



2022 고려대 바다 최고위 과정

해양금융과 해양산업의 발전

한국해양대학교 해양금융대학원 이기환



목 차

I. 해양산업의 위상

II. 해양투자과 해양금융의 원천

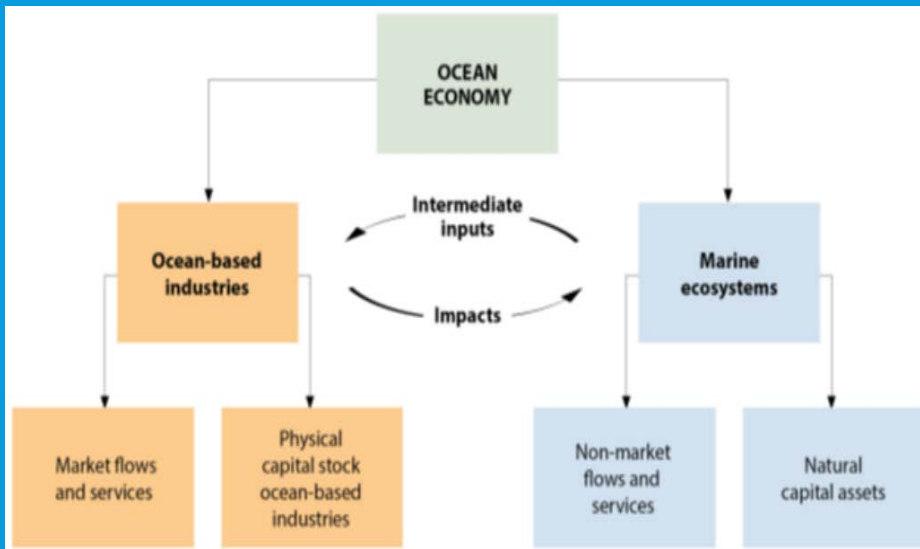
III. 해양금융과 해양산업의 발전

I. 해양산업의 위상

1-1. 글로벌 해양산업

- OECD(2016) 보고서는 세계경제의 둔화, 실업률 증가, 생산성 저하, 기후변화 등으로 물, 식량, 건강의 문제를 제기
- 해양산업에서 새로운 성장, 일자리, 혁신의 원천을 찾고 주요 환경 문제의 해결방안 모색
- 10개 주요 OECD 국가 및 169개 해안국가 일부 포함.

해양경제의 생산요소 구분



해양경제활동의 범위

	Ocean specific description
1	Marine fishing
2	Marine aquaculture
3	Maritime passenger transport
4	Maritime freight transport
5	Offshore extraction of crude petroleum & natural gas
6	Marine and seabed mining
7	Offshore industry support activities
8	Processing and preserving of marine fish, crustaceans and molluscs
9	Maritime ship, boat and floating structure building
10	Maritime manufacturing, repair & installation
11	Offshore wind & marine renewable energy
12	Maritime ports & support activities for maritime transport
13	Ocean scientific research & development
14	Marine & coastal tourism

자료: Jolliffe 외(2021).

해양기반 산업

해양산업별 성장 전망

Established ocean-based industries	Emerging ocean-based industries
Industrial capture fisheries	Industrial marine aquaculture
Industrial seafood processing	Deep- and ultra-deep water oil and gas
Shipping	Offshore wind energy
Port activities	Ocean renewable energy
Shipbuilding	Marine and seabed mining
Offshore oil and gas (shallow water)	Maritime safety and surveillance
Marine manufacturing and construction	Marine biotechnology
Maritime and coastal tourism	High-tech marine products and services
Marine business services	Others
Marine R&D and education	
Dredging	

Prospects for modest growth	• Capture fisheries • Offshore oil and gas extraction in deep water
Prospects for high long-term growth	• Shipping • Shipbuilding • Offshore wind • Marine aquaculture • Tourism • Surveillance and safety
Long-term potential but not yet at commercial scale	• Ocean renewable energy • Marine biotechnology • Deep-sea mining • Carbon capture and storage

자료: OECD(2016)[Jolly(2016)에서 재인용].

자료: Jolly(2016).

글로벌 해양산업의 총부가가치(GVA) 및 고용 규모

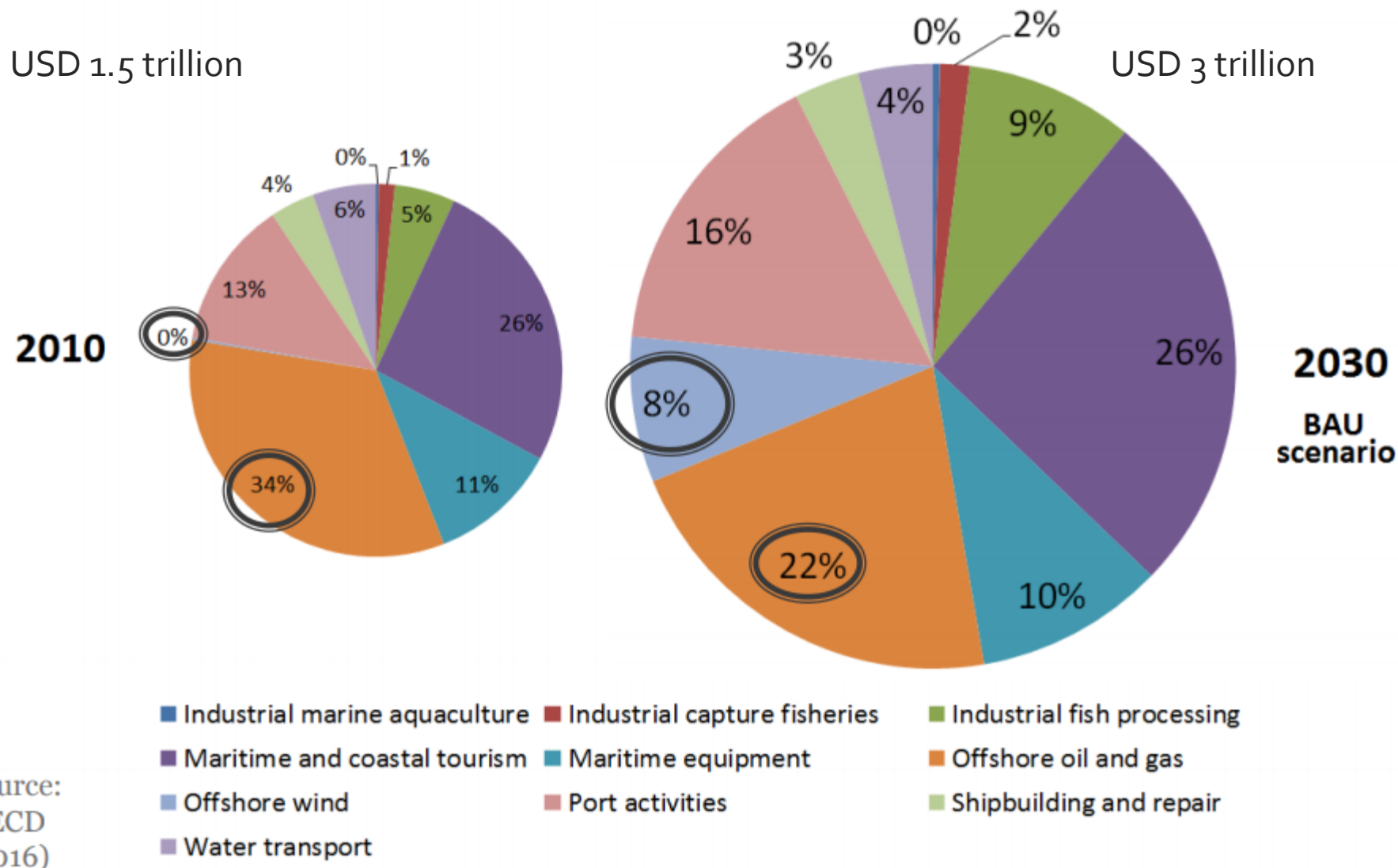
♣ 해양산업의 GVA

- 2010년 세계경제에 직접 기여한 해양산업의 총부가가치(Gross Value-Added): USD 1.5 trillion
- 이는 세계 GVA의 2.5%로 세계 GDP의 3% 보다 다소 적으며, 글로벌 실물경제(real economy) 의 5-5%
- 2030년에는 USD 3 trillion으로 2010년에 비해 배로 증가할 것으로 전망.

♣ 해양산업의 고용규모

- 2010년 현재 해양산업이 직접 고용한 고용 인력은 3100만 명으로 이는 full-time 일자리 기준임.
- 2030년에는 4000만 명으로 증가할 것으로 전망

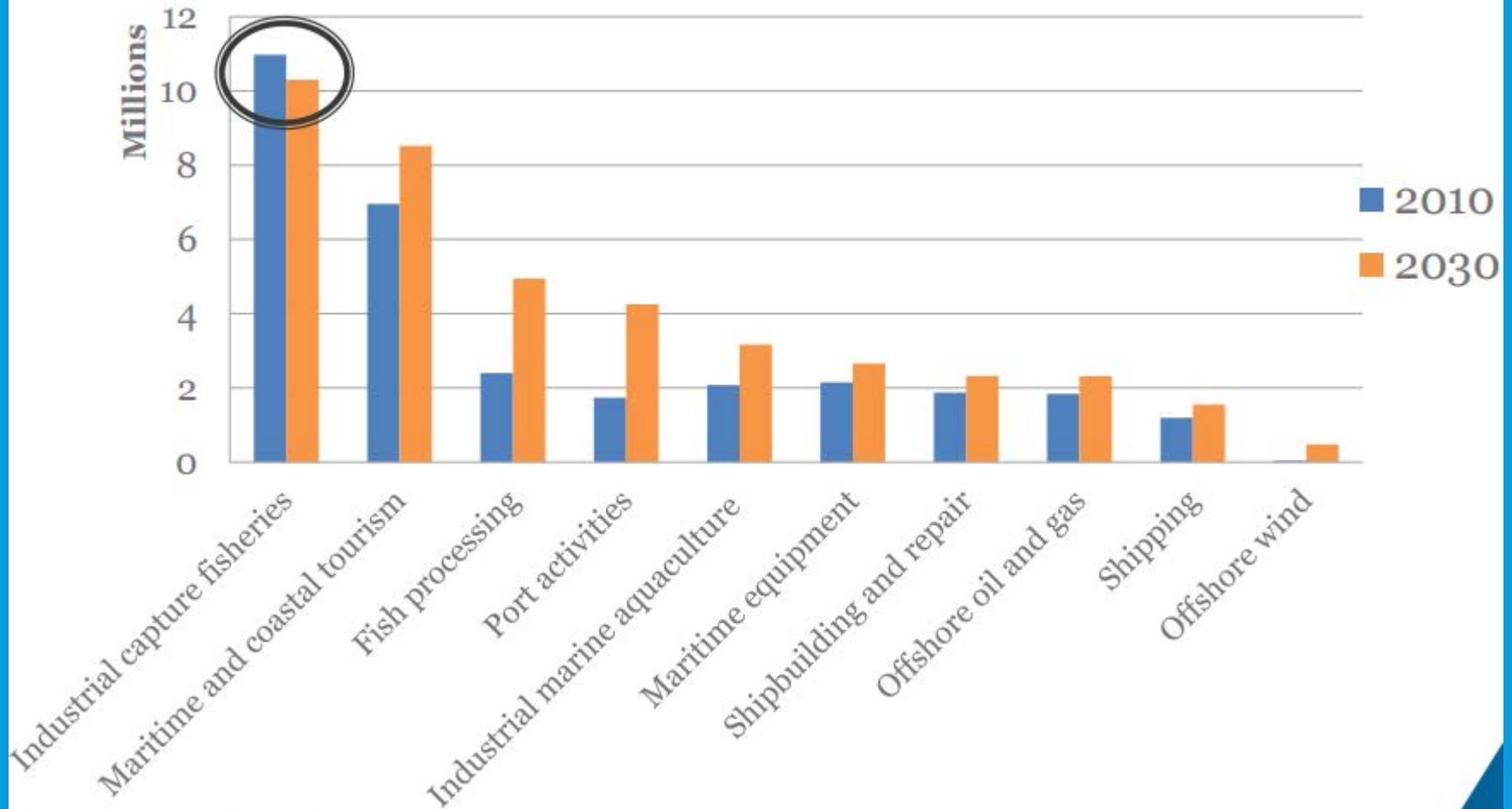
해양기반산업별의 부가가치 비중 변동



자료: Jolly(2016)에서 재인용.

해양기반 산업별 고용 규모(2010 vs 2030)

Full-time equivalent employment in ocean-based industries in 2010 and 2030



Source: OECD (2016)

1-2. EU 해양산업

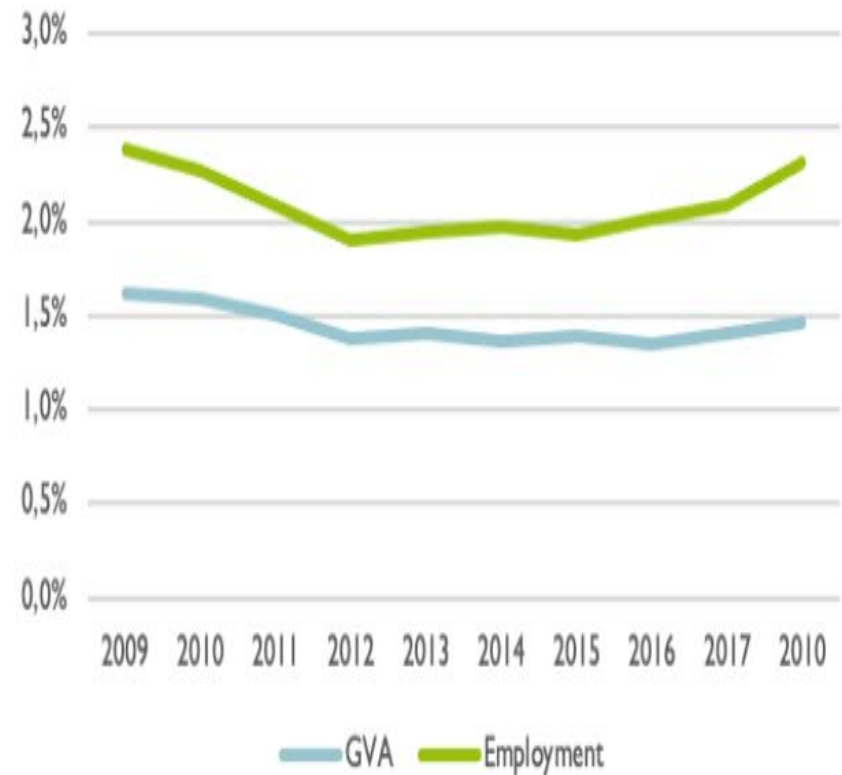
EU 주요 해양경제 지표(2018)

Indicator	EU Blue Economy 2018
Turnover	€650 billion
Gross value added	€176 billion
Gross profit	€68 billion
Employment	4.5 million
Net investment in tangible goods	€6.4 billion
Net investment ratio	3.6%
Average annual salary	€24 020

Notes: Turnover is calculated as the sum of the turnover in each sector; it may lead to double counting along the value chain. Nominal values. Direct impact only. Net investment excludes maritime transport and coastal tourism. Net investment ratio is defined as net investment to GVA.

Source: Eurostat (SBS), DCF and Commission Services.

EU에서 해양경제의 기여도



EU 해양경제의 부문별 고용 및 부가가치 규모

Persons employed (thousand)	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Living resources	555.0	553.4	534.5	535.2	519.2	517.0	520.1	528.2	526.4	538.4
Non-living resources	34.4	31.6	29.8	30.4	27.7	28.1	27.5	17.9	12.5	11.1
Ocean energy	0.4	0.6	1.0	1.1	1.3	1.9	4.4	5.7	7.8	9.0
Port activities	380.5	371.5	358.5	366.4	362.6	402.9	412.9	417.1	413.9	384.0
Shipbuilding and repair	306.8	274.7	263.4	255.5	256.6	258.8	263.9	269.1	274.5	292.0
Maritime transport	357.0	354.0	362.6	355.8	355.9	375.4	382.6	367.0	384.0	397.6
Coastal tourism	2,817.5	2,596.5	2,286.2	1,939.9	2,035.1	2,031.1	1,962.9	2,190.3	2,369.5	2,843.1
Blue economy jobs	4,451.6	4,182.3	3,836.1	3,484.2	3,558.4	3,615.3	3,574.3	3,795.4	3,988.6	4,475.1
National employment	186,949	184,252	184,161	183,251	182,423	183,866	185,765	188,480	191,126	193,183
Blue economy (% of national jobs)	2.4%	2.3%	2.1%	1.9%	2.0%	2.0%	1.9%	2.0%	2.1%	2.3%

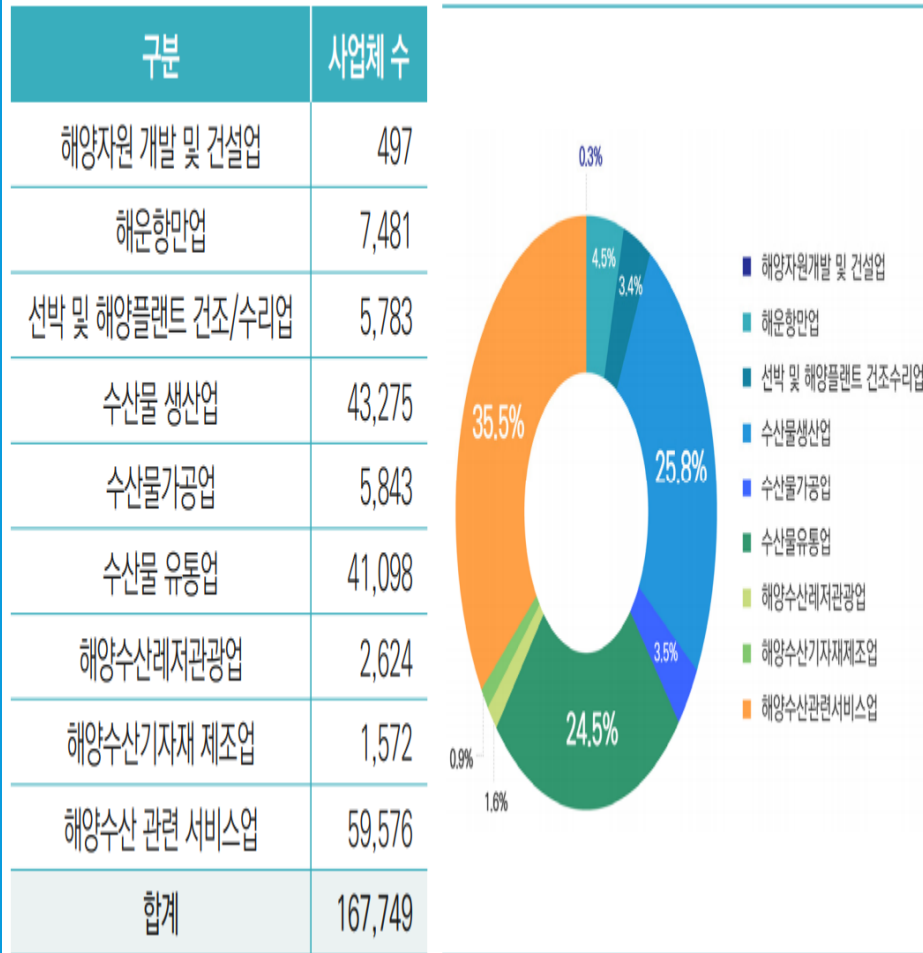
GVA (€ million)	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Living resources	14,756	15,242	15,807	15,876	15,431	15,872	16,851	18,128	18,344	19,100
Non-living resources	11,190	11,325	11,935	11,237	9,684	8,215	8,422	4,688	3,911	4,243
Ocean energy	41	115	179	205	325	437	798	1,103	1,432	1,495
Port activities	23,126	23,305	26,799	23,886	24,175	25,355	26,348	27,116	27,349	26,481
Shipbuilding and repair	11,263	11,814	11,747	10,910	11,060	11,606	11,250	12,385	13,515	14,654
Maritime transport	26,876	29,966	27,070	27,382	29,011	28,695	32,433	27,040	31,130	30,047
Coastal tourism	66,392	64,719	58,886	50,924	54,713	54,175	56,033	60,353	68,783	80,049
Blue economy GVA	153,643	156,487	152,424	140,421	144,398	144,354	152,135	150,813	164,463	176,067
National GVA	9,532,263	9,848,639	10,145,776	10,205,623	10,320,481	10,555,602	10,936,678	11,231,243	11,664,797	12,046,015
Blue economy (% of national GVA)	1.6%	1.6%	1.5%	1.4%	1.4%	1.4%	1.4%	1.3%	1.4%	1.5%

Source: Eurostat (SBS), DCF and Commission Services.

