

## 한국의 선박금융관련제도의 현황과 과제에 대한 연구\*

### A Study on the Present Situation and Problems of Ship Finance System in Korea

강 영 기\*\*  
Kang, Young-Ki

#### 목 차

- I. 들어가며
- II. 선박금융시장의 동향
- III. 한국 선박금융의 변천(역사와 현주소)
- IV. 한국 선박금융의 제공주체와 관련제도
- V. 맺으며

#### 국문초록

해운과 조선, 제철 등의 산업분야는 성장과 침체를 함께 할 수밖에 없는 운명공동체적인 특징을 가지고 있다. 만일 해운산업이 발전하면 수주하게 되는 관계에 있는 조선업도 활황을 맞이하게 될 것이고 제철산업도 자연히 수요가 증가하게 될 것이기 때문이다. 해운업계의 경영안정에 도움이 되도록 한국정부가 선박투자회사에 대해 세제혜택을 주고 해운보증기금의 설립 등을 추진하였는데,

---

논문접수일 : 2017. 01. 20.

심사완료일 : 2017. 02. 13.

게재확정일 : 2017. 02. 13.

\* 본 논문은 2016년도 교내연구교원 지원사업에 따라 고려대학교에서 지원된 연구비로 수행되었음  
(Supported by a Korea University Grant).

\*\* 법학박사 · 고려대학교 법학전문대학원 연구교수

이것도 해운산업지원을 시작으로 한 연계효과를 거두기 위한 것이다. 그런데 여기서 이러한 해운산업을 필두로 한 연계산업들의 발전을 위해 빼놓을 수 없는 것이 금융과의 관련성이다. 선박을 연결고리로 하여 이루어지는 해운과 조선과 금융의 3개 산업 간의 관계가 바로 선박금융이다. 선박금융은 해운업과 조선업의 경기변동에 민감하다. 세계 정기선해운시장의 전반적인 시장침체로 선박 발주가 감소하고 세계 선박금융시장도 축소되는 양상이 나타나고 있는데 한국도 예외가 아니다. 그런데 이러한 때일수록 선박금융의 중요성이 크다. 해운불황시의 해운정책의 중심은 금융정책이라고 할 정도로 해운과 금융은 밀접한 관계에 있다. 따라서 선박금융시장의 동향을 보면 해운업의 미래, 국가경제의 미래를 가늠해볼 수 있다. 본고에서는 우선 세계 및 한국의 선박금융시장의 동향, 한국의 선박금융의 변천 과정, 선박금융관련제도의 내용과 과제 등에 대하여 살펴본다. 한국이 해운강국의 입지를 다지기 위해서라도 선박금융의 활성화가 필요하다는 의견이 주류이다. 그러나 현실적으로 선박금융의 활성화가 어려운 가장 큰 이유는 해운산업을 바라보는 인식이 다른 해운강국의 경우와 비교할 때 상당한 차이가 있기 때문이라고 생각한다. 선박금융을 주도하고 있는 유럽 주요국의 경우에는 해운업이 국가기간 산업으로서 인식되고 있어서 투자손실이 발생할 가능성이 높다고 하더라도 해운시장을 둘러싼 선박금융시장환경의 변화에도 적극적으로 대응하려고 노력하고 있다. 따라서 해운시장이 회복되면 만회할 수 있는 저력을 갖출 수 있는 것이다. 한국에서는 선박금융의 주축이 여전히 정책금융기관이 담당할 수밖에 없어 보인다. 하지만 그보다 해상기업의 지배구조의 개선과 기업경영의 투명성 확보를 위한 노력이 있다면 그러한 인식의 정착을 앞당길 수 있을 것이다.

**주제어** : 선박금융, 계획조선제도, 선박투자회사, 협조융자, 구조화금융, 장기용선 계약, 메자닌 금융, 자산의 유동화

## 1. 들어가며

해운과 조선, 제철 등의 산업분야는 성장과 침체를 함께 할 수밖에 없는 운명공동체적인 특징을 가지고 있다고 본다. 만일 해운산업이 발전하면 발주와 수주의 관계에 있는 조선업도 활황국면을 맞이하게 될 것이고 제철산업도 자연히 수요가 증가하게 될 것이기 때문이다. 한국정부가 해운업계의 경영안정에 도움이 되도록 선박투자회사에 대한 세제혜택이나 해운보증기금의 설립 등을 추진한 것도 해운산업지원을 시작으로 한 연계효과를 거두기 위한 것이다. 그런데 여기서 이러한 해운산업을 필두로 한 연계산업들의 발전을 위해 빼놓을 수 없는 것이 금융과의 관련성이다. 하지만 해운업계가 필요로 하는 만큼을 충족시킬 정도로 금융과 협력관계가 이루어지고 있지는 못하다. 즉, 선박을 연결고리로 하여 이루어지는 해운과 조선과 금융의 3개 산업 간의 관계를 선박금융<sup>1)</sup>이라 할 수 있는데, 사실상 한국에서는 선박금융을 통한 협력관계가 원활하지 못한 상황이다. 이렇게 선박금융이 부진한 이유로는 해운과 조선업이 위험산업이라고 하는 인식과 금융 산업의 공적기능으로서의 역할이 미약하였다는 점을 들 수 있으므로 해운과 조선을 경기변동 산업으로 인식하면서 금융업의 공적기능을 활용할 필요가 있다는 견해를 토대로 조선업과 해운업의 위기가 한국경제의 전반적 위기라는 인식하에서 해운 및 조선업에 대한 금융투자를 한국금융의 경쟁력 제고수단으로 활용하는 것이 바람직하다고 보는 견해<sup>2)</sup>가 있다. 선박금융은 해운업과 조선업의 경기변동에 민감한 것이 사실이다. 그리스 국가부도사태가

1) 선박금융이란 선박의 확보에 필요한 자금의 조달과 관련하여 이해되는데, 특히 해운회사의 경우는 해상물동량의 운송을 통하여 수익을 창출하기 때문에 그러한 화물 등을 수송하기 위한 선박의 확보가 매우 중요하기에 선박의 필요한 자금의 확보를 위한 수단으로는 은행으로부터의 대출이 가장 큰 비중을 차지하지만, 자본시장을 통한 자금조달 등 다양한 금융기법의 활용에 힘쓰고 있다. 한편, 조선회사의 선박건조에도 기반시설과 선박건조를 위한 자금이 필요하지만 주로 해운회사의 요청에 의해 이루어지고 선수금에 대한 환급보증 등이 선박금융과 관련되는 등 건조시설의 확충을 위한 자금조달의 경우를 제외하고는 주로 해운회사를 중심으로 선박금융이 논의되고 있다는 것을 알 수 있다. 이기환·오학균·신주선·황두건, 「선박금융원론」, 도서출판 두남, 2011, 76-77면 참조.

2) 김태일, “해운-조선-금융업계의 모범적 동반 발전방안”(해운·조선·금융발전세미나), 「해양한국」 vol.500, 한국해사문제연구소, 2015.5, 119면.

발생하자 해운업이 영향을 받았는데 특히 그리스 자국 금융시장에 의존하던 그리스 소형 선사들은 선박투자를 위한 파이낸싱이 어려웠던 것을 볼 수 있다. 세계 정기선해운시장의 전반적인 시장침체로 선박 발주가 감소하고 세계 선박 금융시장도 축소되는 양상이 나타나고 있는 가운데 한국도 예외일 수는 없다. 그러나 이러한 때일수록 선박금융의 중요성이 크다. 해운불황시의 해운정책의 중심은 금융정책이라고 할 정도로 해운과 금융이 밀접한 관계에 있다. 따라서 선박금융시장의 동향을 보면 해운업의 미래, 국가경제의 미래를 가늠해볼 수 있을 것이다. 본고에서는 우선 세계 및 한국의 선박금융시장의 동향을 살펴보고 한국의 선박금융의 변천 과정을 알아본 다음, 선박금융관련제도의 내용과 과제 등에 대하여 살펴보고자 한다.

## II. 선박금융시장의 동향

선박금융이란 선박을 중심으로 기업 활동을 영위하는 회사의 자금조달을 가리킨다. 자금조달은 내부자금조달과 외부자금조달로 나눌 수 있는데, 여기서 말하는 선박금융의 대부분은 기업외부로부터의 자금조달에 관한 것이다.

### 1. 세계 선박금융시장의 변화

2007년 시작된 글로벌 금융위기 이후에 변화된 선박금융의 일반적인 금융구조의 비중을 보면, 은행과 리스업체에 의한 금융대출(senior loan)이 50~80%를 차지하고 펀드와 세금리스(tax lease)에 의한 자기자본(Equity)과 주니어 론(junior loan)이 20~50%에 이르고 있다. 그리고 2011년을 전후한 선박금융비중의 변화를 살펴본 네덜란드 ABN암로은행의 자료를 보면, 대출51% 사모펀드(PEF)19% 주식18% 채권7% 수출신용기금(ECA)5%이던 것이 2011년 이후에는 채권52% 대출17% 사모펀드16% 주식10% 수출신용기금5%로 대출비중이 많이 줄고 채권발행을 통한 자금조달이 증가한 것을 알 수 있다. 또한 해운 및 해양분야의 사모펀드를 보면 2008년부터 증가하여 2013년에는 투자자수가 3800만

명까지 늘어났지만 2014년에는 1500만 명으로 줄어들고 투자금액도 70억 달러에서 20억 달러로 감소하는 경향을 보였다. 전반적인 세계 선박금융의 동향을 보면, 경색되었던 은행 등의 대출이 조금씩 완화되면서 2014년 이후 채권이나 사모펀드 등을 통한 자본(Equity)분야는 차츰 축소되고 은행 등에 의한 유동성은 증가하는 모습을 보이고 있다고 한다.<sup>3)</sup>

## 2. 한국 선박금융시장의 현황

2013년에 금융기관을 중심으로 조달된 국내 선박금융의 규모는 산업은행이 14건에 17억5천만 달러, 외환은행이 4건에 3억 6백만 달러, 국민은행이 3건에 1억 달러, 우리은행이 4건에 8천2백만 달러, 수협이 2건에 6천만 달러, 농협이 1건에 3천만 달러, 신한은행이 6건에 2천8백만 달러로서 수출입은행의 조달규모가 6조원인 것을 보더라도 주로 정책금융기관 중심으로 선박금융이 조달되고 있다는 것을 알 수 있다. 그리고 수출입은행의 경우를 보면 대출액이 조금씩 증가하였지만 선수금지급보증인 RG(refund guarantee)는 감소하였고, 산업은행의 선박금융의 규모는 2012년 이후 다소 증가하였지만 역시 RG실적은 축소경향을 보였다. 또한 무역보험공사(K-sure)의 선박금융제공도 증가하는 경향이고 2010년 이후에 해운펀드의 활동이 활발해지면서 2012년에 9개의 펀드가 1조 5천8백억 원, 2013년에 17개 펀드가 1조2천9십억 원의 규모를 보였다. 이처럼 선박금융시장의 유동성은 조금씩 개선되고 있는 것으로 보이지만, 문제는 조달된 자금의 사용내역을 보면 선박금융의 이용현황이 바람직하다고 보기는 어렵다. 즉, 국내 선사들의 회사채발행이 증가하였어도 선박의 매입자금으로 사용되는 비율이 매우 낮은 상황으로서 2009년 이후 5대 해운사가 발행한 회사채로 조달한 2조8천억 원 중 대부분이 운영비와 채무상환에 사용되었고 7%만이 선박매입에 사용될 정도로 선박금융으로서의 역할이 부족하였다는 것을 알 수 있는데, 2010년 이후에도 마찬가지로 회사채 발행으로 조달한 자금액 중에서 선박에 투자된 금액은 극히 적고 이자변제에 충당하는 등 운영비와 채무상환에

3) 강영민, “선박금융시장 동향 및 시사점”, 『해양한국』 vol.497, 한국해사문제연구소, 2015.2, 139면.

