

# 조선산업의 글로벌 경쟁력 강화를 위한 한중 선박금융제도의 비교연구\*

An Analysis on the North-Africa Entry Strategies of Korea Logistics Companies

최창열(Chang-Yeoul Choi)

서경대학교 금융정보공학과 대우교수(주저자)

함형범(Hyung-Bum Ham)

서경대학교 금융정보공학과 교수(교신저자)

## 목 차

- |                        |          |
|------------------------|----------|
| I. 서론                  | V. 결론    |
| II. 이론적 고찰             | 참고문헌     |
| III. 한중 선박금융 제도의 비교    | Abstract |
| IV. 선박금융제도의 문제점 및 대응방안 |          |

## 국문초록

본 연구는 조선산업과 해운 발전을 위해 한국과 중국의 선박금융제도에 대해 비교하고 이를 바탕으로 문제점을 도출하고, 우리나라 선박금융제도의 발전방안 제시하였다. 2008년 글로벌 금융위기 이후 리먼브라더스의 파산 이전까지만 하더라도 유럽의 주요선진국이 독점하던 선박금융이 한국, 일본, 중국 등 상대적으로 강력한 금융시스템과 저금리를 바탕으로 아시아 지역으로 중심이 변화되고 있는 실정이다. 본 연구는 동북아 3국 가운데 가장 먼저 선박금융을 도입한 한국이 오히려 중국의 도전에 직면하고 있는 현재의 상황을 극복할 수 있는 대안이 무엇인지 연구하였다. 본 연구에서 한국의 선박금융의 문제점을 선박금융 조달의 한계, 전문 인력의 부족, 환리스크 상존, 관계자의 이해 부족을 제시하였으며, 이러한 문제점을 해결하기 위한 대응방안으로 선박금융전문기관의 설립, 금융산업에서의 전문 인력 양성, 원화의 대외신입도 상승, 이해당사자간의 지속적 협의 등을 제시하였다. 우리나라는 아시아 최초의 선박펀드 도입국가이지만, 해운과 조선 및 선박금융의 유기적인 연결 속에서 중국 선박펀드의 성장과정을 눈여겨봐야 할 것이다.

**주제어** : 선박금융, 선박투자회사제도, 선박펀드, 선박금융제도, 해운산업펀드

\* 이 논문은 2011년 정부(교육과학기술부)의 재원으로 한국연구재단의 지원을 받아 수행된 연구임(NRF-2010-812-B00021).

## I. 서론

2000년대 한국의 조선산업은 우리나라 경제를 견인하는 대표적인 효자산업으로 국산화율이 매우 높은 국가기간산업으로 발전하였다. 조선산업은 높은 기술력이 요구되는 선진국형 기술주도 산업이다. 더불어 국내 조선해양산업이 세계시장을 선도하는 위상을 갖게 되면서 스스로 세계 주도국으로서의 역량과 자질을 쌓아 양적인 측면뿐만 아니라 다양한 관점에서 리더십을 발휘해야 할 상황에 있다.

조선산업은 1990년대까지 일본이 세계를 지배했으나 2000년 이후로는 한국 조선업체들이 앞서가고 있는 상태이다. 그러나 2009년 이후 들어 중국의 조선산업은 관련 물동량의 증가, 정부의 적극적인 육성 정책으로 급격한 성장을 거듭하고 있는 가운데 조선산업 세계 1위인 한국을 위협할 수준에 이르렀다.

한국의 조선해양산업은 가격경쟁력과 축적된 기술력 및 양질의 인력을 바탕으로 최소한 2015년 혹은 2020년까지 세계 신조선시장 점유율 40%선을 유지하면서 1위 자리를 고수할 것으로 전망되고 있다. 이처럼 우리나라는 명실상부한 조선해양산업 선도국의 위치를 차지하고 있으나, 중국, 일본, 유럽 등 조선 주요국과의 경쟁은 피할 수 없을 것이다.

그러나, 조선업의 국제적 위상에 비해 조선산업과 연계된 선박금융, 보험, 중개업 및 법률 등의 부분은 아직까지 초보단계를 벗어나지 못하고 있다. 특히 선박의 발주 및 건조에 직접적인 영향을 미치고 있는 선박금융시장은 선진국인 독일, 노르웨이, 그리스와 경쟁육인 일본, 중국과 비교해 보았을 때, 많은 개선을 필요로 하고 있다.

우리나라는 1997년 발생한 외환위기로 인해 정부에서는 기업의 부채비율을 200%로 제한하였다. 그 결과 한국의 해운기업은 보유선박의 50% 이상을 매각해야 하는 상황에 이르렀다. 또한, 급속한 금융여건의 악화로 인해 선박 구매자금의 차입이 어려워지면서, 해운 산업의 성장기반 붕괴를 우려한 정부가 선박투자회사 제도를 도입하게 되었다.

선박투자회사제도 도입 이후 2002년 5월 자본시장을 활용하는 선박투자회사제도를 아시아 지역 최초로 도입하게 되었고, 2004년 3월 동북아 1호 선박투자주식회사를 시작으로 2004년 한 해 동안 총 17개의 선박투자회사가 설립되어 운영되었다.

글로벌 금융위기 및 이어진 유럽 경제위기, 그리고 이로 유발된 실물 경제의 불황으로 세계 조선 및 해운산업은 급격한 침체로 돌아섰다. 단기적으로 글로벌 금융경색으로 선박금융이 위축되면서 금융이 신조선 수주에 큰 영향요인으로 작용하고 있다. 중장기적으로 선복 과잉과 경기 침체가 연계된 긴 불황이 예상되기도 한다. 복잡한 거시 환경 속에서 조선산업의

글로벌 경쟁도 더욱 격화되고 있다. 이에 본 연구는 무한 경쟁속에 접어든 조선 산업의 국제 경쟁력을 높이기 위해 선박금융의 역할에 대한 연구이다. 특히 우리나라의 강력한 경쟁국가인 중국과 한국의 관련제도에 대한 비교를 통해 대응방안을 제시하는 것이 본 연구의 목적이다.

## II. 이론적 고찰

### 1. 세계 선박금융 시장의 일반적 동향

글로벌 금융위기 이후 세계 선박금융은 시장은 몇 가지 특징을 보이고 있다. 첫째, 정통적인 유럽의 선진국을 중심으로 한 선박금융이 위축되고 있지만, 중국과 인도 등의 아프리카 지역은 오히려 성장하는 모습이다. 둘째, 수출 신용금융이 증가하고 있으며, 회사채규모도 급증하고 있다. 셋째, 은행권 자체가 단순한 금융기관의 기능이 아닌 선주로서의 역할을 선호하고 있다는 것이다.

#### 1) 후발개도국의 성장

2009년 이후 일본, 인도, 중국 등 30여개 아시아계 은행이 주축이 돼서 공동대출을 통한 리스크 관리 방식으로 선박금융을 활용하고 있다.