1-3. 한국의 해양산업

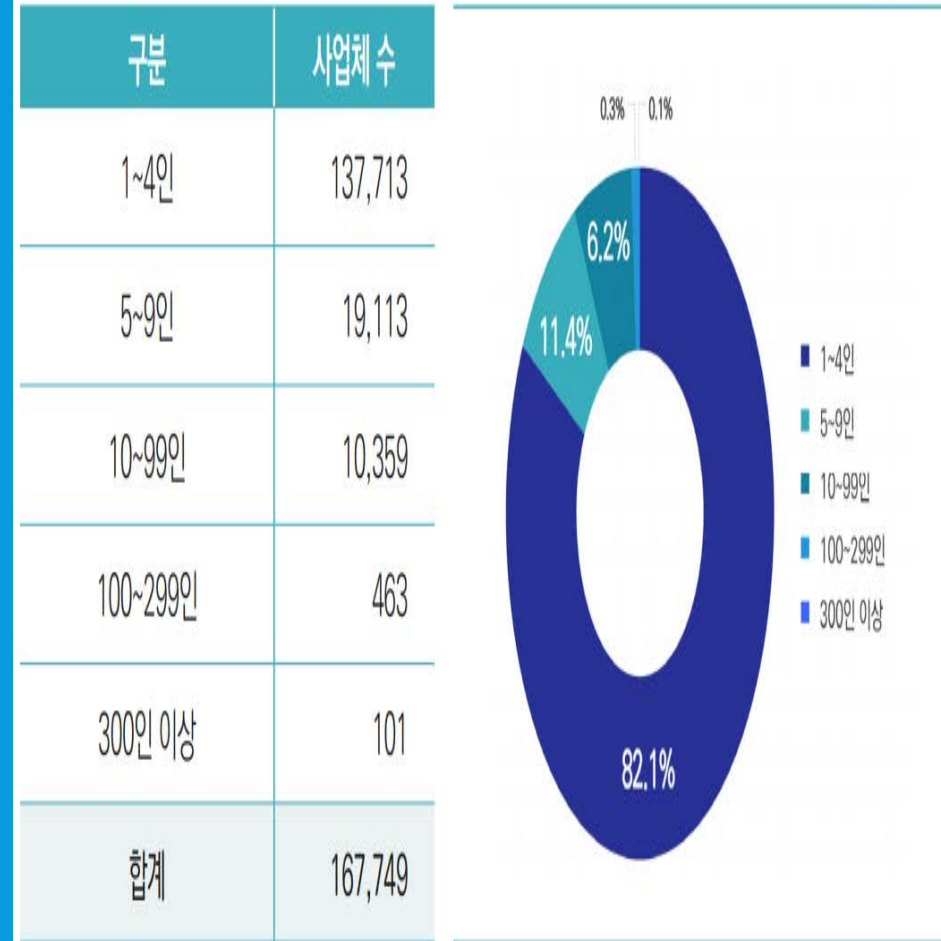
우리나라 해양수산*의 업종별 사업체 수

(단위 : 개)



우리나라 해양수산의 규모별 사업체 수

(단위 : 개)



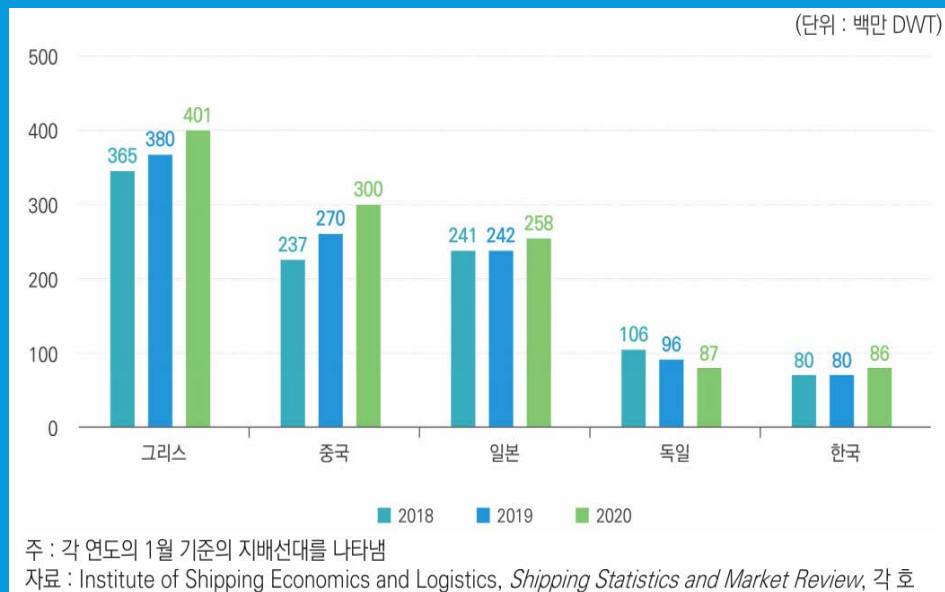
* 주: 우리나라 통계는 2019년 기준임.

자료:KMI(2021), 2020 Blue Economy.

우리나라 해양산업 위상

- 우리나라의 조선업은 수주량 기준 2019년 세계시장의 43.1%로 1위
- 우리나라는 2020년 1월 현재 선박량이 8천 600만 DWT로 세계 5위에 이르고 있음.
- 2018년 기준 어업생산량은 133만 톤으로 세계 16위임.
- 우리나라의 해양산업의 세계적 위상은 상위권임.

세계 주요 해운국의 선박량 추이



주요 조선국의 수주량

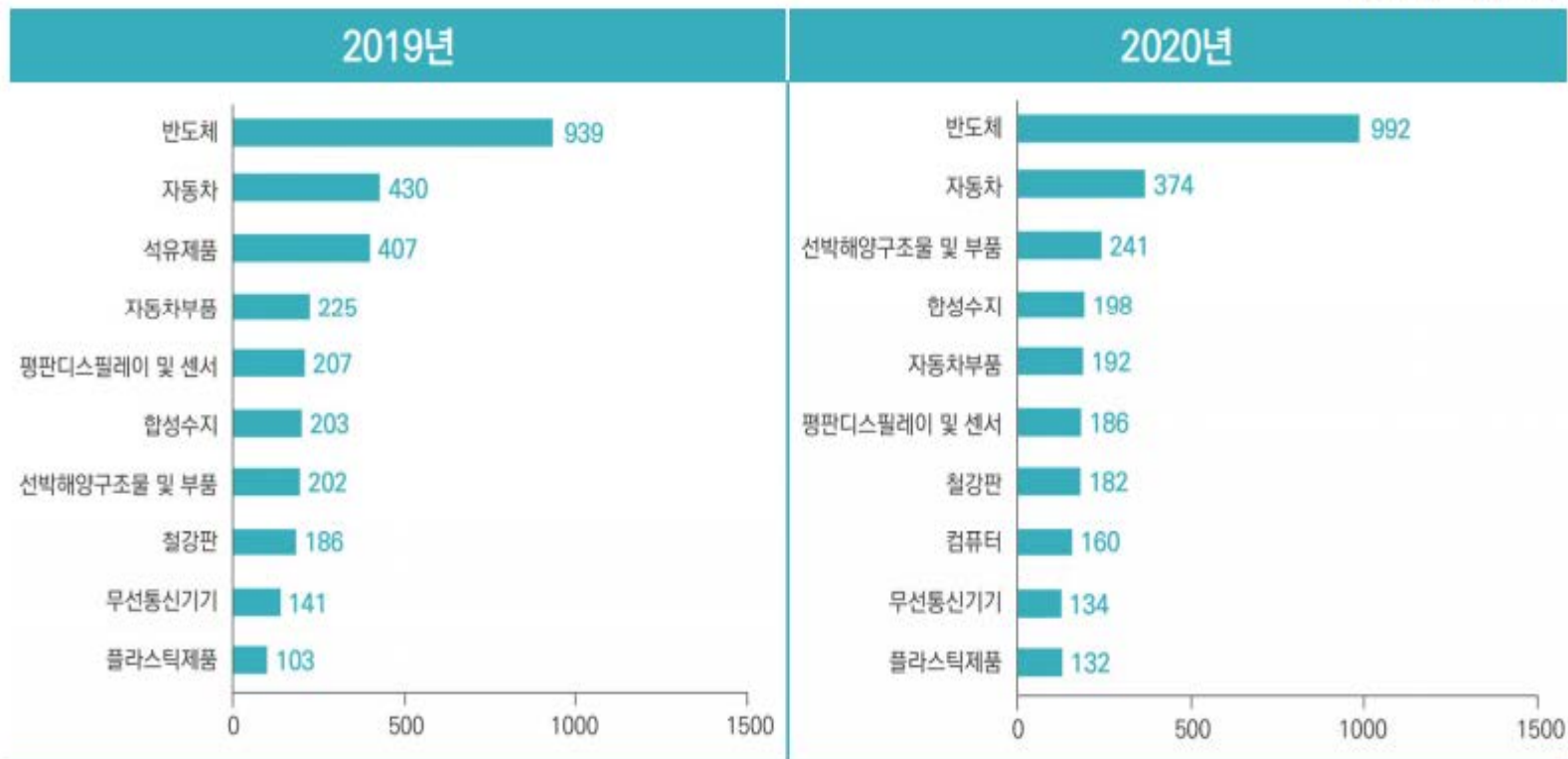
구분	2017			2018			2019		
	천CGT	점유율 (%)	순위	천CGT	점유율 (%)	순위	천CGT	점유율 (%)	순위
한국	6,326	32.7%	2	11,306	43.1%	1	8,079	43.1%	1
중국	6,658	34.5%	1	7,019	26.8%	2	6,065	32.4%	2
일본	1,172	6.1%	4	3,231	12.3%	4	1,766	9.4%	4
유럽	3,346	17.3%	3	3,592	13.7%	3	2,344	12.5%	3
기타	1,818	9.4%	5	1,059	4.0%	5	476	2.5%	5
세계	19,320	100.0%		26,207	100.0%		18,730	100.0%	

자료 : IHS-Market, World Shipbuilding Statistics.

자료:KMI(2021), 2020 Blue Economy.

우리나라 10대 수출 품목

(단위 : 억 달러)



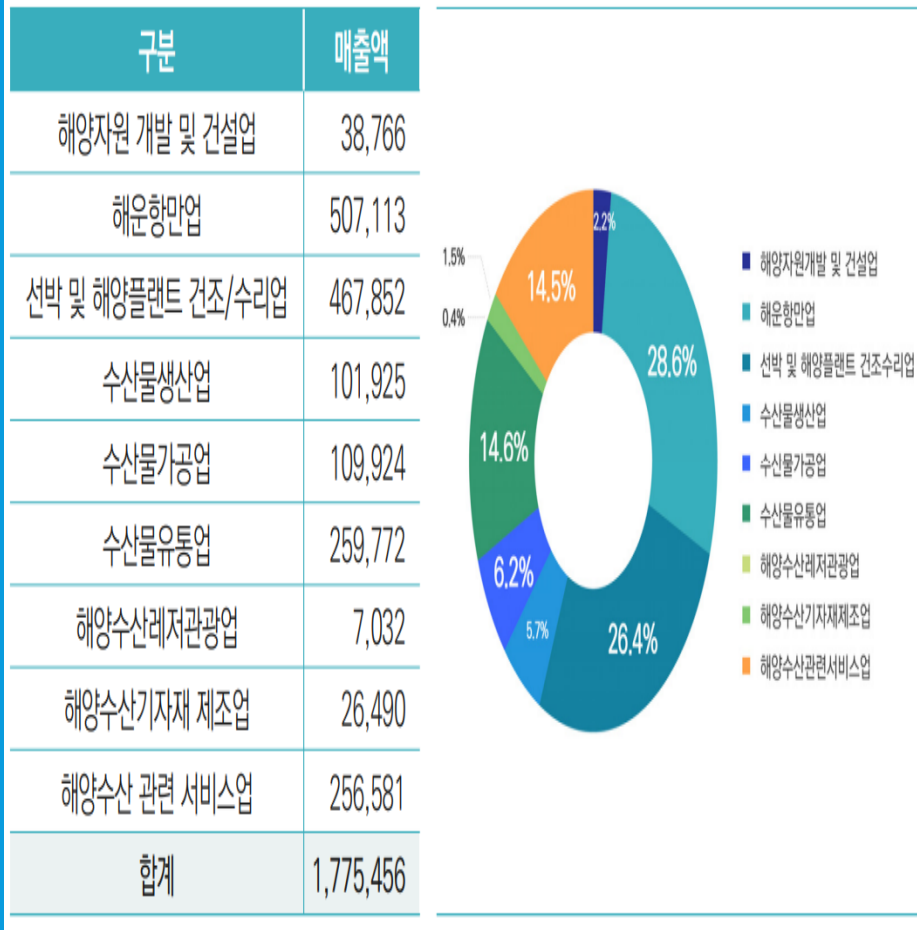
자료 : e-나라지표, KITA(K-stat)

* 해운수입: 2020년 약 270억 달러

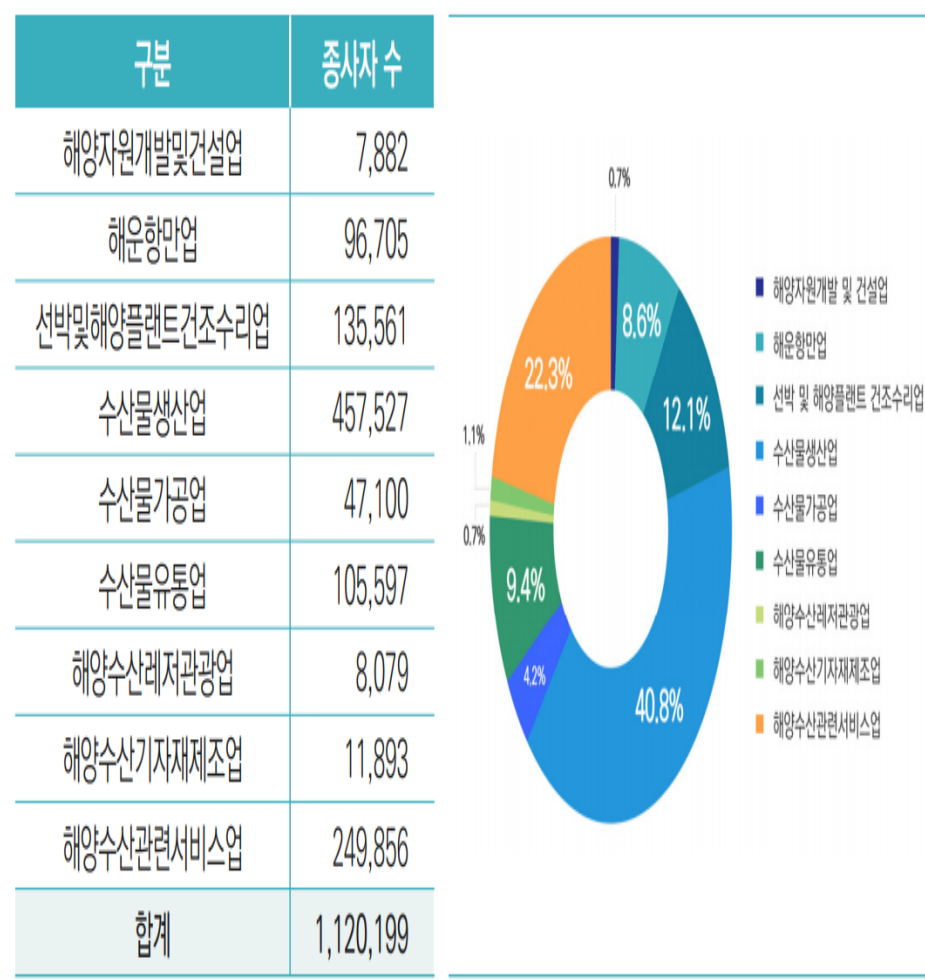
자료:KMI(2021), 2020 Blue Economy.

우리나라 해양수산의 업종별 매출액

(단위: 억 원)



우리나라 해양수산의 업종별 종사자



자료:KMI(2021), 2020 Blue Economy.

