벌 경기 침체 및 불안정한 시장 변동상황에 대응하고 국내 해운업체의 지속가능성 및 수익성을 정부 차원에서 지원하기 위해 해양수산부 중심으로 기획재정부 및 관련 기관과 합동으로 위기대응 체계, 디지털·친환경 전환 등에 관한 세부 목표를 수립·추진('22.11)¹⁰⁾
- 해운업체들의 운영 효율성 및 글로벌 경쟁력 향상을 위한 디지털 기술 전환 강조
- 글로벌 탄소배출 감축을 위한 친환경 선박 도입 및 관련 기술개발 지원
- (해운산업 경영 안전 및 활력 제고 방안) 해운산업 위기대응 및 민간투자 촉진을 위한 다양한 전략으로 국가 해운 경쟁력 강화를 위한 국적선사의 선복량 확대, 친환경 선박 투자 및 ESG 경영 전환 지원, '선박투자회사법' 개정, 2030년까지 중소선사 연계 민간 투자자 참여 활성화를 통한 글로벌 해운산업 선도 국가 도약 목표 제시('24.4)¹¹⁾

9) 해양수산부(2021.12.15.), 제5차 해운산업 장기발전계획(2021~2025)

10) 관계부처합동(2022.11.4.), 시황 변동에 따른 해운산업 경쟁력 강화 방안 발표

- 해양진흥공사의 위기대응펀드 활용을 통한 선·화주 공동투자 및 상생 프로젝트 추진계획 발표
- 민간 선박투자에 대한 리스크 절감 지원 방안으로 해진공 보증사업 강화방안 마련
- 분산원장 기술을 활용하여 디지털 방식으로 발행된 증권(토큰증권, STO) 관련 법제화 추이에 따른 투자자 다변화 모색 및 다양한 선박 투자 방식 도입 여부 검토

(9) 프랑스

□ 프랑스의 해양산업 및 해양금융 활성화 정책

- (France Relance (프랑스 재건계획)) 프랑스 내수 경제 회복 및 미래 경쟁력 확보를 위하여 총리실이 발표한 국가 재건 전략으로 해양력 강화 채택, 3년간 친환경 전환, 산업경쟁력 강화, 사회적 연대 등의 3대 축 중심으로 1000억 유로 배정('20.9)
 - 코로나19 충격 복구와 더불어 2030년 글로벌 해양강국으로 도약하고자 국가 재건 전략 관점에서 해양산업 활성화를 모색한 단기적 재정 공급체계, 총 예산의 약 0.65% 비중인 6.5억 유로(한화 약 9천억 원)를 해양 부문에 할당
- (Fonds d'intervention maritime (해양개입기금)) 지방 주도의 해양프로젝트 실행을 구조적으로 뒷받침하는 금융정책으로 지방정부, 시민사회, 기업이 상향식 자금 배분 방식을 채택하여 소규모 및 분산형 금융투자를 유도하고자 2022년 해양·수산·양식 총국(DGAMPA)이 신설한 재정 수단('22.2)
 - 친환경 선박, 디지털 전환을 포함한 프랑스 국가 해양 거버넌스의 전략적 프레임, '국가 해양 및 연안 전략(Stratégie nationale pour la mer et le littoral (SNML2) 2024-2023)'의 지역계획 사업 우선 선정
 - 지방 주도 집행 방식을 따르는 중앙정부 예산 사업으로 기금의 소유는 국가(DGAMPA)이나, 중앙정부 단독 보조금 시스템이 아니고 EU 펀드, 민간투자, 타 정책으로부터의 다자 재원 등을 전제로 한 혼합금융(Blended Financing)을 활용
- (Stratégie nationale pour la mer et le littora 2024-2030 (국가 해양 및 연안 전략)) 프랑스 해양의 2030 지속가능성 증진을 목표로 글로벌 탄소중립 및 EU 통합 해양 정책을 바탕으로 2017년 첫 수립, 이후 6년 주기로 갱신하며 최근의 개정 내용은

11) 관계부처합동(2024.4.15.), 해운산업 경영안정 및 활력 제고 방안

프랑스 해양자원의 통합관리 및 해안 기반의 지역 전략을 강조(24.6)

- 2050년까지 탄소중립을 달성하는 데 필요한 해양 기반시설, 프랑스 연안 생태계 보전, 해양 전문인력 양성 및 연구개발을 포함하여 4대 핵심 및 18개 목표를 제시
- 2017년 전략과 비교하여 2024년 개정안은 Décret n° 2024-530을 법령으로 채택, 법적 구속력 강화
- DSF(지역해양 전략 실행계획) 및 DSBM(해외 해양구역 전략 실행계획)의 개정
- 국가전략 수준에서 지역 실정에 맞는 맞춤형 계획으로 세분화, 실행력을 높이는 세부 이행 지표 도입

3.2 글로벌 해양금융 관련 정책 현황 분석 결과 및 특성

□ 영국

- (장기적이고 포괄적인 전략 기반) Maritime 2050을 중심으로 영국의 장기적인 해양산업 목표를 정한 세부 로드맵을 구축하여 지속가능성 및 경쟁력 강화
 - 환경, 인력, 기술, 안보, 무역 등 다분야 관련한 통합적 접근 특징
- (녹색 전환과 탈탄소 전략 강조) Clean Maritime Plan을 통해 탄소 중립 실현을 핵심 목표로 설정하여 수소·암모니아 연료 인프라와 녹색 금융 지원 확대 추진
 - 탄소 중립 기술 상용화 지원 및 관련 규제 자문기구(MERAS) 설치 등 환경규제 대응 선도
- (해양금융 및 연계 서비스 산업의 국제화) 금융, 보험, 법률 등 해양 관련 서비스를 전략산업으로 정의하고 국제적 수출 상품으로 육성
 - LISW와 같은 글로벌 해운 행사와 연계하여 금융·비즈니스 허브 위상 강화
- (공공·민간 파트너십 기반 구조) 친환경 선박기술 전환, 장기투자 유치, 조선금융 활성화 등 민간 협력 모델을 정책 중심에 배치하여 적극 활용
 - 정부 주도의 민간자본 결합형 투자 구조를 통해 민간참여 유도 및 시장 활성화 촉진
- (국가 차원의 조선산업 재건 및 공급망 재편) National Shipbuilding Strategy Refresh 2022를 통한 국가 단위의 조선산업 재정비 추진

- 조선금융 활성화, 복합보증 기반 수출금융 체계 도입 등으로 공급망 경쟁력 확보 및 수출확대 도모

○ (부처 간 협업 기반의 실행 조직화) 조선 전략실(NSO) 신설, 국방·교통·통상·재무 간 협력 구조를 통해 정책 실행력 및 거버넌스 강화

□ 미국

○ (해양산업의 국가안보 전략화) 해운·조선을 국가안보 인프라로 재정의하여 전략상선단(SCF), 해양안보자문관, 백악관 해양 안보위원회 등 안보 기반 산업 체계 구축

- 해양안보 강화 및 자국의 경기 부양을 위한 정책으로 해운·조선 금융 체계 구축 및 해양금융 활성화를 위한 법적 기반 마련

○ (중국 견제 중심의 대외전략 연계) 중국 해양패권 확대에 대응하는 지정학적 전략 프레임 구조 내에서 해양정책 수립

○ (조선·해운 산업기반 재건 및 자국 중심화) 미국 국적 상선 250척 확보, 조선소 인프라 현대화 등 자국 중심의 물류·조선 복원 정책 추진, 정부 주도의 산업 회복 정책 활용

○ (정부 보증기반 해운·조선 금융 확대) Title XI 선박금융 제도 개편, 회전기금 도입, 해양안보 신탁기금 설립 등을 통하여 공공성이 강화된 해양금융구조 구축

- 세액공제 등의 재정 유인책 포함

○ (범정부 조정기구와 전략 집행체계 강화) 백악관 주도 조정기구 설립 제안, 통합된 해양 거버넌스 구축으로 연방 정부 전반의 전략 실행력 제고

○ (법제화 기반의 정책 구조 구축) Ship for America Act 등 의회 발의 법안을 통해 정책의 지속성·제도화 추구, 입법·행정 병행 추진

□ 싱가포르

○ (세계 기반의 전략) Maritime Sector Incentive를 통해 법인세 감면, 외국 대출 원천징수세 면제 등 파격적 세계 혜택을 부여하여 해양금융기업 유치 및 글로벌 본사 설립 장려 등 민간친화형 제도

- (정부 주도의 전략적 기업 유치 시스템) Approved International Shipping Enterprise(AIS) 제도를 통한 세계 혜택으로 ‘국가 승인 방식’의 직접 유치 전략, 글로벌 선사 또는 투자자 확보 추진
- (포괄적 산업지원형 기금 운용) Maritime Cluster Fund를 통해 사업개발·생산성 제고·지속가능성 분야를 아우르는 지원체계 운영, 산업 전반의 경쟁력 강화 도모
- (디지털 전환 가속화 및 인프라 구축) Maritime Digitalization Programme으로 전자선하증권, 스마트 항만운영 등 디지털 기술 전환을 체계적으로 지원, 기업 대상 보조금 지급 병행
- (생산성과 효율성 중심의 정책 설계) 디지털화, 자동화, 전문인력 지원 등을 통해 산업 내 운영 효율성 및 비용 절감 유도, 국가 차원의 생산성 혁신 전략과 연계
- (중앙정부 산하기관 중심 단일 거버넌스 체계) 해양 관련 주요 정책은 해사항만청이 일괄적으로 주도·관리함으로써 정책의 일관성 및 실행력 확보

□ 중국

- (일국양제 기반의 이원 구조) 중앙정부 주도 하에 상하이(본토 금융·기술 중심)와 홍콩(글로벌 금융 서비스 및 법률 허브)의 이원화 전략 병행 추진, 지역별 정책 역할 분담
- (지역 특화산업 육성 및 펀드 조성) 상하이 주도 해양산업 활성화 및 펀드 설립 장려, 공공-민간 공동 출자 모델을 통한 자금조달 방식의 변화 추진
- (국가 주도의 해양 디지털화 및 데이터 인프라 구축) 일망통관 체계(네트워크 통합 관리) 등을 통해 국가 차원의 해양 데이터 통합·표준화, 디지털 해양 거버넌스 강조
- (녹색 해양 전환을 위한 정책 기반 구축) IMO 기준에 부합하는 녹색 연료 전환, 녹색 인프라 및 인센티브 제도 등 녹색 항만·녹색 금융 도입 계획 구체화
- (해양산업 연계 융합형 전략) 홍콩은 금융·법률 서비스 집중, 상하이는 해양 장비·과학기술 중심으로 해양산업과 타 산업간 연계를 통한 융합

육성 전략 추진

- (정부 주도 고위 전략기구 중심 실행체계) 홍콩의 HKMPB(해양항만위원회), HKMPDB(해양항만발전청사진) 개편 및 격상 추진 등 정책 추진의 고위 실행 메커니즘 강화, 지방 정부 내 해양국 등 전문기관 중심 운영

□ 독일

- (기술혁신 및 산업 고도화 중심의 전략 지향) Maritime Agenda 2025는 단순 산업의 육성을 넘어 기술, 디지털화, R&D, 인력양성, 환경 등 통합형 전략을 설정하고 9대 세부계획을 실행 중
- (선박금융 구조의 공공성 강화) CIRR 제도를 통해 정부가 이자를 부담하여 위험을 완화하고 상업은행은 확보된 안정성을 토대로 시장에 참가하는 방식
 - 공공금융의 재용자 지원으로 구성된 선박금융 생태계 운용
- (EU 규제와의 정합성 및 선제적 수용) FuelEU Maritime, EU MRV Regulation 등 EU의 환경 규제를 국내법에 신속하게 반영하여 독일 해운사가 EU ETS 시스템에 직접 참여할 수 있는 제도 마련
 - 해양산업 정책을 EU 블루성장 전략에 명시적으로 연계, 지역 공동체 전략의 일환으로 기능하도록 설계하여 통합적인 정책 기조 마련
- (온실가스 감축 및 친환경 연료 사용촉진) 2025년부터 자국 내 저탄소 연료 기준을 도입하여 EU 공통 규제와 함께 기술·재정적 대응 정책 병행, 친환경 전환에 있어 수동적 수용이 아닌 선제적 참여 의지 표출
- (통합형 거버넌스 설계) 산업, 기술, 환경, 노동을 아우르는 통합형 거버넌스를 설계하여 디지털화, 전문지식 강화, 군함 건조 역량 확보 등 다부처, 다영역 전략의 구조 수립, 산업과 기술의 조화 강조
- (공정거래 기반의 국제 금융 규범 준수) CIRR 제도 준용, 공정한 수출 경쟁 환경 내에서 공적 금융의 역할을 전략적으로 활용하고 독일 선박 및 부품 수주에 특화된 자국 산업 보호 및 수출 진흥 전략 운영