일본의 SMBC, Mizuho, BTMU, Chuo Mitsui Trust & Banking 등의 은행들이 Kawasaki Kisen Kai, NYK 등에 2009년 부터 2010년까지 약 10억 달러 규모의 선박금융을 지원했다. 인도에서는 PFS Shipping, Greatship, Offshore 등의 선사에 대해 State Bank of India 등에서 2010년 약 6억 3천만 달러를 지원하였으며, 대만의 은행들도 약 4억 달러를 지원하는등 아시아 각국 은행들의 선박금융 지원이 급격하게 증가하고 있다.

#### 2) 수출 신용금융의 증가

중국을 중심으로 나타나고 있는 새로운 양상 중 하나이다. 중국의 은행들은 중국 조선산업의 발전의 일환으로 외국적 선주에 대한 금융지원을 제시하고, 조선소에는 다양한 방법을 통한 은행보증의 방법을 사용하고 있다. 1994년 설립된 CEB(China Exim Bank)는 2009년 기준

171억 달러 규모의 해운론(marine loan), 85억 달러 규모의 조선관련 론(loan)을 인가했다. 이로 인해 해외 선주가 중국 조선소에 신조선을 의뢰하게 된다. 일본도 수출입은행인 JBIC(Japan Bank of International Cooperation)도 선박수출론을 재개하여 개발도상국의 선박건조 자금을 대상으로 계약가의 80%까지 제공하고 있다. 이로 인해 Wilhelmsen, Wallenius Lines 등 일본의 주요 선사들이 신규 선박을 발주할 수 있었다.

<표 1> 세계 각국의 선박금융 지원현황

국가	내용
중국	- 중국공상은행 COSCO에 150억 달러 신용대출 - 중국공상은행 COSCO에 5년 만기 14억 달러 채권발행 - 중국인민은행 CSCL에 7억 달러 대출 - 중국 조선소 신조 발주 지원을 위한 여신 제공
덴마크	- 머스크에 약 62억 달러 금융차입 지원
프랑스	- CMA-CGM에 구제금융 5억 달러 긴급 지원
인도	- 해운업계 약 21억 달러 자국 해운업계에 신용 대출 - 신조선 건조자금 및 유동성 지원 - 약 10억 2000만 달러 자국 조선업계 지원

자료 : 한국선주협회(2010)

### 3) 신규 투자자의 등장

최근의 선박금융 시장에서 새로운 투자자로 대두되는 것이 ‘은행’이다. 은행은 단순한 대출기관의 역할에서 벗어나 스스로 투자자의 지위를 취득하면서 선박을 보유하고 있다. ICBC Leasing, Bank of Communications Financial Leasing, Minsheng Financial Leasing, China Development Bank Leasing 등 주로 중국계 은행들이 이러한 준비를 하고 있지만, 영국의 Standard Chartered Bank도 선박임대사업을 실시한다고 발표하는 등 최근 몇 년 사이에 은행들이 직접 선주로 나서는 사례가 급격하게 증가하고 있다.

<표 2> 세계 선박금융 은행 순위

순위	업체명(국가)	선박금융규모
1	미쓰비시 UFJ그룹(일본)	40억 2000만
2	DnB NOR(노르웨이)	23억 2700만
3	ING(네델란드)	16억 1400만

순위	업체명(국가)	선박금융규모
4	스미토토미쓰이 은행(일본)	16억 500만
5	Nordea(스웨덴)	9억 9900만
6	Wells Fargo Securities(미국)	8억 2300만
7	미즈호 은행(일본)	8억 1300만
8	SBI캐피탈마켓(인도)	5억 7200만
9	BOA메릴린치(미국)	5억 4800만
10	BNP파리바(프랑스)	4억 4300만

자료 : DnB NOR (2010)

## 2. 선행연구

선박금융에 대한 연구는 아직 많이 진행되지 않고 있다. 2012년 선박투자회사제도가 입법 예고되면서 보다 적극적인 연구가 진행될 것으로 예상된다. 아래에서는 지금까지 연구된 관련연구를 살펴보았다.

김경연(2005)<sup>1)</sup>은 우리나라 선박투자회사의 성과에 관한 연구를 통해 선박투자회사의 투자성과에 대해 상장일 이후 30일간의 단기성과 측정을 바탕으로 한 국내 선박투자회사의 성과를 측정하였다. 연구결과 우리나라 선박투자회사의 투자성과를 측정하는데 측정도구로서 시장조정수익률법을 이용할 수 있다는 점을 도출하였다.

정상근(2005)<sup>2)</sup>은 선박투자회사의 실행과 법률상 문제점을 연구하면서 K/G펀드 및 톤세제도 등 독일의 사례와의 법률적 비교를 통해 국내 선박투자회사제도의 시행상의 문제점을 살펴보고 있다.

안병은(2005)<sup>3)</sup>은 한국 선박투자회사제도의 개선방안에 대한 연구를 통해 선박금융의 국내 금융권자의 요구에 의한 편의치적 허용, 선박 매각이익 과세, 이연 제도의 확대 등이 필요하다고 주장하였다.

오학균(2006)<sup>4)</sup>은 해운산업의 경쟁력 제고를 선박투자회사제도의 활성화에서 찾고 있으며, 선박투자회사제도의 도입은 해운산업은 물론 선박 및 P&I보험, 선박설계를 포함한 조선산업, 선박관리업, 용대선 또는 선박매매 알선업 등의 활성화를 가져 올 수 있다고 주장하고 있다.

1) 김경연(2005), “우리나라 선박투자회사의 성과에 관한 연구”, 한국해양대학교 학위논문. p.129.

2) 정상근(2005), “선박투자회사(SIC)의 실행과 법률상 문제점”, 한국상사관례학회, 상사관례연구 Vol 18 No.3, pp.161-185.

3) 안병은(2005), “한국 선박투자회사제도의 개선방안에 관한 연구”, 한국해양대학교 학위논문. p.82.

4) 오학균(2006), “선박투자회사제도 활성화를 통한 해운산업의 경쟁력제고”, 한국항해항만학회 학술대회논문집 / 한국항해항만학회 2006년도 춘계학술대회 및 창립 30주년 심포지엄(자료집), pp. 34-48.

또한 선박투자회사제도를 통한 투자는 5년 이상의 장기투자로서, 부동산자금을 흡수할 수 있는 방안이 모색된다면 국내 해운기업은 선박을 안정적으로 확보할 수 있는 자금확보방법을 갖게 될 것으로 보았다.

김영재(2007)<sup>5)</sup>의 연구는 한국 조선소의 선박수출액에 비해 선박금융의 취급비중이 낮은 점을 지적하고 국내 선박금융 활성화를 위한 방안을 제시하였다. 이를 위해, 우선적으로, 중국 일본 등 조선 강국과의 경쟁에서 우위를 차지하기 위해 선박금융을 지속적으로 지원하는 방안과, 다음으로 선수금환급보증금 취급확대, 대외채무보증 활용, 금리경쟁력 제고, 신디케이션 능력제고와 선박금융 국제화 추진, 조선경기변동리스크 및 조선소 설비증설 리스크 선제관리 등의 방안을 제시하였다.

