

# 국토해양부/양현재단 온실가스 연구용역 결과 발표

## 기술적조치 EEDI, 시장적조치 탄소세 도입 바람직

양현재단(이사장 최은영)이 지난 11월 15일 노르웨이 선급 DNV에 의뢰한 “선박온실가스 규제 대응 전략”을 위한 연구용역의 최종결과보고회가 지난 12월14일 AT센터에서 개최되었다.

해운물류 분야의 다양한 현안에 대한 연구를 통해 국내해운물류 발전에 공헌하고 있는 양현재단은 이번 연구를 위해 노르웨이의 DNV(Det Norske Veritas)와 총 1억 8천만원 예산의 연구용역 계약을 체결했다.

이 연구는 IMO(International Maritime Organization)를 중심으로 논의되고 있는 온실가스 감축 규제안들에 대한 주요 해운 선진국들의 동향을 파악하고, 국내 조선·해운 업계에 미치는 영향을 분석하여 국가적 차원의 대응전략 및 효과적 협상을 위한 계획을 수립하기 위해 시행되었다.

다음은 “선박온실가스 규제 대응전략” 연구용역 최종 보고서의 주요내용이다.

### □ 연구배경

2009년 7월, IMO산하의 MEPC(해양환경보호위원회)는 국제 해운에서 온실가스 배출량을 줄이기 위한 기술적 및 운영적 수단에 합의했다.

해운분야에서의 전체적인 배출량을 제한하기 위한 일환으로, IMO는 온실가스 배출량 감축을 겨냥하여 시장 기반 조치를 도입하는 것을 고려중이다.

시장기반 조치라 함은 증가하는 선박으로부터의 배출량 상쇄와 해운업계에 경제적 인센티브를 주어 연료효율이 나은 선박과 기술의 개발에 투자하고 선박운영을 효율적으로 하게 함을 뜻한다.

이러한 상황속에서 이번 연구용역은 다음과 관련

한 사항에 답하기 위하여 진행되었다.

▶ 현재 연구 중인 시장기반 조치(MBMs)은 해운업에 어떤 영향을 미칠 것인가?

▶ 주요 해운국들 및 업체들은 MBM에 대한 대응으로써 어떤 노력을 하고 있는가? 어떤 반응을 보일 것으로 예상되는가?

▶ MBM은 한국 해운업에 어떤 영향을 가져다 줄 것인가? 어떤 MBM이 더 유리할까?

▶ 한국 해운업이 MEPC 62차 회의에서 MBM이 한국 산업에 가장 유리하게끔 하기 위하여 지원하는데 필요한 정책들과 의제를 들기 위하여 따라야 할 후속 조치

### □ 국제적 규제 움직임

UNFCCC(유엔기후변화협약), IMO(국제해사기구), EU의 3개 주요 정책 프로세스가 선박으로부터의 온실가스 배출량 감소를 위한 세계적인 노력을 주도하고 있다.

현재 온실가스 규제와 관련한 주요 내용들은 정책적 논점에 따라 좌우 될 것으로 보인다.

국제해사기구(IMO)는 2009년 12월에 열린 UNGCCC의 코펜하겐 기후회의(COP15)에서 결론을 도출하라는 강한 압력을 받았다. 코펜하겐에서 구속력 있는 협약에 실패한 것은 IMO에서의 진전이 지속적으로 제한적임을 암시하는 것이다.

이러한 상황속에서 기후변화 파이낸싱(AGF)에 대한 UN사무총장의 고위 자문그룹은 코펜하겐 협정에 따라 지정된 매년 1,000억달러 중 해운이 60억달러를 제공하여야 한다고 제안하였고 탄소 가격을 20~25달러로 예상한 것은 IMO의 MBM협상에

영향을 미칠 것으로 보인다.

EU Commission은 IMO에 대해 2011년 말까지 온실가스 배출을 억제할 것을 요구했다. 그렇지 않으면 EU가 단독적으로 행동 할 것이며, 2013년까지 자체규정을 강제할 것이라고 못박았다. 이는 EU 지침에 삽입되어 있으며, 정치 공약으로 지속적으로 강조되는 바, 뒤집는 것은 거의 불가능하다고 하였다.