□ 일본

- (첨단기술 기반의 산업 구조 고도화) 자율운항, AI·빅데이터, LNG·수소 선박 등 친환경 디지털 기술을 중심으로 해운·조선 산업 첨단화 추진
- (복합형 구조화 금융 체계 도입) SPC, 보증, 보험, 지분투자 등 리스크 분산형 구조화 금융 프레임워크 확립을 통한 민간참여 촉진
 - 산업구조의 첨단화 및 금융구조 고도화를 동시에 추진하는 전략 채택
 - 시장친화적이면서 위험 분산이 가능한 구조화 금융 체계를 국가 차원에서 제도적으로 지원
- (공공 금융기관과의 전략적 연계) 고위험, 장기 회수형 프로젝트와 관련한 정부 금융기관 협업을 추진, 안정적 자금공급 시스템을 형성하여 시장 참여 제고, 자국 해양산업의 구조고도화 추진을 위한 법적 근거 강화 및 금융지원 확대
 - 공공 금융의 전략적 활용을 위한 법 개정, 제도화 기반 마련
- (법제화 기반의 산업정책 체계화) 「해사산업강화법」 개정을 통한 해운·조선·금융·물류를 포괄하는 해사 생태계 전체에 대한 법적 지원 근거 마련
 - 정책 방향은 국토교통성이 주도하되, 시장기능을 보완하고 민간의 자발적 참여를 유도하는 방식으로 설계
- (민간투자 유도형 친환경 전략 추진) METI의 녹색혁신기금과 연계한 저리금융 지원, 탈탄소 전환에 필요한 장기투자 구조 확보
- (해양산업 전반의 통합발전전략 수립) 조선소·항만·해운사·금융기관 간 산업생태계 통합 경쟁력 강화전략을 중심으로 지분투자, 보증·보험, 저리 대출 등 다양한 위험 분산형 금융 수단 활용

□ 노르웨이

- (과학 기반의 통합 해양관리 체계 구축) 기후환경부 주도로 해양 생태계 보호와 산업 활동이 균형을 목표로 한 해양관리 백서를 발표, 통합 포럼과 자문 기구를 통한 참여형 정책 결정 구조 제도화
 - 과학 기반 해양공간관리와 다부처 협력체계 구축을 통해 해양 자원의 지속 가능한

이용 및 이해관계자 간 조정 기능 강화

- (친환경 기술 투자 연계형 공공 금융 전력) 청정 에너지, 생태 인프라, 친환경 선박 등 해양관련 기술에 대한 정부 재정지원, 보조금, 세제 혜택, 보증 프로그램 등 다양한 공공 금융 수단 연계
 - 녹색해양 전환을 위한 민간 투자 유인을 공공 정책금융과 직접 연결
- (민관 협력기반의 구조화 금융 체계 확대) 선박 및 기술 프로젝트에 대한 보증 확대, 위험 분산 장치의 도입 등 구조화 금융 기반의 투자 촉진 전략 추진
 - 민간 자본의 안정적 유입을 도입하기 위해 위험공유형 금융 설계 강조
 - 고위험 프로젝트에 대한 정부 역할을 명확화 하여 시장에 대한 진입장벽 완화
- (지역 클러스터 중심 산업 생태계 활성화) 조선, 해운, 금융, 기술, 인력 등을 연계하는 지역의 해양 산업 클러스터 조성을 통해 지역 기반 해양경제 활성화 추진 및 지역 경쟁력 제고
 - 지역 중심의 글로벌 해양 허브 구축을 통한 수출 및 고용 확대 도모
- (Maritime 21 전략 기반의 해양 산업 고도화) 수출확대(50%), 고용 증가(10%)를 목표로 하는 중장기 전략으로 디지털, 친환경 해양 솔루션 개발 및 투자 촉진
 - 보증, 금융상품, 세제혜택 등 제도 기반 강화 및 기술, 금융 연계 플랫폼 구축 병행
 - 규제개선과 정책금융을 함께 진행하여 민간투자 산업혁신을 동시에 견인

□ 한국

- (중장기 법정 계획 기반 산업 고도화 전략 추진) 법정 계획으로 해운법 제 37조에 근거하여 5년 단위로 해운산업의 구조 고도화 및 지속가능한 성장을 위한 중장기 전략 수립
 - 선사 경영혁신, 동반성장, 친환경·디지털 역량강화 등 4대 전략 추진
 - 정책금융을 통한 선박금융 기반 조성 및 민간자본 활성화 병행
- (위기대응 및 체질 개선 전략) 불확실한 해운시장과 경제 침체에 대응하여 정부-민간 합동의 유연한 산업 대응력 제고 전략 수립
- (친환경·디지털 전환에 대한 정책금융 체계 정비) 탄소배출 규제 강화 및 ESG

기조 확산에 대응하여 해양금융 체계를 디지털·친환경 중심으로 전환

- LNG, 암모니아 선박 등 친환경 투자에 대응하여 해양금융 체계를 디지털·친환경 중심으로 전환
- ESG 연계 자금조달을 위한 제도적 기반 검토
- (선박투자 다각화 및 민간참여형 구조화 금융 확산) 민간 선박투자 활성화를 위한 다양한 금융모델 도입, 리스트 완화장치 확충
 - 선·화주 공동투자 등 민간참여형 프로젝트 확대
 - 분산원장 기반의 증권 등 디지털 금융수단 활용 가능성 검토
- (공공 해양금융기관의 위기대응 기능 강화) 한국해양진흥공사를 중심으로 위기대응펀드 운용, 경영 안정화를 위한 금융지원 등 해운산업 회복 기반 구축
 - 중소 해운사에 대한 정책적 유동성 공급 및 선복 확보 지원
 - 국적선사 중심의 산업기반 유지 및 확대 목표 병행
 - 정책금융의 중장기적 시장안정장치 기능 제도화
- (법제 정비 및 투자 인프라 고도화 기반 마련) 「선박투자회사법」 개정, 디지털 증권 관련 제도 검토 등 정책금융의 실행 기반 정리
 - 법·제도 기반의 민간 투자자 보호장치 강화
 - 투자자 저변 확대를 위한 제도적 유연성 확보
 - 해운산업의 디지털화·지속가능성 전환을 반영한 제도개선 추진

□ 프랑스

- (국가 재건 전략에 기반한 해양산업 단기 재정투입) 총리실 주도의 프랑스 재건 계획을 통해 코로나 19 충격 복구 및 미래 해양경쟁력 강화를 위한 해양분야 예산 투입
 - 해양산업을 국가 성장동력으로 통합한 재정 회복 프레임워크 채택
- (지방주도형 해양개입기금(FIM) 도입을 통한 분산형 금융 활성화) 해양수산양식 총국이 신설한 기금을 통해 중앙-지방 공동 운영 방식의 혼합금융 운영
 - 중앙, 지자체, 민간이 공동으로 참여하는 상향식 배분 메커니즘 구축

- 소규모 친환경 선박, 디지털 전환 등 지역 맞춤형 프로젝트를 우선하여 선정
- 중앙정부 소유의 공공기금이면서 보조금 외 EU 펀드, 민간자본 등 다양한 자원조달 방식 채택
- (법령 기반의 중장기 해양전략 수립 및 실행 구조 강화) 국가 해양 및 연안 전략을 통하여 해양생태계, 지역경제, 해양전문인력, 탄소 중립 인프라 등에 대한 명확한 중장기 목표 수립
- (혼합금융 기반의 해양재원 조달체계 확립) EU 회원국, 지방정부, 민간자본, 정책 펀드 등을 통합하는 자금 구조를 통해 해양산업 내 자원 흐름 다원화
 - 대규모 중앙 보조금 보다는 프로젝트 및 지역별 상황에 맞춘 유연한 재정 구성 지향
 - 공공 단일재원 의존도를 줄이고 금융 생태계 다양성을 위한 포트폴리오 구성 확대
- (친환경 및 연안 생태계 중심의 해양투자 전략 강화) 2050년 탄소중립 달성을 위한 해양기반 인프라, 연안 생태계 보전, 해양전문인력 양성 등 지속가능한 해양 가치 창출 중심 투자 확대
 - 해양 전환산업 육성, 생물다양성 보호, 탄소흡수 역량 확대 등 EU 해양정책과 정합성 확보
 - 기술개발(R&D)과 교육 투자도 전략적 과제로 명문화
- (지방주도의 정책 집행 및 국가전략 간 연계 강화) 국가 및 해안 연안 전략 (SNML2)을 실행하는 DSF(지역전략), DSBM(해외전략) 등 하위계획을 지역 실정에 맞게 구체화하여 정책 실효성 확보
 - ‘지역분권+중앙 프레임’의 이중 구조로 정책조율 효율성 제고

□ 소결

- 해양금융 주요국 정책 분석 결과는 이전에 단순히 선박을 담보로 자본을 융통하던 과거와는 달리, 각국이 탄소배출 감축, 디지털화, 친환경 산업으로의 전환, 에너지 안보 강화 등 자국의 경쟁력 강화를 위한 전략적 수단으로 해양 금융을 활용하고 있음을 확인
- 각국은 국제정세 변화 및 산업 공급망 확보 등 글로벌 경쟁 심화에 따라, 국제무역, 자원확보, 군사적 영향력, 외교적 주도권 등의 확보를 위한 중요

자산 및 전략으로 해양산업을 인식하며 글로벌 ‘해양 패권(Maritime Hegemony)’ 시대 본격화에 앞다투어 참여 중임

- 국제해사기구(IMO) 및 EU의 환경규제에 따라 글로벌 해운산업의 친환경 선박 투자 규모 확대 및 탄소 부담금 부과 등 보다 강화된 경제적 규제 조치 예상됨
- 본 연구는 주요 해양금융 국가별 특성을 도출하기 위하여 9개 대상국의 정책을 기반으로 하여 아래의 4개 유형으로 분류하였음
 - 정책주도형: 정부 또는 공공기관이 자본·전략·제도 전반을 주도하며 법령 기반 실행체계 구조하에서 대규모 공공 재정을 투입
 - 시장유도형: 정부는 간접적 보완(보증·세제 등) 중심, 민간의 자율성에 무게를 두며 시장 친화적 유인을 제공하는 유연한 구조
 - 혼합형: 정부-지자체-민간이 기능적으로 결합한 유기적 체계를 유지하면서 공공과 민간의 협업이 균형을 이루는 구조, 정책주도형과 시장유도형 중간 형태
 - 융합혁신형: 산업·기술·친환경·디지털·다부처 등과 융합하여 해양금융의 미래지향적 고도화 전략을 펼치는 구조
- 국가별 해양금융 정책은 분석 결과에 따라 글로벌 해양금융 정책 경향은 서로 배타적으로 나뉘지 않고 하나의 기준으로만 설명하기도 쉽지 않음을 확인
 - 각국은 공공, 민간, 은행, 시장 기반의 정책을 동시에 활용하거나 시기 및 영역 별로 서로 다른 유형의 지원책을 병행하여 시행 중임
- 따라서, 글로벌 해양금융을 특정 국가 간 단일 유형으로 단정하여 분류하기보다는 중첩 관계의 관점에서 이해하고 이러한 중첩 구조는 정책 목표, 시장 상황, 금융 규제 환경 변화에 대응하며 진화한다고 할 수 있음
- 또한, 글로벌 해양금융은 막대한 자본 이동과 경기 순환에 민감하게 반응하기에 국제 자본시장의 규범·관행·규제 프레임의 상당 부분을 따르며 이로 인해 국제 사회의 규제가 글로벌 해양금융의 자금 흐름과 영향력에 핵심적인 요인으로 작용한다고 할 수 있음
- 글로벌 해양금융은 각국 정부와 국제사회의 제도적 기반 위에서 혼합형 금융 구조를 정착화하고 디지털 및 ESG 등의 기술혁신을 접목하는 융합혁신형 생태계로 전환 중임을 문헌기반의 관련 정책 현황조사를 통하여 확인함