두경달(2009)<sup>6)</sup>은 선박금융의 비교 법학적 연구를 통해 초기 투자자를 유인하기 위한 세제 혜택, 시장 자체의 구조적 유연성 및 우수한 금융기관과의 연계성 증대가 필요함을 주장하였다. 또한 우리나라 선박펀드의 개선할 점으로 첫째, 세제혜택이 선진국의 경우 유인이 되지만 아시아 지역은 위협이 되고 있다는 점. 둘째, 유연성을 위해 다양한 상품구조가 필요하다는 점. 셋째, 우수한 금융기관의 연계성을 통한 투자의 안정성을 개선할 점으로 제시하였다.

임정덕 등(2009)<sup>7)</sup>은 국내 조선 산업과 선박금융 연계 활성화 방안으로서 몇 가지 구체적인 몇 가지 접근방법을 제시한 바 있다. 그들은 첫째, 해외선주의 입찰지원을 위한 금융 Scheme의 개발이 선행되어야 한다는 점을 지적하였다.

이기환(2009)<sup>8)</sup>은 해양(선박)금융의 육성 전략과 추진방향을 부산지역발전의 관점에서 제시한 바 있다. 그는 첫째, 선박금융의 육성은 부산금융의 국제화차원에서 접근하는 것이 필요하다는 점을 강조하였다.

이기환 외(2009)<sup>9)</sup>은 선박투자회사제도의 현황과 자금조달 성과의 국제비교를 통해 투자자에 대한 높은 수익률의 제공과 세제혜택의 증용성과 필요성을 언급하였다.

김태일(2010)<sup>10)</sup>은 국내외 환경변화에 따른 선박투자회사제도의 발전방안에 대한 연구를 통해 최근의 환경변화에 있어서도 기존에 연구된 세제감면 등에 대한 중요성은 여전히 존재함을 강조하였다.

5) 김영재(2007), “한국의 선박금융 활성화 방안에 관한 연구”, 연세대 경제대학원 금융공학석사논문.

6) 두경달(2009), “선박금융의 비교 법학적 연구”, 목포해양대학교 학위논문, p. 3.

7) 임정덕 외 조선산업의 (2009), 환경변화와 선박금융, 산업연구원 정책자료 2009-111.

8) 이기환(2009), 해양(선박)금융의 육성전략과 추진방향, 부산발전연구원., 이기환 유일선(2008), 선박금융활성화 부산금융 산업 국제화, 글로벌 경제위기, 2009년 해양수산전망과 부산의 과제, 한국해양수산개발원.

9) 이기환 외(2009), “선박투자회사제도의 현황과 자금조달 성과의 국제비교에 관한 연구”, 한국해운물류학회, 해운물류 연구 Vol 60, pp.15-40.

10) 김태일(2010), “그리스 선박금융시장의 구조와 최근 변화”, 한국해양수산개발원, 해양물류연구 Vol. 7, pp.33-44.

김종현(2011)<sup>11)</sup> 해운기업의 경쟁력 강화를 위한 선박금융 활성화 방안에 대한 연구를 통해 현재의 정부 규제는 큰 제약요인으로 작용하지 않고 있지만, 그 외의 인프라는 열악하다고 지적하고, 선박금융을 활성화하기 위해서는 Multi Currency(달러+원화) 선박금융을 적극적으로 도입해야 하며, 선주와 화주간 협력에 의한 금융조건의 개선이 시급하다고 제시하고 있다.

신현갑(2011)<sup>12)</sup>은 선박금융의 리스크요인과 부실채권 처리방안에 대한 연구를 통해 선박금융에서 발생할 수 있는 리스크를 실무적으로 접근하고, 부실채권 처리에 대한 사례연구를 통해 선박금융의 발전방안을 제시하고 있다. 연구의 결과 부실채권과 관련된 리스크 관리가 기업의 수익성, 유동성, 자본적정성 등에 영향을 미치는 것으로 추정하였다.

### Ⅲ. 한중 선박금융 제도의 비교

#### 1. 한국의 선박금융제도

한국수출입은행 선박금융 지원제도는 크게 나누어 제작금융, 외국 선주 앞 직접대출 및 선수금환급보증 등이 있다. 이중 제작금융은 조선사에게 선박의 건조에 필요한 자금을 제공하는 금융 제도이며, 외국 선주 앞 직접 대출은 한국의 조선사에 발주한 선박 구매에 필요한 자금을 외국 선주 앞 직접 대출하는 금융제도이며, 선수금환급보증은 외국선주가 선박의 인도전에 지급하는 선수금에 대하여 선박이 인도되지 못할 경우 조선사를 대신하여 은행이 지급 보증하는 제도이다.

<표 3> 한국 수출입은행의 선박금융 지원 제도

구분	제작금융	직접대출(SF)	선수금환급보증
대상자	수출자	해외수입자	보증의뢰인:국내기업 보증수혜자:해외수입자
지원비율	(계약금액-기수령선수금)의 90% 범위내	수출계약금액의 80%이내 (관련 금융비용은 추가지원 가능)	선수금 및 선수금 입금일로부터 환급일까지의 발생이자의 합계액
지원금리	원화:Koribor+가산율 외화:Libor+가산율	CIRR+Exposure Margin Libor+Exposure Margin+α	보증료율:0.3% 전후

11) 김종현(2011), “해운기업의 경쟁력 강화를 위한 선박금융 활성화 방안에 관한 연구”, 한국해양대학교 학위논문, p.54.

12) 신현갑(2011), “선박금융의 리스크요인과 부실채권 처리방안에 관한 연구”, 한국해양대학교 학위논문, p.88.

구분	제작금융	직접대출(SF)	선수금환급보증
대출기간	선박인도일+30일	12년 이내	선박인도 완료일까지
상환방법	일시 또는 분할 상환	연1회 이상 정기분할 상환	-
담보	국내담보, 신용취급	본선담보 및 용선료 수입 양도담보	국내담보 또는 신용취급

자료 : 한국수출입은행 저자 정리

선박금융시장의 외부환경의 변화로 선박금융은 공급자신용방식에서 직접대출(구매자신용방식)으로 전환되었다. 금리가 8%에서 CIRR로 변경되고, 상환기간 8.5년에서 12년으로 연장되는 등 OECD 선박수출신용양해<sup>28)</sup> 상의 지원조건이 개선되어 공적수출신용기관들도 시장금리에 의한 거액의 선박금융 지원이 가능해졌다.