사용하는 비중이 크다는 점은 변함이 없다.<sup>4)</sup>

### Ⅲ. 한국 선박금융의 변천(역사와 현주소)

한국의 선박금융은 1945년 해방을 맞은 이후부터 1970년대까지는 선박확보의 필요성과 역량이 부족하였고 1976년에 계획조선제도가 생긴 이후에도 새로운 선박건조를 통한 조선업육성의 일환으로 진행되었을 뿐이다. 이후 선박금융은 부침을 거듭하다가 선박투자회사제도의 도입을 계기로 일대 전환기를 가져온다. 이하에서는 이러한 선박금융의 변천사를 간단히 살펴본다.

#### 1. 한국 선박금융 초창기

한국 선박금융의 역사는 국적선사들을 중심으로 성장한 한국해운산업과 함께 하였다고 볼 수 있다. 사실 선박금융이라고 해봐야 1945년 해방이후부터 1961년까지는 외국으로부터 중고선박을 들여오기 위해 외국의 원조자금과 정부자금에 의존하는 것이 고작이었고, 경제개발 5개년 계획의 추진 이후 일반상업금융기관의 선박금융을 이용하기 시작하다가 1976년 해운과 조선이 연계된 산업육성의 기치를 걸고 정부가 추진한 계획조선제도<sup>5)</sup>의 시행 이후에 본격적인 선박금융의 변화가 생겨난다. 당시 국적 선사들은 신조선 건조에 자금을 이용하였고 상업금융을 이용한 중고선 도입도 증가하였고 1980년대 초까지 그러한 경향이 지속되다가 해운불황이 왔고 도산위기에 몰리자 정부가 해운업계의 통폐합을 통한 구조조정인 '해운산업합리화계획'을 시행하면서 중고선도입이 제한되었다. 결국 선박확보를 위해서는 계획조선자금으로 선박을 새로 건조할 수밖에 없었지만, 1990년 이후 해

4) 강영민, 전계논문(주 3), 140면 참조.

5) 계획조선제도란 국내 해운회사가 국내조선소에서 선박을 건조하는 경우에 저렴한 자본비로 건조할 수 있도록 국가적 차원에서 재정적 지원을 한 것으로서 1976년 3월에 외항해운육성방안을 해운조선종합육성방안으로 수정하면서 도입된 제도이다. 동 제도의 도입으로 조선공업육성과 해운회사보호를 위해 국내건조가 의무화되었고 1976년부터 1993년의 제18차 계획조선까지 181척/455만GT의 선박이 이 제도를 통해 건조되었다(출처: 선박항해용어사전 참조).

외의 자금을 이용한 국적취득조건부 나용선(BBC/HP)제도의 이용이 활발해지면서 계획조선제도의 이용은 점차 축소된다. 계획조선제도는 도입 초기에 선주에게 비교적 유리하였으므로 참여도가 높았지만 1990년대 중반이후 자기자본 부담이 선가의 20%에 이르고 용자금의 금리가 12% 정도였으며 용자금액 20%의 산업금융 채권매입의 부담이 있었기 때문에 기피경향이 나타났고 이후 동 제도의 이용률이 현저히 낮아지게 된다. 한편, 국적취득조건부나용선을 건조할 수 있는 것은 신용도가 높은 일부 대형 선사들이고 중소형 국적선사들은 선박확보가 어려웠기에 정부가 보유회화자금으로 중고선의 도입자금(KFX자금)을 지원하였다.<sup>6)</sup>

## 2. 한국 선박금융의 확대

한국의 선박금융이 본격적인 위기를 맞이한 것은 1997년의 아시아금융통화위기로 IMF 구제금융을 겪은 때부터다. 국가의 신용도가 불안한 상황에서 국적선사에게 선박금융을 해주는 곳은 없었기에 1997년 10월부터 2001년까지 125척/336만GT(gross tonnage: 총톤수)<sup>7)</sup>의 국적 외항선이 매각되었고, 1998년에만 86만GT의 국적선 선박량이 감소되었다. 이와 같은 국적선의 감소를 막기 위해 정부가 도입한 것이 선박투자회사제도이다. 이것은 해운기업의 선박확보의 지원을 위해 민간금융을 조성하고 선박을 건조하여 국적선사에게 빌려주고 선박용 선료로 투자자들에게 배당을 하는 제도이다. 2002년 5월에 선박투자회사법이 제정되고 선박펀드를 운용할 최초의 선박운용회사 한국선박운용(주)가 2003년 3월에 설립되었으며 2004년 2월에는 제1호 펀드인 동북아1호 선박투자회사가 설립인가를 받는다. 선박투자회사제도의 도입은 선박금융에 대한 관심을 높이는 계기가 되었는데, 특히 국책은행인 한국산업은행과 수출입은행이 선박운용회사의 주주로 참가하고 자체적으로도 선박금융에 적극적으로 대응하기 시작하면서 하나은행, 외환은행, 국민은행, 농협 등도 선박금융에 적극적으로 참여하게 된다.

6) 이철원, “창사특집-‘Korea Ship Financing’/선박금융의 역사”, 한국해운신문 2005.10.04. 기사, (<http://www.maritimepress.co.kr/news/articleView.html?idxno=50726>) 참조.

7) 선박의 크기를 표시하는 단위 중에서 가장 표준적인 것이 GT(총톤수)인데, 선박의 갑판아래 부분의 적재량, 갑판위에 있는 객실과 선원용의 시설 등을 추가한 용적을 1톤(100입방 피트)으로 하여 계산한다고 한다.

물론 앞으로 일반 시중은행들의 선박금융이 어떻게 진행될지는 알 수 없다. 해운이 호황이면 선박금융을 늘리다가도 불황이 되면 대출을 금지하는 은행의 속성상 해운경기에 따라서는 선박금융이 언제든지 경직될 수 있기 때문이다.<sup>8)</sup>

### 3. 한국 선박금융시장의 특징

종전부터 한국 선박금융시장은 첫째로, 선박금융제공의 대상이 한정적이라는 특징을 갖는데, 이는 국내 금융기관의 참여가 제한적이기에 선박금융은 외국계의 금융기관에 대한 의존도가 높은 상황에서 이들이 국내 상황에 대한 정보부족을 이유로 하여 금융을 제공하는 대상을 한정시키고 있기 때문이다. 금융시장이 위축되면 조달금리도 높아지고 금융기관 간의 경쟁은 축소되면서 금융기관의 마진이 상승하여 기존의 거래처만으로도 충분한 마진이 보장되기 때문에 신규거래처와의 거래에 소극적인 태도를 취하는 탓에 선박금융이 확대되기는 어려울 것이다. 둘째로, 해운시장의 침체로 인하여 외국계의 금융기관에 의한 금융제공비율이 축소되고 해운회사에 대한 자담비율의 확대가 요구된다는 점이다. 외국계의 금융기관은 선가대비 60% 전후의 비율로 금융을 제공하고 있었는데 해운시장이 침체되자 제공규모도 축소경향이 생기면서 해운회사의 자담비율의 상향을 요구하여 해운회사의 신용도 및 프로젝트의 성격에 따라서는 30~50% 수준의 자담이 요구되기도 하였다. 이처럼 금융시장이 위축되면 금융비용이 증가하고 금융조달도 어려워진다는 것을 알 수 있다.<sup>9)</sup>

이러한 선박금융시장의 상황은 근래에도 크게 달라지지 않은 듯하다. 선주협회의 전수조사에 따르면 금융권이 해운기업에 대한 금융권의 소극적인 태도가 여전하며 신규 대출은 아예 없다고 한다. 대출 만기의 연장도 안 해주고 해주더라도 금리를 인상하여 선사들에게 부담을 안기고 있으며, 선가의 하락을 이유로 선박을 담보물에서 제외한다든지 과도한 LTV(담보인정비율)<sup>10)</sup>을 요구하는

8) 이철원, 전계기사(주 6) 참조.

9) 석훈욱, “최근 선박금융의 환경과 특징”, 「해양한국」 vol.458, 한국해사문제연구소, 2011.11, 132-133면 참조.

10) LTV(Loan To Value) ratio는 담보가치대비 대출비율을 의미하는데, 금융기관이 대출을 해



등 금융조달이 어려운 상황이기 때문에, 실적이 좋은 대형 또는 중견 벌크선사 들조차도 은행차입이 아닌 채권발행을 통해 자금을 조달하였다고 한다. 한편 과거에는 선박을 도입하는 경우에 선사가 20%정도의 금액만 부담하면 되었으나 지금은 선사들이 새로 선박을 건조하거나 중고선박을 도입하려는 경우에도 금융기관이 자담비율을 50%까지 요구하고 있어서 자금조달이 어렵고, 정책금융기관이나 시중금융기관이 RG(선수금지급보증) 발급을 거부하여 국내 조선소에서 배를 건조하지 못하는 상황이 지적되고 있다.<sup>11)</sup>

## IV. 한국의 선박금융의 제공주체와 관련제도

### 1. 선박금융의 제공주체

한국의 선박금융시장에 참가하고 있는 것은 크게 공적금융기관과 민간금융기관(일반은행, 리스회사), 선박펀드(선박투자회사)로 나누어볼 수 있는데, 수출입은행, 무역보험공사, 정책금융공사, 산업은행 등의 공적금융기관이 지원한 2012년 시점의 선박금융지원실적을 보면 국내금융기관의 지원실적 중 77.4%를 차지할 정도로 공적금융기관이 주도하고 있다는 것을 알 수 있다.