〈표 3〉 국가별 해양금융 정책 유형 분석 결과

국가	정책주도형(7)	시장유도형(3)	혼합형(6)	융합혁신형(6)
영국		민간금융	파트너십	
미국	안보·법제			
싱가포르		세제 유인		디지털 전환
중국(홍콩)	국가 전략 하달	금융서비스 허브	법률·서비스 조율	글로벌 금융 융합
중국(상하이)	중앙통제			기술·산업융합
독일	정책 설계		공공+시장조율	
일본	법제 기반			기술·금융 통합
노르웨이			클러스터화	지속가능 전략
한국	법정계획 기반		구조화 금융	디지털·ESG
프랑스	법제·정부 기금		분권형 재정 구조	

출처: 국가별 해양금융 정책 자료 기반 저자 작성

4 글로벌 해양금융 주요기관

4.1 글로벌 해양금융 주요 전문기관 조사

4.1.1 해양금융 전문기관 사례조사 대상 선정방법

□ 해양금융 전문기관 사례조사를 위한 대상 선정

- 본 연구는 해양금융 전문기관 설립을 위한 사례조사를 수행하는 데 글로벌 해양금융의 자본구조와 신용 환경을 기준으로 금융기관들의 역할을 심층적으로 분석한 마린머니의 분기별 보고서 「Rebalancing: The Credit Issue(2025 Q2)」¹²⁾를 참고하였음
- 마린머니는 선박금융과 관련된 신용시장 구조 및 자본조달 이슈를 심층적으로 다루는 공신력 있는 글로벌 해양금융 전문 매체로써 최신 데이터를 기반으로 글로벌 금융기관의 해운업 투자 및 자본 공급 구조를 분석하고 시장의 주요 플레이어를 분류하고 있음
- 본 연구는 2024년 선박금융 포트폴리오 규모 기준으로 분류된 56개 은행 및 비은행 금융기관 중에서 ▲기관 유형(은행/비은행), ▲지역 분포, ▲특화 전략, ▲포트폴리오 성장률 등 네 가지 요소를 종합 고려하여 총 15개 기관을 아래와 같이 사례조사 대상으로 선정하였음
 - BNP Paribas(프랑스), CEXIM(중국), KfW IPEX-BANK(독일), KEXIM(한국), CMBFL(중국), SMBC(일본), Sumitomo Mitsui Trust Bank(일본), Standard Chartered(영국), MSFL(중국), DNB(노르웨이), ABN AMRO(네덜란드), Caixa Bank(스페인), K-Sure(한국), Eurobank(그리스), KOBC(한국)
 - 은행(Bank): 민간 상업은행으로서 자금조달은 주로 예금 및 시장성 자금을 기반으로 하며 대출을 중심으로 금융서비스를 제공함. 또한, 담보 확보와 시장금리 준수를 중시하는 보수적인 위험 관리 성향을 가지며, 수익 창출을 주요 목표로 함
 - 비은행(Non-Bank): 본 연구에서 분류하는 비은행 금융기관은 예금 기능이 없고 전통적인 상업은행 규제를 받지 않으며 선박금융에 자금을 공급하는 다양한 비상업은행 주체를 포함함
 - 주요 유형에는 금융리스 회사, 보험 및 보증기관, 사모펀드, 구조화 금융 투자자 그리고 정부 정책 또는 특수 금융 목적에 따라 운영되는 특수 금융회사가 포함됨
 - 자금조달 방식은 정부 재원, 자체자본, 외부 투자자 자본 등으로 다양하며 각 기관의 위험 감수 성향, 수익 목표, 운용 방식은 상이함

12) Maritime Money. (2025, June 16). Rebalancing: The credit issue (Q2 ed.)

- 비은행은 상업은행보다 장기적이고 유연한 구조를 제공하며 상업은행의 위험 회피 기조 또는 규제제한(Basel III, WTO SCM 등)에 따른 시장 공백을 보완하는 역할을 담당함
- 특히, 정책금융기관 등 일부 비은행은 수익성보다는 산업지원, 정책 목표 달성, 전략적 가치 실현, 위험 분담에 집중하는 경향이 있음
- 다만, 사모펀드나 민간 투자자는 수익성과 회수 가능성에 더욱 초점을 둔다는 점에서 비은행 내에서도 성격은 다양하게 나뉨

〈표 4〉 글로벌 해양금융 전문기관 사례조사를 위한 15개 대상 선정 방식

기관명	기관 유형	지역	특화 전략	'24년 전체 선박 포트폴리오 성장률*
BNP Paribas	은행	프랑스(유럽)	크루즈 · ESG	최상위권(1위)
CEXIM	비은행	중국(아시아)	선박 · 해양플랜트	신규 대출 발생(2위)
KfW IPEX-Bank	은행	독일(유럽)	친환경, ECA 연계	신규 발생(3위)
KEXIM	비은행	한국(아시아)	조선, LNG · ECA	신규 발생(5위)
CMBFL	비은행	중국(아시아)	리스, 선박/항공	신규 발생(9위)
SMBC	은행	일본(아시아)	구조화 금융, 리스크관리	전체규모 성장(6위)
SMTB	은행	일본(아시아)	신탁형 해운 금융	상위권 규모(7위)
Standard Chartered	은행	영국(유럽)	아시아 · 중동 연계 구조화 금융	전체규모 성장(12위)
MSFL	비은행	중국(아시아)	친환경 선박	신규 발생(16위)
DNB	은행	노르웨이(유럽)	해양, 역외, 가스	상위권 규모(7위)
ABN AMRO	은행	네덜란드(유럽)	중고선 투자	일부 감소(20위)
Caixa Bank	은행	스페인(유럽)	크루즈, LNG 분산 포트폴리오	상위권 규모(14위)
K-Sure	비은행	한국(아시아)	선박 수출 보증, 정책성 금융	신규 발생(10위)
Eurobank	은행	그리스(유럽)	선주, 신조, 중고선	신규 발생(25위)
KOBC	비은행	한국(아시아)	친환경, 해운사	전체규모 성장(22위)

* 2024년 전체 선박 포트폴리오 규모 56개 기관 중 상위 15개 기관의 포트폴리오 규모 및 성장률을 기준으로 선별
출처: 마린머니(2025.06) 보고서 분석 결과 기반 저자 작성

4.1.2 글로벌 해양금융 주요 전문기관 사례조사

(1) BNP Paribas¹³⁾

□ 개요

- 파리에 본사를 둔 글로벌 민간 상업은행으로 유럽 내 자산 기준 2위, 전 세계 상위권 대형 금융기관
- 주요 주주는 유럽 및 비유럽의 기관 투자자들로 구성되어 있으며 안정적인 소유 구조를 기반으로 글로벌 금융시장에 폭넓게 참가 중
 - '24년 말 기준 주요 주주는 유럽계 기관 투자자(37.3%), 비유럽계 기관 투자자(33.4%), 블랙록(6%), 벨기에 정부(5.6%), 아문디(5%)로 구성되어 있음

□ 자금운용 규모 및 주요 활동내용

- 총자산은 수조 유로에 달하며 '25.3 기준 운용자산(AUM)은 약 6020억 유로 (한화 약 873조원)으로 확인됨
- 해양 운송 분야에 대한 금융지원은 전략적으로 강화되고 있으며 '25년까지 약 10억 유로 이상의 자금지원을 목표로 설정하였으나 '24.12에 목표 초과 달성
- 총자산 대비 해양금융 포트폴리오 규모는 209억 달러(한화 약 28조원)로 글로벌 금융 업계 최상위권에 해당함
- 해양금융 관련 포트폴리오는 해운 선박금융(SLL, Blue Bond), 항만 및 인프라 (Green&Blue Bonds), 해양 보전 및 생태계(Blue Finance), 스타트업 투자(VC, 직접투자), 순환경제 프로젝트(ESG Linked Bond) 등으로 구성되었으며 다양한 금융수단을 활용함
 - Sustainability-Linked Loans(SLLs): 국제해사기구(IMO)의 2050 탄소중립 로드맵을 따르며 지속가능 연동 대출로 선박의 탄소배출을 감소하고 성과지표(KPI)를 달성 하는 방식으로 대출 조건을 조정, 구조화 금융을 제공함
 - Blue and Green Bond: 환경 또는 해양보전 관련 프로젝트에 한정된 사용처로 발행되는 채권으로 자금조달 방식으로 활용되며 구조화, 인증, 리포팅 등을 주도함

13) Wikipedia contributors. (n.d.). BNP Paribas. Wikipedia. Retrieved July 4, 2025

- Impact-Linked Loans(Blue Finance): 해양보호 구역 내 기업을 지원하며 기업의 보전 성과에 따라 금융 조건이 변화하는 대출 형태로 Blue Alliance, UNDP, MPA 등의 다자기구들과 협력을 추진함
- 벤처캐피탈 투자 및 스타트업 육성 참여: 채권 발행을 넘어 해양기술 관련 스타트업 생태계 조성에 적극적으로 관여

(2) CEXIM(China Exim Bank)¹⁴⁾

□ 개요

- 중국 재정부 국무원(State Council)에 소속된 국영은행이자 정책금융기관으로 국가 산업정책, 대외무역 촉진, 경제 발전 및 국제 원조 등 상업적 금융 기능 및 정책적 목표를 수행을 병행하기 위해 설립됨
- 총 자본 규모의 89% 이상이 국가 투자회사인 Buttonwood Investment Holding Company 소유, 나머지 약 11%는 중국 재정부 자본으로 구성되어 있음

□ 자금운용 규모 및 주요 활동내용

- '21년 기준 총자산은 약 6.05조 위안(RMB)으로 이는 한화 약 1,150조원에 해당하고 본 규모는 은행이 법적으로 발행할 수 있도록 허가받은 최대 자본금(Authorised Capital) 규모로 중국 내 정책금융 기관 중에서도 최대 수준임
- 선박금융 분야에 대한 포트폴리오 규모는 190억 달러(한화 약 25조원)로 중국 내 1위, 세계 2위 수준으로 평가되나 총자산 대비 비중은 약 0.2%로 비교적 낮은편
- 해양금융과 관련된 포트폴리오는 주로 LNG선, 컨테이너선, 벌크선 등 대형 상선이 주된 중심을 이루며 중국 조선소에서 발주된 선박을 우선하여 자금을 지원하는 금융 형식이 전체의 상당 부분에 해당함
- 정책금융기관의 특성을 반영하여 글로벌 산업 구조 변환에 대응하는 친환경·고부가선박 중심의 금융지원 확대와 함께 리스, 수출신용보증(ECA), 사모펀드(PE) 등 다양한 구조화 금융을 도입하여 위험 분산을 꾀하고 있음

14) The Export-Import Bank of China. (n.d.). Official website. Retrieved July 4, 2025

- 일대일로(Belt and Road Initiative) 전략과 연계된 해운 및 인프라 금융을 통해 정책적 집행 파트너로 작동, 중국 조선산업 육성, 선박 현대화 정책 및 해외시장 확장 등의 기능 수행함
- 수출신용보증, 리스, 자본 투입 등 다양한 금융 형식을 결합하여 차별적 선박 금융을 제공 중
- 해외 선주들이 중국 조선소를 선택하도록 ‘Buyer’s Credit, Supplier’s Credit’ 등 금융 인센티브 제공
- 친환경·고부가 선박 전환 지원 등을 통한 IMO(국제규제) 대응 금융 도입
- 조선소와 선주 사이의 자금 구조를 구조화(Structured Finance)하여 자국 선박의 수출을 견인