또한, 세계 조선시장에서 국내 조선 산업의 위상이 강화된 2000년대에는 국내 조선사들이 공급자 신용을 기피하고 구매자신용을 선호하게 되었다. 장기간 채무부담에 따른 재무구조 악화, 연불채권 회수위험 등에 대한 우려로 공급자신용을 기피하고, 조선업체는 구매자신용방식의 선박금융 지원을 요구하였다. 또한, 선주들도 세계 해운시장 호황에 따른 선주들의 신용도 향상과 자금시장의 풍부한 유동성으로 금융기관 차입, 기업공개(IPO), Bond 발행 등 다양한 자금조달방식을 병행하여 조선사에 금융을 요청하는 것보다 더 낮은 비용으로 자금시장에서 직접 조달이 가능해졌다.

### 1) SF 선박금융

기존의 담보 징구 및 지급보증 위주의 금융지원 방식에서 벗어나 차주사의 신용도 조사, 중고선가 수준, 운임 수준, 사업성 분석 등을 감안하여 개별 프로젝트마다 맞춤형으로 채권 보전장치를 강구하는 선진금융 기법인 맞춤형 선박금융 제도(Structured Finance; SF 선박금융)를 2002년부터 도입하였다. SF선박금융은 거액의 선박 구매 자금을 조달하기 위해 향후 선박 운용에 따라 발생할 수입을 주된 채권 보전장치로 하고 신용 보강장치로 선박을 담보로 제공하며, 선박이 창출하는 수익으로 원리금을 상환하는 구조이다.

SF선박금융(SF)는 선박운용에 따라 발생하는 수익으로 대출 원리금을 상환하는 Project Finance(PF)의 일종으로서 다음과 같은 차이를 가지고 있다.



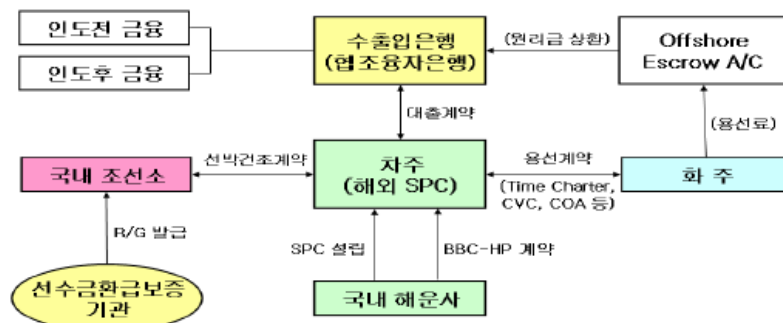
〈표 4〉 SF와 PF의 차이점

구분	Structured Finance		Corporate Finance
	Asset-based Finance	Project Finance	
Recourse정도	Non or Limited	Non or Limited	unlimited
주요 지원품목	선박	플랜트	모든 품목
대출금 상환재원	Charter Hire	Cash Flow	All Earnings
실선주(Sponsor)	국영, 민간선주	국영, 일류기업	-
차주	SPC or 선주	SPC	기업
담보	- 해당자산(선박 등) - 자산의 Earning - 보험 등	- Project cashflow - 자산양도 담보 - 보험 등	- 차주 신용 - 지급보증서

SF 선박금융 업무진행 절차를 살펴보자. 먼저 Arranger 또는 실선주가 금융기관을 접촉하여 금융지원 가능성을 문의하는 업무 상담을 한다. 다음 선박의 종류 및 계약금액, 관련 당사자의 정의, 대출금액, 대출기간, 이자율, 상환방법, 채권보전방법 등을 규정한 Term Sheet를 협의한다. 그리하여 Term Sheet가 확정 되면 Loan Application를 접수한 후 대출 승인 및 통지를 하게 된다. 그 후 대주는 대출계약서를 비롯한 각종 담보관련 계약서 및 용선 계약서의 내용을 차주 또는 실 선주와 협의하며 주로 전문 법률회사의 변호사를 선임하여 진행하게 된다. 서류 작업이 끝나면 대출계약을 체결하고, 선행조건서류를 징구하고 대출 집행한다.

2) 외항선박 운송사업

외항선박 운송사업은 국제간의 물동량 운송 수입 획득을 목적으로 영위하므로 실질적으로 외국에서 사업을 영위하는 것을 의미하므로 한국수출입은행의 지원대상이 되는 것이다. 외항선박구매제도 거래구조는 SF선박금융의 거래 구조와 유사한 구조이다.



자료 : 김영재, 한국의 선박금융 활성화 방안에 관한 연구, 연세대학교 학위논문. 2011. p.39.

[그림 1] 외항선박구매제도 거래 구조도

### 3) 선박투자회사 제도

우리 나라 선박투자회사 제도의 목적은 다음과 같이 요약된다. 먼저 직접적 목적으로서 첫째, 선박투자회사의 구성과 둘째, 탄력적 선박공급체계를 구축한다. 이로부터 파생되는 하위 목적은 첫 번째 직접적 목적으로부터 해운업 대중화화 선박금융육성 목적이 도출되고, 두 번째 직접적 목적으로부터 선박임대시장 육성과 선박관리시장 육성 목적이 도출된다. 또한 산업목적으로 선박투자회사 목적이 달성된다면 국가적으로 국민경제발전에 기여하고 전후방 산업의 연계발전이 이루어질 것이다.

### 4) 선박운용회사

우리나라는 현재 4개의 선박운용회사를 운영하고 있으며, 2008년 현재 72개의 펀드 조성 규모는 4조8,000억원이다. 펀드 조성 금액 중 20%는 투자자로부터, 70%는 금융 기관 차입, 10%는 선지급 용선료이다. 그리고 선박 확보 수는 98척으로서, 컨테이너 17척, 유조선 13척, 벌크선 35척, 해경경비함 17척, 기타선 17척(케미칼 5, 석유제품 3, 시멘트 1, 잠수지원 2, 원목 6)이다. 주된 용선주는 현대상선, 대한해운, 창명해운 등이며, 배당 수익률은 6% 내외, 만기는 512 년으로 조사되었다.

2002년부터 우리나라도 독일, 노르웨이 등에서 성공적으로 시행하고 있는 선박 펀드의 사례를 기반으로 새로운 선박 자금 확보의 제도를 도입하였다. 즉, 선박투자회사를 설립하여 일반 국민 및 기관 투자자로부터 선박 확보에 소요되는 자금의 일부를 자기 자본 형태로 모으고, 나머지는 금융 기관 등으로부터 차입하여 펀드를 조성하였다. 선박투자회사는 투자자를 모으기 위한 서류상 회사(Paper Company)로 실제적인 모든 업무는 “선박운용회사”가 대행하고 있다. 따라서 1개의 선박운용회사가 다수의 선박투자회사를 설립, 운영하고 있는 셈이다.