미국/호주/뉴질랜드는 해운이 어떤 식으로 국내 온실가스 규제 구조에 적용할 것인지 검토 중이다. 미국은 최근 정치적으로 온실가스 규제를 이동배출원에는 일단 적용하지 않을 것으로 방향을 잡았으나 정부부분은 영향을 받을 것으로 예상하고 있다.

## □ 현재까지 제안된 시장기반조치 특징

### ▶ Levy(탄소세)

온실가스 배출량 또는 구매연료에 대해 고정세금을 부과하는 제도이다. 이 제도는 비용이 연료에 추가되는 세금형태에서, 거래에 따라 비용은 기존의 계약을 통해 화주에게 전가될 수 있다. 또한 비용은 사전에 확정되며 확실성이 더 높은 장점이 있다.

### ▶ Efficiency Benchmark(효율벤치마크거래제)

기준으로부터의 차이를 배출권으로 정의하고 이를 팔거나(성과가 좋을 경우) 또는 살수 있게(성과가 나쁠 경우) 한다. 이 제도는 배출권이 선박소유자/운영자간에 거래되므로 기금이 조성되지 않는다. 이는 일부 선박소유자/운영자에게는 부정적 영향을 주는 반면, 일부에는 긍정적 영향을 가진다. 비효율적인 선박소유자/운영자에 대한 추가비용은 화주에게 전가될 수 있다.

### ▶ Cap and Trade(배출권 거래제도)

배출권의 할당, 배출권은 배출한 Co2 만큼 제출

하거나 거래를 실시하는 제도이다. 이 제도에서는 비용이 용선계약 및 선박소유자/운영자에 대한 부담을 높이는 연료 청구서와는 별개로 지급되어야 할 것이다. 그러나 가격이 시장에서 결정됨에 따라 불확실하다는 단점이 있다.

## ▶ Differentiated Dues

배출량에 따라 증가/감소된 항로 또는 항만사용료를 부과하는 제도이다. 세금 운영에 따라 효율적인 선박소유자/운영자에 대한 상한선 및 덜 효율적인 자들에 대한 하한선이 있다. 항로세는 연료비용과 유사한 항해비용으로 취급되며, 이는 거래에 따라 화주에게 전가될 수 있다.

## □ 국내 대응현황

우리나라는 시장적 조치가 우리나라 전체 해사클러스터에 미치는 영향을 분석하여 각 시나리오별 최적 시장적 조치를 제안해야 한다.

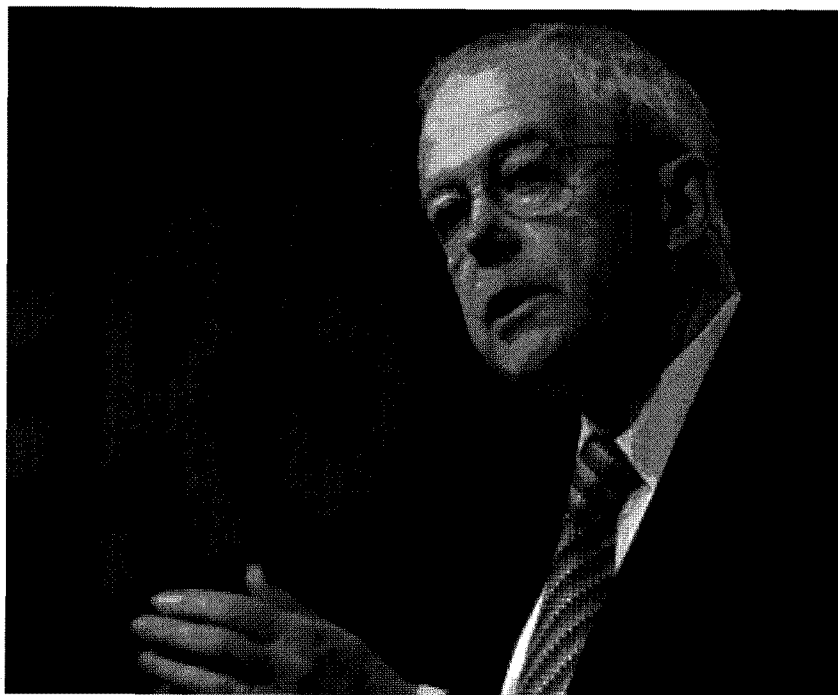
제1안으로 EEDI(신조선에너지소비지수)등 기술적 조치가 IMO에서 채택되지 않을 경우, 배출권거래제도의 지지가 필요하다. 배출권거래제도는 에너지효율 선박 건조에 대한 선주의 요구를 증대시키므로, 타국보다 건조기술이 앞선 우리나라 조선소의 수주량이 늘어날 것으로 전망되며 조선산업의 이익에 도움이 될 것으로 사료된다.