(3) KfW IPEX-Bank¹⁵⁾

□ 개요

- 독일 KfW(Kreditanstalt für Wiederaufbau)의 100% 자회사로 국제 프로젝트 및 수출 금융을 수행하는 전문 민간은행이며 주요 글로벌 중심지에 대표 사무소를 보유 중
 - KfW는 독일의 국책 개발은행으로 유럽 내에서 가장 큰 규모의 공공금융기관 중 하나로 세계 제2차 대전 이후 독일의 경제 부흥을 지원하기 위해 미국의 마셜플랜 자금을 기반으로 설립됨
- IPEX-Bank는 KfW 본체의 3개 자회사 중 하나로 설립 당시 수출 및 프로젝트 금융을 전담하는 기능이 있었지만 2008년 EU 경쟁법 준수를 위해 별도 법인화함
 - 모회사인 KfW가 모든 지분을 직접 보유하고 있으며 KfW 본체는 독일 연방정부가 80%, 독일 16개 주정부가 20%를 출자한 구조로 구성되어 있음
 - EU 조약(TFEU 제107조~109조)에 따라, EU 경쟁법(EU Competition Law)에 기반하여 유럽연합의 국가보조금 금지 원칙을 반영하고자 시장 논리에 따라 운영되는 독립된 법인으로 기관의 지위를 변경함
 - 이는 국가 신용으로 자금을 조달하여 시장에 영향을 주지 않는 방식이기에 정부 보증이 없고 민간은행과 같은 조건으로써 국책적 특혜를 배제함

15) KfW IPEX-Bank. (2025). Management Report and Financial Statements 2024.

□ 자금운용 규모 및 주요 활동내용

- 총자산 규모는 2024년 말 기준 약 373억 유로(한화 약 60조원)이며 이 중 해양금융 포트폴리오 규모는 약 150억 유로(한화 약 24조원)로 전체 자산의 약 40%를 차지하고 유럽 내 상업은행 중 해양금융 비중이 가장 높음
- 크루즈, 탱커, 컨테이너, 연안풍력지원선박(Offshore Wind), 대체연료 선박 등의 다양한 해양금융 포트폴리오를 보유하고 있으며 대형 선주를 비롯하여 재무구조가 건강한 중소기업(SMEs)까지 폭넓은 고객 스펙트럼으로 적극적인 투자 활동을 추진 중
- 또한, 자산 담보 금융뿐 아니라 ECA 구조를 광범위하게 활용하여 ESG 요구를 충족하고 상업적 수익률을 확보하는 등 금융의 형태를 다양하게 활용함

(4) KEXIM(Korea Exim Bank)¹⁶⁾

□ 개요

- 대한민국 공식 수출신용기관(Export Credit Agency)으로 해외투자, 자원개발 및 남북경제협력 등 정부의 대외경제정책을 금융적으로 지원하는 정책금융으로 국가 경제 발전에 기여함
 - 1976년 설립된 기획재정부 산하 특수은행으로 정부 단독 출자에 따라 상업은행과 달리 정부보증 및 공적자금 조달 권한을 보유
 - 대외신용등급은 국가신용등급과 동일, 국제채권 시장에서 저금리 조달 가능함
 - 예금은 취급하지 않고 외화 및 원화채권과 같은 시장성 자금 조달을 통한 공공성 중심 금융활동을 수행하며 글로벌 금융중심지에 해외사무소를 운영 중

□ 자금운용 규모 및 주요 활동내용

- 한국 조선산업 및 해운업의 글로벌 경쟁력 강화를 위한 해양금융을 위한 정책금융 역할을 담당하며 총자산은 2024년 말 기준 한화 140조원으로 확인됨
 - 주요 금융 포트폴리오는 중장기 수출금융, 수출 보증, 수출 채권 매입, 해외사업 금융 (SOC 프로젝트 파이낸싱), 대외경제협력의 운영 및 집행, 해운·조선·해양금융 전반

16) Korea Eximbank. (n.d.). Official website. Korea Eximbank. Retrieved July 5, 2025

- 해양금융 포트폴리오는 약 19조로 총자산 대비 약 13%의 비율로 구성되어 있음
 - 수은의 해양금융은 대부분 선박금융이며 구체적으로는 선수금환급보증(RG), 제작금융, 선주금융 등으로 구성되며 해외투자보험은 별도 기관인 한국무역보험공사 담당
 - 2024년 해양금융 포트폴리오는 14억 달러(한화 약 1.9조원) 증가하며 56개 기관 중 4위권을 기록, 대출액 규모는 6위를 기록하며 상위권을 차지함
 - 에너지 전환, 친환경 선박, 고위험 신흥시장 등 민간에서 감당하기 어려운 영역에 적극적으로 참여하며 작년 대비 10억 달러 이상 해양 포트폴리오 규모 확장
- 국내 대형 조선소(현대, 한화, 삼성 등), 글로벌 컨테이너 선사(MCS, CMA-CGM 등), 중소형 선주사 및 연관 부품업체를 주로 지원함
- 선박금융은 주로 직접대출, 선박 인수금융, 금융리스, 수출보험 연계 금융 등 다양한 구조로 운용하고 있으며 무역보험공사(K-Sure), 외국계 수출신용기관과 공동금융 조달을 통해 위험관리에 집중함
- LNG, 암보니아 추진선, 전기추진선박, 이산화탄소 포집 운송선(CCS) 등 녹색 선박 프로젝트를 주도적으로 지원 중
- 정부 정책에 따라 자본재 수출, 전략 지역 투자, 인프라 구축 등 고위험 장기 프로젝트에 장기 및 저리 자금을 공급하여 수익성과 공공성을 추구함
- 국제기준에 부합하는 신용 분석 및 사후관리체계 보유하고 있으며 전통 유럽계 상업은행(SMBC, DNB Citi) 및 중국계 리스사(CMBFL 등)과 함께 ECA 기반 해양 금융 부문의 리더로 부상 중

(5) CMBFL(CMB Financial Leasing)¹⁷⁾

□ 개요

- 중국 상하이 기반의 금융리스 전문기관으로 China Merchant Bank(CMB)의 자회사이며 법적으로 유한책임회사 지위를 갖추어 독립된 법인으로 운영되며 2024년 마린머니 자료에 의하며 해양금융 기관 중 상위권으로 포트폴리오 규모 9위, 신규 금융 집행 5위를 기록함
 - 2024년 신규 해양금융 대출 및 리스 규모는 약 36.6억 달러(한화 약 5조원)으로

17) CMB Financial Leasing Co., Ltd. (n.d.). Official website. Retrieved July 5, 2025

해양금융 전문기관으로 위상 강화 중

□ 자금운용 규모 및 주요 활동내용

- 모회사 CMA의 2022년 중간보고서 기준하여 기관의 리스 자산은 약 2,552억 위안(한화 약 50조원) 규모이며 2024년 마린머니 보고서에 의하면 해양금융 포트폴리오 규모는 약 102억 달러(한화 15조원)로 비은행권 해양금융 포트폴리오 기관 규모 중 3위에 해당함
 - 모회사인 CMB가 기관의 모든 지분을 직접 보유함
- 주요 포트폴리오는 항공기·선박리스, 고자산(매매, 운용 등) 리스 분야로 구성되어 있으며 해양금융 포트폴리오 규모는 2023년 대비 2024년 약 13억 달러 증가한 14.1억 달러(한화 약 2조원)로 집계됨
 - 선박인수금융(Sale & Leaseback) 및 운용리스(Operating Lease) 중심 전략을 강화하며 자산가치가 높은 선박에 집중 투자 중
 - LNG, 컨테이너, 탱커, 트라이벌크 등 선종 다변화 및 기존의 대형 글로벌 선사뿐 아니라 재무구조가 양호한 중형 선사로 고객 스펙트럼을 확대함
- 선박 관련 리스 중심으로 성장하고 있으며 자국 및 외국계 ECA 연계(CEXIM, CDBFL, Citi Bank 등) 공동 금융구조를 활용하여 대형 거래 성사에 집중, Sustainability Framework 운영을 통한 ESG 금융 확대 중

(6) SMBC(Sumitomo Mitsui Banking Corporation)¹⁸⁾

□ 개요

- 일본 도쿄에 본사를 둔 대형 상업은행으로 일본 3대 메가뱅크(SMBC, MUFG, Mizuho) 중 하나, Sumitomo Mitsui Banking Corporation(SMFG) 산하의 핵심 계열사(비상장법인)이며 도쿄 증권거래소(TSE)에 상장된 지주회사로 국내외 대기업·정부·공공기관 대상 투자 금융서비스에 특화되어 있음
 - 2024년 기준 대규모 인프라 자금조달 및 구조화금융 주선에서 상위권 입지 확보 중이며 신규 대출 규모는 약 9억 달러(한화 약 1조 2천억원)로 업계 상위권에 해당함

18) Sumitomo Mitsui Banking Corporation. (n.d.). Maritime Finance. SMBC Group. Retrieved July 9, 2025

□ 자금운용 규모 및 주요 활동내용

- 2023년 자료 기준 모회사의 SMFG의 총자산은 약 2조 달러이며 SMBC는 그 중 기업 금융 및 국제 금융(해외진출 기업) 분야를 담당하고 있음
 - 2024년 포트폴리오 규모는 약 100억 달러(한화 약 13조원)이며 대규모 인프라 자금 조달 및 구조화금융 영역에서 상위권에 위치함
 - 대출, 투자, 시장금융, 수수료 등 이자에 기반하여 수익을 창출함
- 해양금융 영역에서는 세계 상위 기관으로 LNG선, 해양플랜트, 항만, 해양풍력 등 다양한 해양프로젝트에 금융 서비스를 제공하며 안정적인 성장세를 보이는 중
 - 선박인수금융(Sale & Leaseback), 해양 인프라 프로젝트 론(Project Loan), 신디케이트 대출(Syndicated Loan) 중심의 포트폴리오 운영
 - 글로벌 금융 파트너(Citi, HSBC, JBIC 등) 및 일본 내 공적 금융기관과 공동금융 구성 능력 확보
 - 자산담보 기반(Asset-backed) 대출뿐 아니라 기업금융(Corporate Finance)에도 강점을 보유하고 있음
- ESG 금융 확대를 위해 Sustainability Framework를 운영 중이며, 2003년 Equator Principle을 도입하여 고탄소 프로젝트 억제 및 친환경 선박 투자 확대에 주력하며 글로벌 프로젝트에 적극 참여 중
- 기업금융 외 SMBC Nikko 증권, SMBC Leasing, SMBC Trust Bank 등 계열사를 통해 해운업·조선업 전반에 걸친 자금지원 체계를 구성
 - 아시아, 유럽, 미주 지역 등 글로벌 금융거점 보유를 통해 대형 선사 및 조선소와의 협업 확대
 - 고가 자산 기반 선박 리스 및 구조화 금융 제공을 통한 중장기 수익성 확보에 집중

(7) SMTB(Sumitomo Mitsui Trust Bank)¹⁹⁾

□ 개요

- 일본 최대 신탁은행으로 Sumitomo Mitsui Trust Holdings, Inc. 산하의 계열사로 신탁 업무, 자산운용, 부동산, 증권대행 등 수수료 기반 고부가가치 금융서비스에 특화되어

19) Sumitomo Mitsui Trust Bank. (n.d.). Asset finance. Retrieved July 9, 2025

있으며 해양금융 포트폴리오 규모는 은행 기준 상위 15위권에 해당함

- 모회사인 SuMi TRUST Holdings는 도쿄증권거래소(TSE)에 상장된 금융지주사이며 SMTB는 단독 최대주주가 아닌 지주회사 체제에 있는 자회사 구조로 운영됨
- 2024년 자료 기준 해양금융 포트폴리오 규모는 약 8.9달러(약 1조 천억원) 수준으로 전 세계 리그 테이블 기준 중상위권에 속함