〈표 5〉 주요 선박운용회사 현황 및 운용펀드

선박운용회사	설립일	자본금	주요주주
한국선박운용(주)	2003.3	100억원	대우조선해양, STX, 산업은행, 대한해운, 수협
KSF 선박금융(주)	2004.2	100억원	K1취평, 수출입은행, 우리은행, 장금상선등
세계로선박금융(주)	2005.3	80억원	창명해운, 삼성물산, 한진, 미래에셋
C&선박금융(주)	2005.4	70억원	C&상선, 우리은행, 수협, 영무건설 등

## 2. 중국의 선박금융제도<sup>13)</sup>

2009년 이후, 중국의 신조선 계약 및 중고선 매입규모는 각각 우리나라와 그리스를 제치고, 세계 1위로 부상하였다. 중국 선박금융시장에서는 2009년 초부터 자국의 조선과 해운산업지원 및 육성을 명목으로 중국은행(Bank of China)과 중국수출신용보험공사(SINOSURE) 및 중국국수출입은행(China Exim Bank) 등을 통한 선박금융을 지속적으로 지원하고 있다.

또한, 2009년 하반기 이후부터는 여타 은행들도 정부승인을 통해 선박금융자금을 확보하고 관련 프로젝트를 진행하는 등 선박금융에 참여하기 시작하였으며, 2010년에 들어서는 텐진, 상하이로 중심으로 ‘선박펀드’를 통한 해운 및 조선 투자지원을 본격화하기 시작했다.

현재 중국의 선박금융지원은 크게 4가지로 볼 수 있는데, 선박건조관련 신용보증 및 금융지원과 선박 Resale 관련 금융지원, 선박금융리스회사를 통한 금융지원, 펀드조성을 통한 금융지원을 하고 있다.<sup>14)</sup>

### 1) 선박금융정책 방향

#### 가. 조선공업조정 및 진흥계획(2009년 2월)

제4조 정책조치 제1항을 보면 ‘(조선기업의) 생산과 경영을 위해 신용대출 및 융자지원을 확대한다’고 명시하고 있다. 이는 각 관련은행은 조선기업의 건조 중 선박 및 유효한 계약에 필요한 유동자금 대출이 제때에 이루어지도록 자금을 확보하고, 선주의 선박인수가 지연될 경우 조선기업에 일정한 대출연기 지원을 실시하며, 신용이 양호한 선주 및 조선기업에게는 지급 및 신용보증서를 신속히 발급하도록 하고 있는 것이다.

또한 은행과 기업간의 협력을 강화하고 건조 중 선박에 담보유자를 실시하여 조건에 부합하는 조선기업이 상장하거나 채권을 발행할 때 지원하는 등 조선산업투자펀드 설립을 가속화하고 있다.

#### 나. 상하이 현대서비스업 및 선진 제조업발전 가속화, 국제금융센터 및 국제해운센터 건설에 관한 의견(2009년 4월)

상하이를 해운과 금융을 융합한 ‘투 센터’로 육성하여 고부가가치 해운서비스를 제공한다는 내용으로 제14조를 살펴보면 해운금융서비스 발전을 가속화하고 선박금융, 해운보험 등 첨단 서비스업을 지원하는 등 적극적으로 다양한 해운금융방식을 발전시키고 투자펀드를 설립하는

13) 김은수(2010), “중국 선박금융 동향”, 해양물류연구 2010. 09, 인용.

14) 김은수(2010), “중국 최초의 선박펀드 운용 본격화”, 『중국물류리포트』제8호, 2010. 5. 인용.

방식을 탐색하여 해운서비스업 및 해운제조업에 금융서비스제공, 유수의 금융기관, 해운기업 등이 상하이에 전문적인 해운보험기관을 설립하도록 적극적으로 연구한다는 내용이다.

#### 다. 건조중 선박담보권 등기입시규정(2009년 6월)

중국 교통운수부는 2009년 6월부터 건조중인 선박에 대한 금융지원 및 조선업체 금융조달 여건을 개선하기 위한 특별규정으로 ‘건설중선박담보권등기입시규정’을 제정하여 시행하며 이를 통해 시행되는 긴급조치에는 건조중인 선박에 대한 추가융자허용 및 불법융자 제한규정 등이 포함되어 있다. 이번 특별규정을 적용 받기 위한 조건으로 다음과 같은 7가지를 제시하고 있다.

- ① 선박담보인은 국가나 관련부서가 요구하는 자격을 갖춘 조선기업이어야 한다.
- ② 저당권자는 대출발행 자격을 갖춘 금융기관이어야 한다.
- ③ 선박담보인은 담보되는 선박에 대해 독립적인 소유권을 보유해야 한다.
- ④ 담보권 등기가 가능한 건조 중 선박은 다단계 건조의 경우 최소한 1단계 이상의 건조가 완성된 선박이어야 하고, 일괄건조의 경우 선체를 지지하는 용골거치가 완료되고 건조단계에 진입한 선박이어야 한다.
- ⑤ 담보 선박의 가치는 자산평가 가격을 구비한 자산평가기관에 의해 평가된 후 선박담보인과 저당권자의 서면 확인을 받아야 한다.
- ⑥ 건조 중 선박의 담보채권은 담보권등기 신청시의 선박평가 가치를 초과할 수 없다.
- ⑦ 관련법률 및 법규에 명시된 저당권 설정 금지사항이 존재하지 않아야 한다.

#### 라. 용자임대(수출)선박 수출퇴세정책 시행관련통지(2010년 3월)

국무원재정부, 해관총서, 세무총국은 텐진에서 용자임대선박의 수출 퇴세정책을 시행하는 통지를 발표하였다. 텐진시는 국무원의 비준을 받아 금년 4월 1일부터 선박리스기업(용자임대기업)의 리스선박소유권을 해외기업에 이전하는 경우에 대해 1년 동안 조세를 환급하는 ‘수출퇴세’를 시범적용키로 확정하였는데, 현재 텐진시에 등록된 용자기업은 11개이며, 2009년 선박리스와 관련한 영업규모가 820억 위안에 달하고 있으며, 향후 선박리스 수출시장의 잠재력은 매우 큰 것으로 나타나고 있다.

## 2) 중국 선박금융제도

### 가. 선박건조 관련 신용보증 및 금융지원

중국정부의 승인을 받은 중국은행은 외국선주를 대상으로 중국 조선소에서 ‘건조중이거나 신조하려는 선박’에 대해 신용보증 및 금융을 지원할 수 있는데, 선종에 따라서 지원조건에 차이가 있으며, 벌크선과 유조선의 경우에는 선가의 약 60%, 해양플랜트의 경우에는 약 70~80%까지 금융지원이 가능하다.

금융지원 주체는 대부분 ‘중국은행’과 ‘중국수출신용보험공사’, ‘중국수출입은행’을 통해 이루어지고 있으며, 2009년 말부터는 여타은행에서도 정부 승인을 통해 선박금융 자금을 확보한 상태이며, 선박금융관련 프로젝트를 추진하여 진행하고 있다.