공적금융기관 중에서 수출지원을 위한 기관인 수출입은행과 무역보험공사는 한국의 선박금융을 대표하는 기관이라고 할 수 있는데, 수출입은행은 선박수출을 지원하기 위하여 한국의 조선회사에 발주하는 해외의 해운회사에 대하여 금융을 지원하고, 무역보험공사는 한국의 조선회사에 RG를 발행함과 동시에, 선박구매나 신조자금을 앞선하며 선박수출을 지원한다. 그리고 자산관리공사는 선

---

출 때 적용하는 담보가치대비 최대한의 대출한도를 가리킨다. 이는 보통 시가의 일정비율로 계산하며 금융부채의 상환능력에 따른 대출한도를 결정할 때 사용된다.

11) 이경희, “은행권 ‘해운 물이해’ 선박금융 빚장 달아”, KOREA SHIPPING GAZETTE 2016.7.20. 기사([http://www.ksg.co.kr/news/main\\_newsView.jsp?bbsID=news&schVal=박정석%20고려해운&pNum=109357&backUrl=news\\_search](http://www.ksg.co.kr/news/main_newsView.jsp?bbsID=news&schVal=박정석%20고려해운&pNum=109357&backUrl=news_search)); 쉬핑뉴스넷, “양호한 국적선사들도 금융권 신규 대출 불가 ‘한심하다’”( <http://www.shippingnewsnet.com/news/articleView.html?idxno=16351>), SNN 쉬핑뉴스넷 2016.7.18. 기사 참조.

박구조조정펀드를 운영하며 정책금융공사는 대출과 보증을 해주었다.<sup>12)</sup>

한편, 일반은행의 경우에는 우선채권을 중심으로 선박금융에 참가하였는데, 해운업계가 호황을 누리던 2007년과 2008년에는 시설자금을 위한 대출과 RG의 발급 등을 통해 적극적으로 선박금융에 참가하였으나 2008년의 세계금융위기 이후에는 조선회사나 해운회사에 대한 대출과 보증의 승인이 급격히 감소하였다. 즉, 해운경기의 급격한 하락으로 선박금융에 관한 손실이 증가하였기 때문에 금융위기 이후에는 일반은행에 의한 선박금융이 거의 이루어지지 않았고 신용도가 높은 대형조선회사에 대한 운영자금명목의 대출까지도 줄어들고 있는 상황이라고 한다. 그리고 대형해운회사 등에 비하여 신용도가 낮은 중소규모의 해운회사나 조선회사에 대해서는 리스회사가 금융을 제공하는 경우가 많다고 한다. 이처럼 일반은행의 선박금융규모가 줄어들게 되면 부족한 부분을 메우기 위하여 수출입은행이나 무역보험공사 등의 정책금융기관의 역할이 커지게 된다. 그러나 정책금융기관의 선박금융기능의 강화에도 불구하고 해운회사나 조선회사의 자금조달은 순조롭지 않은 상황이다.<sup>13)</sup>

한편, 1997년의 아시아금융통화위기 이후 선박투자회사제도도 활용되고 있으며(이에 대해서는 후술), 이전에는 부동산금융에 역점을 두던 저축은행도 부동산경기의 침체를 계기로 대체투자의 일환으로서 선박금융시장에 진입하여 자본투자나 후순위채권 등에 대한 투자를 하고 있다.<sup>14)</sup> 이하에서는 한국의 선박금융의 증추적 역할을 하고 있는 이러한 주요 금융기관들의 역할에 대하여 우선 개괄적으로 살펴본 다음에 한국에서 추진되었던 선박금융제도의 내용에 대해서 정리해보고자 한다.

## 2. 선박금융을 제공하는 주요금융기관의 역할

### 가. 한국수출입은행

12) 日本船舶輸出組合·(財)日本船舶技術研究協會, 「韓国造船産業ファイナンス確保等の実態に関する調査」, 2014.3, 15면.

13) 日本船舶輸出組合·(財)日本船舶技術研究協會, 상계서(주 12), 15-16면 참조.

14) 日本船舶輸出組合·(財)日本船舶技術研究協會, 상계서(주 12), 16면.

한국수출입은행은 1976년 한국수출입은행법에 따라 설립된 대외거래전문 정책금융기관으로서 선박금융의 지원을 하고 있는데,<sup>15)</sup> 100% 정부보유의 공적 수출금융기관이기 때문에 매년 준비금에 의해 연차순손실이 보전되고 있다.<sup>16)</sup> 통상적으로 조선업의 경우에는 선박의 인도이후 7-8년에 걸쳐 선박대금을 분할 지급하기 때문에 건조금융을 지원하고 있는 수출입은행의 역할은 매우 중요하다고 할 수 있다. 물론 선박대출자산을 기준으로 볼 때 한국에서는 1위이지만 세계선박대출자산에서의 비중을 보면 3%정도로서 40위에 불과하다.<sup>17)</sup>

창립직후에는 선박이나 플랜트 등의 수출거래를 추진하는 한국내의 수출회사에 수출목적물의 건조 및 수출이행에 필요한 자금을 융자하는 건조금융에 주력하였으나 1997년 아시아금융통화위기 이후 지원방법을 융자에서 보증으로 전환하는 변화를 보였다. 1990년대는 선수금지급보증(Refund Guarantee)<sup>18)</sup>이 주로 이루어졌지만, 2002년 하반기부터는 조선회사의 수요에 따라 구조화금융(Structured Finance)<sup>19)</sup>을 본격적으로 취급하기 시작했다.<sup>20)</sup> 2008년 세계금융위기 이후에는 해운시장의 부진으로 인하여 많은 중소조선회사가 도산하고 선수금반환보증을 제공한 은행의 보증채무가 증가하였기 때문에, 현재의 선수금반환보증은 주로 대형조선회사를 대상으로 금융이 제공되었다.<sup>21)</sup>

## 나. KDB 산업은행

15) 수출입은행의 조선해양 금융서비스에 대해서는 <https://www.koreaexim.go.kr/site/homepage/menu/viewMenu?menuid=001001002002001> 참조.

16) 日本船舶輸出組合·(財)日本船舶技術研究協會, 전게서(주 12), 35면.

17) 日本船舶輸出組合·(財)日本船舶技術研究協會, 상게서(주 12), 36면.

18) 선수금지급보증이란 조선소의 도산이나 귀책사유로 인하여 선주가 선박을 인도받지 못한 경우에 조선소에 지불한 선수금을 금융기관이 선주에게 지급하기로 보증하는 것을 말한다.

19) 구조화금융(Structured Finance)이란 해외선주에 대하여 당해 선박이 창출해내는 현금유동성(cash flow) 및 선박자채를 주요 담보로 하여 구입자금을 제공하는 맞춤형 선박금융을 가리킨다. 즉, 선박운용에서 발생하는 수입을 채권보전에 이용하고 선박담보 등을 추가적인 신용보강장치로 하여 해외 선주에게 선박구입에 필요한 자금을 대출하는 고객수요맞춤형 금융상품이 SF인데, 선박관련 프로젝트 파이낸스는 대부분 SF로 이루어진다. 日本船舶輸出組合·(財)日本船舶技術研究協會, 상게서(주 12), 40면 참조.

20) 日本船舶輸出組合·(財)日本船舶技術研究協會, 상게서(주 12), 36면.

21) 日本船舶輸出組合·(財)日本船舶技術研究協會, 상게서(주 12), 37면.

KDB 산업은행은 1954년 4월에 설립되어 국가의 산업발전을 위해 선박항공기 등의 분야를 중심으로 필요자금을 지속적으로 지원하였다. 한국국내기업의 국제금융지원에 역점을 두고 있으므로 해외투자자금의 직접대출은 물론 프로젝트 파이낸스, 해외기업에 대한 대출과 금융알선이 주요 업무인데, 선박금융 지원에 있어서 자주 이용하는 협조융자(syndicate loan)<sup>22)</sup>에서 특히 강점을 보인다. 동 은행은 외국계의 은행처럼 전문성 강화를 위하여 선박금융 부서를 설치하고 해운회사의 수요를 반영하여 대출기본조건을 명시한 금융제안서를 작성한 다음, 대출에 참여할 은행 등의 금융기관을 모집하는데, syndication과 내부대출 심사가 끝나면 대출기관들(貸主團)에 의해 법무법인이 선정되고 선박금융이 이루어진다. 동 은행은 선박금융의 전문지식과 노하우를 기초로 차입자(借主)의 수요에 따른 구조화금융(structured finance)을 제공하는데 주로 선박의 리스금융에 활용한다. 그 지원대상은 국내외의 해운회사이고 선박구입을 위한 목적의 자금을 제공하며, SPC에 선가의 60-80%의 자금을 지원하는데 여신기간은 10년 이내이다.<sup>23)</sup>

동 은행이 제공하는 선박금융의 주요 용도는 크게 계획조선자금, 선박구입 프로그램, 조선회사건조금융프로그램으로 나눌 수 있다. 동 은행이 계획조선자금 지원업무를 시작한 것은 1976년이고, 선박구입자금 지원은 2009년에 도입한 'KDB 선박구입 프로그램'을 통해서였는데, STX 팬오션과 대우조선해양 등이 공동으로 설립한 1조원 규모의 펀드와 국내외 대출기관들(貸主團)로부터 유치한 1조원을 더한 합계 2조원의 펀드를 설립하고, 한국의 조선 및 해운회사에 대해 안정적인 자금조달과 선박건조의 기회를 제공하고자 하였다. 주로 건조중인 선박을 구입하여 당해 해운회사에 리스 백(lease back) 또는 우량해운회사에 용선리스를 해주고 투자기간 내에는 용선료를 받으며, 펀드가 만기에 이르면 당

22) 협조융자(syndicate loan)는 주관하는 금융기관을 중심으로 대출에 참여하는 대출기관(貸主團)이 공통의 조건으로 자금을 지원하는 금융을 가리키는데, 금융기관들의 공동신용공여를 통해 대규모의 자금을 조달할 수 있으며, 신용등급의 취득이나 각종 등록, 공시의무 등이 없어서 행정절차가 간소화되어 있다는 장점이 있다. 日本船舶輸出組合·(財)日本船舶技術研究協會, 전계서(주 12), 44면 참조; 이러한 신디케이트 대출에 대한 보다 자세한 설명은 김규형·김상진·박찬재, 「선박금융론」, 박영사, 2009, 202-204면 참조.