우리나라 해양수산의 자산, 자본금, 부채

(단위 : 억 원)

구분	자산	자본금	부채
해양자원 개발 및 건설업	28,150	12,388	15,762
해운항만업	667,378	237,581	429,797
선박 및 해양플랜트 건조/수리업	700,580	239,691	460,889
수산물 생산업	132,492	76,588	55,905
수산물가공업	65,549	32,058	33,490
수산물 유통업	110,284	59,405	50,879
해양수산물레저관광업	9,062	4,351	4,712
해양수산물기자재 제조업	23,691	12,022	11,669
해양수산물 관련 서비스업	283,486	149,141	134,345
합계	2,020,672	823,226	1,197,446

자료:KMI(2021), 2020 Blue Economy.

정부의 해양수산발전의 비전 및 추진전략

비전

전환의 시대, 생명의 바다 풍요로운 미래

목표 1

안전하고 행복한 포용의 바다

목표 2

디지털과 혁신이 이끄는 성장의 바다

목표 3

세대와 세계를 아우르는 상생의 바다

6대 추진전략

1. 해양수산의 안전 강화

- 1 안심하고 일하며 누리는 해양
- 2 믿고 먹는 신선한 수산물
- 3 재난·재해 걱정 없는 안전한 해안

2. 머물고 싶은 어촌·연안 조성

- 1 함께 잘 사는 어촌
- 2 편리하고 매력 넘치는 섬
- 3 지역과 어우러지는 연안·항만 조성

3. 해양수산업의 디지털 전환

- 1 해운·항만산업의 스마트화
- 2 수산업의 미래산업화
- 3 해양수산업의 데이터 경제 활성화

4. 해양수산업의 질적 도약

- 1 해양수산 新산업시장 창출
- 2 기존산업의 혁신 성장 촉진
- 3 선순환 구조의 산업생태계 조성

5. 환경 친화적·합리적 해양 이용

- 1 탈탄소·친환경의 쾌적한 항만 실현
- 2 해양공간 활용·관리의 최적화
- 3 해양생태계의 다양성 보존

6. 국제협력을 선도하는 해양강국

- 1 "K-해양수산"으로 국제사회 상생 견인
- 2 굳건한 해양안보로 해양영토 수호
- 3 해양협력으로 동북아 번영에 기여

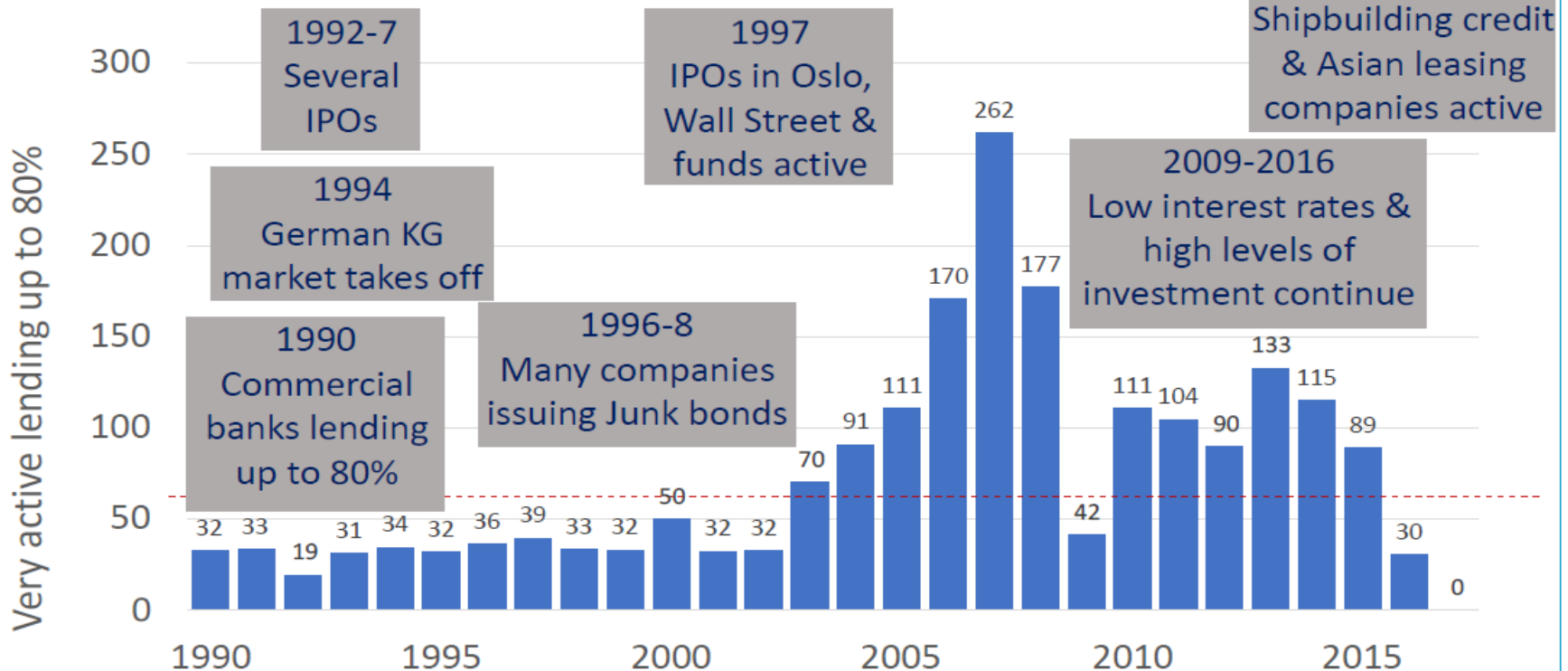
II. 해양투자자과 해양금융의 원천

2-1 해양투자자 추이

해양(해운)투자규모 추이와 특징

(단위:10억 달러)

Investment 1987-2017 :-



Martin Stopford, President CRSI 20 June 2017

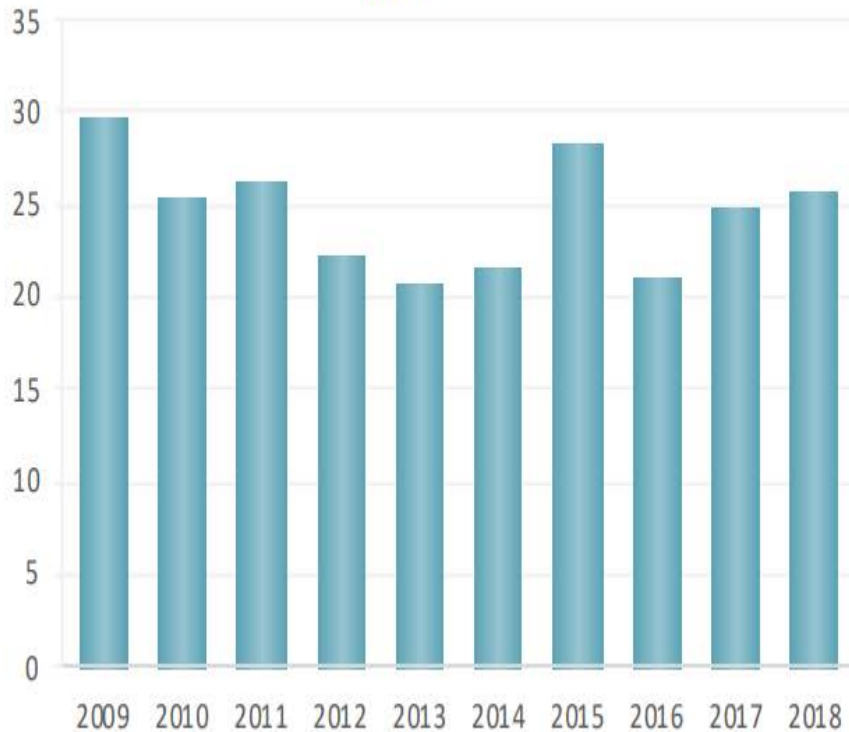
주: 신조(해양플랜트 포함) 투자 규모 기준임.

자료: Martin Stopford(2017), The Last 30 Years in Shipping Investment-What Have We learned?, Marine Money, New York.

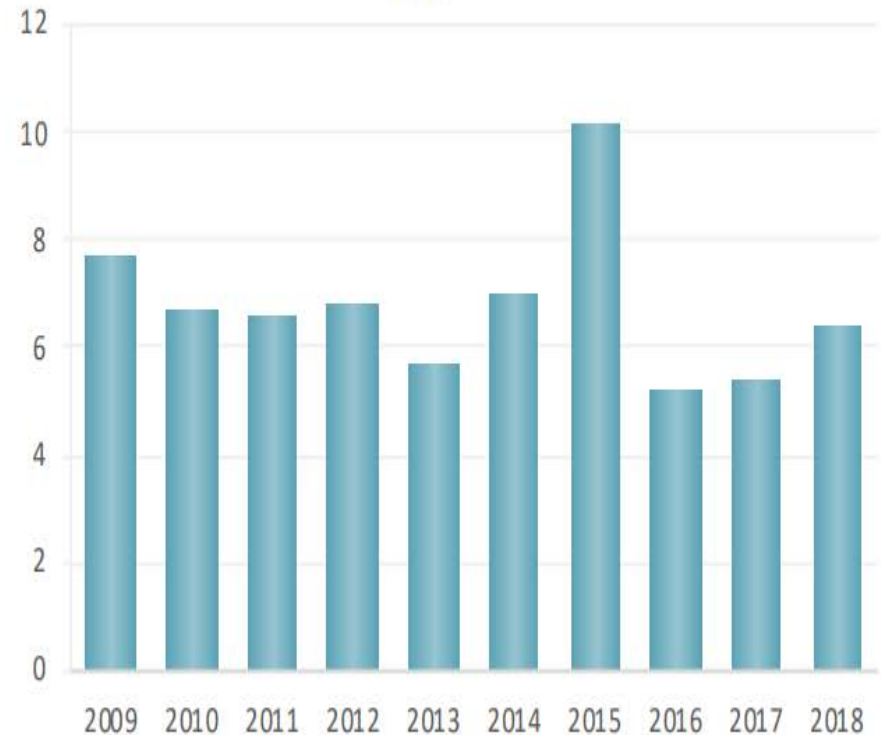
EU의 해양경제 유형자산 투자 규모

Figure 2.7 Investment in tangible goods in the EU Blue Economy, €billion

Gross



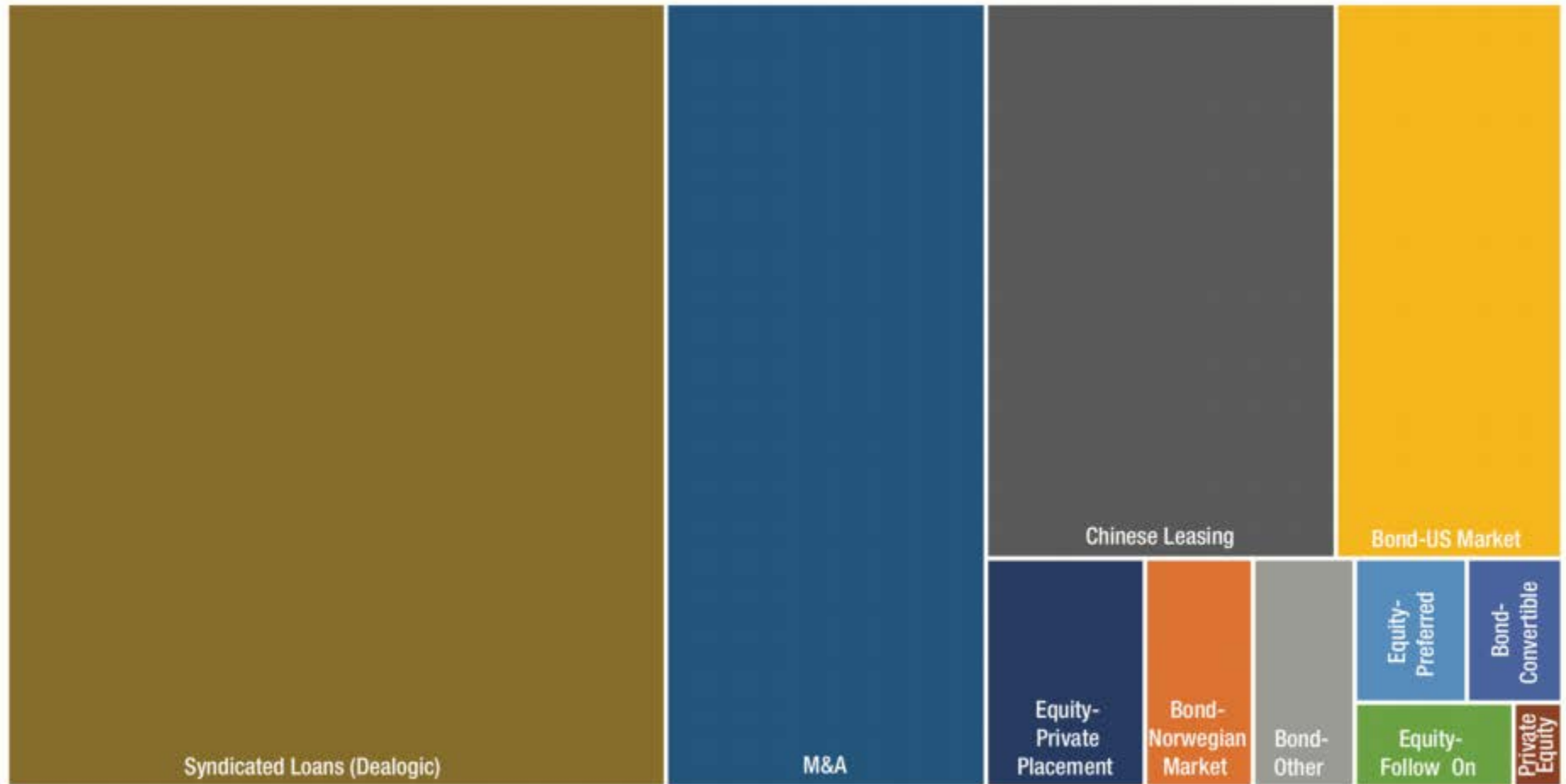
Net



Source: Eurostat (SBS), DCF and Commission Services

2-2. 해양금융의 원천

The 2018 Deal Landscape by US Dollars



Source: Dealogic/ Marine Money

주: 이 그림에서의 해양금융은 선박 및 해양플랜트 기준임.

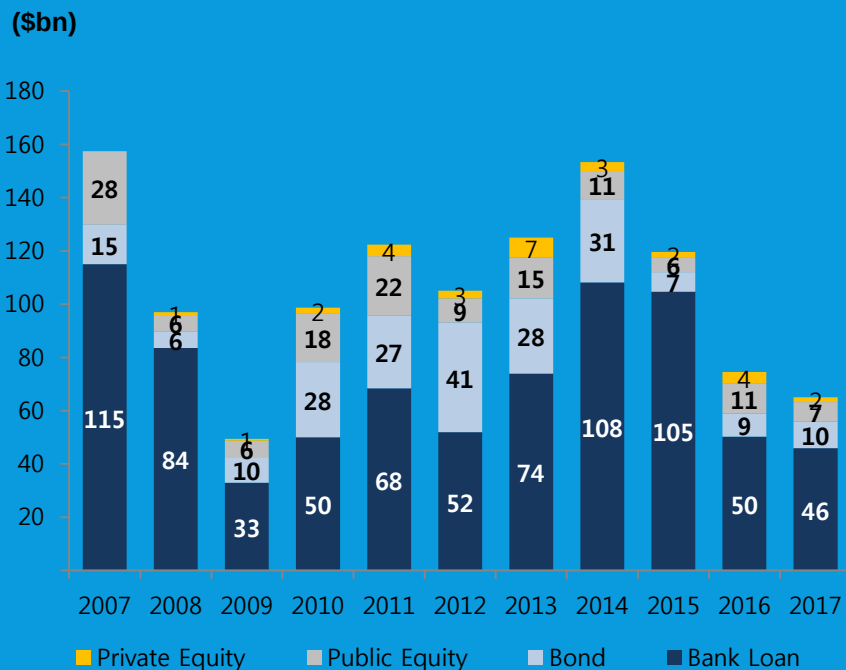
세계 해운금융의 원천별 추이 및 은행대출 잔액 규모

조달수단별 해운금융 지원액 추이

‘14년 이후 **해운금융** 규모 감소

업황 부진 등 사유가 복합 작용

은행 대출 : 2017년 기준, 460억불 (발주액 대비 78% 수준)



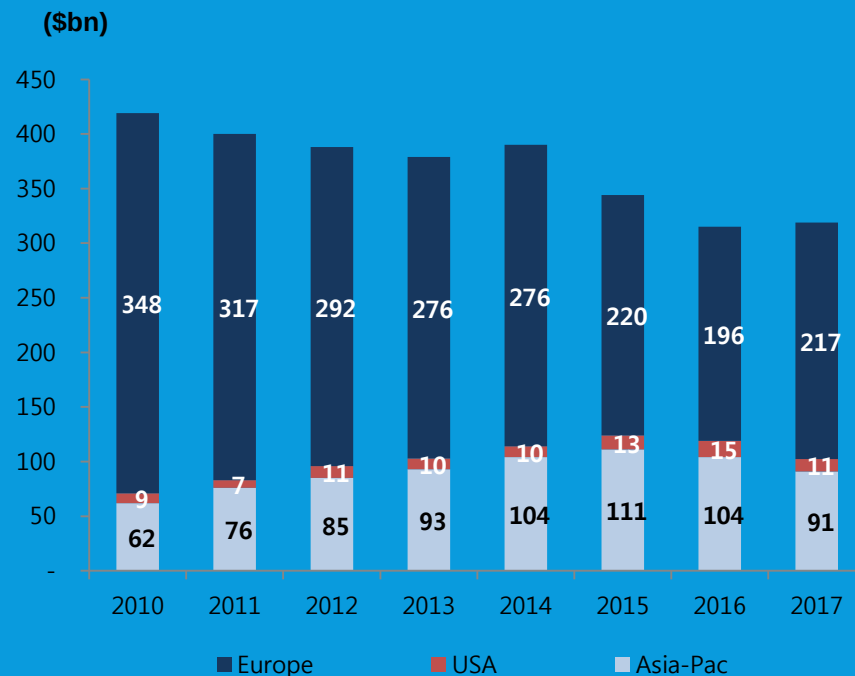
출처: Marine Money

선박금융 Bank Loan 추이(잔액기준)