제2안으로는 기술적 조치 채택시 Levy(탄소세)를 지지할 필요가 있다. IMO의 기술적 조치 강제는 우리나라 조선에 득으로 작용할 것이며, 해운에 대해서는 단순한 제도 시행 및 비용증가분의 화주전가 용이성 등 탄소세가 최적 조치라는 것이 연구용역을 통해 도출되었다.

이에 따라 향후 국제해운의 개도국 지원금 분담과 관련, 우리정부와 국제해운단체등과의 협력을 통해 저지를 추진해야 할 것이다.



## 선협, 국제리스회계기준 개정관련 홍콩회의 참가 동 기준 개정관련 한국 해운업계 심각한 우려 전달



이번 회의에서 한국선주협회는 국제리스회계기준 개정에 따른 한국 해운업계의 심각한 우려를 IASB에 전달했다.

동 개정안이 통과될 경우 해운기업 부채비율의 급격한 상승과 함께 자산/부채 과대 계상으로 인한 장부 왜곡 등 다양한 문제점이 도출될 수 있다는 점을 강조했다.

홍콩선주협회 Daniel Bradshaw 또한 항해, 정기용선 계약에 대한 문제

점들을 강력히 제기했다.

동 회의에 참석한 케세이퍼시픽항공 Mr. Kim Ting은 리스회계기준 개정으로 부채비율 상승, 회계장부 기입에 많은 시간이 소요되는 등 심각한 우려를 제기했다.

회계법인 KPMG Mr. Kris Peach는 미실현 자산/부채에 대한 장부상 반영이 회계적으로 타당성이 있는지에 대해 의문을 제기했다.

한편 IASB는 위의 우려사항들을 담은 ED(Exposure Draft : Lease)를 이미 공표했으며, 2010년 12월15일까지 의견을 수렴해 2011년 6월 새로운 기준서를 발표할 예정이다.



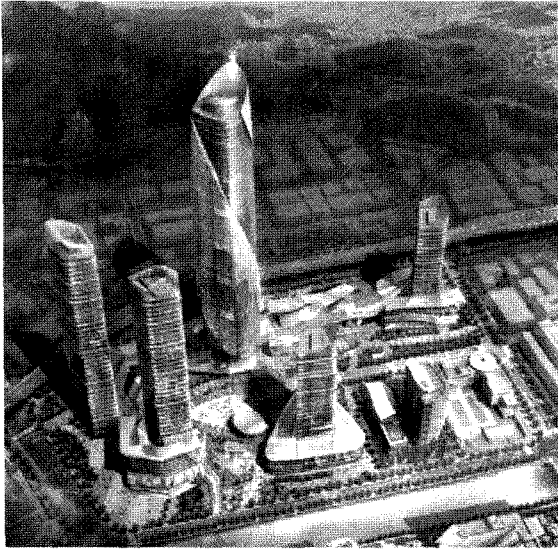
한국선주협회(회장 이진방)는 지난 12월 20일(월)

09:00~12:30분까지 IASB(국제회계기준위원회)가 주최한 홍콩 회계사회 회의실에서 국제리스회계기준 개정 관련 회의에 참석했다.

이번 회의에는 한국선주협회 황영식 이사를 비롯하여 홍콩선주협회, 국제리스회계기준원 Paul Pactor위원, David Humphreys위원, FASB(미 재무회계기준위원회)와 PWC, KPMG등 대형 회계법인 그리고 홍콩거래소, 허티스터미널 등 다양한 업체가 참석했다.