23) 日本船舶輸出組合·(財)日本船舶技術研究協會, 상계서(주 12), 44면.

해 해운회사에 의한 구입이나 시장판매를 통해 투하자금을 회수하는 구조인데, 유동성위기에 빠진 해운회사와 건조계약을 취소당한 조선회사의 재무구조개선을 위한 펀드로서 중요한 의미를 가진다는 평가를 받았다. 또한 조선회사건조금융프로그램과 관련하여서는 지금은 동 은행과 하나로 통합된 한국정책금융공사와 함께 2012년 10월 당시 한국수출입은행이 담당하고 있던 조선회사의 건조금융지원에 처음으로 참가하면서 건조금융을 지원하였다.<sup>24)</sup>

여기서 참고로 과거에는 독립적으로 선박금융을 제공하던 한국정책금융공사에 대하여 간단히 소개하면, 한국정책금융공사는 2009년 10월 한국산업은행의 정책금융기능을 분리하여 설립된 금융위원회 산하의 기타 공공기관이었으나 2015년 1월1일 한국산업은행에 다시 흡수되었다. 금융기관의 자금중개기능의 활용을 통한 중소기업자금의 원활한 조달과 지역개발, 사회기반시설의 확충, 신성장 동력산업의 육성, 금융시장의 안정 기타 지속가능한 성장의 촉진 등 국민경제발전에 필요한 자금의 공급 및 관리함으로써 국가경쟁력을 강화하고 성장잠재력의 확충을 통한 고용창출, 금융 산업 및 국민경제의 건전한 발전에 이바지함을 목적으로<sup>25)</sup> 2009년 산은금융지주 주식(90.3%)의 현물출자를 토대로 납입자본금 15조원을 정부가 전액 출자하여 한국정책금융공사법을 설립근거로 하여 설립된 기관이었다.

#### 다. 한국무역보험공사

1968년 수출보험법이 발효되고 1968년 대한재보험공사의 이름으로 수출보험업무가 시작되었으며, 1977년 1월 수출보험업무가 수출입은행으로 이관된 다음에 1981년 3월 수출보험법이 개정되면서 무역보험공사의 전신인 수출보험공사의 설립근거가 마련되었고, 1992년 7월에 비영리정책보험기관으로서 수출거래

24) 日本船舶輸出組合·(財)日本船舶技術研究協會, 전게서(주 12), 45-46면 참조.

25) 한국정책금융공사법 제1조(목적) 이 법은 한국정책금융공사를 설립하여 금융기관의 자금중개기능을 활용을 중소기업의 자금조달을 원활하게 하고 지역개발, 사회기반시설의 확충, 신성장 동력산업 육성, 금융시장 안정 및 그 밖에 지속가능한 성장 촉진 등 국민경제의 발전에 필요한 자금을 공급·관리함으로써 국가경쟁력 강화와 성장잠재력 확충을 통한 고용창출, 금융산업 및 국민경제의 건전한 발전에 이바지함을 목적으로 한다.

에서 발생하는 다양한 리스크 중에서 일반보험으로 구제하기 어려운 불의의 손실을 정부가 보증하는 수출보험을 담당하는 수출보험공사가 설립되었는데, 2010년 7월에 기관명칭을 무역보험공사로 변경하였다.<sup>26)</sup>

무역보험공사는 주로 수출신용보증이나 수출보험 등의 형태로 선박금융을 지원하는데, 수출신용보증은 수출환어음이나 약속어음을 매입한 은행이 어음만기일에 수출자로부터 어음금액 전부를 지불받지 못한 경우의 손실에 대하여 매입은행에게 어음금액을 100%무조건으로 지불하기로 보증하는 것을 가리킨다. 그리고 수출보험은 수출이 불가능해지거나 수출대금을 받을 수 없는 경우에 발생하는 손실을 보증하는 보험인데, 선박의 경우는 수출대금의 결제기관이 2년을 넘는 계약이 많기 때문에 중장기수출보험이 적용된다.<sup>27)</sup> 무역보험공사는 RG도 하지만 주로 중소조선회사를 대상으로 하며, 선박의 구매자금은 물론 구매자금 조달을 위해 발행하는 채권에 대한 보증도 하므로 선박금융기관이면서 공적수출신용기관으로도 기능한다. 2013년 8월에는 세계수출신용기관으로는 처음으로 '선박채권보험'을 도입하였는데, 이것은 한국의 조선회사가 만드는 선박의 구매자금을 조달하기 위하여 해외 선주가 발행하는 채권 원리금의 미상환 리스크를 보증하는 제도로써, 선박수출지원을 위한 채권보험의 도입은 무역보험공사가 처음이다.<sup>28)</sup>

## 라. 일반은행

한국의 일반은행으로는 KB국민은행, 우리은행, 신한은행, 하나외환은행, 한국시티은행, SC제일은행 등이 있으며, 직·간접적인 대출을 통해 선박금융을 제공하고 있다.<sup>29)</sup> 일반은행에 의한 직접대출은 해운회사 등 선박을 직접 구매하는 자에게 용자하는 것인데 일반적으로 SPC를 통해 이루어지며, 협조용자(syndicate

26) 日本船舶輸出組合·(財)日本船舶技術研究協會, 전계서(주 12), 46면.

27) 日本船舶輸出組合·(財)日本船舶技術研究協會, 상계서(주 12), 47면.

28) 日本船舶輸出組合·(財)日本船舶技術研究協會, 상계서(주 12), 49-50면.

29) 일반은행의 선박금융에 대해서는 정우영·현용석·이승철, 「해양금융의 이해와 실무(제2판)」, 한국금융연수원, 2012, 178-184면 참조.

loan) 방식으로 은행들이 공동으로 참가하는 경우가 많다. BBCHP용선계약을 통해 선박을 편의치적국가에 등록한 다음에 법률상의 소유권은 리스회사나 해외 종합상사 등 금융제공자가 보유하며 선박의 운용과 그 수익은 선박을 빌린 해운회사가 챙기는 임대차계약이 이루어지는 경우에는, 선박대금에 대해 분할 지불(Hire Purchase)로 담보를 확보하기 위하여 소유권을 취득자에게 한꺼번에 인도하지 아니하고 완납이 되면 취득자에게 양도하는데, 대체로 일반은행이 우선채권을 발행하여 다른 채권보다 우선적으로 변제받기 때문에 리스크가 비교적 낮다.<sup>30)</sup>

일반은행이 선박금융에 본격적으로 참가한 것은 2006년부터인데, 신조선을 건조하기 위한 RG(선수금환급보증)가 일반은행의 새로운 수익사업으로서 부상하였기 때문이다. RG는 조선회사의 요청으로 금융기관이 발주회사에 제공하는 간접금융으로서 조선회사의 도산 등에 의해 선주에게 선박을 인도하는 것이 불가능해진 경우에 RG를 발급한 은행이 선수금을 해운회사에 변제하는 보증을 가리킨다. 이러한 RG는 선박건조에서 빼놓을 수 없는 금융수단인데, 금융기관 으로서는 경영위기에 처할 위험자산이 될 수 있다. 2000년대 중반까지는 선박 건조를 발주하는 선주회사들이 ECA기관 수준의 보증을 요구하였으므로 일반은행이 RG를 발급할 기회가 없었으나 일반은행의 신용등급이 향상되고 조선경기가 호조를 보이면서 이른바 Big3인 국민은행, 신한은행, 우리은행을 중심으로 한 일반은행의 RG발급이 증가하였지만, 2008년의 세계금융위기로 일반은행의 미국달러조달이 어려워지면서 조선업에 대한 일반은행의 선박금융은 급격히 감소하였다. 일반은행이 조선업을 위험업종으로 분류하고 RG를 포함한 선박금융을 억제하기 시작한 이후 그러한 기조가 지금도 계속되고 있다.<sup>31)</sup>

#### 마. 선박금융에 특화된 부산은행

지방은행 중에서는 부산은행이 제공하는 선박금융기능이 가장 큰데, 1967년 설립된 이후에 부산에서 중소규모의 조선·해운회사에 대한 기업대출을 중심으

30) 日本船舶輸出組合·(財)日本船舶技術研究協會, 전계서(주 12), 59면.

31) 日本船舶輸出組合·(財)日本船舶技術研究協會, 상계서(주 12), 60-62면 참조.

로 선박금융을 지원하였다. 부산은행은 2009년 거래회사에 대하여 만기여신 분할상환금에 대해 대출금의 일부를 상환하여야 한다는 조건을 붙이지 않고 만기를 연장하는 제도인 이른바 ‘분할상환금 유예제도’<sup>32)</sup>를 도입하기도 하였다. 부산은행은 선박금융에 특화된 팀을 구성하고 조선과 해운회사에 대한 선박담보대출(국적취득조건부나용선의 경우)을 주요 업무로 하는데, 2012년 당시의 용자 규모가 1200만 달러였으며, 선박투자회사가 운영하는 선박펀드에도 투자하고 있다. 또한 2011년에는 한국해양대학교에 개설된 해사산업대학원 선박금융학과의 교육과정을 통해 선박금융전문가 양성을 도모하고 있고, 2013년 5월에는 동 은행이 중앙동지점을 선박금융 특화지점으로 지정하고 신규여신 100억 원 이상인 한국 국적선박을 대상으로 선박담보부대출을 담당하도록 하였는데, 선박금융 전문팀과 다른 특징이라면 국적취득조건부나용선이 아니고 한국국적의 선박만을 지원대상으로 한다는 점이다.<sup>33)</sup> 이처럼 본래 선박금융을 지원하던 동 은행이 중앙동지점을 특화하면서 선박금융지원기능을 더욱 강화한 것은 부산시가 선박금융허브로 자리매김하는데 일조할 것으로 본다.