‘14년 이후 감소추세, ‘17년 3,190억불 수준

중국계 금융 잔액 증가 : (‘12)USD407억 → (‘17)USD652억

수출입은행 잔액 감소 : (‘12)USD119억 → (‘17)USD101억

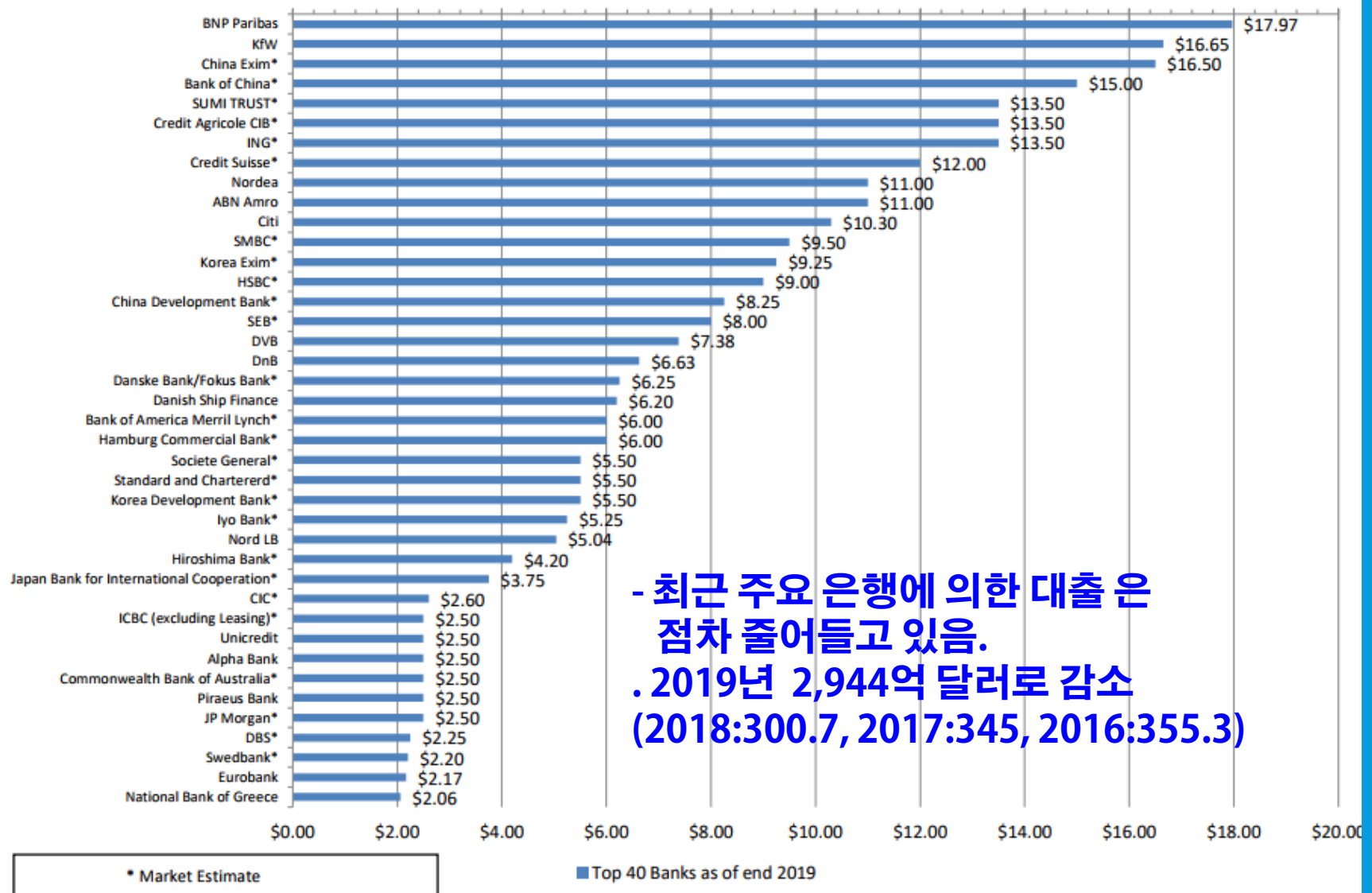


출처: MarineMoney

2-3. 은행대출

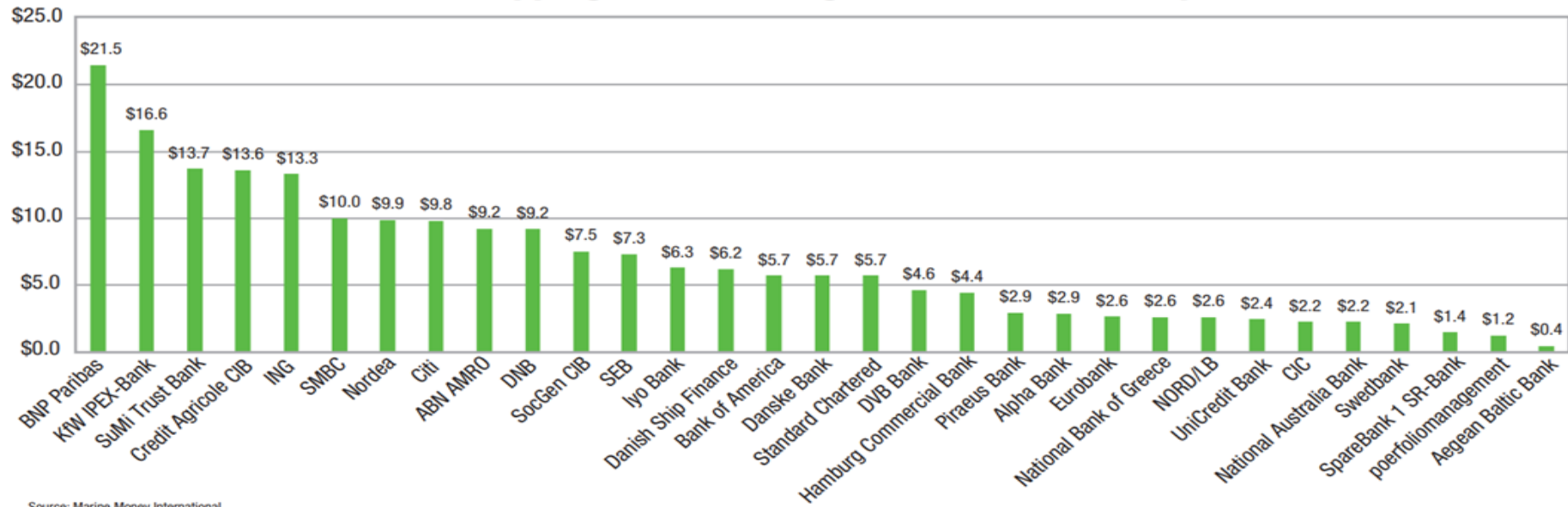
(단위:10억달러)

상위 40개 은행의 해운 대출 현황

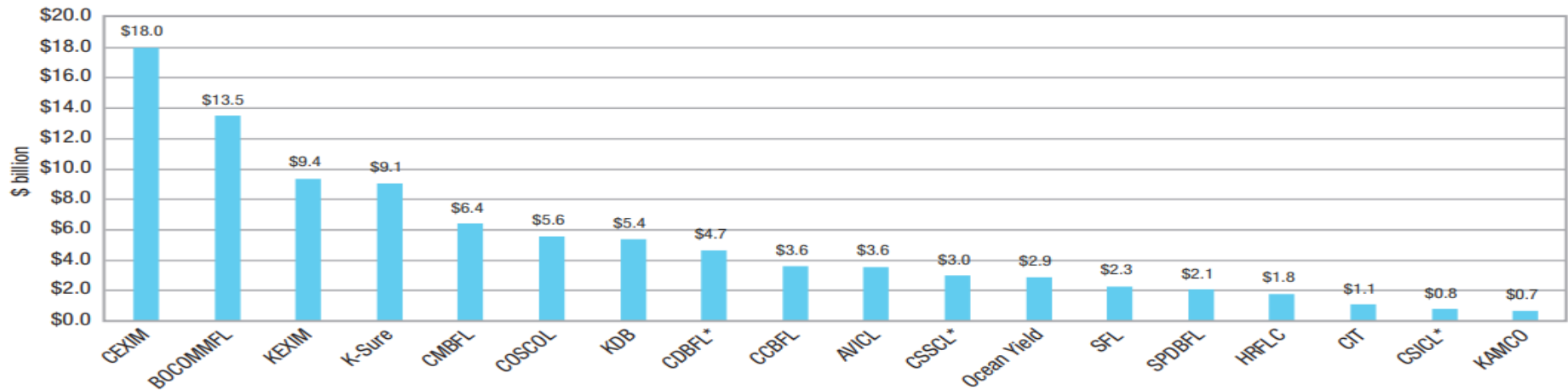


- 최근 주요 은행에 의한 대출은
점차 줄어들고 있음.
. 2019년 2,944억 달러로 감소
(2018:300.7, 2017:345, 2016:355.3)

2020 Shipping Portfolio League Table - Banks Only



2020 Shipping Portfolio League Table - Non-Banks

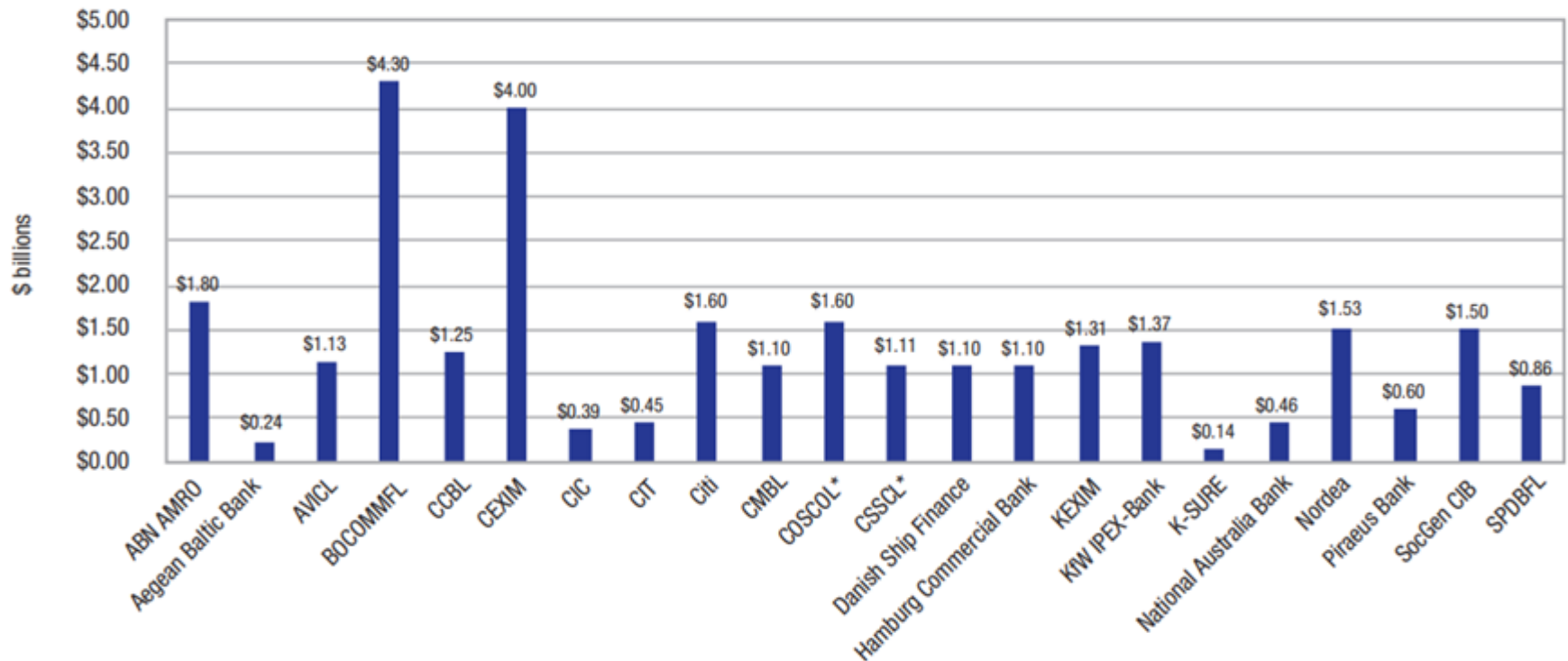


*Smarine's data includes only drawn amounts and not undrawn commitments.

Source: Marine Money International, Smarine Advisors

글로벌 금융기관의 신규해운대출(2020) 및 변동(2019-20)

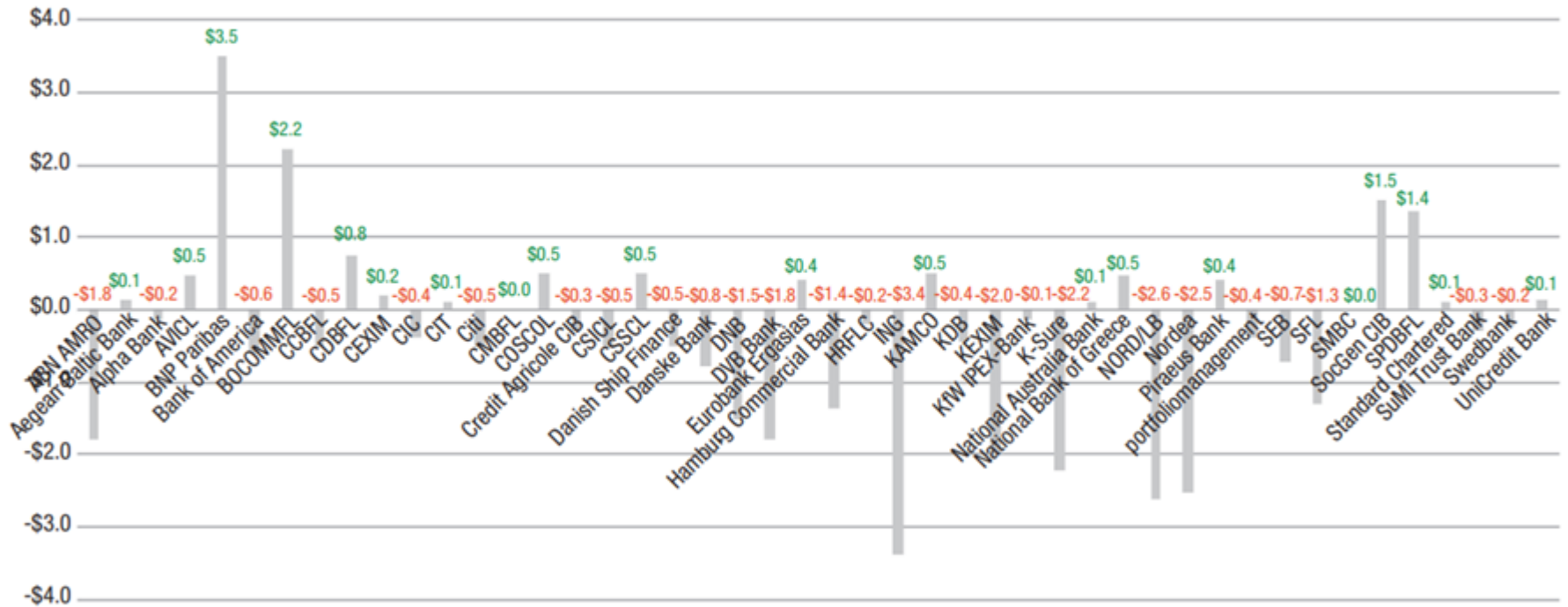
Selected Lenders' New Business Volume - 2020



Source: Marine Money International, Smarine Advisors

- 금융기관의 new biz volume: 참여 기관 22개, 평균 대출 규모는 US\$ 1.3 bil.
- BOCOMMFL, CEXIM: 각각 4.3 bil., 4.0 bil. 제공

Selected Banks Change in Portfolio Size - 2019 to 2020

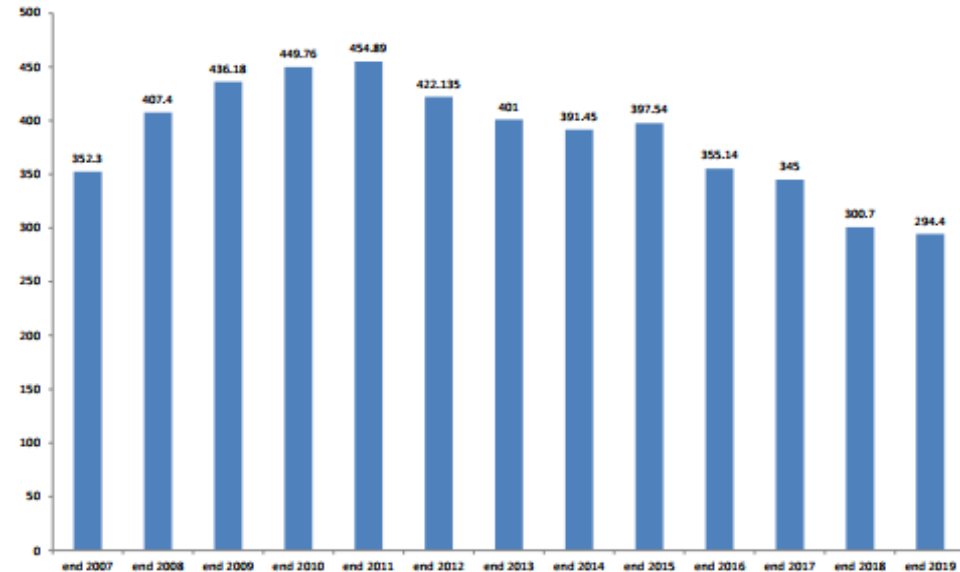


Source: Marine Money International

- 46개 금융기관 중 18개는 포트폴리오 증가, 26개는 감소, 2개는 불변
- 확대: 2개 프랑스 은행 (BNP, SosGen CIB)과 중국의 BOCOMMFL, SPDBFL
- 축소: 독일 은행 주도(DVB, Lord/LB)
- ABN AMRO, ING, Nordea, KEXIM, K-Sure도 축소
- 2020: 유럽은행은 USD 700 mil. 신규대출(fresh funds; net of repayments/prepayments), 거의 30년의 해운대출 경험, 주고객은 그리스 해운기업(대형 혹은 중형 선대 보유)

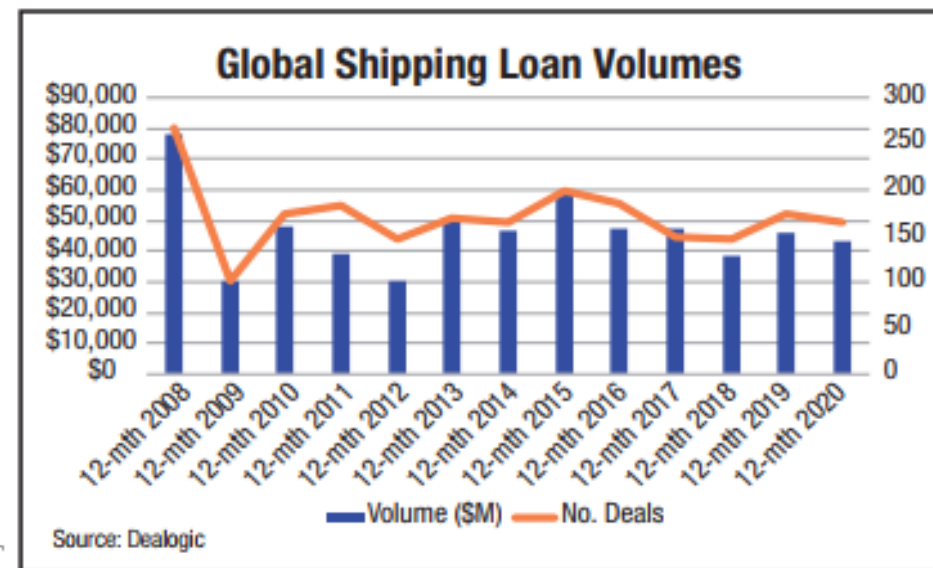
연도별 은행의 해운금융 제공 추이

□ 세계 주요 40개 은행의 선박금융 대출규모
(2007-2019년, US\$bn)



자료 : Petrofin Bank Research(2020).