# 부산국제금융센터 복합개발사업 착공식 개최

## 2011년 상반기 금융중심지 면모 갖출 것으로 기대



한국자산관리공사 등 6개 이전 공공기관과 한국거래소 등 금융기관들이 입주하여 부산 금융중심지 조성을 위한 핵심시설이자 랜드마크 건물이 될 부산국제금융센터 복합개발사업 착공식이 개최됐다.

부산시는 '부산국제금융센터 복합개발사업 착공식'이 허남식 부산시장, 진동수 금융위원회 위원장, 허태열 국회 정무위원회 위원장, 김정훈·서병수·이진복 의원 등의 지역 국회의원과 한국자산관리공사 사장 등 이전 공공기관 대표, 지역 금융기관 대표, 지역기관장, 시민단체, 지역주민 등 600여명이 참석한 가운데 12월 28일 오후 2시 남구 문현동 부산국제금융센터 조성공사 현장에서 개최됐다.

부산국제금융센터 복합개발사업은 올해 5월 기초공사를 시작했으나, 최근까지 입주협약서 제출을 미뤄왔던 한국거래소가 지난 10월 22일 사업시행자인 부산파이낸스PFV와 입주협약서를 체결함에 따라 이번에 착공식을 개최하게 됐으며, 이로 인해

공사에 박차가 가해질 전망이다.

이날 착공식은 경과보고, 개식사, 축사, 착공발파 등의 순으로 진행되었으며, 부산시가 올해 '부산 금융중심지 육성 기본계획'을 수립하여 금융중심지 발전을 위한 장기적인 밑그림을 마련하고, 입주기업에 대한 법인세 등의 감면 등 금융중심지 활성화를 위한 제도적 장치를 마련하는 등 다각적인 노력을 펼치고 있는 가운데, 부산이 동북아의 금융허브로 발전하고 제2의 월가로 성장할 수 있는 역량을 결집하는 중요한 계기가 되었다.

부산국제금융센터는 문현혁신지구 102,352㎡에 금융단지 활성화 및 업무편의성 증대 등을 위해 일부 개별개발지역을 제외한 단지 전체를 개발하는 '복합개발사업'과 기술보증기금, 부산은행, 한국은행부산본부가 각각 단독 사옥을 건립하는 '개별개발사업'으로 나누어 조성될 예정이다.

이날 착공식을 갖는 복합개발사업은 부지면적 47,425㎡, 총사업비 9,600억원 규모의 총 4개 동으로 건립될 예정으로, 한국자산관리공사 등 6개 이전 공공기관과 한국거래소, 농협 부산본부가 입주할 63층 1개동과 3층 판매시설 1개동을 우선 착공하여 2013년 6월까지 건립하고, 나머지 2개동은 장래수요 등을 고려하여 단계적으로 건립될 예정이다. 한편, 개별개발사업은 기술보증기금사옥 공사가 2009년 2월 착공하여 내년 4월 입주예정이며, 한국은행 부산본부와 부산은행 사옥도 2011년 1월과 상반기에 각각 착공해 2011년 상반기에는 명실상부한 금융중심지로서의 면모가 갖추어 질 것으로 기대된다.



# 2011년 국토해양부 해운물류분야 사업계획 발표 장기운송계약 확대와 중량 화물 시장 진출 등



오는 2011년 국내 선·화주의 상생을 위한 협력의 구축관계가 가시화될 것으로 보인다.

지난 12월 27일 국토해양부의 2011년 업무보고에 따르면 국내 대량화물(철광석, 발전용 석탄 등) 장기운송계약 확대함과 동시에 대형-중건선사간 화물운송 및 용대선 관리 등 협력 확대할 방침이라고 밝혔다.

특히 이를 위해 품목별 선·화주 협의체를 구성, 내년 상반기 주요 화물별 적정 운임 비즈니스 모델을 발굴·활용할 전망이다.

또한 선주협회내 협의체(한-일, 한-중 항로 등)를 활용, 안정적인 항로 관리 및 선사간 효율적인 피더네트워크 구축할 방침이다.

해운산업 부문에서는 성장엔진이 다변화될 전망이다.