## 바. 리스회사

리스회사가 한국선박금융시장에서 제공하는 리스금융의 비율은 4~5% 정도에 불과하고, 2014년 현재의 대표적인 리스회사로는 신한 캐피탈, KDB 캐피탈, 두산 캐피탈, 외환 캐피탈 등이 있었는데, 이후 실제로 선박금융을 제공한 것은 신한 캐피탈과 KDB 캐피탈의 2개 회사였다. 특히 신한 캐피탈은 1999년 설립된 신한리스가 1999년 회사명칭을 변경한 회사로서 선박금융을 전문으로 하여 해운산업에 대한 전문지식을 토대로 한국의 선박금융시장에 참가하고 있다. 신한 캐피탈은 회사의 신용을 담보로 한 일반대출과 선박을 담보로 한 선박담보대출을 수행하는데, 2000년부터는 부동산을 중심으로 한 담보대출이라는 리스업계의 관행을 탈피하여 담보로서의 선박을 중심으로 한 선박금융서비스를 시

32) 분할상환금 유예제도는 거래회사의 만기여신 분할상환금에 대해서 대출금의 일부를 상환하는 등의 조건을 붙이지 않고 만기를 연장하는 제도를 가리킨다.

33) 日本船舶輸出組合·(財)日本船舶技術研究協會, 전게서(주 12), 63-65면 참조.



작하였다. 근래에는 선박을 구입하여 해운회사에게 대여하는 선박리스와 선박의 구입이나 건조자금을 제공하는 선박대출이 신한 캐피탈의 선박금융 중 50% 정도에 이르고 있는데, 선박리스는 동 회사 단독으로 자금을 조달하지만 선박대출은 프로젝트금융에 참가하고 SPC(특수목적회사)에 자금의 일부를 출자하는 형태를 보인다. 해운경기가 악화되면 화물수송이 감소하면서 용선료도 줄고 선박 수요가 감소하여 선가도 하락하고 수익이 감소하는 패턴인데, 해운경기가 나빠지면서 선박금융의 수익이 악화되자 리스업계의 선박금융이 감소하게 되었다<sup>34)</sup>는 것을 알 수 있다. 리스금융의 형태를 보면 일반은행이 BBCHP 방식을 취하는 것과 달리 리스회사의 경우에는 SBBC방식을 취한다.<sup>35)</sup>

#### 사. 특수은행 등(수협, 저축은행)

한국의 선박금융에는 일부이기는 하지만 농협이나 수협 등의 특수은행과 저축은행 등의 비 은행 금융기관도 참가하고 있는데, 여기서는 수협은행과 저축은행의 선박금융에 대해서만 간략히 소개한다.

##### (1) 수협은행

수산업협동조합법에 기초하여 1962년에 발족된 수산업협동조합은 본래 대한민국의 어업인들에 대한 지원을 목적으로 설립되었지만, 이후에 여신업무를 시작하고 상호금융이나 환업무 등에 대해서도 업무범위를 확대하였다. 수협중앙회의 신용업무를 수협은행이라 부르는데, 선박투자회사제도가 등장하고 해운업이 호황을 누린 2003년 이후부터 일반은행이 선박금융시장에 참가하는 상황에 자극을 받은 측면도 있어서, 바다와 깊은 연관성이 있는 수협은 해양투자금융부에 '선박금융팀'을 설치하고 선박금융을 지원하게 된다. 수협의 사업은 수협본래의 기능수행을 위한 기획과 인사부문 및 은행과 유통을 통합한 경제사업부와 어업 관련 개인사업자와 회사의 생산활동에 필요한 자금을 지원하는 신용사업부로

34) 日本船舶輸出組合·(財)日本船舶技術研究協會, 전계서(주 12), 66-68면 참조.

35) 리스금융의 형태와 관련하여 BBCHP 방식(일반은행)과 SBBC 방식(리스회사)의 차이에 대해서는 정우영·현용석·이승철, 전계서(주 29), 182-186면 참조.

나뉘는데, 수협의 선박금융은 신용사업부의 해양투자금융부에서 담당한다. 구체적으로는 ‘구조화금융팀’이 보증업무를 수행하고, ‘선박금융팀’이 실질적인 대출을 담당하며, 투자금융기획팀이 선박금융팀과 구조화금융팀의 업무를 종합적으로 지원한다. 수협의 선박금융의 형태를 보면, 해운회사에 대한 신조선 및 중고선의 구입자금 대출, 선박투자회사에 대한 금융지원, ECA 기관이 주관하는 프로젝트 금융에 대한 참가 등이다. 그런데 수협의 경우는 조선회사에 직접 대출을 해주는 건조금융은 리스크가 높아서 하지 않고 건조가 완료된 선박을 담보로 한 담보대출을 주로 한다. 그리고 선박금융이라고 말은 하지만 수산업의 영역인 어선 등을 대상으로 하고 있으므로 일반적인 선박금융과는 다른 측면이 있다.<sup>36)</sup>

## (2) 저축은행

저축은행은 개인사업자나 중소기업을 대상으로 하여 소액금융 업무(retail banking)를 수행하는 대표적인 비 은행 금융기관인데, 대표주자였던 솔로몬저축은행<sup>37)</sup>의 경우를 예로 들어 저축은행의 선박금융 참여형태를 살펴보면 다음과 같다.

2008년 세계금융위기의 영향으로 솔로몬저축은행의 주력이던 부동산투자에서 손실이 커져 자금상황이 악화되자 부동산투자손실을 메우기 위한 목적으로 선박펀드의 형태로 2010년 초에 선박금융에 참가하였다. 그러나 선박펀드가 해운경기가 부진할 때 염가로 선박을 사들이고 경기가 좋아지면 전매하여 차익을 실현하는 구조인데, 2010년 당시의 경기회복이 될 것이라는 예상과 달리 해운경기가 나빠지고 선박가격이 급락하는 등 투자손실이 더욱 커졌다. 이처럼 부동산투자손실의 만회는커녕, 선박투자까지도 실패하게 되자 2012년 5월에 금융감독원이 영업정지명령을 내렸고 ‘P&A(purchase and assumption: 자산부채이전 방식)<sup>38)</sup>’으로 우리금융저축은행에 인수되었으나 2013년 2월 자기파산을 신청하

36) 日本船舶輸出組合·(財)日本船舶技術研究協會, 전게서(주 12), 68-70면 참조.

37) 솔로몬저축은행은 부산저축은행, 토마토저축은행과 함께 3대 상호저축은행에 속하였는데, 1972년 동양신용무진주식회사로 출발하여 1982년에는 동양상호신용금고가 되었다가 유가증권시장에 상장되기도 하였지만 우여곡절 끝에 결국 파산에 이르게 된다. 정식명칭은 주식회사 솔로몬상호저축은행이다.

38) P&A 방식은 부실금융기관을 정리하는 방법으로서 금융산업 구조개선에 관한 법률 제10조(적기시정조치) 제8호에서 “예금, 대출 등 금융거래에 관련된 계약의 이전”이라고 되어 있는

였다. 솔로몬저축은행의 선박금융과 관련하여 2016년 4월 29일에는 예금보험공사가 솔로몬계열 저축은행 파산재단의 담보선박인 Inter Pride호를 중국 Fujian Ocean Shipping사에 미화 291만 달러(약33억 원)에 매각하는 등 매각을 추진하던 16척 모두 매각하고 2,593억 원을 회수하였다고 한다.<sup>39)</sup>

### 3. 한국에서 추진되었던 선박금융제도

#### 가. 계획조선제도

1976년 3월 해운과 조선 등 관련 산업을 연계시켜 육성할 목적으로 도입한 제도로써 한국의 해운회사가 한국의 조선소에서 선박을 건조하면 저렴하게 만들 수 있도록 국가가 재정적으로 지원을 한다는 내용인데, 조선 산업을 육성하고 해운회사를 보호한다는 목표아래 한국 국내에서의 선박건조를 사실상 강제한 것이라고 하겠다. 전술한 것처럼 도입초기와 달리 1990년대 중반부터 이용 실적이 감소하였는데, 외항선에 관한 계획조선제도가 WTO의 보조금 및 상쇄 조치에 관한 금지협정에 따라 1998년 폐지되었고 지금은 내항선에 한하여 연간 30~50억 원의 계획조선자금이 지원되는 정도에 불과하므로 대형조선회사에 대해서는 별로 의미가 크지 않은 상황이라고 한다.<sup>40)</sup>

이러한 계획조선은 우선 1974년의 외항해운육성방안과 1976년의 해운조선종합육성방안에 따라 실행되었는데, 계획조선을 추진할 수 있는 법적근거는 1978년 12월에 개정된 해운진흥법에 마련되었고 해운진흥법이 1984년 8월에 해운산업육성법으로 대체되면서 계획조선의 근거법이 되었지만,<sup>41)</sup> 1999년 4월에 동

데, P&A방식이 회사 자체의 인수가 아닌 BS상의 자산부채의 이전에 불과하기에 통상적 인수합병(M&A)에 비하여 금융시장에 대해 미치는 영향이 작고, 정리대상이 된 금융기관의 직원의 고용승계에 대한 부담도 없기 때문에 금융기관의 구조조정에 있어서 종종 활용된다.

39) 솔로몬저축은행의 대출담보와 선박펀드관련 선박매각은 2016.5.2. 예금보험공사 보도자료 [http://kdic.or.kr/synap/skin\\_v02/doc.html?fn=\\_7cfccc20\\_153bc9b7fd7\\_7fff\\_00000235.hwp&rs=201701](http://kdic.or.kr/synap/skin_v02/doc.html?fn=_7cfccc20_153bc9b7fd7_7fff_00000235.hwp&rs=201701) 참조.

40) 日本船舶輸出組合·(財)日本船舶技術研究協會, 전계서(주 12), 17-18면 참조.