□ Global Shipping Loan Volumes

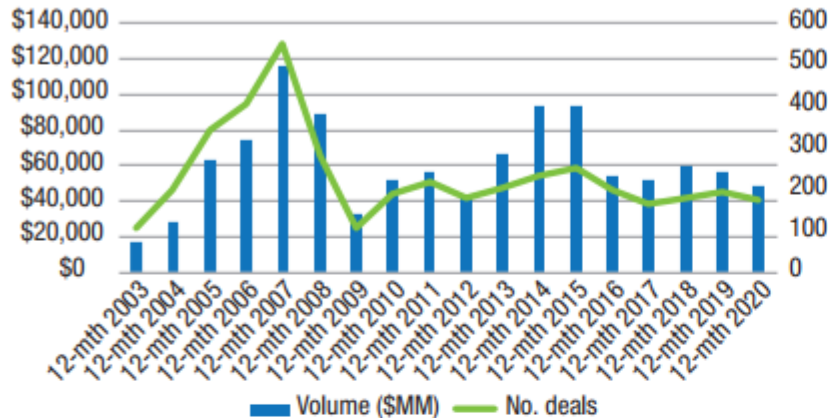


자료 : Dealogic(Marine Money Freshly Minted(2021.2.18).

- Petrofin Bank Research에 의하면 2019년 말 해운기업의 글로벌 40개 은행의 해운금융 여신규모는 US\$ 2,944억으로 전년도에 비해 감소함.
- Dealogic에 의하면 2008년 금융위기 이후 협조융자(syndicated loan) 규모가 크게 감소하다가 2013년 이후 약간 회복하였으나 2016년 이후 다시 하락하였으나, 2018년부터 다시 회복 2020년 350억으로 나타남.

글로벌 해운대출 및 해양플랜트 대출 추이

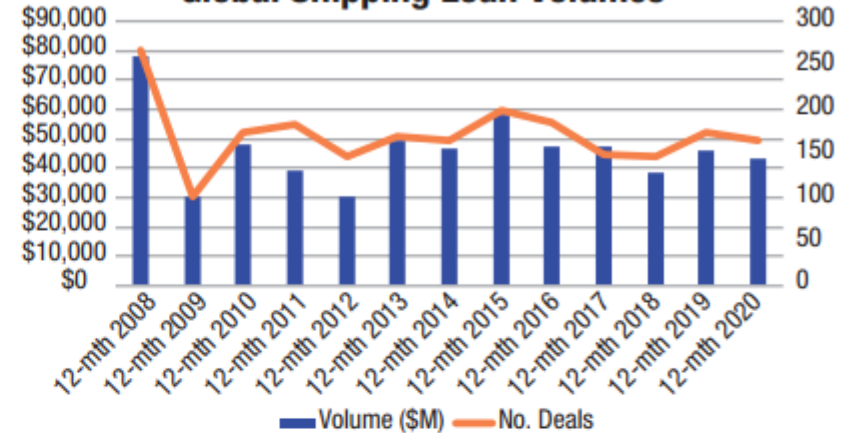
Syndicated Marine Finance Loan Volume



Source: Dealogic

Figure 1

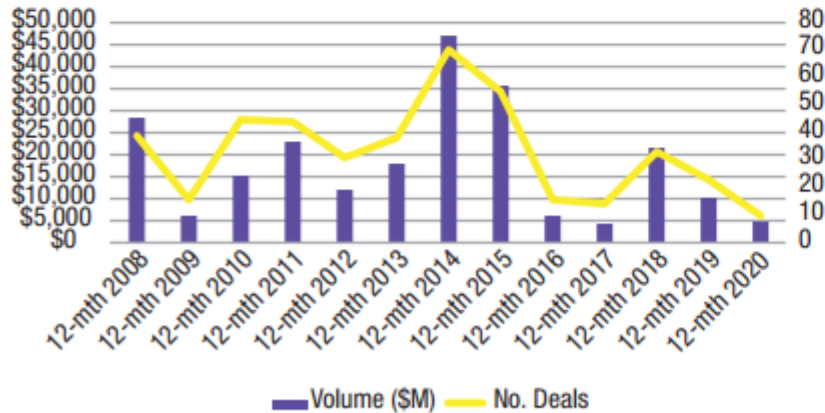
Global Shipping Loan Volumes



Source: Dealogic

Figure 2

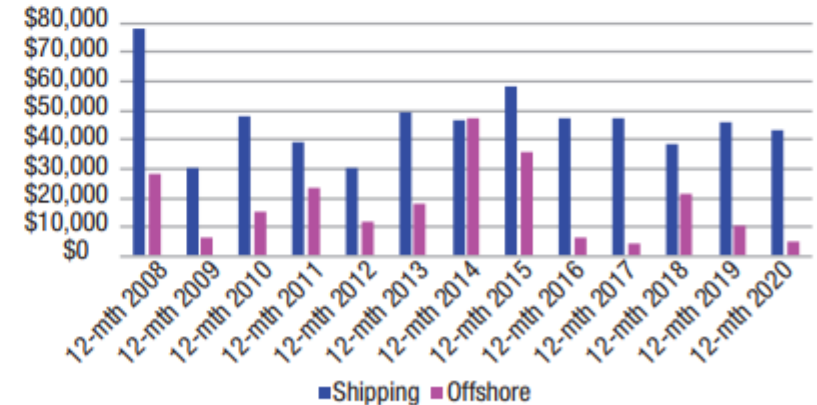
Global Offshore Loan Volumes



Source: Dealogic

Figure 3

Shipping Versus Offshore Syndicated Loan Volumes



Source: Dealogic

Figure 4

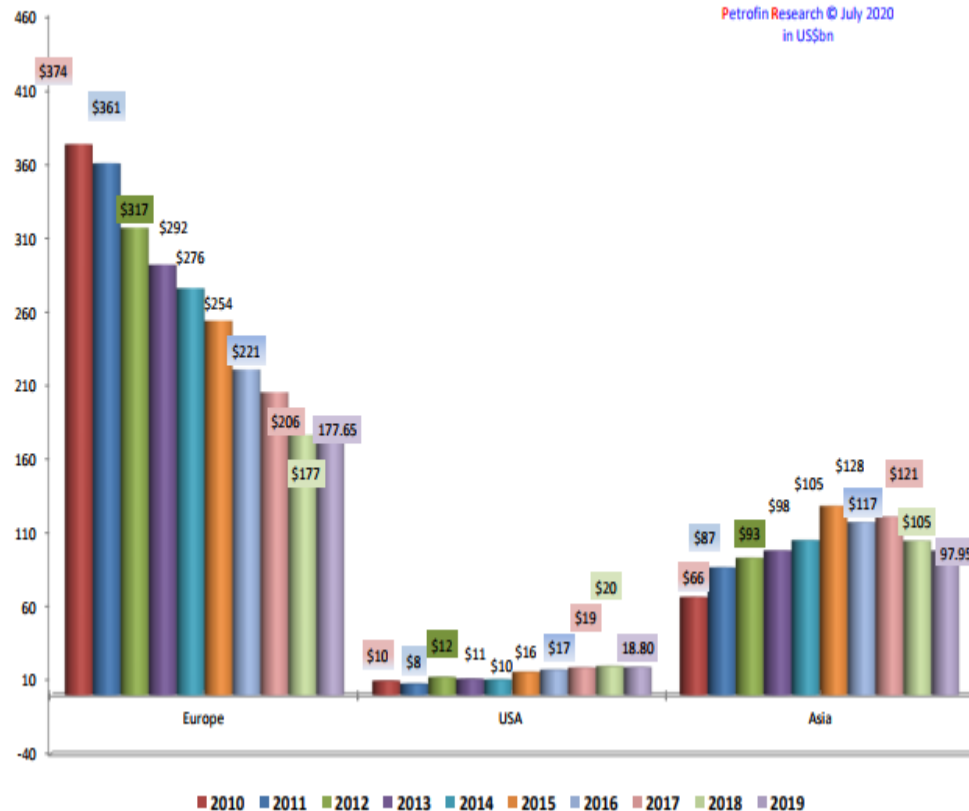
세계 40대 해운(선박)금융취급 은행 지역별 대출자산규모 추이

최근 유럽의 비중이 점차 감소하고 아시아의 비중이 점증하고 있음.

(Unit: US\$ Bil)

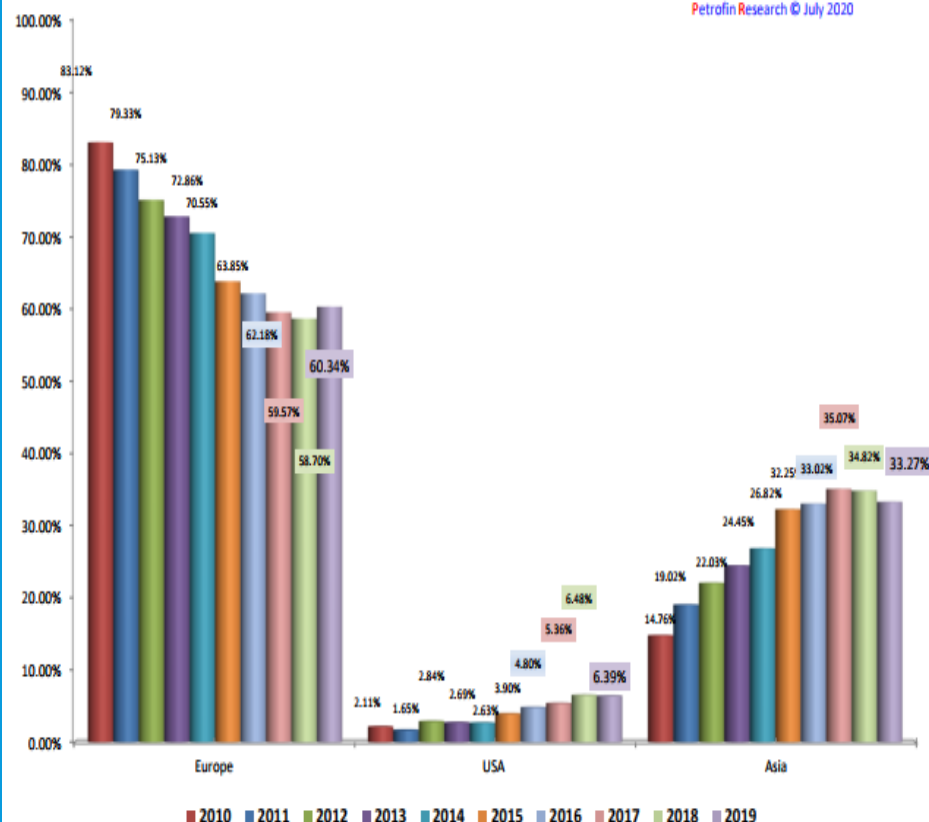
Global shipping bank portfolios - by geographical area

Petrofin Research © July 2020
in US\$bn

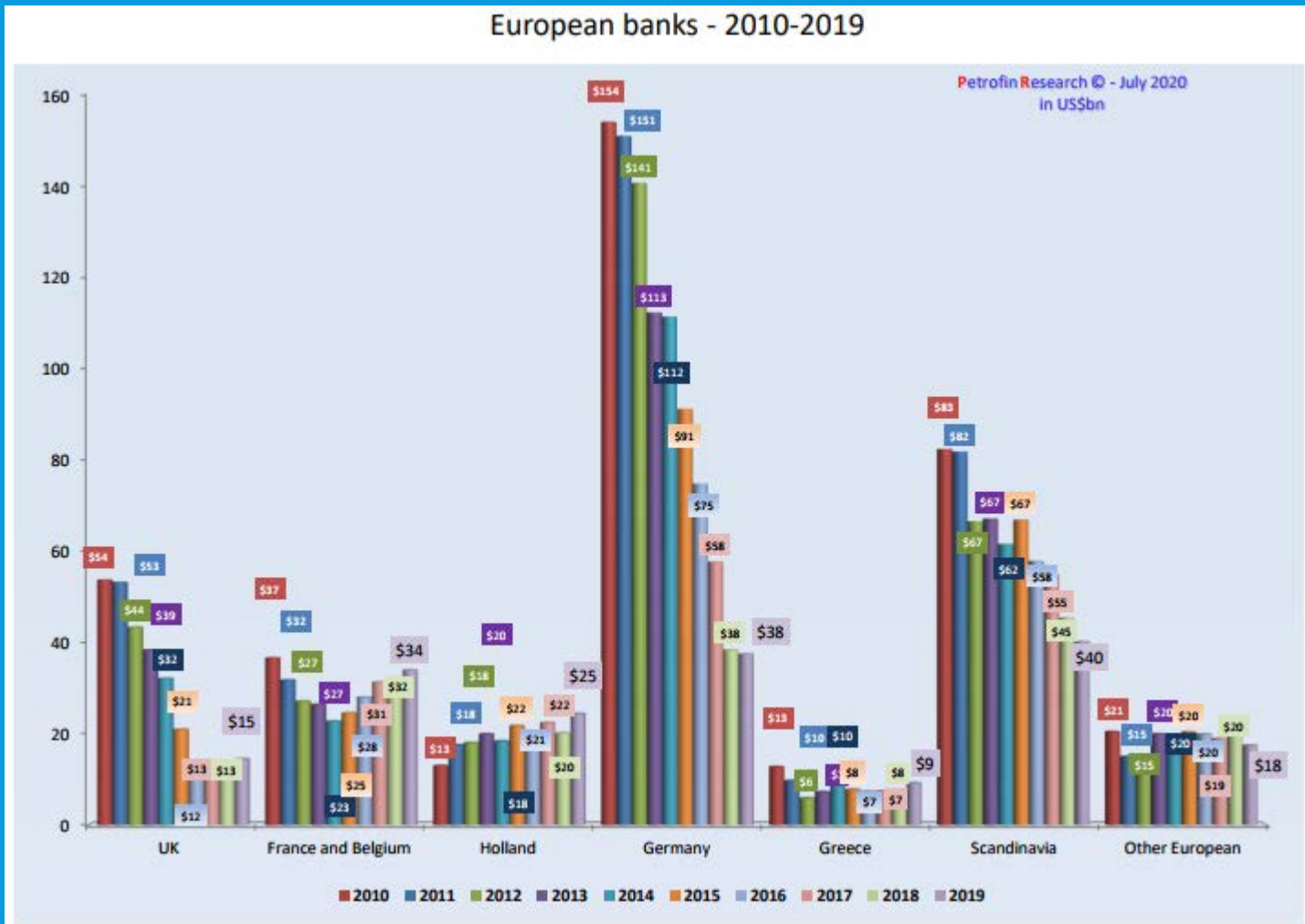


Global shipping bank portfolio shares by geographical area

Petrofin Research © July 2020



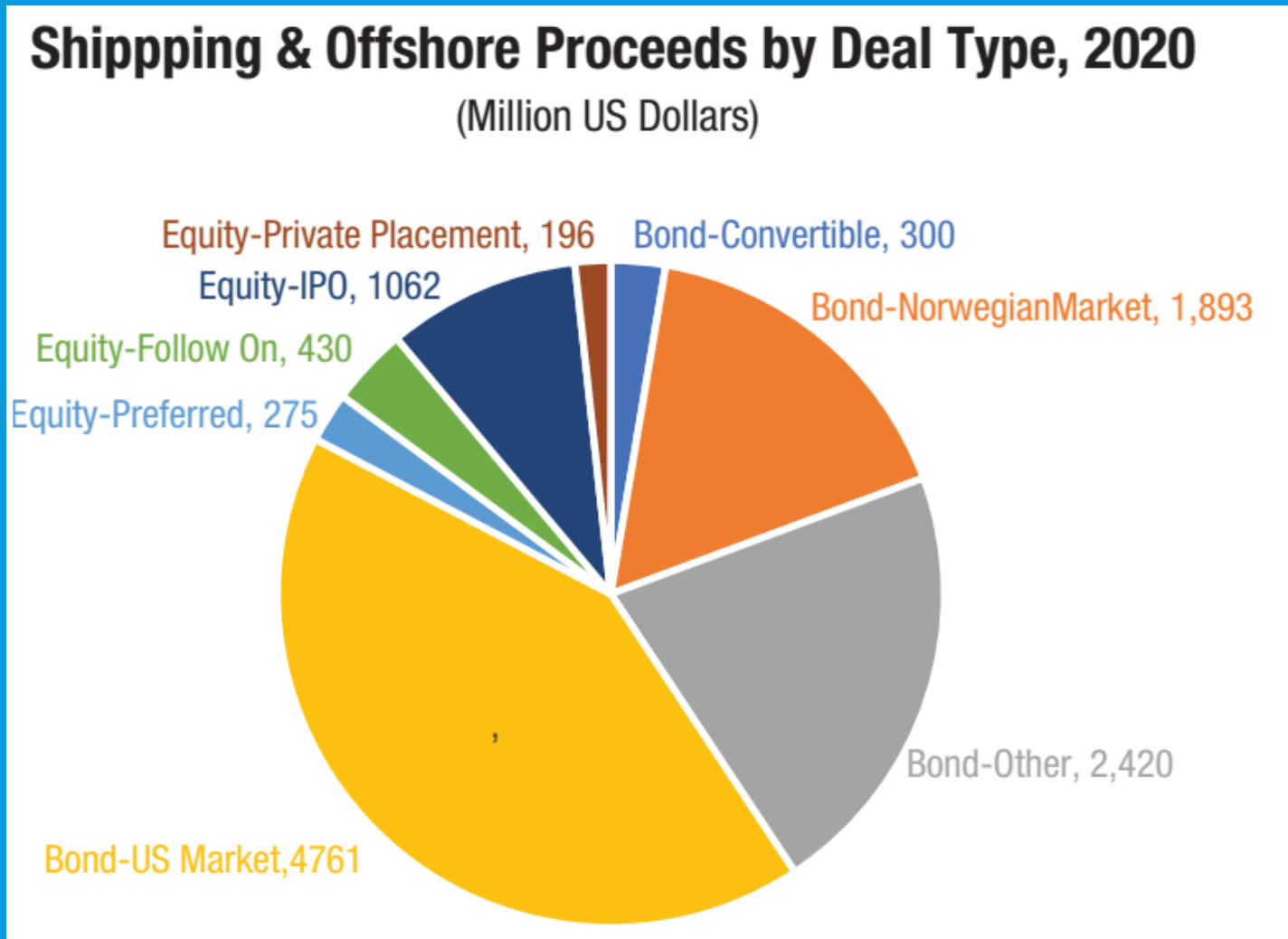
유럽은행의 해운금융 대출 잔액



자료: Petrofin Research(2020).