우선 新시장 개척으로 해운산업의 Biz영역 확대한다는 계획으로 이 과제에서는 자원개발기업과 합작법인 설립(자원운송), 협의체 구성(초중량 화물), 북극항로 시범운항(~2012) 등 선사의 新시장 진출 지원 등이 이뤄질 것으로 보인다.

또한 국토해양부는 해외시장 개척을 위해 자원부국과 자원운송 협력체계를 강화(2011. 韓-몽골 MOU)하고 해운협정 및 타당성 분석 추진, 인증제 도입(해운중개), 법적근거 마련(선박관리), 해외 마케팅 강화(선박검사) 등으로 고부가가치 연관산업을 육성할 방침이다.

이와 함께 선제적 선대확보를 위한 선박금융 시스템 강화하기 위해 선박펀드 활성화를 위해 규제를 대폭 완화(선박투자회사법 개정)하고, 수출기반보험을 신설하여 공적보증 강화(5천억원)할 예정이다.

항만·물류기지는 전략적 성장거점으로 육성하여 항만과 배후 물류단지를 집중 육성하고 내륙물류기지의 기능을 조정한다는 방침이다.

특히 항만의 전략 성장거점 과제로 부산항은 '컨환적 허브항'으로 집중 육성하고, 광양항은 자체 '수출입 물동량 창출'을 위한 지원 인프라에 집중한다는 계획이다.

울산신항에 오일환적부두(5선석)와 저장탱크를 조기 확보하고(방파제 1km, 2011. 착공), 새만금 신항만 건설공사 착공(2011.12)하여 항만별 특화 개발전략을 수립하여 제3차 항만기본계획에 반영(2011.3)한다는 계획이다.

아울러 평택·당진(양곡·철재), 동해(석회석·석탄), 여수(해양관광), 애월(LNG) 등 전략적인 물동량 처리에 집중할 방침이다.

또한 공공부문 선진화 항만 공기업 운영개선을 위한 종합대책을 마련하고, 2011년 상반기 여수·광양항을 통합 관리·운영하는 항만공사 설립할 예정이다.

이와 관련해 금융·상업 등 연관산업의 집적을 통해 항만물류 비즈니스 클러스터를 구축하고 배후단지 공급 확대(2011. 165만㎡ 추가공급)한다는 방침이다.

내륙물류기지로의 수요·이용률을 반영한 5대 권역 물류기지 기능조정 추진한다는 계획이다.

군포·의왕은 확장·기술지원 등 활성화, 칠곡·청원·연기는 인근 철도CY 물량 유치, 장성·양산은 산업시설 허용 등 용도로 전환한다는 방침이다.

국토해양부는 2011년에는 3자물류 활성화로 물류비 절감 및 물류기업 경쟁력 제고에 목표를 두고 있다고 밝혔다.

이와 관련해 3자물류 전환을 위해 법인세 감면 연장(2010 → 2012), 3자물류전환 컨설팅 지원·성공사례 홍보하고 택배분야에 외국인력 고용 허용 등

제조업에 준하는 지원 추진한다는 방침이다.

한편, 내년도 국토해양부 업무보고에 따르면 항만·해운 분야 동반성장 기반을 조성 한다는 내용도 포함되어 있다.

특히, 노사정 항만노동인력 수급위원회 구성을 통한 항만인력 수급관리와 상용화 추진 등 현안사항 상시적 협의한다는 방침이다.

아울러 복수노조 허용 등에 따른 항만분야 노사분규에 대비, 항만관리청·유관기관 대응체제 마련할 계획이다.

선원·도서민 지원 강화와 유류오염사고 신속·정당 보상의 내용도 업무보고에 포함되어 있다.

우선 선원 지원방안으로는 장기승선 선원 복지비 지원(3.6억원), 선원자녀 장학금 지속 지원(6억원) 및 선원복지회관 추가 건설(제주, 강원)한다는 계획이다.

또한 해적피해 방지를 위해 소말리아 해역 운항 선박 내 보안요원 탑승 및 선원 비상대피처(Citadel) 설치 의무화한다. 이와 함께 연안 여객선 진입제한을 완화(면허체계 개편)하여 선박투입 다양화(대형 쾌속선 등)를 통한 도서민의 교통서비스 제고할 예정이다.