□ 자금운용 규모 및 주요 활동내용

- 2024년 모회사(SuMi TRUST Holdings)의 전체자산 규모는 약 77조 2천억엔(한화 약 660조원)이며 자회사(SMTB)의 단일 총자산은 약 73조 3천억엔(한화 약 660조원)으로 그룹 자산 대부분을 차지함
- 신탁은행의 특성을 활용하여 구조화된 간접 금융 방식으로 자금을 운용하며 해양금융 포트폴리오는 주로 담보기반 선박대출, 신탁구조 및 펀드, 선박 리스, ESG 연계 금융 등의 형태로 구성됨
 - 특히, 아시아권 선사 대상의 선박 대출이 해양금융 포트폴리오의 주를 이루고 있음
 - 2023년 대비 약 0.9억 달러(약 1천억원) 증가한 상황으로 해양금융 부문에서 틈새(Niche) 포지션을 유지하며 안정적인 확장 전략을 지속중임
 - 2020년 아시아 최초로 Poseidon Principles(선박 탈탄소 금융 지침)에 가입하였으며 내부적으로 ESG 기준을 심사에 통합하여 IMO의 탄소 저감 목표에 부합하는 선박 자산 포트폴리오의 탈탄소 트래킹 기준을 제공함
- 컨테이너선, 벌크선 등 지속적인 글로벌 수요가 있는 상선을 대상으로 안정적인 포트폴리오 섹터에 집중, 글로벌 산업 경향을 반영하여 LNG 및 LPG 등 친환경 연료 선박에 대한 투자 확대 중
 - 탱커, 중고선박 등 변동성 높은 자산군에 대한 차입투자 구조는 지양하는 형태로 시장 변동성이나 규제 불확실성이 높은 부문은 철저히 배제, 보수적 리스크 관리 중심의 전략을 활용함

(8) Standard Chartered²⁰⁾

□ 개요

- 영국에 본사를 둔 글로벌 상업 투자 은행으로 글로벌 은행 기준 해양금융 분야의 상위권에 위치하며 아시아 및 국제 무역 연계 금융에서 중추적인 역할을 수행함
 - 런던 및 홍콩 증권거래소에 상장되어 있으며 영국보다는 아시아(중국(홍콩), 싱가포르 등), 아프리카, 중동 중심으로 약 90%의 이익을 발생시킴
 - 전통적인 글로벌 선박금융 은행은 아니지만 지속가능성 및 ESG 중심 구조화 금융(Sustainable Structured Finance)을 통해 해양금융 시장에서 경쟁력 있는 입지를 확보함
 - 홍콩과 싱가포르는 해양금융 및 구조화 금융의 실행 중심지이며 두바이와 상하이도 무역 및 에너지 금융허브로 기능함
- 싱가포르 국부펀드(Temasek Holdings)가 약 17% 지분을 보유한 대주주이며 그 외 지분은 미국계 글로벌 자산운용사가 다수 지분을 보유한 구조로 기관 투자자(66.3%) 및 개인 주주로 구성됨
 - 블랙록(8.3%), 닷지앤콕스(6.3%), 캐피탈 리서치 앤 매니지먼트(5.5%), 뱅가드(3.2%), 노르웨이 국부펀드(3%) 등 상위 6개 기관이 전체 지분의 약 43% 이상을 보유함

□ 자금운용 규모 및 주요 활동내용

- 2024년 말 기준 총자산은 약 8,497억 달러(한화 약 1,114조원)이며 2023년 대비 약 3.3% 증가, 선박금융 포트폴리오 규모는 약 33억 달러(한화 약 4조 5천억원)이며 이는 총자산 규모의 약 0.4% 수준으로 수치적으로는 매우 제한적인 규모임
- 직접대출보다 신디케이트(Syndicated) 또는 구조화(Structured debt) 중심의 금융서비스를 위주로 ESG 비중 및 전략적 활용 측면에서 업계 상위권에 해당함
 - 미국 기관 투자자의 강한 정책 지지가 자본 정책 및 ESG 전략 등에서 중요한 배경 요인으로 작용하였음
 - 글로벌 선박금융 시장의 상업은행 순위로는 중간이지만 ESG 연계 및 전환금융 전략을 통해 해양금융 시장 내 질적 전환과 정체성 차별화를 실현함

20) Standard Chartered. (n.d.). Annual reports and financial information. Retrieved July 9, 2025

(9) MSFL(Minsheng Financial Leasing)²¹⁾

□ 개요

- 중국 금융감독당국의 승인 후 설립된 금융리스회사로 중국 해양금융 4대 리스사 중 하나로 분류됨
- 중국 민생은행이 약 51%의 지분 보유하고 있으며 특화 영역은 상업항공, 선박, 해양 엔지니어링 장비, 차량, 장비 리스 등과 관련된 자산 금융서비스에 해당함
 - 특히, 중국 선박리스 산업의 주요 플레이어로 해양금융 리스 자산규모 기준 세계 최상위 수준임
 - 2024년 선박금융 비은행권 부문에서 전체 6위, 중국계 리스사 중 4위를 차지하였고 리그 테이블은 신규로 참여하였으나 새롭게 포함되자마자 상위권을 차지했다는 특이점이 있음
- 해양금융 포트폴리오는 자산군은 컨테이너선, 탱커 등의 액체 화물, 벌크선, 기타 (FSPO, OSV 등)으로 분류됨

□ 자금운용 규모 및 주요 활동내용

- 2024년 말 기준 해양금융 포트폴리오 규모는 약 8.9억 달러(한화 약 1조 2천억원)이며 기관의 총자산 규모는 2022년 자료 기준 약 24억 달러(3조 3천억원)로 이는 총자산의 약 37% 수준으로 상당한 규모임
- 중국계 리스사의 글로벌 확장 흐름을 대표하고 있으며 선박 리스에서 전통 금융기관 이상의 비중을 확보 중
- 해양 탈탄소 전략, 복합 자산군 투자 확대 등을 통해 향후 해양금융 시장의 질적 경쟁력 제고에 기여할 가능성이 큼
 - LNG 가스선, FSPO 등 탈탄소 전환과도 밀접한 금융상품 구조를 운영하며 ESG 금융과 구조화 리스가 해양금융 트렌드의 중심축으로 재편되는 흐름에 부합함

(10) DNB(Den Norske Bank)²²⁾

□ 개요

- 노르웨이 및 북유럽(Nordic)최대 금융기관으로 정부(무역·산업부) 약 34%의 지분 보유

21) Minsheng Financial Leasing. (n.d.). Ship leasing. Retrieved July 9, 2025

22) DNB Bank ASA. (2025, March 19). DNB Group annual report 2024. DNB Bank ASA.

- 해양, 해운 금융 분야의 글로벌 상위 은행 중 하나로 50년 이상 전문성 보유
- 글로벌 금융중심지 네트워크(오슬로, 뉴욕, 런던, 싱가포르, 아네테 등)를 기반으로 활동
 - 선박, 역외금융(해양플랜트 및 서비스), 물류 네트워크, 에너지 운송 분야 강점 보유
 - 2024년 마린머니 리그테이블 기준 은행권 포트폴리오 약 10.2억달러(한화 약 1조 4천억원)로 글로벌 중상위권, 특히 역외금융 분야 타 은행 대비 두드러짐
 - 주요 경쟁사(BNP Paribas, KfW 등) 보다는 작은 규모이지만 해양·에너지 니치 시장에서 강력한 입지 보유
- 해양금융 포트폴리오는 해양플랜트, 탱커, 가스, 드라이벌크, 컨테이너 등 전 분야를 망라하나, 특히 역외금융 해양플랜트 및 서비스 비중(33%)이 가장 높음

□ 자금운용 규모 및 주요 활동내용

- 2024년 말 기준 해양금융 포트폴리오 약 10억 달러(한화 약 1.4조원), 그룹 총자산 약 4000억 달러(한화 약 569조원) 내에서 중요한 비중 차지
 - 전체 자산 대부분 약 90% 이상이 은행 부문(DNB Bank ASA)에 집중돼 있으며 보험·자산 운용·투자사업 부문은 상대적으로 자산 비중이 작음
- 글로벌 선사·운행사·에너지 기업 대상 대출, 리스, 구조화 금융, M&A 자문, ESG 금융, 환율·이자율·상품 헤징 등 종합 금융 서비스 제공
 - 북유럽 은행 중 ESG 리스크 평가 상위권 (Sustainalytics ESG Risk Score 14.0, Low Risk)
- 탈탄소·ESG 전환 금융 강화: ‘Missing-Link Loan’ (친환경 전환 미비분 보완 대출) 출시, Poseidon Principles 가입, LNG/dual-fuel 신조선 금융 참여
- 포트폴리오 질적 관리: 2020~2024년 선주사들의 디레버리징(부채 축소) 기조에 대응, 대출보다는 자문·수수료 기반 비즈니스 강화
- 글로벌 경쟁 심화 대응: 금리 변동, 경쟁 심화 속에서도 탄탄한 신용 포트폴리오와 서비스 다각화를 통해 시장 점유율 유지
- 노르웨이 정부의 Eksportfinans 지분 인수로 수출금융 역량 강화 예정

(11) ABN AMRO²³⁾

□ 개요

- 네덜란드 전통 상업은행으로 2025년 기준 정부 지분은 약 30%이며 2008년 국유화 후 2015년부터 점진적으로 민영화 진행
 - 2024년 기준 총자산 규모는 4250억 달러(한화 약 586조원)이며 해양금융 분야의 유럽 전통 강자임에도 불구하고 전체 자산규모 대비 해양금융 규모는 0.52%로 미미
- 주요 사업 영역은 리테일, 상업·기업 금융, 자산 관리, 해운·운송 금융이며 북유럽 해운금융 시장에서 대형 선주 및 ESG 중심 포트폴리오 구성
 - 탭티어 선주·운영사 대상 재무구조 강화 및 대규모 담보인정비율(LTV) 낮은 대출 중심 거래

□ 자금운용 규모 및 주요 활동내용

- 선박금융 포트폴리오 총액은 22억 달러(한화 약 3조)로 2023년 대비 2024년 포트폴리오 규모가 1억 달러 이상 증가한 상위 10개 은행 중 하나
- 포트폴리오 순위 상위권에 위치한 다른 주요 유럽 은행(BNP Paribas, KfW)들과 달리 자산운용 리스크와 LTV 관리, 자본 효율화 등에 집중
 - 상업은행임에도 불구하고 2008년 금융위기 당시 파산 위기로 정부가 전격 국유화(210억 유로 투입)하였고 그 과정에서 EU와 합의된 구조조정 요건으로 인해 상업적 이익보다 건정성 및 안정성을 우선함
- 해운 ESG 전환 금융(LNG, Dual-fuel bessels, 친환경 신조선) 프로젝트 집중
 - 네덜란드 및 EU 금융규제는 환경·사회·거버넌스, 탈탄소, 리스크 완화 등 강조
 - 과거 해운금융의 대손·부실 리스크에 따라 우량 선주 및 ESG 프로젝트 우선 선별 취급

(12) CaixaBank²⁴⁾

□ 개요

- 스페인 민간 상업은행으로 유럽 자산규모 상위 25개 기관 중 19위, 자국 내 규모 3위에 해당하며 2021년 스페인 국영은행 Bankia 합병

23) ABN AMRO Bank N.V. (n.d.). Integrated Annual Report 2024. ABN AMRO. Retrieved July 17, 2025

24) CaixaBank. (2024). Investor Relations: Financial reports and disclosures.