2-4. 자본시장에서의 조달

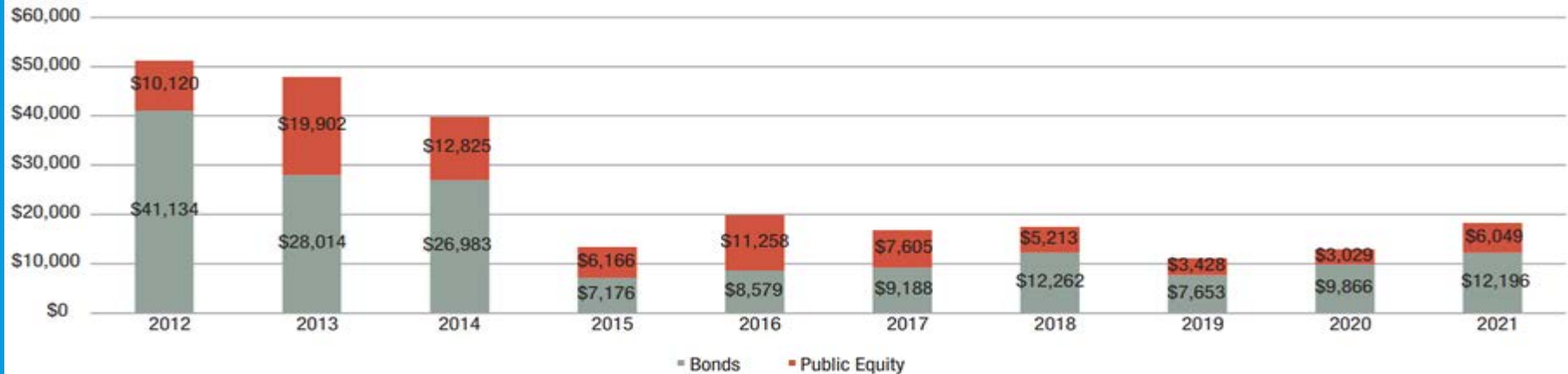
글로벌 자본시장의 해운금융 종류별 규모



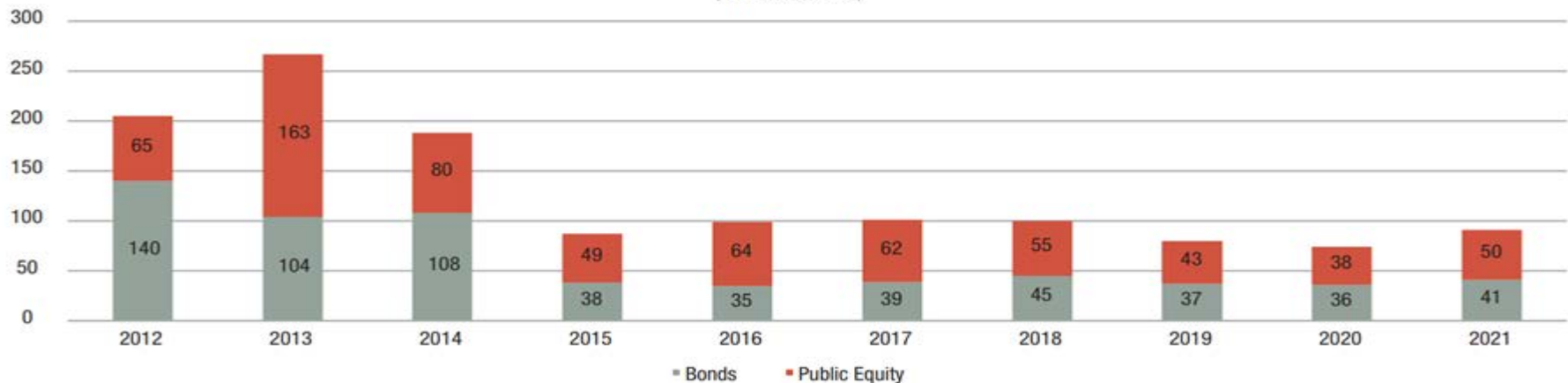
자료: Marine Money(2020 Q4)

자본시장을 통한 해운금융조달 추이 (Shipping & Offshore)

Marine Capital Markets Transactions, 2012 - 2021
(Million US Dollars)

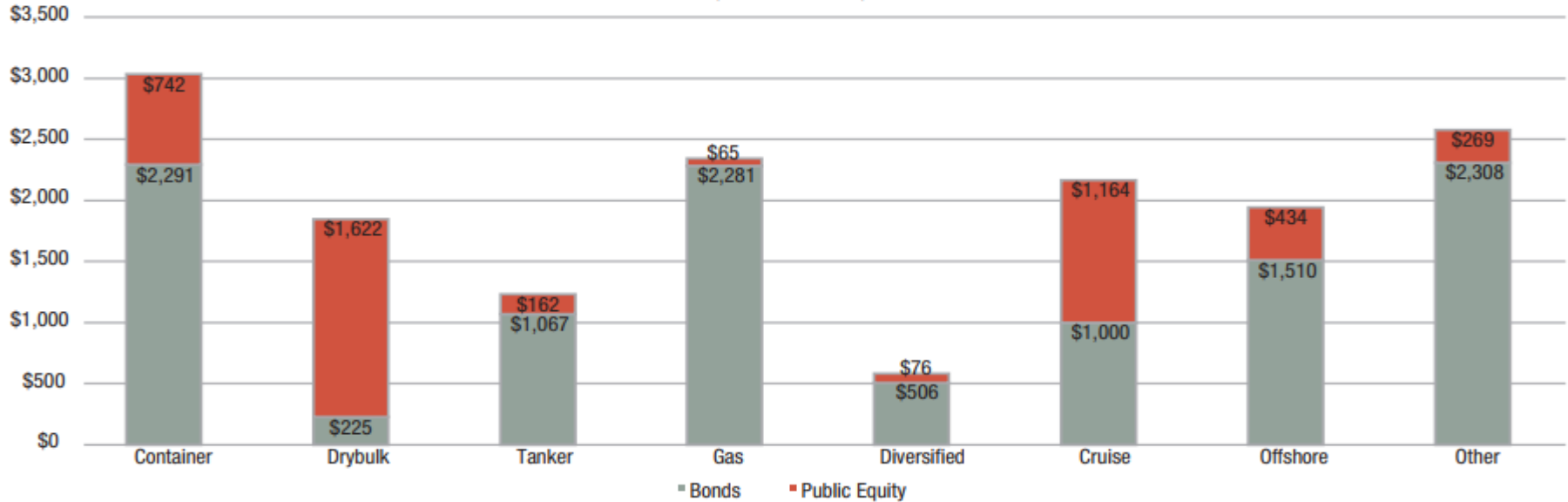


Marine Capital Markets Transactions, 2012 - 2021
(Number of Deals)

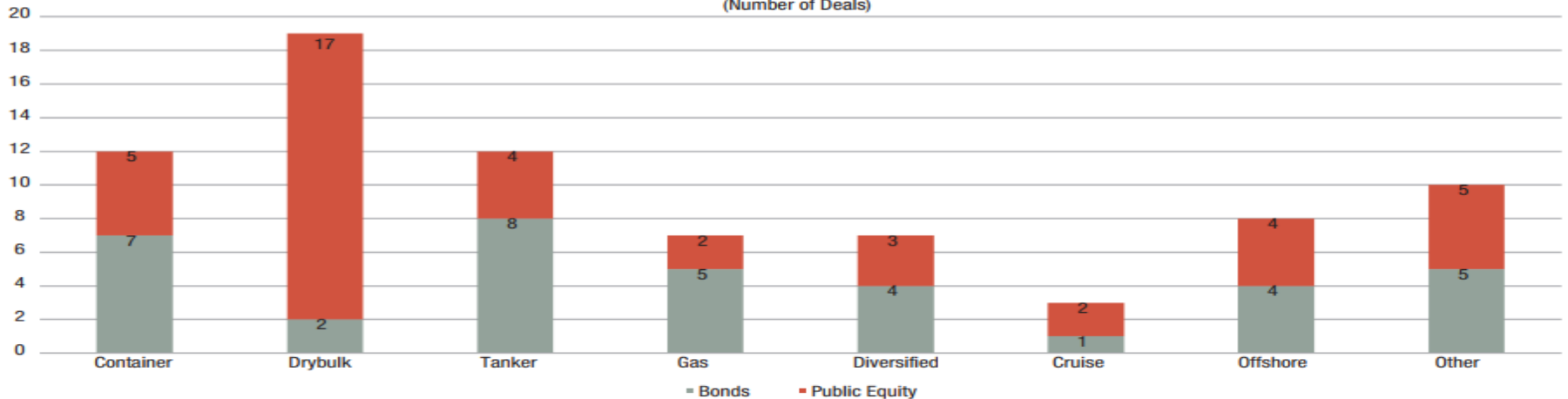


2020년 선형별 직접금융 조달규모

Transaction Volume by Sector, 2021
(Million US Dollars)



Transaction Volume by Sector, 2020
(Number of Deals)



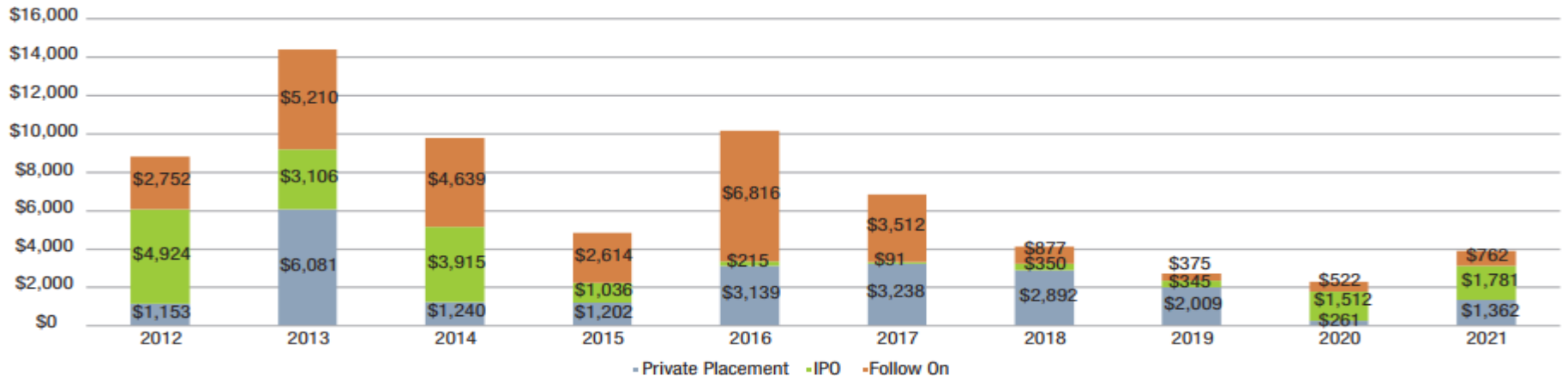
자료: Marine Money(Winter 2021).

연도별 자기자본 조달 추이

Equity Capital Markets

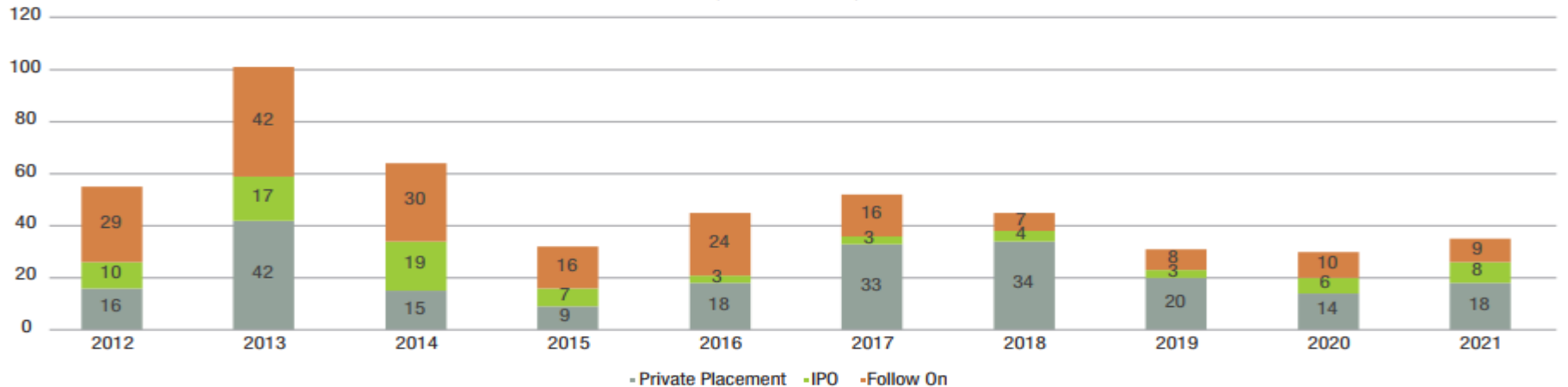
Equity Capital Market Offerings by Year, 2012 - 2021

(Million US Dollars)



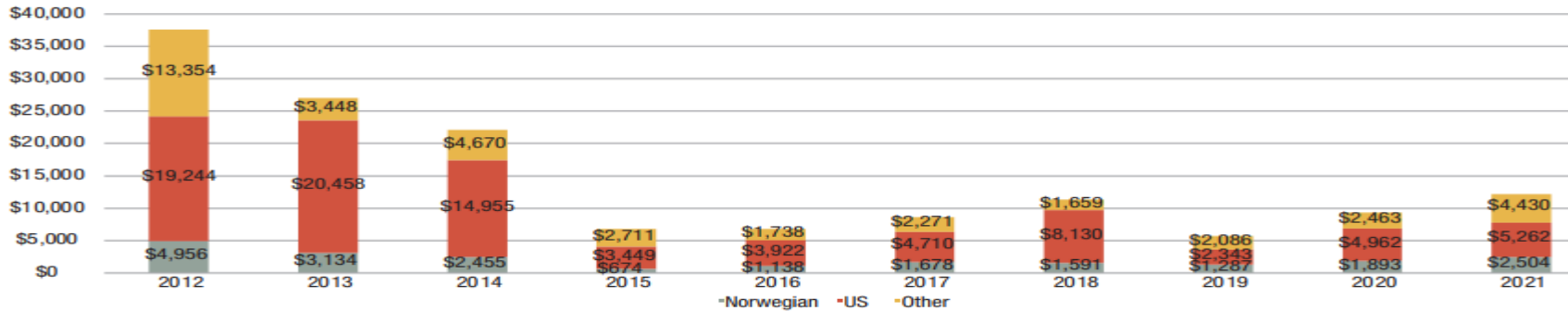
Equity Capital Market Offerings by Year, 2012 - 2021

(Number of Deals)

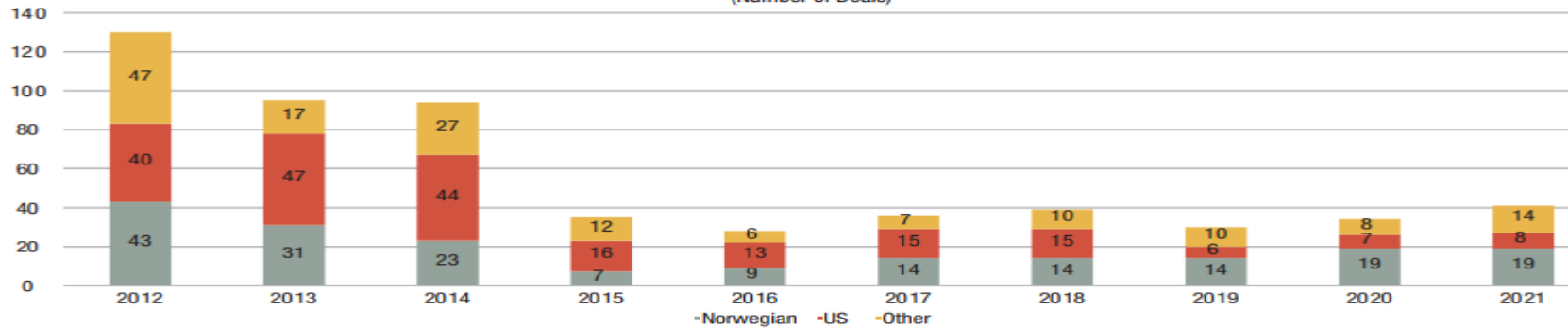


부채자본 조달

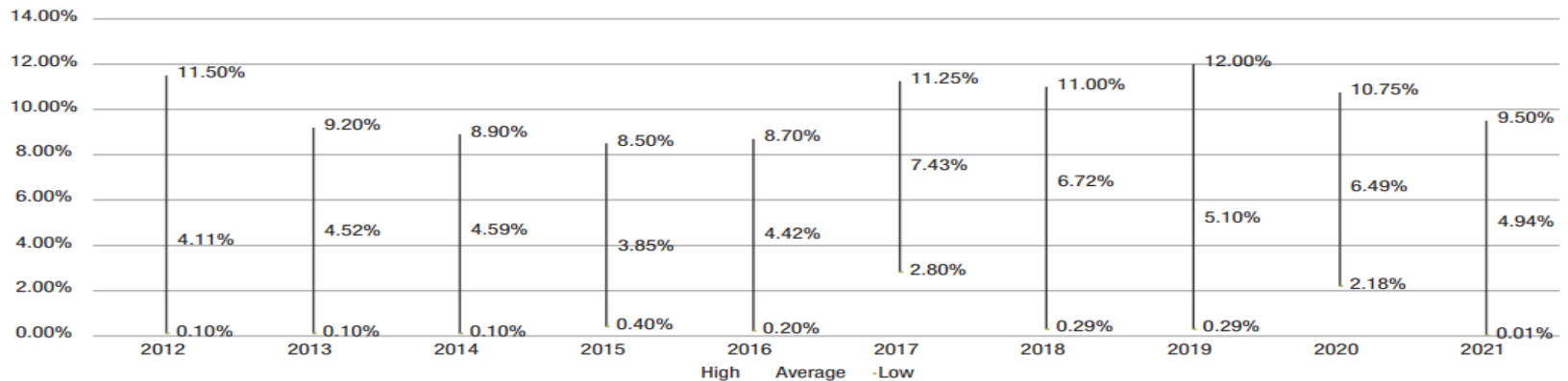
Debt Capital Market Proceeds by Year, 2012 - 2021
(Million US Dollars)