허베이스피리트 유류오염사고의 신속·정당한 피해보상 추진한다는 내용도 포함되어 있다.

한편 국토해양부는 국제해사기구(IMO)에서의 선도적 역할 및 파트너십 강화한다는 방침이다.

특히 A그룹 이사국 6연임 추진(2011.11) 및 개도국에 대한 해사기술협력 지원 확대(60 → 110만불)할 계획이며 국제규범 선도를 위한 국제해사기구 정책제안 확대(25 → 35건) 및 '18년 국제항로표지 협회(IALA) 총회 유치 추진(2011.12)한다.

또한 제27차 국제항만협회(IAPH) 부산총회(2011.5)를 계기로 부산항 및 선진화된 항만시스템을 홍보하고, 항만의 녹색성장 선도할 방침이다.



# 선박금융 전문기관은 공사 형태로 설립 가장 바람직

## 선박금융 전문기관 설립 연구영역 결과에서 지적

한국선주협회(회장 이진방)는 지난 6월부터 12월 까지 약 6개월간 부산시와 함께 선박금융 전문기관 설립을 위한 연구영역을 실시했다. 연구를 맡은 대외경제정책연구원은 지난 12월 선박금융 전문기관은 민간보다는 공사 형태로 설립되는 것이 가장 바람직하다는 최종 연구결과를 도출했다.

다음은 선박금융 전문기관 설립을 위한 연구영역 최종 보고서의 주요내용이다.

### □ 선박금융 전문기관 설립의 필요성

대외의존도가 높은 우리나라에서 해운·조선업은 국민경제를 뒷받침하는 국가 기간산업으로 발전해왔으며, 선박금융 전문기관 설립을 통해 해운·조선업을 활성화하여 이러한 경제성장 촉진효과를 극대화 할 수 있을 것으로 기대하고 있다.

### □ 중국의 부상에 따른 우리 해운경쟁력 약화

중국의 해운·조선업이 중국정부의 전폭적인 지원을 바탕으로 빠르게 성장하여, 우리나라 해운·조선업 국제 경쟁력 제고가 시급한 상황으로 선박금융 전문기관을 통한 선박금융 활성화가 필요하다.

중국은 글로벌 금융위기로 해운경기가 불황이었던 2009년에 중국의 해운·조선업을 지원하기 위해 적극적인 선박금융 지원을 시작했으며, 이는 중국 조선소의 신조 수주량이 세계 1위를 차지하는데 밑받침이 되었다.

특히, 민생은행과 공상은행은 선박금융전문 리스 회사를 설립하여 스스로 발주한 뒤 해운사에 임대

하는 형식의 선박금융업까지 하고 있음.

또한 '자국선박에 의한 자국화물 운송 실현'이라는 전략적 목표를 가지고 대규모 선박펀드 조성을 하고 있음.

2010년 2월 Annual Shipping Finance Asia 2010에서 발표된 자료에 따르면 중국의 선박금융 규모는 약 880~1,020억 달러 규모로 추정되며, Marin Money는 세계선박금융의 19%를 차지하고 있다고 추정하고 있음.

중국은 2000년대 중반 이후 신조 수주량에서 우리나라에 이어 세계 2위를 유지하였으나 2008년 글로벌 금융위기 이후 선박금융의 지원에 힘입어 2009년 들어 전 세계 신조 수주량의 42.1%를 점유하면서 우리나라의 2배 이상의 실적을 기록함.

2010년 들어 해운시황이 다소 호전됨에 따라 우리나라의 신조 수주량이 급증해 2008년 수준에 거의 근접한 37.8%의 점유율을 보였으나, 중국도 신조 수주량이 증가하여 45.2%의 점유율을 보이며 신조 수주량 1위를 유지하고 있다.

그리고 현재 선사들은 선박의 가격경쟁력 확보를 위해 선박투자에 관심을 보이고 있으나 선박금융의 조달은 아직까지 어려운 상황으로 중국의 선박금융 지원은 이러한 선사들이 중국 조선소를 이용하도록 하는데 크게 기여함.