- Bankia의 대주주였던 스페인 정부기관 FROB(Fund for Orderly Bank Restructuring)은 합병 후 CaixaBank 지분 약 17% 보유
- 2024년 기준 총자산 규모는 약 6560억 달러(한화 약 905조원)이며 해양금융 분야의 유럽 전통 강자임에도 불구하고 전체 자산규모 대비 해양금융 규모는 22억 달러(한화 약 3조원)인 0.34%로 소규모
- 민간임에도 불구하고 규제금융 잔여물 성격의 정부 지분에 따라 상업적 이익 및 공적 성격이 혼합된 방식으로 운영
- 자금운용 규모 및 주요 활동내용
 - 글로벌 리테일, 기업 금융, 투자, 보험, 자산관리, 해양금융 등 주요사업 포트폴리오를 구성·운영하며 해양금융 등 특화분야에서 ESG 기반 리더십 확보
 - 친환경·탈탄소 금융 중심으로 ESG 연계 금융 비중 확대 및 신조선 전환금융 연계
 - IMO의 탈탄소 목표에 맞춘 신규 건조 선박 프로젝트에 적극 참여
 - 디지털 혁신 및 지속가능 경영을 통해 시장 경쟁력 강화 추진
 - 크루즈(33%)·LNG(18%), 컨테이너(23%) 선박, 해양인프라 등 분산 투자를 활용한 포트폴리오 운용으로 리스크 헤지

(13) K-SURE(Korea Trade Insurance Corporation)²⁵⁾

- 개요
 - 정부 산하 수출신용기관(ECA, Export Credit Agency)으로 1992년 설립된 산업통상자원부 산하 공공기관이며 무역보험, 해외투자보험, 보증 등 수출 및 해외사업 관련 금융·보증 서비스 제공
 - 2024년 연차보고서 기준 총 자산은 58억 달러(한화 약 8조원)이며 그 중 해양금융은 10억 달러(한화 약 1조원)로 마린머니 해양금융 포트폴리오 기준 비은행 부문 순위 10위권 내 상위권, 전체 자산 중 약 17.2% 해양금융 차지
 - 정책금융 역할로 상업은행 및 리스사와 비교하여 위험 부담 범위가 넓고 직접 대출보다 보증·보험 방식으로 시장에 참여하고 자산 위험 방지 및 신용 보강, 민간 금융의 리스크

25) Korea Trade Insurance Corporation. (2025). Annual report 2024. Korea Trade Insurance Corporation.

회피 구간 보완 역할 수행

- 북미, 유럽, 중동, 아시아 등 20개 해외지사 및 대표사무소 운영

□ 자금운용 규모 및 주요 활동내용

- 수출신용, 해외투자·건설 보험 및 보증을 통해 국내 수출업계의 대형 프로젝트를 지원하며 해양·조선 및 플랜트 분야, ESG 및 녹색 금융, 보증 및 금융 분야로 구분
 - 2024년 신규 사업 규모는 약 37억 달러(한화 약 4,800억원)로 신규 금융 부문 3위 해당
- 해양금융 분야에서 국가 전략산업 성장 지원 및 ESG 전환의 핵심 파트너로 부상하며 선박금융 보증, 해운사 및 선주사 대상 금융보증, ESG·친환경 전환금융 포트폴리오로 구성
 - 온실가스 감축 프로젝트, 해상풍력 등 환경 분야를 위한 Green Trade Insurance 프로그램 운영 중
 - 포세이돈 원칙 기반 국제 ESG 기준 준수 및 ESG 채권 발행 추진, OECD 환경·사회 실사 개정 참여
- 주력 분야는 신조선 금융보증(특히 LNG, 컨테이너선), 친환경 및 탈탄소 프로젝트, 국외 해양플랜트 프로젝트 리스크 커버 등

(14) Eurobank²⁶⁾

□ 개요

- 자국의 전통 대형 해운 그룹과 관계에 기반한 그리스 4대 은행 중 3위권에 해당하는 상업은행으로 약 35년의 해운금융 경험 보유
 - 상업적 수익, 주주가치, 리스크 관리 등 핵심원칙 기반 운영, 그리스가 해운업이라는 국가 핵심 산업에 특화되어 있다는 점에서 ‘전통 산업 기반 민간 은행’ 성격 혼재
- 리테일, 기업금융, 자산운용, 투자금융, 해양금융(해운) 등 전 사업 영역을 아우르는 종합 금융기관
- 그리스 대형 선주 및 운영사가 주요 고객이며 벌크, 탱커, 컨테이너 등 전통 해운 부문 금융 서비스 담당

26) Eurobank Ergasias Services & Holdings S.A. (2025). Annual financial report for the year ended 31 December 2024. Eurobank.

- 키프로스, 불가리아, 세르비아, 루마니아, 룩셈부르크 등 발칸 및 유럽 금융허브 중심 다국적 네트워크 운영
- 자금운용 규모 및 주요 활동내용
 - 자금 출처 리테일, 기업 예금, 채권 발행, EIB·EBRD 공동금융이며 해운업 밀착 네트워크에 기반한 산업 전문성을 보유, 맞춤형 금융 솔루션(선박 건조자금, 중고선 매입자금 등) 제공에 특화
 - ESG·지속가능 연계 금융 EIB(유럽투자은행), EBRD(유럽부흥개발은행) 등과 연계한 공동금융·보증 방식 일부 활용
 - 세계 최대 상선 해운국으로 글로벌 선복량의 약 17%를 보유하며 GDP, 수출입, 고용, 투자 등의 내수 경제에 차지하는 비중 상당
 - 여타 글로벌 해양금융 포트폴리오 상위 기관으로 신용대출보다는 담보 대출(선박담보), 리스크 분산형 구조로 자산 유지, 선주사 및 중소 중견 선주 등 맞춤형 금융 제공
 - 대형 선주(아리스토텔레스 오나시스, 니아르코스 등) 및 대기업뿐만 아니라 중소 해운 기업, 개인 등 다양한 고객 보유
 - ‘관계중심 은행(relationship banking)’ 으로 수익성보다 장기적 신뢰 및 시장 점유율을 중시함에 기반
 - 총자산은 2024년 기준 약 1,070억 달러(한화 약 139조)이며 그 중 해양금융 규모는 11억 달러(한화 약 1조)로 총자산 대비 약 1% 차지

(15) KOBC(Korea Business Corporation(KOBC)²⁷⁾

- 개요
 - 국가 경제 발전을 위한 주력 산업으로 해운 경쟁력을 강화하기 위해 해운기업의 안정적 선박 도입 및 유동성 확보를 위하여 2017년 한진해운 파산 이후 해운 재건 정책의 하나로 2018년 설립
 - 기획재정부 및 해양수산부 51%, 한국산업은행 및 수출입은행 등 정책금융기관 38%, 기타 약 10% 지분을 보유하며 사실상 정부 및 공공기관에서 90% 이상의 지분을 소유하고

27) Korea Ocean Business Corporation. (2024). Consolidated financial statements: December 31, 2023 & 2022

있는 공공기관 형태

○ 기존의 한국해양보증보험, 한국선박해양, 해운거래정보센터의 권리 및 의무 일괄 승계

□ 자금운용 규모 및 주요 활동내용

○ 2024년 기관 연차보고서 기반 총 자산규모는 약 12.5조원이며 해양금융 주요 포트폴리오는 구조화 금융 투자로 구성되어 있으며 선박금융 0.98조원, 지분법 투자 중 해운 및 관련 펀드 4.3조원, 컨테이너 리스 관련 자회사 0.4조원 등 12.45조원으로 총자산 대비 약 44.7%

- 선박 및 해양금융 지원, 항만·물류 인프라 지원, 해운업 관리 지원, 정보·정책 분석 및 전문인력 양성 등 다양한 해양산업 관련 업무 및 자금지원
- 싱가포르항만공사(Port of Singapore Authority)와 전략 제휴, 부산 신항 기반 해외 터미널 조인트벤처(Joint Venture) 마련 중
- 선박 가치평가, 정책 리포팅, 해운금융 전문 인력 교육 프로그램 운영

○ 2024년 마린머니 기준 비은행권 해양금융 포트폴리오 규모 중상위권이며 2024년 1.4조원의 신규 거래 집행

- 한국해양진흥공사는 선박 및 물류특화 금융기관으로 산업 내 위기 충격을 흡수하고 친환경·신기술 전환 가속화 자금지원
- 특히, 비은행권 기관 중 민간, 국제 대형 금융사와 경쟁 가능한 수준의 중견 규모 기관으로 한국 정부 및 공공금융 부문에서 특수 산업군 지원을 위한 특수 목적성에 초점을 맞춘 차별화된 기관 위상 보유

○ 한국 해운산업 금융 안전을 도모하고 중소 및 중견 해운사의 금융 접근성 확대 지원

○ 채권, 구조화 금융, 리스 등 다각적인 조달 및 운용 체계를 확보한 정책금융으로 수익성 보다는 산업 안정성 및 국가 전략산업 육성 및 활성화를 위한 공공성 우선

- 민간의 역할로는 제한된 리스크 흡수 및 산업 전환 지원에 초점

〈표 5〉 2025년 마린머니 해양금융 포트폴리오 리그 테이블 기준 주요기관의 해양금융 규모

번호	기관명	총자산	해양금융규모 (USD)	자산대비 비율 (%)
1	BNP Paribas	~873조원 ≈ 6020억 EUR ≈ 6,570억 USD	209억	약 3.2
2	CEXIM	~1,150조원 ≈ 6.05조 RMB ≈ 8300억 USD	190억	약 0.2
3	KfW IPEX-Bank	~60조원 ≈ 373억 EUR ≈ 405억 USD	163억	약 40
4	KEXIM	~140조원 ≈ 1050억 USD	14억	약 13
5	CMBFL	~50조원 ≈ 2,552억 RMB ≈ 350억 USD	102억	약 29
6	SMBC	~2조 USD	100억	약 0.5
7	SMTB	~660조원 ≈ 73.3조엔 ≈ 4600억 USD	8.9억	약 0.2
8	Standard Chartered	~1,114조원 ≈ 8497억 USD	33억	약 0.4
9	MSFL	~3.3조원 ≈ 24억 USD	8.9억	약 37
10	DNB	~569조원 ≈ 4000억 USD	10억	약 0.25
11	ABN AMRO	~586조원 ≈ 4250억 USD	22억	약 0.52
12	CaixaBank	~905조원 ≈ 6560억 USD	22억	약 0.34
13	K-SURE	~8조원 ≈ 58억 USD	10억	약 17
14	Eurobank	~139조원 ≈ 1070억 USD	11억	약 1
15	KOBC	~12.5조원 ≈ 9.6억 USD	3.8억	약 44.7

출처: 조사 자료 기반 저자 작성

□ 소결

- 글로벌 해양금융 전문기관으로 선박금융 포트폴리오 규모, 기관 유형, 지역, 특화전략, 성장률 등을 종합적으로 고려하여 선정한 15개 기관의 포트폴리오 현황을 분석한 결과, 기관별 총자산 대비 ‘해양금융’ 한정 포트폴리오 비중은 평균 약 1.6%임을 확인함
- 이는 각 기관의 주요 포트폴리오로 해양금융 분야가 핵심 사업으로 추진되

기보다는 포트폴리오 다각화 전략의 하나로 활용되는 ‘틈새 영역(Niche Segment)’의 경향으로 해석할 수 있음

- 글로벌 해양금융 전문기관 상위권 내 한국수출입은행(KEXIM), 한국무역보험공사(K-Sure), 한국해양진흥공사(KOBC) 등 글로벌 해양금융 시장에서는 국내기관이 상위 15위권으로 위치한다는 점은 국내 해양금융 역량과 시장 영향력이 세계 시장에서 인정받고 있다는 유의미한 수준임을 시사함
- 다만, 국내 해양금융 취급기관인 한국수출입은행, 한국무역보험공사, 한국해양진흥공사의 경우, 해양금융을 전문적으로 취급하는 여타 상위권 글로벌 금융 전문기관과 비교하여 구조화 금융의 경험이 부족하며, 자국 내 민간을 유입하는 자생적인 해양금융 생태계 조성을 위한 기반 미흡하고, 싱가포르 및 홍콩과 같은 글로벌 투자 연결 허브에 위치하지 않고 있다는 점에서 상대적으로 부족한 경쟁력에 직면하는 제약이 존재함
- 따라서, 정책금융 중심 공급 구조를 유지하되 민간자본을 단계적으로 유입하는 하이브리드 자본공급 모델을 중심으로, 주요 해외 전문기관의 운용전략을 벤치마킹한 포트폴리오 다각화 및 상품·구조 고도화를 추진할 필요가 있음
- 또한, 글로벌 해양금융 전문기관 현황조사를 통해 확인한 일부 기관의 사례를 벤치마킹하여, 향후 해양금융 전문기관 신설 시 정부 중심의 공공자본을 유지하면서 민간자본을 점진적으로 확대하는 혼합형(하이브리드) 자본공급의 구조를 활용하는 방안을 제안하고자 함
- 이는 전문적이고 다각화된 해양금융 포트폴리오를 점진적으로 확대하는 방식으로 정책금융 중심의 국내 해양금융 전문기관이 근본적으로 갖는 구조적 한계를 해결하면서 민간 시장으로 자본의 흐름을 유도하는 자생적인 생태계(자금조달-리스크분담-투자회수)를 구현할 수 있는 제도적 전략으로 활용 가능함