### 나. 선박Resale 관련금융지원

중국 조선소에서 건조된 선박이 기존 선주나 해당 중국조선소의 경영악화 등으로 재판매될 경우, 위안화 금융지원을 통해 대부분 중국 선주가 저렴하게 구입할 수 있도록 지원하고 있다.

### 다. 선박금융리스회사를 통한 금융지원

은행이 선박금융전문 리스회사를 설립하여, 선주로서 선박을 발주하고, 선사에 임대하는 형식으로 선박금융을 지원하는 방식으로 대표적인 선박금융리스회사로는 민생은행의 자회사인 Minsheng Financial Leasing과 공상은행의 자회사인 ICBC Leasing 등이 있다.

### 라. 펀드를 통한 금융지원

#### ① 텐진 중심의 ‘조선산업투자펀드’

중국 최초의 ‘조선산업투자펀드’는 2009년 12월 텐진에서 등록되었고, 모집규모는 200억 위안이며, 국가개발위원회의 비준을 받은 전국 10대 산업투자펀드 중 하나이다. 펀드의 주요목적은 ‘자국선박에 의한 자국화물 운송전략’을 실현하기 위한 것으로 독일 KG펀드와 유사한 ‘유한합자체’로 운영되며, 주요 참여기관은 텐진인프라건설투자그룹유한공사, 텐진진능투자공사, 텐진신금융투자회사, 북방국제신탁주식회사, 중국조선산업투자펀드관리기업 등이 있다.

### ② 상하이 중심의 '해운산업펀드'

중국 최초의 사모펀드로 운영되는 해운산업펀드는 2009년 12월 상하이에서 등록하였는데, 등록자본금은 2억 위안이며, 총 펀드모집 규모는 50억 위안이다. 상하이 해운산업펀드는 COEF(China Offshore Energy Fund)라는 펀드명으로 진행 중에 있으며, COEF 역시 유한합자형 식으로 운영되며, 펀드투자 기획 및 운영은 Landmark Invest Ltd(LMI)에서 담당하고, 기금신탁은행은 '텐진펀드'와 마찬가지로 상해푸둥개발은행이 맡고 있다. COEF는 중국 국유해운기업으로 최대선사 중 하나인 차이나쉬핑이 30%의 지분을 차지하고 있으며, 국유금융기업 Shanghai International Group이 30%를 차지하고 증권회사 Guotai Junan Securities가 30%를 차지하고 있다.

### ③ 기타 지방정부를 중심으로 한 펀드

텐진 및 상하이 중심의 펀드와 달리 기타 성정부는 해당지역 해운기업, 화주기업 등과 공동으로 펀드를 조성하여 선박금융에 활용하고 있다. 광대한 중국 내수물량 처리를 위해 중소 규모의 중고선박 등을 매입하고 있는데, 지방정부 중심 펀드의 가장 큰 특징은 화물과 금융이 동시에 지원된다는 것이며, 푸젠성과 산둥성 등에서 활발하게 운영되고 있다

## IV. 선박금융제도의 문제점 및 대응방안

### 1. 선박금융의 문제점

#### 1) 한국제도의 문제점

한국의 선박금융은 한국 조선 산업의 성장과 함께 그동안 꾸준히 성장하여 왔다. 선박금융은 조선소 건립 초기에는 선박건조자금과 함께 선박 연불수출에 따른 공급자신용이 제공되었으며 선박수주활동을 원활히 하기위해 대규모의 선수금 환급보증이 이루어졌었다. 최근에는 조선소의 풍부한 유동성으로 선박건조자금은 거의 제공되지 않고 있으며 선박금융도 해외 선주 앞 직접대출인 구매자신용으로 전환하게 되었다. 선박수주 시 선박대금도 선박 인도 시 까지 거의 100%를 받게 되어 선수금 수령규모가 커지게 되고 이에 대한 선수금 환급보증 규모도 증대되었다. 향후에도 조선사의 수주가 계속적으로 증대될 경우 선수금환급업무를 할

성화하기 위해서는 조선사별 신용공여한도의 개선과 함께 선수금환급보증 취급 금융기관의 자본금이 확충되어야 한다.

선박수출에 있어 선박금융이 갖는 중요성으로 인하여 각국은 이를 전담 지원하는 공적수출신용기관을 설립·운영하여 자국의 선박 등 자본재 수출을 지원하여왔다. 그러나 조선 산업과 해운업이 일찍이 발전하였던 유럽 계 상업은행을 중심으로 선박금융에 대한 대출이 이루어지게 되었다. 상업금융기관 단독으로 대출하거나, 또는 신디케이션 형태로 공적수출신용기관 및 타 상업금융기관과 대출을 추진하고 있다. 유럽계 은행을 비롯한 국제상업은행들은 선박금융이 안정적인 자산운용이라고 보고 적극적으로 선박금융을 취급하고 있는 실정이다.

한국의 경우 한국 조선소의 수주량에 비해 선박금융의 비중이 낮은 편이다. 특히 선박금융이 해외 선주 앞 직접대출로 전환한 2002년 이후 한국 조선소에 선박발주가 많은 그리스, 노르웨이, 덴마크 및 스웨덴 등 유럽선주들의 주거래 은행들이 선박금융수요를 주로 차지하고 있는 실정이다. 한국으로서도 세계 조선업계에서 안정적인 시장 주도자로서의 지위를 유지하기 위해서는 선박금융의 비중을 보다 증대시켜야 한다. 금융기관으로서도 선수금 환급보증과 외국 선주 앞 직접 대출에 따른 리스크 관리가 절대 필요한 시점이다. 한국의 조선 산업을 계속 성장시키고 선박수출의 경쟁력 제고를 위해서 선박금융을 보다 활성화시키고 선박 관련 전문 인력을 양성하고 리스크 관리기법을 강화시켜 나가야 하는 과제가 있다.

## 2) 중국의 선박금융제도의 문제점

세계 선박금융시장이 침체하고 있는 가운데, 중국은 중국정부와 중국 은행들의 거래한 달러 보유고를 발판으로 지속적으로 확장되고 있는 상황이다. 해외의 선주들에게도 중국 선박의 매입을 전제로 낮은 이자율로 선박대출을 제공하고 있다.

중국의 이러한 공격적인 선박산업 지원정책으로 중국의 선박금융은 새로운 국면을 맞이하게 되었다. 2011년 중국의 GDP 성장률은 8.7%이다. 지난 30년 동안 연평균 경제성장률이 약 9.5%이며, 가장 낮았던게 1999년 7.6%이다. 수출과 수입의 총 합인 무역량도 세계 8.7%를 차지하고 있다. 따라서, 중국의 해운 운송에 대한 수요는 당연 세계 1위 규모이다.

하지만 자체 수송능력은 10% 내외이다. 특히 컨테이너선의 보유는 더욱 부족하다. 반면 선박 건조량은 세계 전체의 26.9%, 수주량은 세계 1위로 43.2%이다.