### □ 경기 순행적인 우리나라 선박금융의 문제점

우리나라 선박금융은 불황기에 상황을 더욱 악화시키는 '해운경기 순행적 투자행태'를 보이고 있음

며, 선박금융 전문기관 설립을 통해 이러한 패턴을 변화시킬 필요가 있다.

중국은 해운 불황기에 적극적인 선박금융 지원을 함으로서 성공적으로 자국의 해운·조선 산업을 육성하고 있는 반면, 우리나라는 국내 선박금융이 '해운경기 순행적 투자행태'를 보이면서 더욱 취약해졌다.

해운경기 순행적 투자행태란 해운 호황기에 확보된 잉여자금을 바탕으로 선박투자를 확대하는 투자행태를 의미하는데, 이 경우 선가가 높을 때 선박을 구입하기 때문에 향후 해운원가 상승압력으로 작용하여 해운 운임료를 높여 가격 경쟁력 약화의 원인으로 작용하게 된다.

특히 이러한 투자 행태는 용선료가 급락하는 해운 불황기에 금융권의 차입(통상 선가의 70%)으로 선박을 주문, 운용하던 선사에게 이자 및 원금 상환 압박을 가해 선사의 현금흐름의 치명적인 악영향을 미치게 된다.

이러한 현상이 나타나는 이유는 국내 금융기관이 해운시황에 대한 전문성이 부족하여 선박금융을 여신의 일부로 취급하고 있기 때문이다.

이에 따라 해운 호황기에는 선가와 용선료의 상승으로 담보가치가 급등해 선박금융이 과도하게 이

루어져서 해운기업 역시 운송의 목적이 아닌 투기적 목적의 선박구입 및 용대선에 치중한 영업활동이 나타나게 된다.

이렇게 해운기업으로 하여금 과도한 선박투자를 확대를 유발하는 영업활동은 결국 선복량 과잉으로 인한 해운경기의 약화를 초래하여, 해운기업의 재무불이행으로 인한 선박금융의 부실로 이어지고 있다.

따라서 바람직한 선박금융의 패턴은 해운 불황기에 선박 가격이 낮을 때 선박금융을 투입하는 것으로 이는 운임원가를 낮춤으로서 추후 경기회복시에 선사의 이익을 극대화 할 수 있다.

### □ 신성장동력으로서의 선박금융

선박전문 금융기관을 통한 선박금융의 발전은 해운·조선업 발전을 촉진하여 국민경제에 기여할 뿐만 아니라 그 자체로도 우리경제의 신성장동력으로서 역할을 할 수 있다.

다수의 계약당사자가 존재하고 보증, 보험, 담보, 파생상품 거래 등 다양한 헤지 수단이 필요한 선박금융의 특수성으로 인해 선박금융의 발전과정에서 선진 금융기법을 도입하여 발전시킬 수 있는 계기를 마련해줄 수 있을 것이다.

따라서 선박금융 전문기관 설립을 통해 해외 전

〈표 1〉 주요 조선국의 신조 수주량 추이

(단위 : 백만 CGT, %)

	2007		2008		2009		2010.10	
	톤수	비중	톤수	비중	톤수	비중	톤수	비중
중국	27.2	33.0	13.1	31.8	7.0	42.1	11.7	45.2
한국	32.8	39.8	15.8	38.3	3.4	20.8	9.8	37.8
일본	9.7	11.8	6.5	15.8	3.9	23.5	1.5	5.8
EU	35	4.2	1.6	3.9	0.4	2.4	1.2	4.6

자료: Lloyd's World Shipbuilding Statistics(2007년~2009년) 및 Clarkson world shipyard Monitor(2010.11.17)





〈표 2〉 중국 은행의 주요 선박금융 지원 사례

(단위 : 백만 달러)