41) 해운산업육성법 제2조(정의) 2호에서 “계획조선”이라 함은 정부가 선정한 실수요자가 정부의 재정 또는 금융지원을 받아 국내조선소에서 선박을 건조하는 것을 말한다고 계획조선에 대하여

법이 폐지되고 동년 7월 16일에 그 폐지의 효력이 발생하였다. 사실상 계획조 선제도는 한국의 해운업과 조선업의 연계·육성이라는 측면에서는 기여하였으나 조달재원의 금융조건이 다른 선박금융에 비하여 불리한 조건을 가지고 있었고 계획조선자금의 신청절차도 복잡하고 비경제적인 요소가 있는 등의 문제로 인 하여 현재는 별로 활용되지 않고 있다.<sup>42)</sup>

#### 나. 선박투자회사제도

선박투자회사제도는 1997년 아시아금융통화위기 이후 새로운 선박금융의 형태로서 2002년 도입되었는데,<sup>43)</sup> 선박투자회사를 설립하고 개인이나 금융기관 등이 투자한 펀드자금으로 선박을 구입 혹은 건조한 뒤에 이것을 해운회사에게 빌려주고서 연계 되는 수익을 재원으로 하여 차입금을 변제하고 투자자에게 수익을 배분하는 제도이다. 기존의 선박금융의 주체가 금융기관이었다면 일반국민 까지 확대된 획기적인 금융형태가 동 제도라고 할 수 있는데, 선박투자회사는 결국 다수의 투자자로부터 선박확보를 위한 자금을 모집하여 설립되기에 설립 목적이 선박에 대한 투자를 통해 투자자가 원하는 수준의 배당수익을 창출하는 데 있다.<sup>44)</sup> 선박투자회사는 이처럼 일반투자자로부터의 자금을 활용함으로써 해운기업들의 자담부분(down payment)을 해소시키고 은행들의 금융참여를 확대시키는 역할을 하였는데,<sup>45)</sup> 선박투자회사의 설립근거인 선박투자회사법이 그 설립 및 운용 등에 필요한 사항을 규정하고 해운산업의 활성화 등 국민경제활 성화에 기여하는 것을 목적으로 하고 있다.<sup>46)</sup> 선박투자회사제도는 대규모의 금

---

정의를 내리고 있고, 동법 제8조에서 계획조선을 위한 자금조성 등에 대하여 규정하고 있다.

42) 계획조선제도의 금융차입구조와 금융조건 문제점 등에 대해서는 이기환·오학균·신주선·황 두건, 전게서(주 1), 415-421면 참조.

43) 근거법인 선박투자회사법은 수차례 개정되었는데, 2002년 8월14일 시행당시의 선박투자회사법 (제6701호) 내용에 대해서는 이상수, “선박투자회사법 해설”, 「법제」 2002.8(<http://moleg.go.kr/knowledge/monthlyPublication?searchCondition=ALL&searchKeyword=%ec%84%a0%eb%b0%95%ed%88%ac%ec%9e%90%ed%9a%8c%ec%82%ac%eb%b2%95&mpbLegPstSeq=130234>) 참조.

44) 日本船舶輸出組合·(財)日本船舶技術研究協會, 전게서(주 12), 19-20면 참조.

45) 이기환·오학균·신주선·황두건, 상게서(주 1), 381면.

용자본을 국내해운시장에 유입시키는 효과를 낳았으나 2008년 세계금융위기 이후 해운시장이 침체되면서 한계에 봉착하였으므로 선박금융시장의 부진을 타개하기 위해서 새로운 수익창출모형을 모색하고자 노력할 필요가 있다.<sup>47)</sup>

#### 다. 조선회사 건조금융프로그램

조선회사 건조금융프로그램은 선박이나 해양플랜트 등을 수주한 조선회사가 대금을 수령하기까지 소요되는 제조자금을 빌려주는 제도로서, 해양플랜트의 수주가 확대되면 선박건조에 필요한 자금이 확대되면 수출입은행에 의한 금융제공으로는 한계가 있을 것이라는 점을 감안하여 조선회사를 대상으로 한 선박건조 자금지원을 위해 2012년 9월에 금융위원회가 도입하였다. 우선 정책금융공사나 산업은행 등의 정책금융기관과 일반시중은행을 수행기관으로서 선정하고 동 제도가 출발하였는데, 조선이나 플랜트 등 수출제품의 제조와 결제에 시간적인 간격이 큰 대규모 자본재를 제조하는데 필요한 자금을 용자해주는 것이 목적이고, 지원규모는 합계 4조 원으로서 일반은행들이 3조 원을 지원하고 정책금융공사와 산업은행이 1조 원을 지원하기로 하는 내용이었다.<sup>48)</sup>

#### 라. 선박금융공사 설립의 좌초 및 그 대안으로서의 해양보증보험의 출범 등

##### (1) 선박금융공사 설립의 좌초

2012년 해운 및 조선 산업의 발전을 위한 자금의 원활한 조달이 가능하도록 선박금융공사를 설립하려는 내용이 박근혜대통령의 선거공약이었고, 2012년 1월 17일에는 이진복 의원 대표발의로 한국선박금융공사법안<sup>49)</sup>이 제출되는 등 의욕적으로 공사설립이 추진되었지만, 한국정부(금융위원회)는 공사의 설립이 WTO

46) 선박투자회사법 제1조(목적) 이 법은 선박투자회사의 설립 및 운용 등에 필요한 사항을 규정함으로써 선박에 대한 건전한 투자기회를 제공하고 이를 통하여 해운산업의 활성화 등 국민경제의 발전에 이바지함을 목적으로 한다.

47) 이기환·오학균·신주선·황두건, 전게서(주 1), 388면 참조.

48) 日本船舶輸出組合·(財)日本船舶技術研究協會, 전게서(주 12), 26면.

49) 2012년 발의된 한국선박금융공사법안의 내용은 <http://ko.pokr.kr/bill/1814542/text> 참조.

의 보조금협정에 대한 위반의 여지가 있어서 WTO의 제소가 우려된다는 이유로 선박금융공사의 설립을 취소하였다.<sup>50)</sup> 본래는 선박금융공사를 설립하여 국내금융기관에 보증을 제공하고 대출을 유도하면서 한국선사에 대한 대출과 조선회사에 대한 선박건조금융을 제공하고자 한 것으로서 선박금융공사의 보증과 대출에 필요한 자금은 선박금융공사의 자본금과 채권발행을 통해 확보할 계획이었다. 또한 선박금융공사는 신디케이트론 등에 적극적으로 참가하고 선박금융 규모를 확대하면서 해운회사의 재무상황 악화나 선박의 운용이 어려워지는 경우에는 선박금융공사가 선박을 구입하여 운영하고 손실을 최소화하는 역할을 수행하게 되기를 기대하였다. 그 자본금 규모는 정부와 민간이 51:49의 비율로 하여 2~4조 원을 목표로 하고 선사나 민간은행, 조선업계 등이 설립주체로서 참가할 예정이었다. 하지만 전술한 것처럼 한국정부는 다양한 견해들을 고려하여 선박금융공사의 설립을 취소하고 대안을 마련하기로 방향을 바꾸었다.<sup>51)</sup>

## (2) 정부가 계획한 해운보증기금 등의 대안들

선박금융공사설립이 무산되고 나서 정부에 의해 몇몇 대안들이 제시되었는데, 그 중 하나가 선박채권보증제도의 도입이다. 선박채권보증은 한국의 조선회사에 선박을 발주하는 해외 선주의 채권발행에 대하여 수출입은행과 무역보험공사가 보증하는 제도이다. 그리고 무역마찰의 가능성을 감안하여 민간의 재원이 50% 이상이고 경제원리를 토대로 운영되는 해운보상기금의 설립이 검토되었다. 또한 수출입은행과 무역보험공사, 산업은행 등의 선박금융에 관한 조직과 인재를 부산에 이전시킨 '해양금융종합센터'의 설립이 추진되었으며, 해운회사가 은행으로부터 대출서비스를 받거나 사채의 발행을 보증함으로써 선사의 유동성을 높이고 해운·선박업계의 현금유동성을 개선하게 할 대안으로서 해운보증기금의 설립이 검토되기도 하였다.

세계해운시장이 불황에 빠진 상황에서는 이와 관련된 금융이 활성화되기가 어려운데, 해운회사의 생존과 시장의 확보를 통한 선사들의 미래 경쟁력을 위해

50) “금융위, 부산에 선박금융공사 대신 해운업 지원기구 설립 검토”, 조선비즈 2014.1.15. 기사 ([http://biz.chosun.com/site/data/html\\_dir/2014/01/15/2014011501457.html](http://biz.chosun.com/site/data/html_dir/2014/01/15/2014011501457.html)) 참조.

51) 日本船舶輸出組合·(財)日本船舶技術研究協會, 전게서(주 12), 30면.

서도 시장상황의 개선이 되기까지 해운관련금융지원이 정말 중요하다. 해운금융의 지원의 내용 중에서도 COA(Contract of Affreightment: 장기용선계약)<sup>52)</sup>이 없는 선박에 대한 금융지원을 비롯하여 해운회사에 대한 유동성의 지원이 중요하다는 주장이 있으며, 2015년에는 정부(해양수산부)가 해운금융지원체계의 토대마련과 관련하여 해운보증기구가 정상적으로 운영되도록 민간출자를 유도하고 증견 및 중소선사들의 회사채발행을 지원하며, 국적선사들의 원활한 구조조정을 위해 해운보증기구와 연계하여 5년간 1조원 규모의 중고선박을 사들이는 선박은행(Tonnage bank)을 조성하고자 하는 계획을 발표하기도 하였다.<sup>53)</sup>

그런데 이러한 노력들에도 불구하고 만족할만한 성과를 거두지는 못한 상황이라고 할 수 있다. 실제로 2015년 8월에 금융위원회의 주도로 출범한 해양보증보험<sup>54)</sup>의 경우도 해운업 등 경기에 민감한 업종의 채무에 대한 보증보험의 제공을 목표로 한 것으로서 해운회사가 선박을 발주하면서 금융권에서 차입할 때 보증을 하는 것인데, 자본금의 부족으로 좌초될 위기에 처한 상황이라고 한다.

#### 4. 주요 조선회사의 자금조달현황 등에 비추어 본 시사점

선박금융은 해운경기에 따른 영향을 크게 받는 것이라고 할 수 있는데, 전술한 것처럼 한국에서 선박금융이 본격적으로 시작된 것은 1976년 계획조선제도를 중심으로 해운과 조선의 연계적인 육성을 도모하면서부터였다. 해운회사와 조선회사의 선박금융은 서로 다른 부분이 있지만 한국 조선회사의 자금조달에 대해 검토한 자료내용을 중심으로 여기서는 2008년부터 2014년까지 5년 동안

52) COA(장기운송계약)는 신용 있는 화주가 특정한 화물을 장기간에 걸쳐 운송하는 경우에 특정한 선박을 이용하는 계약인데, 이 계약을 근거로 하여 해운회사가 금융기관으로부터 자금을 조달하여 운용하고 창출된 수익으로 부채를 상환하는 등 COA는 선박금융의 현금유동성을 제공한다.