4.2 글로벌 해양금융 주요 전문기관 사례조사 분석 결과

4.2.1 국내 해양금융의 글로벌 경쟁력 분석 및 결과

- 글로벌 해양금융 정책 및 전문기관 현황조사 기반 PESTEL 분석 및 결과
 - 글로벌 해양금융 분야는 다수의 국가 및 지역의 규제와 국내의 미거시적 시장 상황이 복합적으로 연결되어 있으며 특히 글로벌 자본시장 및 기후환경 규제, 첨단기술의 도입과 관련된 다각적인 요인이 중첩적으로 작용하는 현상적 측면에 상당한 영향을 받음
 - 2025년 마린머니 보고서 기반 해양금융 포트폴리오 리그 테이블 분석 결과 해양금융 주요 기관의 전체 자산(약 6조 5,830억 USD) 기준 해양포트폴리오 총규모(약 1,067억 USD)는 1.6% 내외임을 확인함
 - 글로벌 해양금융 15개 기관의 총자산 대비 해양금융 규모 분석을 결과에 따라 글로벌 해양금융은 기관의 핵심 사업이 아닌 부차적 틈새 영역(niche segment)임을 확인함
 - 이에 본 연구는 국내 해양금융의 글로벌 경쟁력 및 전문기관 설립 가능성 검토를 위한 분석 방법으로 정량적 한계를 보완할 수 있는 정성 방법론으로 PESTEL 분석 기법을 활용함
 - PESTEL 방법론은 정치적(Political), 경제적(Economic), 사회·문화적(Social), 기술적(Technical), 환경적(Environmental), 법률·제도적(Legal) 등 외부 거시환경적 요인을 6개 범주로 분류하여 분석 결과를 토대로 전략을 수립하는 프레임워크임
 - 글로벌 해양금융 분야가 당면한 다층적인 환경을 구조적으로 이해하고 체계적인 전략을 수립하는데 PESTEL 기법이 적절하다고 판단하여 아래와 같이 국내 해양금융의 글로벌 경쟁력 분석 결과를 도출함
- 정치적 요인(P)
 - (정부·공적기관 주도 금융의 전략적 역할) CEXIM, KEXIM, K-Sure, KOBC 등 글로벌 해양금융 포트폴리오 상위권 기관은 정부 출자를 기반으로 한 운영을 통해 각국의 정책 목표(수출 촉진 및 산업 육성 등)에 따라 자금공급 방향성을 결정, 장기 저리 자금을 공급
 - (규제·프레임워크) KfW IPEX-Bank는 EU 보조금 규제 대응을 위해 독립 법인화, ABN AMRO·CaixaBank는 위기 후 정부지분 회수를 통하여 건전성 강화
 - (지정학·무역갈등) 미·중 해운패권 경쟁 속 중국 기관은 자국의 해양산업 우선 지원

북미·유럽계는 제재 리스크 고려한 포트폴리오 다각화 및 헤징 수단 확보

- (시사점) 국내 해양금융 경쟁력 고려시 정치적 안정성 및 정책 연속성이 담보된 국가를 해양금융 프로젝트 거점으로 선정하여 설립 초기 자금조달 및 국가 간 협력 유인 강화를 통한 리스크 완화 가능

□ 경제적 요인(E)

- (자본 효율성 및 수익성) 은행과 비은행 자본조달 비용을 비교하자면 상업은행(SMBC, Standard Chartered)은 예·적금 기반의 저비용 자금 운용이 가능하고 비은행(CMFBL, MSFL)은 자본 비용이 높으나 장기·맞춤형 리스 제공으로 수익 확보
- (사이클별 포트폴리오 구축) 경기 초기 신조 투자, 후기 중고선 집중으로 리스크 완충(BNP Paribas · CaixaBank · ABN AMRO 참조) 전략을 구사하여 경기 민감도가 다른 선종·거래 구조 혼합 방식으로 사이클 변동에 따른 리스크를 완충
- (금리·환율 변동 리스크) DNB의 경우 헤징 상품과 수수료 기반 비즈니스를 확대, SMBC의 경우 글로벌 자회사를 통한 지역별 금리 차이 기회를 활용하는 방식으로 금리 상승 환경 대비, 대출 금리 전가력과 파생상품의 헤징 역량을 갖춘 기관 설립 고려
- (시사점) 국내 해양금융 전문기관 설립 고려 시 설립 단계부터 저비용 및 헤징 역량 확보 구조를 설계하면 금리 및 환율 충격에 대한 내성이 있는 재무 체계 마련 가능

□ 사회적 요인(S)

- (ESG 및 친환경 산업의 글로벌 전환) 대주주 및 민간 소액 투자자 등 이해관계자 기대치를 충족하며 글로벌 지속가능성 회계 기준 부합 금융 서비스 및 상품의 개발 필요성 대두
- (지역사회 등 공동체 기여) 단순 금융서비스 제공을 넘어 산업 인프라와의 협업, 교육·컨설팅 등 비금융 지원 확대(예: 그리스 Eurobank 관계 중심(relationship oriented banking)), 기관 금융서비스 수익 창출을 위한 장기 신뢰 구축
- (공급망 투명성) 글로벌 투자자 및 규제 당국이 요구하는 공급망 실사 및 안정성 기준 강화
- (시사점) BNK 부산은행 또는 동남권투자개발공사 등을 활용하여 지역사회 및 이해관계자 기대를 반영한 금융·비금융 서비스 설계로 기관 신뢰도 및 가치 제고

□ 기술적 요인(T)

- (해양·친환경 선박금융 인프라) KEXIM, K-Sure, KOBC 등 정책금융 중심 기관은 해양 신기술 및 인프라 조성을 위한 프로젝트 파이낸싱에 집중, 암모니아·전기추진선 특화 대출 추진, KfW IPEX-Bank는 선박, 해양플랜트 등 신산업 분야 특화 프로젝트 확대
- (디지털 전환·빅데이터 활용) DNB 및 SMBC는 디지털과 빅데이터 기술을 적극적으로 운영체제에 반영, 실시간 모니터링 및 포트폴리오 최적화 도구 자체 개발 및 파트너십 체결에 이용
- (물류 및 금융의 디지털 연계) 해운 물류 및 무역 금융 디지털화 추세 관련 프로젝트 선제 투자 요구에 따라 컨소시엄 참여를 통한 시범사업 실행을 통한 경쟁우위 기회 선점
- (시사점) 디지털·그린 금융 역량을 동시에 갖춘 플랫폼 설계를 통해 고객 차별화 및 시장 진입 장벽 구축을 위한 핵심요소로 동시에 활용

□ 환경적 요인(E)

- (친환경 및 탈탄소 대응) IMO 2050 목표 연계 KPI 달성시 금리 우대, 선박별 탈탄소 보고 체계(포세이돈 원칙) 및 리스트 스코어링 시스템 구축(DNB, SMTB), 녹색 무역 보험 자연재해 리스크 커버 포함, EIB 및 EBRD 공동 보증을 통한 프로젝트 리스크 완화
- (순환·블루경제 확대) 블루 파이낸스를 통한 해양보전 기업 지원, 조선소 근접 클러스터 환경개선 프로젝트 연계 등 다자기환 협력 프로젝트, 금융상품 라인업 확대 및 인증 메커니즘 도입
- (시사점) 친환경·블루파이낸스 전략을 기본 설계에 포함하여 국제 투자자 유치 및 글로벌 ESG 컴플라이언스 확보

□ 법률적 요인(L)

- (국제 금융규제 대응) 자본·레버리지 비율 강화, 신용전향한도(LTV) 엄격 관리, 정부 보조금(WTO SCM 협정), Basel III, EU 국가보조금 금지 조항 규제준수를 위한 내부 준법 감시 강화
- (환경·사회적 실사 의무) ESG 연계 상품 발생 시 실사 공시 요건 강화(OECD Due Diligence, EU CSRD 등)

- (시사점) 기관 설립 시 글로벌·로컬 규제 요건을 반영한 내부 통제체계를 구축하여 법적 리스크 최소화 고려

4.2.2 해양금융 현황 및 전문기관 사례조사 기반 중점 포트폴리오 도출

□ 중점 포트폴리오 선정을 위한 평가 방식

- 본 연구는 글로벌 해양금융 시장을 이끄는 주요기관과 9개국 정책, 환경 분석을 종합하여 부산 해양금융 전문기관 설립 시 중점적으로 다룰 포트폴리오 분야를 도출코자 함
- 이를 위하여 먼저 국별 정책 현황, 주요기관 사례조사, PESTEL 분석에서 확인된 해양금융 포트폴리오 목록 전체(26개 세부 분야)를 도출하고 각 포트폴리오의 정책 적합성, 시장 필요성, 혁신성에 따라 포트폴리오 중요도를 평가하는 체계를 구축함
- 26개 세부 분야는 친환경·저탄소, 디지털·스마트, 보증·혁신금융, 중소·벤처캐피탈, 글로벌·안보전략의 5대 범주로 구성됨
- (정책·시장·혁신성 적합도 평가 (총 60점)) 각 포트폴리오별 정책 적합성(Policy Relevance), 시장 필요성(Market Need), 혁신성(Innovativeness) 부문에서 High(5)=20점, Medium-High(4)=16점, Medium(3)=12점, Low-Medium(2)=8점, Low(1)=4점으로 환산하여 항목별 20점, 총 60점으로 산출함
- (포트폴리오 경쟁력·글로벌 확장성 평가 (총 40점)) 마린머니 리그테이블 상위 기관의 포트폴리오 참여 현황은 참고자료로 활용하여 각 포트폴리오의 경쟁력과 글로벌 확장성을 빈도 분석하여 6회 이상=40점, 5회 =30점, 4회=20점, 3회=10점, 2회=5점, 1회=1점으로 환산하여 총 40점으로 산출함
- 종합점수는 적합도 및 확장성 평가를 각각 60:40 비율로 합산하여 최대 100점 기준으로 계산
- 최종적으로 득점 포트폴리오(분야 및 사업 유형)를 선별하여 부산형 해양금융 전문기관의 중점·지원 투자 영역으로 제안하고 동시에 정책적 공백 영역 및 혁신금융 강화 필요 분야도 병행 도출함

〈표 6〉 정책 현황 및 주요 해양금융 기관 조사 결과 기반 포트폴리오 범주 및 세부 내용

범주	세부 내용(26개)
친환경·저탄소	LNG, 암모니아, 전기추진선, CCS, 친환경 항만 인프라, 친환경 조선
디지털·스마트	전자선하증권(e-BL), 스마트 항만, 무인·자율선박, 디지털 금융, 데이터 인프라
보증·혁신금융	수출신용보증, 혼합금융, SPC, PF, 신디케이트, 리스, 블루·그린본드, ESG 연계 금융
중소·벤처캐피탈	선박·해운 벤처, 신기술 스타트업, 중소기업·선주사 지원
글로벌·안보전략	전략상선단, 군수·안보 연계 선박, 지역 해양 클러스터, 국제 공급망 보강