은행	지원기업		지원금액	기타
Bank of China	COSCO Group	중국	10,900	
	China Shipping	중국	11,720	
	China Shipping	중국	11,765	신용보증지원
	PIL	싱가포르	517	
	STX Pan Ocean	한국	272	수출금융보증지원
	FH Berting	독일	40	신용보증지원
	Torm	덴마크	167	
	Schulte Group	독일	149	신용보증지원
EXIM Bank of China	NITC	이란	840	*선가 12억 달러의 70% 규모로 추정
	OSG	미국	389	
	Torm	덴마크	1,700	
	Overseas Shipping Group	노르웨이	389	
	Toisa(Sealion Shipping)	영국	127	
ICBC(Industrial and Commercial Bank of China)	China Huaneng Group	중국	776	ICBC Leasing 포함
	CSC Shenzhen	중국	78	
	SDIC Shipping	중국	450	
	Zhejiang Ocean Shipping	중국	350	
	United Arab Shipping Co	중동	340	
Bank of Communication	China Shipping Group	중국	5,400	
	Zhejiang Ocean Shipping	중국	586	
China merchant bank	China Shipping Group	중국	586	
Minsheng Bank	China Oilfield Services Limited	중국	특수선 6척	

자료: Marin money, SEAFIN, 해양물류연구 등의 자료를 토대로 재구성.

문 인력 도입 및 국내인력 양성에 힘쓰다면 우리나라 금융업의 선진화와 시장 확대에 기여할 것으로 예상된다.

또한 아직까지 국내 선박금융에 대한 투자자의 접근이 제한적인데 선박금융 전문기관 설립을 통해 선박금융에의 접근성을 확대하여 새로운 투자수의 창출에 기여할 수 있다.

무엇보다 양질의 선박금융 제공으로 국내 선사를 지원할 뿐 만 아니라 해외선사를 국내 선박금융에 유치한다면, 우리나라가 동북아 금융중심지로서의 역할을 하는데 크게 기여할 것으로 예상된다.

싱가포르의 국제해사클러스터의 조성 과 싱가포르 정부의 효율적인 자유무역 우대주의 및 국제기준에 적합한 해운체제 도입으로 아시아의 선박금융 중심지로 발돋움하였다.

특히, 2006년 MFI(Maritime Finance Incentive)의 도입으로 선박금융에 대한 파격적인 세제혜택을 부여함으로써 기존의 선박펀드를 위협할 수준의 고 성장을 보이며 선박금융에서도 우위를 갖추게 되어 국적선사들에게 직접적인 도움을 주고 있다.

## □ 선박금융 전문기관 설립안

### 공공금융기관으로 설립

공공금융기관은 소매금융부분을 배제할 수 있으므로 민간금융기관에 비해서 비교적 단기간에 설립할 수 있으며, 달러 조달에도 유리할 수 있다.

또한 설립 목적이 선박금융지원으로서 선박시장의 불황에도 지원을 지속할 수 있는 근거가 명확하여 위기시 선박금융의 회수라는 문제를 해소할 수 있을 것으로 기대된다.

다만, 신규 재정투입, 조직신설에 따른 정부측 부담이 발생하고 해운 이외의 산업과의 형평성 논란이 있을 수 있다.

민간선박금융사의 발전은 금융규제의 한계를 벗어날 수 없으며, 위험도가 높은 선박금융의 성격상 신용위기가 재현될 때 선박금융이 지속될 수 없을 수 있다. 한편, 공공금융기관의 설립은 선박금융의 위험요인을 흡수하며, 민간선박금융의 활성화로 이어질 것으로 기대된다.

따라서 선박금융 전문기관은 공사의 형태로 설립되는 것이 가장 바람직 할 것으로 판단된다.

〈표 5〉 공공금융기관 설립의 장단점

장 점		단 점	
① 기존 공공기관의 지원이 있으므로 설립 논리 존재 ② 적은 자본금으로 은행과 비슷한 자금조달 가능 ③ 외국계 금융 이용이 어려운 중견선사의 금융여건 개선에 크게 기여 ④ 별도 기관이 운영하는 선박금융공사 설치시 국가 채무로 분류되지 않아 재무건전성 악화논란 감소		① 신규 재정투입, 조직신설 등에 따른 부담이 발생 ② 기존 공공금융기관의 자금 조달을 구축할 수 있음. ③ 해운이외 산업과 형평성 논란 가능성	
1단계		2단계	
선박금융공사 발족		▶	선박금융의 전반적 발전