Debt Capital Market Issuances by Year, 2012 - 2021
(Number of Deals)



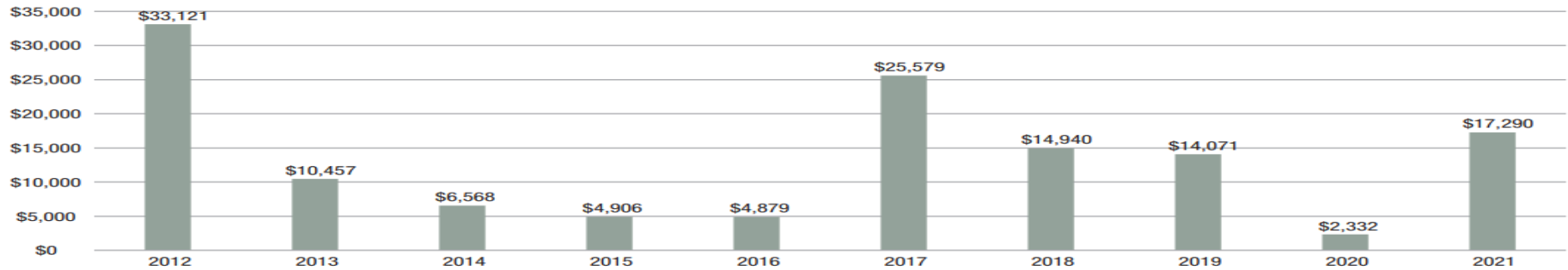
Bond Issuance Interest Rates, 2012 - 2021



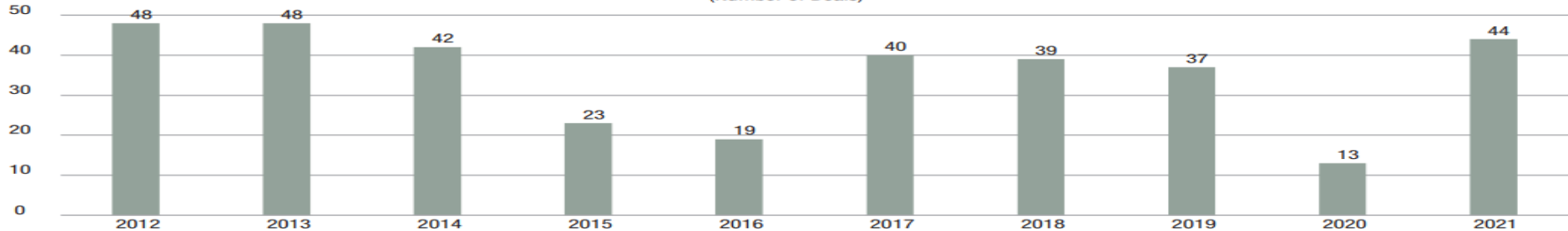
해운기업의 M&A

M&A Transactions

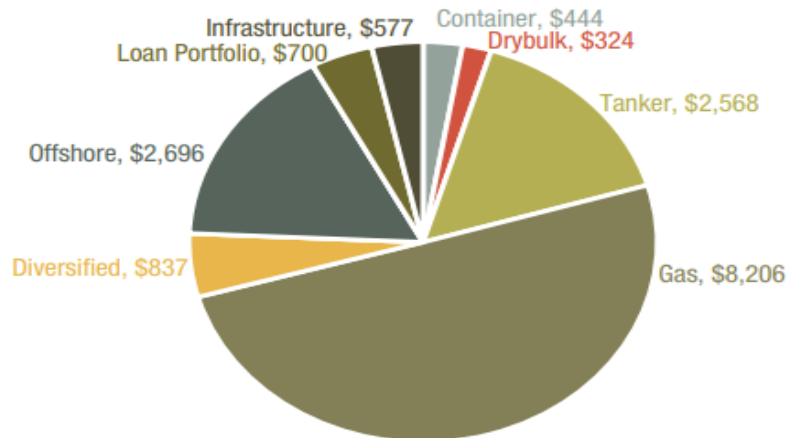
M&A Volume by Year, 2012 - 2021
(Million US Dollars)



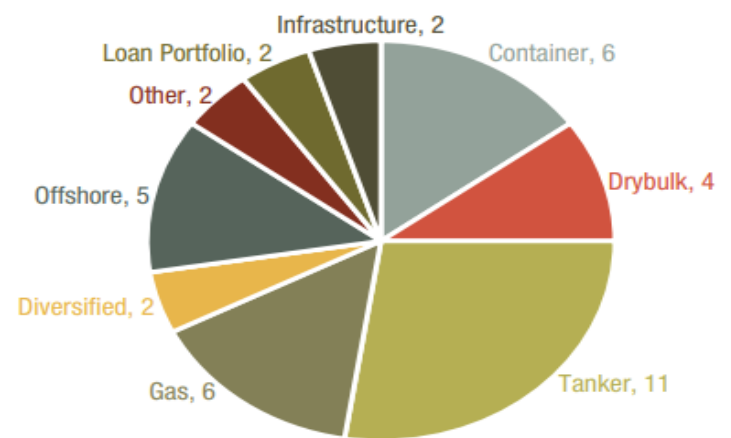
M&A Volume by Year, 2012 - 2021
(Number of Deals)



M&A by Sector, 2021
(Million US Dollars)



M&A by Sector, 2021
(Number of Deals)



III. 해양금융과 해양산업의 발전

3-1. 경제발전과 금융의 역할

♣ 경제발전과 금융의 관계에 대한 학자들의 시각은 크게 두 가지로 나뉘 짐.

- ♣ 금융이 경제성장을 유도한다는 시각
- ♣ 실물경제 성장이 금융의 발전을 견인한다는 주장

◆ 긍정적 견해: 금융이 경제발전에 기여

- Bagehot(1873)
- Schumpeter(1912)
- Goldsmith(1969)
- Hicks(1969)
- King and Levine(1993)
- 이규복 · 하준경(2011) 등

◆ 부정적 견해: 실물경제성장이 금융발전을 유도

- Robinson(1952)
- Lucas(1988) 등

- ◆ 경제가 발전함에 따라 금융발전은 저축동원과 거래지원 기능으로부터 정보생산, 위험관리, 모니터링 기능으로 무게 중심이 이동

금융이 경제 성장에 영향을 주는
5가지 채널:Levine(2004)

- ◆ 저축의 동원과 모집
- ◆ 재화와 서비스 교환의 원활화
- ◆ 리스크의 거래, 다변화 및 관리
- ◆ 기업 모니터링과 기업 지배권 행사
- ◆ 투자기회 및 자본 배분에 관한 정보의 생산

경제 발전 단계

성장초기 저개발 국가에게 중요



성장성숙기의 선진국가에게 중요

- ◆ 대출 및 자본시장의 발전과 실물경제 성장의 단기적 관계를 그랜저 인과관계로 검정
- ◆ 은행대출 증가율: 실물경제 성장을 견인하는 역할을 하였다기보다는 경제성장률이 변화하는 경우 대출증가율도 변화하는 모습을 보인 것으로 추정
- ◆ 자본시장을 대표하는 주식시장 관련 금융발전 지표들의 증가율과 경제성장률 간에는 쌍방 인과관계가 유의하게 존재하는 것으로 추정

<대출 및 자본시장과 실물경제 변수에 대한 그랜저 인과관계 분석 결과>

변수	P-값
명목GDP 성장률 → 은행대출 증가율 은행대출 증가율 ⇄ 명목GDP 성장률	(0.067) (0.815)
명목국내총투자 증가율 → 은행대출 증가율 은행대출 증가율 ⇄ 명목국내총투자 증가율	(0.013) (0.695)
명목총요소생산성 증가율 → 은행대출 증가율 은행대출 증가율 ⇄ 명목총요소생산성 증가율	(0.066) (0.998)

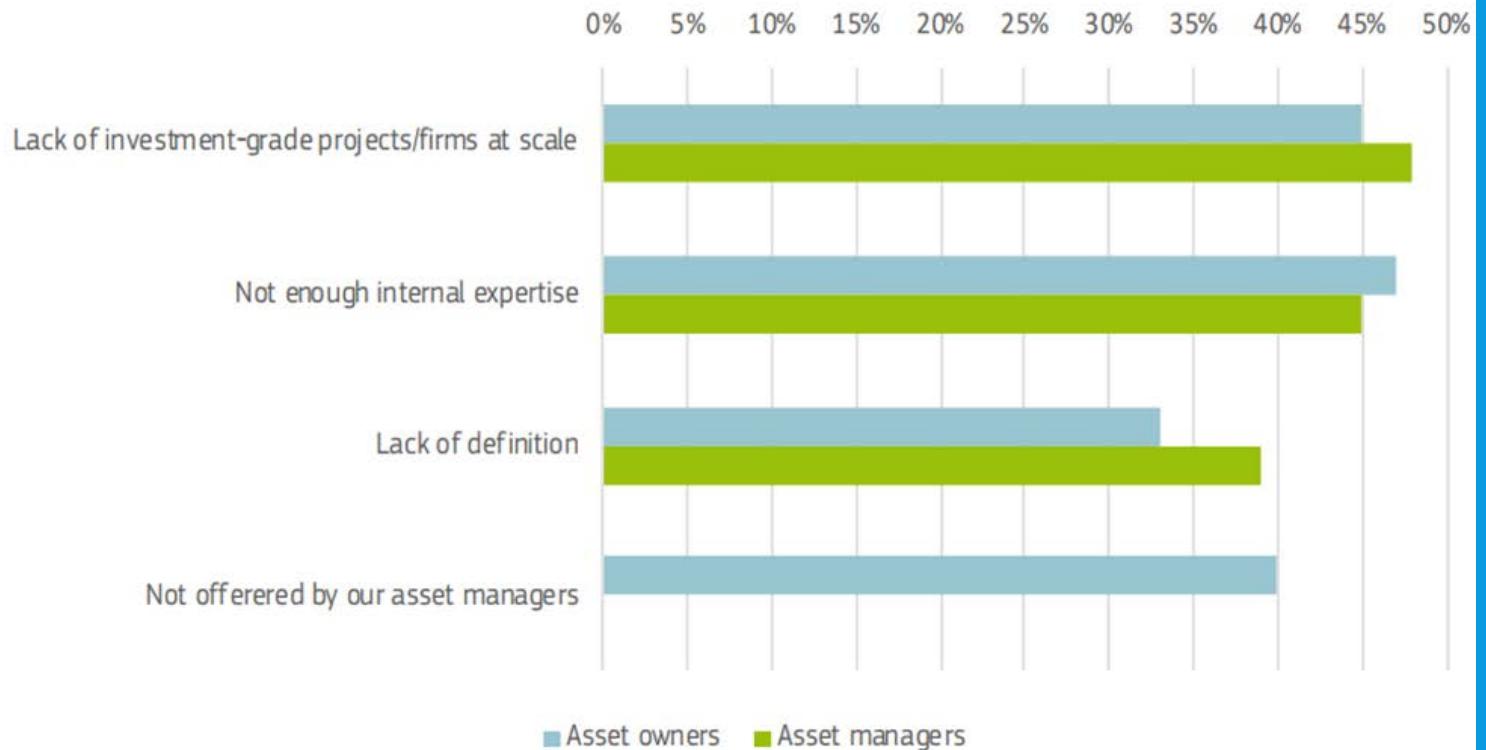
변수	P-값
명목GDP 성장률 ⇄ 거래 대금 증가율 거래 대금 증가율 → 명목GDP 성장률	(0.125) (0.005)
명목GDP 성장률 ⇄ 시가 총액 증가율 시가 총액 증가율 → 명목GDP 성장률	(0.490) (0.004)
명목국내총투자 증가율 → 거래 대금 증가율 거래 대금 증가율 → 명목국내총투자 증가율	(0.012) (0.005)
명목국내총투자 증가율 → 시가 총액 증가율 시가 총액 증가율 → 명목국내총투자 증가율	(0.015) (0.000)
명목총요소생산성 증가율 → 거래 대금 증가율 거래대금 증가율 → 명목총요소생산성 증가율	(0.003) (0.001)
명목총요소생산성 증가율 → 시가총액 증가율 시가총액 증가율 → 명목총요소생산성 증가율	(0.094) (0.005)

주: 1) 시차는 3, 명목 GDP, 명목총요소생산성, 시가총액, 주식거래대금, 은행대출의 증가율은 전기대비를 이용

3-2. 해양투자 장애 요소

- 해양산업에 투자가 잘 안 되는 이유로는 규모면에서 투자적격 업체가 부족
- 충분한 해양산업 전문가를 확보하지 못했기 때문임.

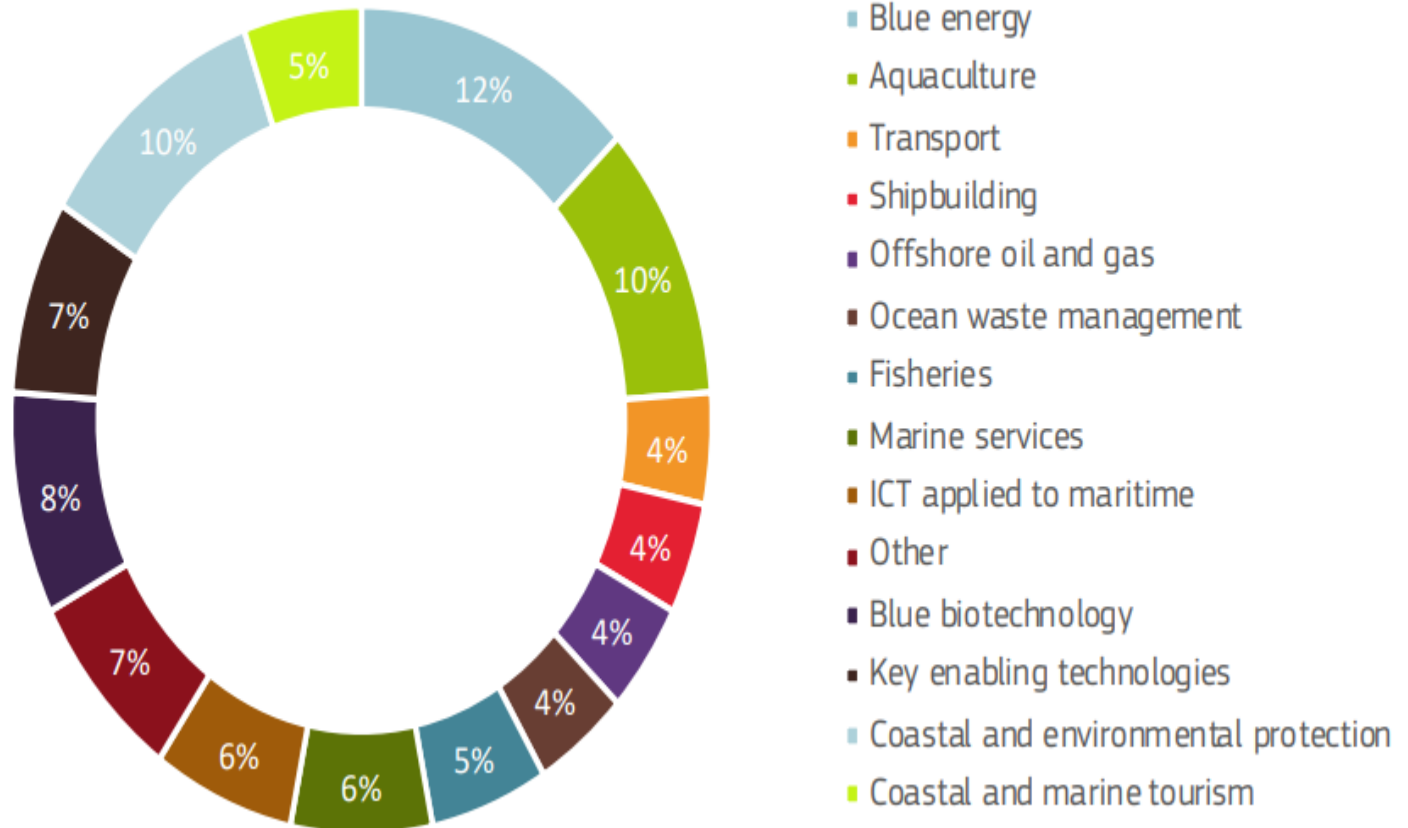
지속가능 해양경제투자에 대한 주요 장애 요소



Source: Responsible Investor Research - "Investors and the Blue Economy", Credit Suisse, January 2020
(<https://www.credit-suisse.com/media/assets/microsite/docs/responsibleinvesting/spread-blue-economy-report.pdf>)