53) 강미주, “유가하락 선박펀드 지원 강화로 턴어라운드 준비”, 「해양한국」 vol.497, 한국해사문제연구소, 2015.2, 66-67면 참조.

54) 해양보증보험은 설립당시에 산업은행과 수출입은행이 총 600억 원을 출자하여 각각 지분 40.1%의 지분을 보유하고 있고, 유코카캐리어스가 7.3%, 고려해운이 2.1%, 기타 해운회사가 10.4%의 지분을 보유하고 있다고 한다. 김형민, “출자금 규모 절반 깎인 해양보증보험…민간부분 출자도 ‘지지부진’”, 2016.9.19. 조선비즈 기사([http://biz.chosun.com/site/data/html\\_dir/2016/09/19/2016091902165.html](http://biz.chosun.com/site/data/html_dir/2016/09/19/2016091902165.html)) 참조.

의 주요 조선회사(대우조선해양, 현대중공업, 삼성중공업, STX조선해양)의 자금 조달구조와 조달동향 등을 살펴보기로 한다. 최근에는 조선업계의 상황이 더욱 부진의 늪에 빠진 상태이지만 여기서는 2014년까지의 조선업계의 자금조달 상황을 토대로 선박금융에 관련된 시사점을 얻고자 하는 의도에서 살펴본다는 점을 밝혀둔다.

## 가. 주요 조선회사들의 자금조달 등의 현황

### (1) 수주방식의 변화

각각의 회사별로 상황에 따라 자금조달상황이 조금씩 다르겠지만 조선회사들의 공통점을 찾아보면, 한국 조선회사의 현금유동성은 선박건조에 의한 영업이익이나 현금영업이익과 매출채권, 매입채무, 선수금 등의 운전자금 변동에 따라 영향을 받지만, 대규모의 장기수주를 받은 조선회사의 경우는 선수금 등의 운전 자금이 현금유동성에 큰 영향을 미치고, 특히 선박건조공정의 진행단계별로 대금이 지급되는<sup>55)</sup> 조선업의 특성상 선수금이 중요하다. 따라서 수주가 증가하면 선수금이 확대되어 차입금규모가 축소되지만, 불황이 되면 선수금이 감소하고 차입금이 증가하여 재무구조가 취약해진다. 더욱이 세계금융위기 이후에는 후반부의 지불비중이 상대적으로 점점 커지는 Heavy-tale 방식이 일반화되고 조선회사보다 발주처가 유리한 입장에서 선박건조계약을 체결하는 Buyer's market이 되면서 조선회사의 자금부담은 더욱 커졌다. 즉, Heavy-tale은 선박의 인도 시점에서 회수되는 잔금의 비중이 전체의 60% 이상 되기 때문에 선수금의 비중이 축소되어 초기비용을 조달할 필요가 없고 평균운전자금도 공사원가의 5%로서 조선회사의 부담이 적은 Standard와는 달리, 선박건조과정에서 발생하는 평균운전자금이 30%까지 확대되므로 조선회사의 현금유동성에 커다란 영향을 주게 된다.<sup>56)</sup>

55) 조선회사의 경우는 계약(Contract), 착공(Work Commence), 기공(Keel Laying), 진수(Launching), 인도(Delivery)의 5단계에 걸쳐서 결제가 이루어지는 것이 일반적이라고 한다.

56) 日本船舶輸出組合·(財)日本船舶技術研究協會, 전게서(주 12), 72-75면 참조.



(2) 주요 조선회사들의 자금조달 동향

한국 조선회사의 자금조달의 형태를 보면, ① 외부차입(ECA대출, 일반은행대출, 선박펀드 등) ② 사채발행 ③ CP 발행 ④ 경영합리화(구조조정 등)를 통한 코스트 확보 등이 있는데, 지금까지 한국 조선회사의 자금조달은 해외은행과의 프로젝트 파이낸스를 중심으로 한 ‘ECA 금융’<sup>57)</sup>이 주류였다. 하지만 세계금융 시장에서 유럽계 은행들의 선박금융규모도 축소되는 등 자금조달이 어려워지고 있으며, 해운조선업이 불황에 빠진 2008년 이후 일반은행들 또한 조선업을 위험업종으로 분류하고 RG를 포함한 선박금융에 소극적인 상황이다. 이러한 상태에서 주요 조선회사들은 2009년부터 사채발행<sup>58)</sup>을 시작하였고, CP발행도 증가하였으며 경영합리화를 통한 비용절감으로 자금을 확보하기 위한 노력을 기울이는 모습을 보였다.<sup>59)</sup>

(3) 중견·중소 조선회사 및 해운회사들의 자금조달

중소규모의 조선회사나 해운회사 등이 선박금융을 이용하는 형태도 리스금융이나 선박펀드 등을 이용하는 등 대형 조선회사의 경우와 유사하지만, 금융기관이 RG 발행과 일반대출에 소극적이고 사채발행도 어렵기 때문에 유상증자를 이용하거나 ABCP(자산담보부 기업어음) 등을 통해 자금을 조달하고 있으며, 2012년부터는 정책금융공사의 선박금융 간접대출제도를 이용하기도 하였다. 중소기업의 해운회사에 대한 선박구입자금의 지원도 간접대출(On-lending)로 이루어졌는데, 이것은 정책금융공사가 은행 등의 중개금융기관을 통해 중소기업의 기업에 대해 정책자금을 지원하는 제도로서, 지원대상은 한국에서 건조한 중소기업 해운회사의 신조선과 중고선박이고, 지원하는 방식은 민간금융기관에서 낮은 금리의 외화자금을 장기간 조달한 정책금융공사가 자금을 공급하며 민간금

57) ECA는 Export Credit Agency(수출신용기관)의 약자로서 대출이나 보증, 보험 등의 형태로 자금을 지원하고 프로젝트의 원활한 수행을 돕는데, 대표적인 ECA로는 한국의 수출입은행과 무역보험공사, 미국의 수출입은행, 이탈리아의 SACE, 일본의 JBIC 등이 있다.

58) 조선업이 호황이었던 2008년까지는 사채발행이 거의 없었지만, 세계금융위기 직후인 2009년부터는 유동성확보를 위해 발행을 시작하여 2012년에는 각각 1조원 이상의 사채발행실적을 보였는데, 이는 조선업의 불황이 장기화될 가능성에 대비하는 차원에서 이루어진 것이라고 한다.

59) 日本船舶輸出組合·(財)日本船舶技術研究協會, 전게서(주 12), 89면.

용기관은 선박금융수요를 발굴하거나 여신심사를 담당한다. 한국에서는 조선해양산업의 주축을 이루는 해양플랜트분야의 육성을 위해서도 기자재 회사를 포함한 중소기업의 회사들에 대한 금융지원의 필요성이 주창되고 있지만, 중소기업의 회사들에 대한 금융지원은 여전히 부족한 상황에 있다고 한다.<sup>60)</sup>

#### 나. 선박관련 자금조달현황이 주는 시사점

선박금융이 다른 금융들과 다른 것은 선박금융에 관련된 당사자인 해운기업과 조선소, 금융기관 등이 서로 연결되어 있다는 점으로서, 일반적으로 해운기업이 선박을 확보하기 위하여 금융기관 등으로부터 자금을 조달하고 조선소에서 선박을 건조하거나 중고선박을 구입 또는 용선하는 형태를 띠게 되는데, 특히 선박을 건조하는 경우에 조선소는 금융기관이나 자본시장에서 건조자금을 조달하게 되며, 선박건조를 발주한 해운기업이 선박이 예정대로 인수되지 못하는 경우를 대비하여 선박대금의 일부로 지급한 선수금의 환급보증을 조선소에 요구하면 금융기관이 이를 보증하는 것이 선박금융의 기본적인 흐름이다. 이처럼 선박금융은 선박의 확보를 위한 자금의 조달과 관련되어 있으므로 대규모의 자금이 소요되기 때문에 세계의 여러 금융기관들이 협조융자(syndicated loan)의 형태를 통해 자금을 제공한다는 것이 특징이고, 해운기업이 일반기업에 비하여 공개되는 자본구조나 정보가 제한적이며 폐쇄적인 성격의 경영구조를 가지고 있다는 점으로 인하여 자금제공 주체들이 주저하는 측면도 있다. 그리고 무엇보다도 선박금융을 통해 확보된 선박을 운항함으로써 수익을 창출하는 해운기업은 해운시장의 상황에 따라 많은 영향을 받게 되는데, 해운시장의 변동성이 매우 크기에 선박금융시장이 안정적이기 어려운 측면도 있다.

통상적으로 선박의 확보를 위해 해운기업이 활용할만한 자금조달수단을 보면, 주로 선주의 자금제공을 포함한 개인투자자금을 비롯하여 자산을 담보로 한 금융기관의 대출, 조선소의 신용공여, 메자닌 금융,<sup>61)</sup> 주식의 공모발행이나 채권

60) 日本船舶輸出組合·(財)日本船舶技術研究協會, 전계서(주 12), 117-122면 참조.

61) 메자닌 금융(Mezzanine finance)이란 부채와 자기자본의 요소를 함께 가지고 있는 신주인수권부사채나 전환사채 등을 가리키는데, 주식발행을 통한 자금조달이 어렵거나 담보 등의 부

발행, 운용리스나 자산의 유동화(증권화)<sup>62)</sup> 등이 있지만, 은행 등 금융기관으로 부터의 자금조달이 가장 비중이 크며, 선박펀드도 많이 활용되고 있다.<sup>63)</sup>

한국선박금융시장의 문제점으로서 주로 지적되는 내용이 첫째, 해외 선박금융 기관을 통한 자금조달이 크기에 그에 대한 의존도가 크고, 둘째, 미국 달러를 기준으로 한 자금조달이 주류이므로 국내금융기관의 참여율이 낮으며, 셋째, 화주들과의 장기운송계약이나 선박의 장기용선계약이 체결되면 해운기업에 의한 신조 선박건조나 중고선매입시에 필요한 자금을 금융기관에서 조달하기 쉬운데 이러한 선주나 화주들과의 협력관계에 대한 제고 및 개선이 필요하다. 넷째, 선박금융 전문인력 및 관련 지식이 부족한 상황이라는 점 등이라고 할 수 있는데,<sup>64)</sup> 각각의 문제점을 한꺼번에 해결하기는 어렵겠지만, 예컨대 장기운송계약 체결을 위한 노력이나 선박금융 전문인력 양성과 같은 부분은 하나씩 단계적으로 개선할 수 있다고 본다.