중국의 고속성장과 세계속에서의 중국 선박산업의 위치는 중국인으로 하여금 선박투자펀드에 대한 관심을 유발하였다. 글로벌 금융위기에도 불구하고 지속적인 수주확보에 기인하여 안정적 성장을 유지할 수 있었던 것이다. 금융위기의 영향으로 조선업체의 수주율이 높지 않

고, 선박가격은 호황기에 비해 상당히 낮은 현재의 상황이 선박펀드에 투자하기 적합한 시기로 판단되는 것이다.

따라서, 중국정부는 향후 선진국 경기의 회복, 세계 금융권들의 선박금융의 유동성 부족, 투자 리스크의 감소 등으로 외국 선박금융기관들이 보유하고 있는 선박금융 자산들을 취득할 수 있는 기회가 나온 것이다. 2010년 6월 국무원 상무회의에서 온가보(溫家宝) 국무원 총리가 ‘적극적으로 기업구조조정을 추진하여 산업구조 개선하여야 하며 제도적인 장애는 모두 제거함과 동시에 정책적인 지원을 해야 한다’ 고 주장한 것도 변화된 중국의 모습을 것이다.

그러나, 이러한 전폭적인 정부의 지원정책에도 불구하고 중국 선박금융이 넘어야 할 과제는 남아 있다.

세계 경기의 회복 또는 중국 정부의 부동산 투자 완화정책 및 또 다른 산업투자펀드의 활성화 정책 등에 힘입어 높은 수익을 낼 수 있는 새로운 투자처가 발생할 수 있다. 이 때 중국의 선박펀드에 대한 관심이 사라질 수 있다는 것이다.

중국 선박펀드는 향후 지분참여, 실물투자, 자산증권화, IPO, 신기술 개발 및 구조조정 등의 다양한 형식으로 투자하여 중국 펀드산업을 발전시켜야 한다. 물론, 선박펀드 도입, 선주에 대한 정부의 신용보강을 통한 금융서비스 지원, 저리의 선박대출 제공 등 다양한 금융지원은 중국의 선박금융에 활기를 불어 넣을 것이다. 하지만, 중국 은행으로부터 선박금융의 대출을 받을 수 있는 고객은 비교적 높은 신용 등급을 가진 상당히 제한적인 고객이다.

또한, 선박금융의 지원대상이 정부 정책에 부응하거나 중국에서 건조하는 선박에 국한되고 있다. 이 점도 중국 선박금융의 성장에 한계를 보여주는 것이다. 마지막으로 중국 선박산업의 발전을 위해서는 선박건조를 질적으로 통제하고 건조된 선박을 제때에 인도해야 하는데 아직까지 질적 통제의 수단이 명확하지 않다는 것이다. 분명 천진 중심의 선박투자펀드는 정부의 적극적인 금융 및 제도적 지원으로 급속히 성장할 것이다. 우리나라는 아시아 최초의 선박펀드 도입국가이지만, 해운과 조선 및 선박금융의 유기적인 연결 속에서 중국 선박펀드의 진행과정을 눈여겨보아야 할 것이다.

## 2. 한국의 선박금융 발전을 위한 대응방안

### 1) 선박금융 조달의 한계

우리나라의 선박금융은 국내금융기관의 달러화 조달의 근본적인 취약성으로 인해 선박 건조 및 운영이 국내에서 일어남에도 불구하고, 지원은 주로 외국계금융기관에 의해 주도되고



있다. 2009년 선박금융의 중요 이슈로 등장한 De-globalization은 국유화 지원을 받은 미국, 영국, 독일 등 선진국 금융기관들이 각국의 정부로부터 은행의 해외여신 활동을 줄이고 자국내 여신활동에 집중할 것을 요청받음으로써 그간 해외선주에게 공여하던 선박금융 활동이 위축되었다. 그 결과 외국계 금융기관의 본국 회귀 또는 금융 위축으로 인해 세계적 굴지의 선사들의 금융조달원이 대폭 축소(그리스, 네덜란드, 한국 등)되었다고 볼 수 있다.

## 2) 전문 인력 및 노하우 부족

우리나라는 수출금융기관을 제외하고 선박금융 전담팀을 운용하는 국내 시중은행은 산업은행을 제외하고는 거의 전무한 상황이다. 해외 선박 전문은행의 경우 글로벌 네트워크를 통해 선종별, 업무 프로세스별, 특히 시장조사와 관련한 매트릭스 조직을 갖추고 전문성과 업무 효율성을 구축하고 있으나, 국내금융기관의 경우 해외 네트워크를 기초로 매트릭스 조직을 통해 선박금융을 지원하는 금융기관은 거의 전무한 실정이다. 이와 더불어 법무법인, 선박평가기관, 보험 등 참여기관의 부족이 큰 문제점이다. 국내의 경우 해외법무 법인의 국내 진출 및 법무서비스 제공이 제한되어 있고, 보험사의 규모 및 신용도가 낮아 반드시 공동 부보 및 외국계 앞 재보험을 들도록 하고 있으며, 국제적으로 공신력 있는 선박 감정기관은 전무한 상황이다.

## 3) 환변동 위험성 상존

통상 선박 건조비용의 달러화 비중은 50% 내외임에도 불구하고 선박건조대금을 전액 달러화로 지급하고, 이를 위해 금융 역시 달러화이어야 하므로 잉여달러수취에 따른 환리스크 헤지 비용이 발생하거나 헤지를 하지 않을 경우 환율리스크에 노출되고 있다. 달러화가 만성적으로 부족한 우리나라의 경우 Lehman 사태 이후 겪은 바대로 국제금융 시스템 마비 시 국내 금융시장도 동시에 마비되는(synchronization) 구조적 취약성을 가진다.

## 4) 선·하주 간 협력 부족

선박금융의 경우 선박의 내재가치와 아울러 선박운용을 통한 장래 수입이 중요한 담보역할을 하고 있어, 이들 COA 계약 당사자인 대형 하주들이 높은 신용도를 근거로 선박 금융 관련 확약서 발급, 계약양도에 대한 승낙만으로도 실질 차주사인 국내 선사들의 차입조건을 유리하게 하고, 외국계 은행의 참여범위를 넓힐 수 있다. 우리나라의 경우, 과거와는 달리 적

극적인 금융협조가 거부되고 있어 외국계 금융기관과의 금융거래 시 COA 현금흐름이 추가적 담보효력 인정을 받지 못하고 있는 실정이다.

## V. 결 론

조선산업은 높은 연관효과, 고용효과 및 무역수지 효과 등 특징을 가지며, 세계가 단일시장화 하여 조선산업이 극심한 경쟁 환경에 놓여 있고 자유 경쟁 시장이다. 세계 조선시장은 세계경기 및 해상물동량 등에 따라 크게 변화하고 있다. 1990년대 글로벌 경제 회복에 따라 세계 조선산업은 십여 년의 호황을 누렸다가 2008년 이후 미국발 금융위기에서 비롯된 글로벌 경제 경색으로 조선시장도 유례없는 큰 불황을 겪고 있다.