출처: 조사 자료 기반 저자 작성

□ 중점 포트폴리오 분석 결과 및 시사점

〈표 7〉 상위 5 포트폴리오 목록

포트폴리오명 (점수)	범주 및 세부 내용
LNG 운반선 (96 점)	친환경·저탄소 중심, 글로벌 경쟁력 최상위
ESG 연계 금융 (90 점)	보증·혁신금융 범주, 글로벌 ESG 흐름 강력 반영
중소조선·선주사 지원 (70 점)	중소·벤처캐피탈 범주, 국내 해양금융 산업 기반 보강
데이터 인프라 (66 점)	디지털·스마트 범주, 글로벌 디지털 산업구도 전환 핵심
전략상선단 (60 점)	글로벌·안보전략 범주, 미중 대립 안보 및 공급망 안정성 강조

출처: 조사 자료 기반 저자 작성

- 세부 포트폴리오 26개 기준 우선순위 도출은 범주별로 묶어서 최종 정리하였으며 동점 또는 점수가 높아도 범주별 가장 점수 경쟁력 있는 포트폴리오를 대표적으로 선정함
- 산출물 평가 방식에 기반하여 ESG·친환경·디지털 분야의 해양금융 포트폴리오가 글로벌 경쟁력을 확보하면서 정책적 우선순위에 부합하는 포트폴리오임을 확인함
- 중소·벤처 및 안보 분야는 점수는 상대적으로 낮은 평가점수를 갖지만 전략적 투자 필요성을 내재하고 있으며 ESG 연계 금융, LNG, 데이터 인프라 등은 다범주 연계(융합

형) 성장 가능성이 큼

- 따라서 향후 부산형 해양금융 전문기관의 중점 포트폴리오로 고려시 ESG, 친환경, 디지털, 중소기업 지원, 안보전략 등 5대 축의 포괄적 고려가 중요함
- 글로벌 경쟁력이 낮은 분야는 정책 공백 보완과 혁신금융(예: SPC, 혼합금융) 연계하는 점수·실효성 보강이 필요함
- 또한, 최상위 포트폴리오들은 다범주 융합형 클러스터로 성장시키는 전략이 필요함

5] 국내 해양금융 전문기관 설립 가능성 여부

5.1 분석 결과 기반 국내 해양금융 전문기관 설립 필요성 및 가능성

□ 필요성

- 부산은 동북아 해양·물류 허브로 글로벌 해양금융의 지리적, 산업적 거점 잠재력을 보유하고 있으며 우리나라의 이원화된 금융중심지법에 따라 해양금융 전문기관 설립 시 정책 금융, 민간투자 촉진, 글로벌 금융 연계를 통한 금융 허브로서 구심점 역할을 할 수 있음
- 또한, 글로벌 패권 경쟁으로 인하여 ESG·친환경, 디지털·AI 전환, 해운·조선업 분야에서 혁신금융 수요가 급증하고 있음

□ 부산 설립 가능성

- 마린머니 2025년 자료에 근거하여 글로벌 해양금융 전문성을 보유한 한국 기관의 다수(상위 20위 4개기관: 한국수출입은행, 산업은행, 한국해양진흥공사, 한국무역보험공사)를 확인, 한국 해양금융 전문기관은 글로벌 해양산업 시장에서 의미 있는 영향력을 보유하고 있음
- 글로벌 선박금융 시장을 주도하지만 정책금융에 한정되어 있다는 기관적 유형의 한계가 있으며 글로벌 주요 해양금융 경쟁국 대비 민간 및 특채 금융기관 수의 비중이 작음을 확인함
- 한국의 해양금융 전문기관은 정책기관 중심 구조(ECA:수출신용기관, RG:보증기관 등)에 편중되어 있고 일부 글로벌 상업은행과 견줄 수 있는 고위험 및 고수익(신흥국 투자 및 신기술 등) 투자에 관한 유연성은 부족한 실정임
- 또한, 전통적인 선박금융(대출, 보증, 보험)에 치중되어 있어 리스, 사모펀드 및 벤처

캐피탈, 구조화 채권, ESG 연계 금융 등 신규 금융 서비스 개발이 부진하고 민간 상업 은행, 자산운용사, 보험사, PE펀드 등의 시장 참여율이 저조함

- 현재 한국의 해양금융 전문기관은 안정성 중심의 체계로 운영되고 있으며, 글로벌 주요 기관의 사례와 시장 분석을 종합할 때 현 체계만으로는 글로벌 경쟁력에서 우위를 확보했다고 보기 어려움
- 따라서 안정성과 정책지원에 강점을 가진 정책기관 외에 민간 부문에서 혁신과 위험 관리 역량을 발휘할 수 있는 해양금융 전문기관의 설립이 필요하다고 생각됨

5.2 국내 해양금융 전문기관의 설립 한계 및 고려사항

□ 정부 주도의 정책금융 편중

- 한국 해양금융 시장은 정부·지자체·정책금융기관 자본이 대다수를 차지하며 민간 금융 기관 및 글로벌 투자자본과의 연계는 극히 제한적임
- 이는 글로벌 주요 해양금융 허브(예: 노르웨이, 싱가포르)에서 민간 및 정책금융이 상호 보완적으로 작동하는 구조와 대조적임
- 일반적으로 국별 해양금융 활성화를 위해서 초기 단계에 정부가 앞장서는 부분이 필요 하지만, 장기적으로 민간자본의 시장 참여를 억제하는 구조적 장애물로 작용할 수 있다는 점의 비판적 시각도 필요함

□ 민간 자본 유입을 위한 하드웨어 및 소프트웨어 인프라 미비

- 부산을 해양금융 허브로 성장시키기 위해서는 단순히 ‘정책금융 확대’가 아니라 민간 해양금융 자본이 들어올 수 있는 시장 인프라 조성이 선행되어야 함
- 구체적으로는 전문화된 금융·법률·회계·보험 서비스 등의 생태계, 해운·조선사 및 금융기관 간의 정보 비대칭 해소를 위한 공신력 있는 데이터 플랫폼, 민간 투자자의 리스크를 분산할 수 있는 금융상품 및 구조화 역량 등의 마련이 중요함
- 현재 부산에는 이러한 요소들이 상당 부분 결여되어 있으며 수도권에 집중된 국내 정책금융(수은 및 산은 등)만으로 해결될 수 없는 문제임

□ 해양금융 시장 규모 및 글로벌 확장성의 착시

- 글로벌 시장 대비 한국 해운·조선 산업 규모의 협소성은 본질적인 한계로 지적되지만 글로벌 시장에서도 틈새 강소 시장은 민간 자본과의 연계를 통해 꾸준히 성장 중 이기에 국내의 문제는 해양금융 운용에 있어 민간의 규모라기보다는 민간 자본의 참여가 가능한 체제(수익 및 전문성, 위험관리 체계 등)의 부재라고 할 수 있음
- 따라서 초기 마중물 투자 및 리스트 분담과 같은 정부의 역할 분담은 필요하다 할 수 있으나 지속적인 정부의 직접적인 개입보다는 민간 시장 형성을 저해하지 않고 민간의 참여를 독려하는 환경을 조성하는 쪽으로 정부 및 지자체 역할의 재조정이 필요함

6 결 론

□ 정책적 시사점 및 제언

- 부산형 해양금융 전문기관의 설립은 글로벌 해양금융 시장진출 및 국내 산업의 혁신 금융 강화를 위한 전략적 선택으로 부산의 금융중심지 경쟁력 강화를 위해 추진되어야 하는 특화전략 중 하나임
- 본 연구의 결과로 해양금융 전문기관 신설 시 추진 제안하는 중점 산업 포트폴리오 분야는 LNG 운반선, ESG 연계, 중소 조선사 지원 투자이며 정책적·시장적·혁신성이 높기에 집중할 필요성이 있음
- 부산은 이미 지역 펀드(부산시 및 한국기술창업투자원) 및 BNK 금융 그룹, 동남권 투자개발공사 신설 등 해양금융의 활성화를 가능하게 할 수 있는 제도 및 지역적 강점을 보유 중임
- 해양금융 전문기관 신설 시 이러한 강점을 활용하여 부산에 필요한 벤처투자, 사모펀드 등 민간자본과 해양금융의 연계성을 강화할 필요가 있음
- 그러나 이러한 강점이 자생적인 민간 벤처투자, 사모펀드 등 자본 유입으로 직결되는 않기에 정책금융 등 기존의 제도 및 기관을 연계하여 민간의 투자 유인을 높이는 구체적인 메커니즘의 마련이 필수적임
- 구체적으로는 민간자본이 요구하는 투자 매력도(수익성, 회수 가능성), 안정적 규제

환경, 전문인력, 성장성 높은 프로젝트 발굴, 정책적 유인(세제 혜택, 보증, 매칭펀드 등)을 함께 설계함으로써 지역 강점과 민간자본 간의 연계성을 강화할 수 있음

- 특히 해양금융 전문기관은 민간은행뿐만 아니라 사모펀드, 벤처 캐피탈, 리스회사, 투자일임사, 자산운용사 등 투자 및 자산운용을 주력으로 하는 다양한 형태로도 설계 및 운영 될 수 있다는 관점의 변화가 필요함
- 또한, 이를 위해서는 단순한 관점의 전환을 넘어서, 관련 법·제도 정비, 전문 운용인력 양성, 민관협력 프로그램, 국제 투자자 네트워크 구축 등이 병행되어야만 실질적인 시장의 활성화가 가능해짐
- 현재 정책적 공백이 존재하는 친환경, 디지털(예: 블록체인 기반 인증·거래), 글로벌 안보전략 관련 금융 분야의 발굴 및 육성도 필요함
- 본 연구는 부산만이 보유한 강점을 활용하여 서울 및 국외 전문기관과 차별화된 경쟁력을 확보하고 부산이 글로벌 해양금융 허브로 도약할 수 있는 발판 마련을 제안함
- 마지막으로 민간, 공공, 국제협력 모델을 설계하고 단기, 중기, 장기 등 단계별 다차년 발전 로드맵을 마련하여 체계적이고 지속 가능한 전략 수립의 필요를 주장하고자 함
 - 단기적으로는 제도 기반 수립 및 시범사업 구축, 중기적으로는 민간자본 유입 및 글로벌 네트워크 확대, 장기적으로는 지속 가능한 성장 모델로 자리 잡을 수 있는 부산형 해양금융 생태계 조성을 제안함

□ 한계 및 향후 연구 방향

- 본 연구는 해양금융 전문기관 설립의 필요성 및 전략 방향성을 제안하고자 하였으나 다음과 같은 한계가 존재함
 - 제한적인 글로벌 해양금융 시장의 정량적 데이터 및 정성적 사례 분석 자료, 정책 및 기관별 사례에 대한 구체적이고 심층적인 분석 미흡
 - 주로 정책 및 제도적 측면에 초점을 두어 금융상품 및 서비스에 대한 구체적인 설계, 자금조달 및 운영방안, 민간참여 메커니즘 등 실증 분석에 대한 부분을 다루지 못함

- 해양금융 전문가 자문 및 AHP 분석이 부재하여 정책 수요자 중심의 실효성 분석이 미흡함
- 이러한 한계를 보완하기 위하여 향후 연구는 다음과 같은 방향이 필요함
- 글로벌 주요 해양금융 허브의 성공 및 실패 사례에 대한 보다 공신력 있고 세부적인 자료를 수집, 분석 결과를 강화하여 부산형 해양금융 전문기관의 차별화 전략 수립
 - 부산형 해양금융 전문기관의 설립 및 운영에 필요한 자본금, 금융 서비스, 인력 및 조직, 거버넌스 설계 등 실증연구 확대
 - 민간, 공공, 학계, 국제기구 등 다양한 이해관계자의 의견을 체계적으로 수렴할 수 있는 조사분석 체계를 마련하여 정책 수요자 맞춤형 설계 및 단계별 로드맵 고도화
 - 글로벌 금융환경 변화가 해양금융 산업에 미치는 영향을 장기적으로 분석하는 연구 병행