## V. 맺으며

선박금융의 활성화에 대한 논의에 있어서 그 내용이 정책금융의 확충에 관련 된 수준에 머무를 수밖에 없는 것은 태생적인 구조의 문제라고 할 수 있는지, 그렇지 않다면 어떠한 제도나 인프라의 정비가 필요한 것이라고 할 수 있는지에 대한 검토가 필요하다고 할 수 있다. 비록 본고에서는 유럽 각국의 선박금융현황에 대해서 구체적으로 서술하지는 아니하였으나 한국에서 활용할만한 선박금융기법에 대하여 검토하는 다음 논문에서 이에 대하여 언급할 생각인데, 우

족으로 대출이 어려운 경우에 후순위채적인 주식연계채권 등을 발행하여 자금을 조달하는 방법이다(출처: 한경 경제용어사전 참조).

62) 자산의 유동화(securitization)는 부동산이나 은행의 대출채권처럼 유동성이 낮은 자산을 담보로 하여 유동성이 높은 유가증권을 만들어내고 시장에서 거래되도록 하여 자금조달이나 운용을 확장하는 수법을 가리킨다(출처: 시사상식사전의 '금융증권화' 참조).

63) 선박의 확보를 위한 자금조달방안의 주요형태에 대해서는 이기환·오학균·신주선·황두건, 전게서(주 1), 26면의 그림1-6(자료: Martin Stopford, Maritime Economics, Routledge, 2009, p.283)을 참조.

64) 이기환·오학균·신주선·황두건, 상게서(주 1), 31-33면 참조.

선 유럽 각국과 한국에서의 선박금융의 현주소를 살펴보면 한국의 선박금융에서 무엇이 문제인지에 대한 해답의 실마리가 있지 않을까 한다.

일찍이 조선업과 해운업이 발달된 유럽의 상업은행들이 여전히 선박금융을 선도하고 있고 한국의 경우에는 일반 금융기관이나 자본시장에서의 자금조달을 통한 선박금융에 대한 참여가 부진한 편인데, 한국이 조선업을 비롯하여 해운강국의 입지를 다지기 위해서라도 선박금융의 활성화가 필요하다는 의견이 주류이지만 현실적으로 선박금융의 활성화가 어려운 가장 큰 이유는 해운산업을 바라보는 인식이 다른 해운강국의 경우와 비교할 때 상당한 차이가 있기 때문이라는 생각이 든다. 즉, 해운업이 국가경제에서 차지하는 비중에 대해 그다지 중요성을 인정하지 않고 있는 상황에서는 해운기업도 하나의 일반적인 기업과 다를 바가 없으며 다만 해운시장의 변동리스크가 큰 상황에서 금융을 제공하는 것이 선뜻 내키지 않을 것이기 때문이다. 그러나 선박금융을 주도하고 있는 유럽 주요국의 경우에는 해운업이 국가기간 산업으로서 인식되고 있어서 투자손실이 발생할 가능성이 높다고 하더라도 해운시장을 둘러싼 선박금융시장환경의 변화에도 적극적으로 대응하려고 노력하고 있으므로 해운시장이 회복되면 만회할 수 있는 저력을 갖출 수 있는 것이라 생각한다. 따라서 이러한 인식이 자리 매김할 때까지는 선박금융의 주축은 여전히 정책금융기관이 담당할 수밖에 없을 것으로 보인다.

물론 이러한 인식변화가 이루어지기까지 정책금융에 의존하는 소극적인 자세는 바람직하지 않다. 다양한 선박금융수법의 활용이 기업규모에 따라 다르겠지만 해운경기의 상황을 제외하고 가장 중요한 것은 자금수요자인 해상기업의 신용이다. 사실상 기업의 신용상태를 담보로 하여 자금이 제공되는 것이라고 볼 수 있으므로 기업의 신용도를 높이는 방안을 강구하는 것이 선박금융의 활성화를 향한 길이 될 것이다. 해상기업에 대한 신뢰도가 낮은 상태에서는 원활한 자금조달이 어렵다. 한국의 해상기업의 신뢰가 낮은 이유는 우선 재무구조를 비롯한 기업정보공개와 기업경영이 일반기업에 비하여 폐쇄적이고 투명성이 낮으며 해상기업의 성장이 국민경제의 성장으로 이어지는 것은 아니라는 인식이 팽배하기 때문이다. 이러한 상황에서는 아무리 선박금융지원의 필요성을 주장한다고 하더라도 해운경기의 부진에 따라 곤란을 겪고 있는 해상기업을 지원하고

고통을 분담하고자 하는 마음이 싹틀 리가 없다. 따라서 투자자의 이목을 끌만한 새로운 금융기법의 개발도 중요하지만 신뢰받는 기업이 되려면 해상기업 스스로 지배구조와 기업경영을 투명하게 개선하려는 노력이 우선되어야 한다. 비록 기술로 뛰어넘을 수 없는 난관이라도 신뢰가 뒷받침되면 새로운 길이 열릴 테니까.

선박금융의 활성화를 위한 구체적인 방안을 도출하여 정리하기에는 연구가 좀 더 필요한 상황이기 때문에 본고에서는 한국 선박금융의 현황과 관련제도를 개관하는 수준에 머물렀으나 멀지 않은 날에 한국에서 활용할 수 있는 선박금융기법들과 선박금융에서 당면할 수 있는 법적 문제들에 대하여 구체적으로 검토하기로 약속하면서 아쉬운 마음을 일단락 하고자 한다.

## 참고문헌

- 김규형·김상진·박찬재, 「선박금융론」, 박영사, 2009.
- 김영재, “한국의 선박금융 활성화 방안에 관한 연구”, 연세대학교 대학원, 석사학위논문, 2008.
- 김인현(편집대표), 「선박건조·금융법 연구 I」, 법문사, 2016.
- 이기환·오학균·신주선·황두건, 「선박금융원론」, 도서출판 두남, 2011.
- 정우영·현용석·이승철, 「해양금융의 이해와 실무」 [제2판], 한국금융연수원, 2012.
- 백강·박영석, “연기금 대체투자 수단으로서 선박금융의 활용방안에 대한 연구”, 「무역연구」 제12권 제2호, 2016.4.
- 양지연, “우리나라 선박금융 선진화를 위한 선박펀드 활용방안 연구”, 「국제상학」 제27권 제2호, 2012.6.
- 오학균, “선박투자회사제도 활성화를 통한 해운산업의 경쟁력제고”, 한국항해항만학회 2006년도 춘계학술대회 및 창립 30주년 심포지엄(자료집), 2006.
- 이경래·박명섭, “우리나라 상업은행의 선박금융 참여 의사결정요소에 관한 연구”, 「해양비즈니스」 제31호, 2015.8.
- 이정화, “선박펀드 활성화를 위한 선박금융제도 개선에 관한 연구”, 성균관대학

- 교 대학원, 석사학위논문, 2011.
- 최진이, “선박투자회사법상 선박투자회사의 설립 등에 관한 연구 -상법상 주식 회사와의 비교를 중심으로”, 「기업법연구」 제19권 제2호(통권 제21호), 2005.
- 최진이, “선박펀드 활성화를 위한 선박투자회사제도의 개선방안에 관한 연구”, 「海事法研究」 第22卷 第3號, 2010.11.
- 한기문·김화섭, “한국 선박투자회사제도의 개선 방안에 관한 小考”, 「해양비즈니스」 제10호, 2007.12.
- 日本船舶輸出組合·(財)日本船舶技術研究協會, 「韓国造船産業ファイナンス確保等の実態に関する調査」, 2014.
- 野村撰雄, “船舶ファイナンス ～その変遷・種類・主体”, 日本海事新聞 2014年5月号, 日本海事センター, 2014.
- 松竹秀雄, “海事金融政策の行方についての考察”, 「経営と経済」 66卷2号, 長崎大学, 1986.
- 森田 果, “造船とファイナンス” (落合誠一·江頭憲治郎 代表編集, 日本海法会 創立百周年祝賀·海法大系), 商事法務, 2003.

[Abstract]

## A Study on the Present Situation and Problems of Ship Finance System in Korea

Kang, Young-Ki

*Research Professor, Korea University School of Law*

Industrial sectors such as shipping, shipbuilding, and steel industry have a fateful communal character that can not but be accompanied by growth

and stagnation. If the shipping industry develops, the shipbuilding industry, which has become a contractor, will also be in a boom and the steel industry will naturally increase in demand. To help stabilize the maritime industry, the Korean government provided tax incentives to shipbuilding companies and set up a maritime guarantee fund. This is to achieve a linkage effect, starting with support for the shipping industry. However, what is essential for the development of the linked industries, including the shipping industry, is the relevance to finance. Ship financing is the relationship between shipping industry, shipbuilding and finance. Ship financing is sensitive to fluctuations in the shipping and shipbuilding industries. Shipbuilding orders are declining due to the overall downturn in the global liner shipping market and the global ship financing market is also shrinking. Korea is no exception. However, the importance of ship financing is greater in these times. Shipping and finance are closely related to each other as the financial policy is at the center of the maritime policy in case of the shipping recession. Therefore, looking at the ship finance market trend, the future of the shipping industry and the future of the national economy can be measured. In this paper, firstly, trends of ship financing market in the world and Korea, the process of ship financing in Korea, contents and problems of ship financing system will be examined. The main idea is that Korea needs to revitalize ship financing in order to secure its position as a shipping powerhouse. However, in reality, it is difficult to activate ship financing because the consciousness of the marine industry is very different compared to other shipping powerhouses. In the case of major European countries, which are leading ship financing, the shipping industry is recognized as a national infrastructure industry, and even if there is a high possibility of investment loss, efforts are being made to respond positively to changes in the marine financial market environment surrounding the shipping market. Therefore, if the shipping market recovers, it will have the power

to make up for it. In Korea, it seems that policy finance institutions are still in charge of ship finance. However, I believe that if there is an effort to improve the governance structure of maritime companies and to secure transparency in business management, we can speed up the establishment of such recognition.

**Key words** : ship finance, planned shipbuilding system, SIC(ship investment company), syndicate loan, structured finance, COA(Contract of Affreightment), Mezzanine finance, securitization