이러한 불황속에서 선박금융은 조선과 해운산업을 회복시키는 중요한 동기를 제공하고 있다. 한국의 선박금융은 조선소 건립 초기단계에서는 선박건조자금 대출과 함께 선박 연불수출에 따른 공급자신용방식으로 주로 이루어져 왔다. 그러나 2007년 현재 선박 수주 시 선박대금을 선박 인도 시까지 거의 100%를 받게 되어 선수금 수령규모가 커지게 되어 조선사의 유동성이 풍부해졌다. 이에 따라 현재는 조선사 앞 선박건조자금은 거의 대출되지 않고 있으며 선박금융도 해외 선주 앞 직접대출인 구매자신용으로 이루어지게 되었다.

2009년 이후 급속하게 성장하고 있는 중국의 조선산업은 선박금융을 바탕으로 하고 있다. 중국수출입은행 등은 선박금융지원을 더욱 강화하고 있다. 텐진과 상하이 중심의 조선펀드 및 해운펀드는 세계적으로 주목을 받고 있는 실정이다. 조선펀드를 통해 조선산업의 양적 성장을 도모하고, 해운펀드를 통해 물류산업을 발전시키는 것이 중국의 전략인 것이다.

이러한 중국 정부의 전략은 우리나라 각 산업에 직간접적으로 영향을 미칠 것이다. 동북아 물류의 중심지, 동북아 경제의 중심지가 되기 위해서는 무섭게 성장하고 있는 중국의 변화에서 새로운 대안을 찾아야 할 것이다.

본 연구는 이러한 대안을 선박금융을 제시하였다. 물론 많은 시행착오와 경험이 필요할 것으로 판단되지만, 먼저 정부의 의지가 필요하다. 중국 정부의 전방위적 지원속에 급성장하는 중국의 선박금융산업을 보면 알 수 있다. 둘째, 환변동 위험성을 상쇄하기 위한 대안이 필요하다. 환리스크 헤지 비용이 많이 들어갈수록, 수익을 감소할 수 있기 때문이다. 원화와 달러화가 모두 통용될 수 있도록 원화의 대외 신임도를 높이는 방안을 강구해야 할 것이다. 셋째, 전문인력의 양성이다. 선박금융은 금융의 한 기법이다. 금융전문가의 양성은 모든 산업에

서 필연적으로 필요한 부분이다. 마지막으로 선박금융전문기관 설립인. 선박금융의 규모는 다른 산업에 비해 많은 자금을 소요한다는 단점이 있다. 경쟁력 강화를 위해서는 공동의 발전전략이 필요한 시점이다. 그러기 위해서 선박금융전문투자 기관의 도입이 필요하다.

## 참 고 문 헌

- 김경연 (2005), “우리나라 선박투자회사의 성과에 관한 연구”, 한국해양대학교 학위논문.
- 김영재 (2007), “한국의 선박금융 활성화 방안에 관한 연구”, 연세대 경제대학원 금융공학석사논문.
- 김은수 (2010), “중국 선박금융 동향”, 해양물류연구 2010. 09.,  
 \_\_\_\_\_, “중국 최초의 선박펀드 운용 본격화”, 「중국물류리포트」제8호.
- 김종현 (2011), “해운기업의 경쟁력 강화를 위한 선박금융 활성화 방안에 관한 연구”, 한국해양대학교 학위논문.
- 김태일 (2010), “그리스 선박금융시장의 구조와 최근 변화”, 한국해양수산개발원, 해양물류연구 Vol. 7.
- 두경달 (2009), “선박금융의 비교 법학적 연구”, 목포해양대학교 학위논문.
- 신현갑 (2011), “선박금융의 리스크요인과 부실채권 처리방안에 관한 연구”, 한국해양대학교 학위논문.
- 안병은 (2005), “한국 선박투자회사제도의 개선방안에 관한 연구”, 한국해양대학교 학위논문.
- 오학균 (2006), “선박투자회사제도 활성화를 통한 해운산업의 경쟁력제고”, 한국항해항만학회 학술대회논문집 / 한국항해항만학회 2006년도 춘계학술대회 및 창립 30주년 심포지엄 (자료집)
- 이기환 유일선 (2008), 선박금융활성화 부산금융산업 국제화, 글로벌 경제위기, 2009년 해양수산전망과 부산의 과제, 한국해양수산개발원.
- 이기환 외 (2009), “선박투자회사제도의 현황과 자금조달 성과의 국제비교에 관한 연구”, 한국해운물류학회, 해운물류연구 Vol 60.
- 정상근 (2005), “선박투자회사(SIC)의 실행과 법률상 문제점”, 한국상사판례학회, 상사판례연구 Vol 18 No.3.
- Harwood Stephenson(1995), *Ship Finance*, London: Euromoney Publications Plc.

Marine Money(2009.10), *Ship Finance Market Survey*.

Peter Strokes(1992), *Ship Finance*, London: LLP.

Potrin Bank Research(2009), “Key Developments and Growth in Greek Ship Finance”, 2009. 4.

SEAFIN(2009), “Creating a Win-win Situation for the Relationship between Ship Owners and Ship Financiers Post Credit Crunch”, 2nd Annual Shipping Finance Asia, 2009. 2. 25.

---

**ABSTRACT****A comparative study of shipping finance systems in Korea and China Shipbuilding industry for enhancing global competitiveness of shipbuilding industry.****Chang-Yeoul, Choi\* · Hyung-Bum, Ham\*\***

This study has investigated shipping finance systems in Korea and China, and extracted negative factors based on it to propose a way to develop the shipping financial system in Korea for shipbuilding industry and marine transportation. From after the global financial crisis in 2008 to right before the Lehman Brothers Holdings bankruptcy, shipping finance has been dominated by the major industrialized countries in Europe. However, the weight point is moving to the countries in Asia region such as Korea, Japan, and China based on relatively strong banking system and low interests rate.

This study focused on the alternatives the current situation that the starter of shipping finance among three countries in Northeast Asia, South Korea is facing China's challenges. In the paper, shipping finance in Korea presented its defectives such as the limits of ship financing, lack of professional workforces, ever-present foreign exchange risks, and lack of understandings of the parties. As the countermeasures of them, it proposed establishing professional institute for ship financing, training professionals in financial industry, raising foreign credentials of won, and continuing associations between the parties. Even though we are the first Asian country introduced ship funds, the ship funds growth in China shall be under our eyes while we keep systemic networks between shipping, ship building, and ship financing.

**Key Words** : shipping financial, shipping investment company system, shipping fund, marine fund

---

\* Treatment Professor, Department of Financial Information Engineering, Seokyeong University(First Author)

\*\* Professor, Department of Financial Information Engineering, Seokyeong University(Correspondent Author)