EU 해양산업 부문별 자금 조달 구성비

Figure 2.3 Distribution of companies funded by BlueInvest per sector

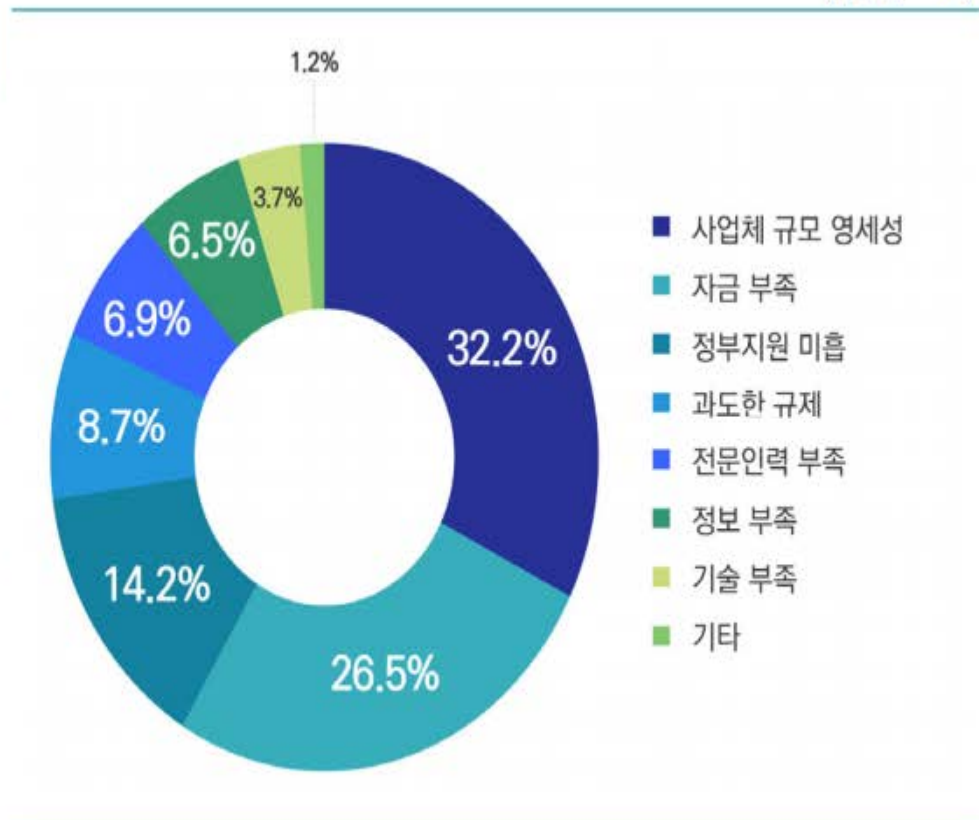


Source: BlueInvest Readiness Assistance Finance needs

우리나라 해양수산업발전의 장애요인

(단위 : %)

구분	비중
사업체 규모 영세성	32.2
자금 부족	26.5
정부지원 미흡	14.2
과도한 규제	8.7
전문인력 부족	6.9
정보 부족	6.5
기술 부족	3.7
기타	1.2
합계	100.0

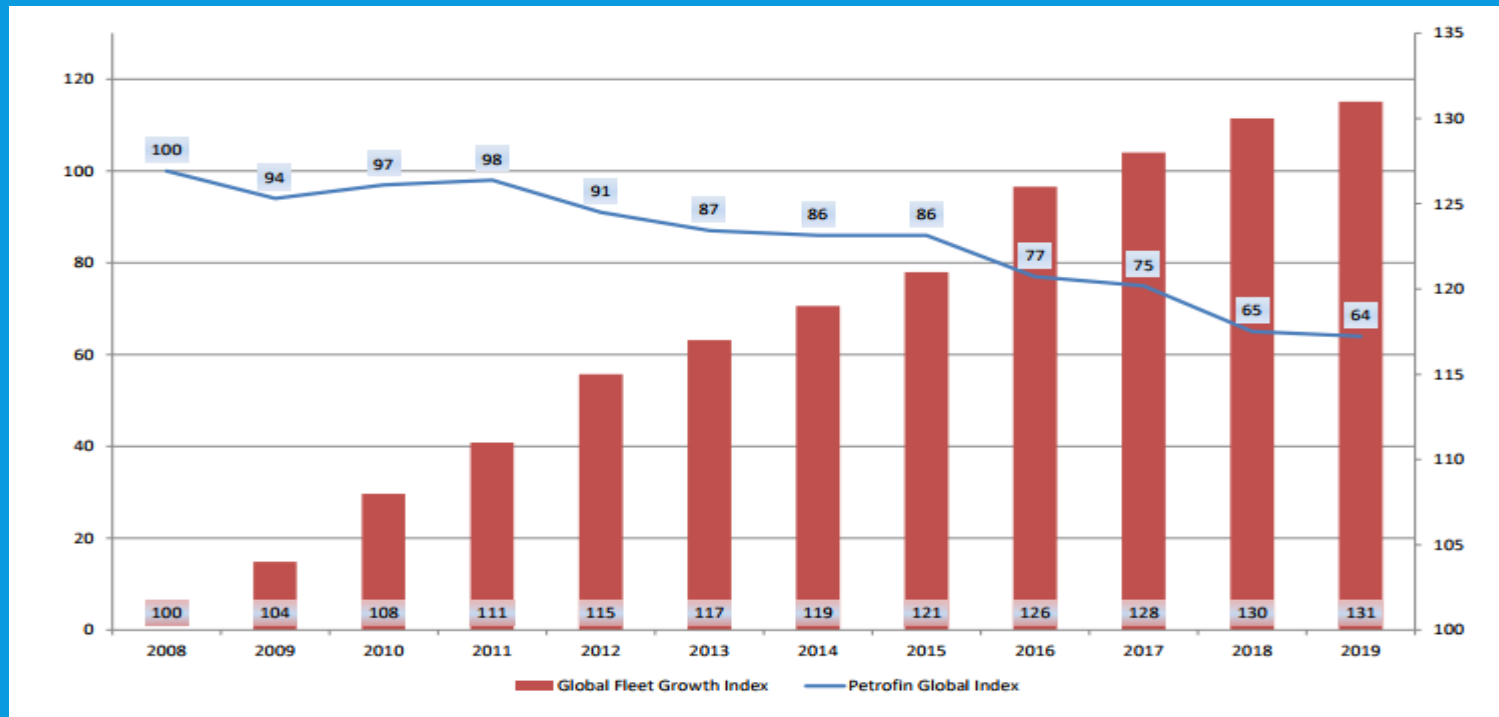


주 : 중복응답 허용

3-3. 해양금융의 과제

- 공급부족, 즉 그림에서 보는 것처럼 세계 선대 증가 지수에 비해 세계 상위 40대 은행의 해운대출 지수는 크게 낮아 그 격차 67 포인트에 달함.
- 이러한 격차는 리스, PEF 등 비은행권으로부터 조달로 매꾸어짐.
- 세계 총선박의 가치는 USD 1,200 bn, 은행대출규모는 총 선박가치의 24.5%인 USD 294 bn에 그치고 있음.
- 선박 및 해양플랜트 외까지 고려할 경우 공급은 더욱 부족할 것으로 보임.

세계 선대증가지수와 40대 은행의 해운대출 증가지수의 비교



자료: Petrofin(2020).

우리 해운(양)금융의 현안

◆ Poseidon Principles 적용

◆ 해운의 자금조달은 간접금융 의존도 높음

- 국책은행 등 간접금융 의존도가 높아 유동성 위기 시 재무적 곤경을 초래할 가능성 높음.

◆ 시중은행의 해운금융 중단으로 정책금융기관에 의존

- 최근 시중은행의 해운금융은 거의 전무

◆ 자본시장을 통한 자금조달 미약

- 주식시장에 상장된 기업수도 매우 적기도 하여 보다 장기적으로 활용할 수 있는 자금조달이 부족

◆ 해운금융 기법 부족

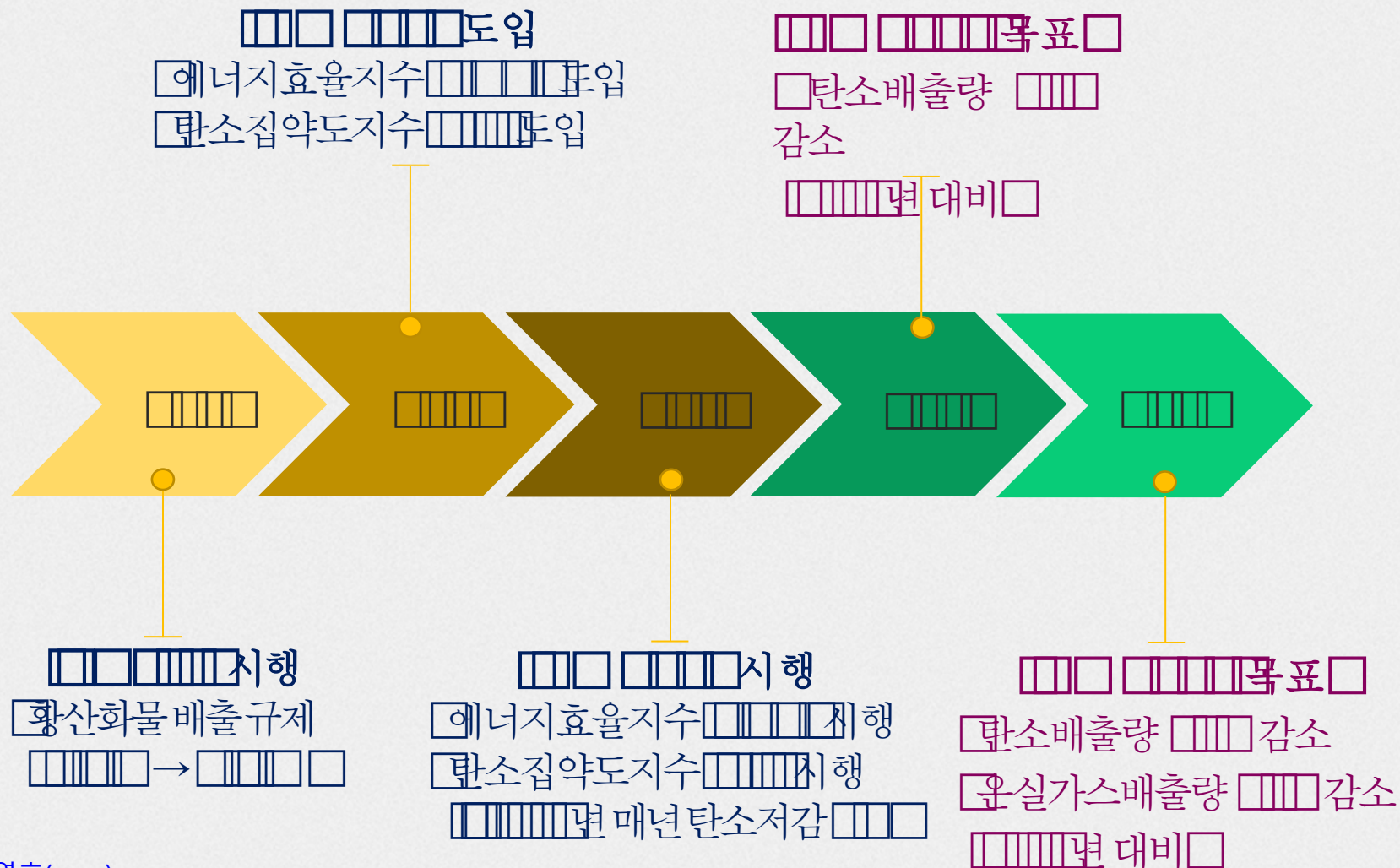
- 선박투자회사 제도 등의 도입으로 해운금융 조달에 정책 지원이 있었으나, 여전히 조달원의 다양화는 부족해 보임.

◆ 전문인력의 부족

- 해운, 조선 그리고 해운금융을 함께 이해하는 해운금융전문인력은 부족한 실정임.

해양산업의 환경규제와 금융지원 사례

국제해사기구(IMO) 환경규제



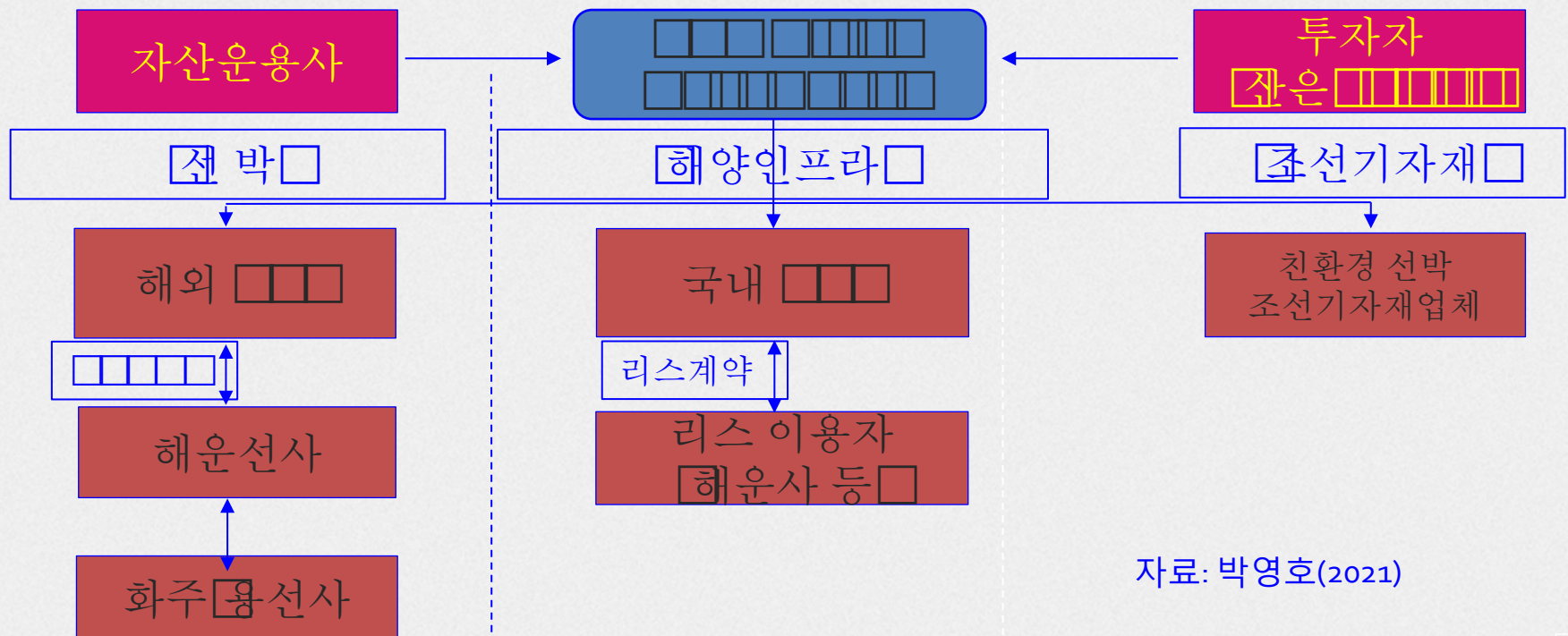
<Case> 친환경 펀드(KDB Green Ocean Fund)

■ 1000억 규모 친환경 선박·인프라 펀드 조성 2020년

- 선박금융 외 친환경선박 보급에 필요한 해양인프라 및 친환경 기자재 업체 투자 병행

■ 기존 선박펀드('09~'21) 실적 선박 100척 총 1000억 지원

■ 금융구조

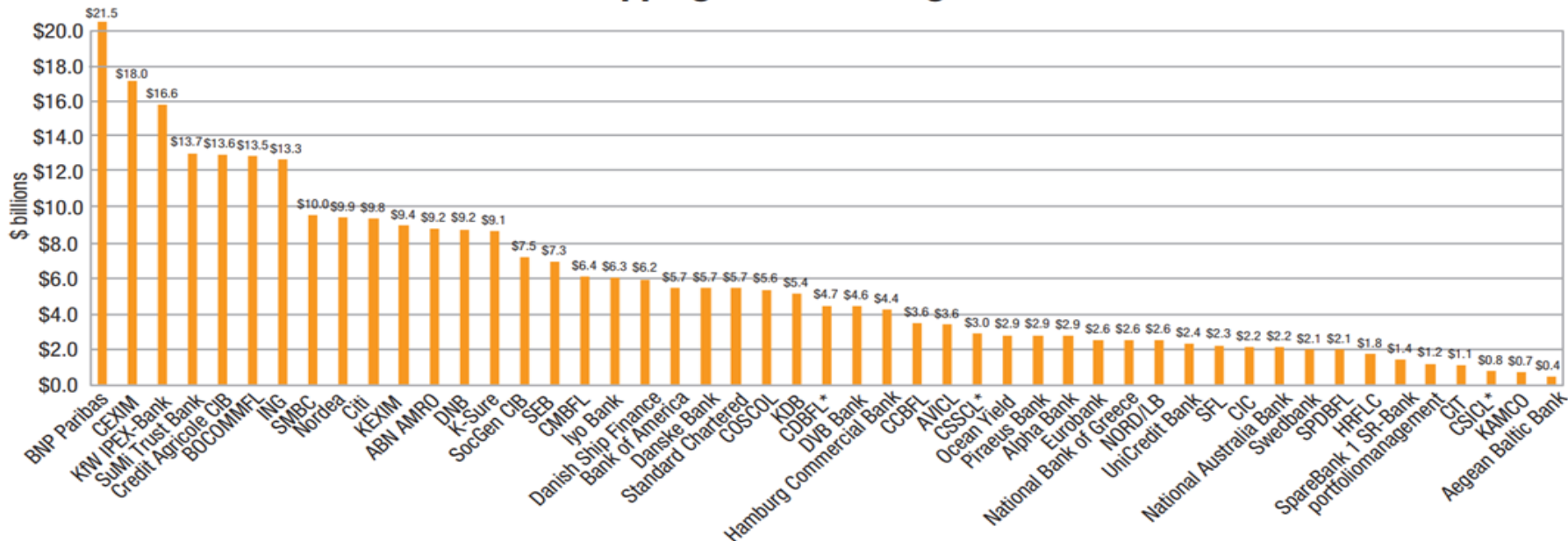


자료: 박영호(2021)

- 우리나라의 현 해운(양)금융은 정책금융기관 의존도 90% 수준
- 우리 해양산업은 국제경쟁력을 확보했으나 해양금융은 상대적으로 미흡
- 우리나라는 글로벌 해양금융시장에서 약 4-5% 점유

우리나라 해운금융제공 기관의 글로벌 시장에서의 위치

2020 Shipping Portfolio League Table



*Smarine's data includes only drawn amounts and not undrawn commitments.

Source: Marine Money International, Smarine Advisors

한국정책금융기관의 해운금융 제공

(단위 : \$ billion)

<KEXIM>

2016	2017	2018	2019
14.1	10.1	8.7	11.3

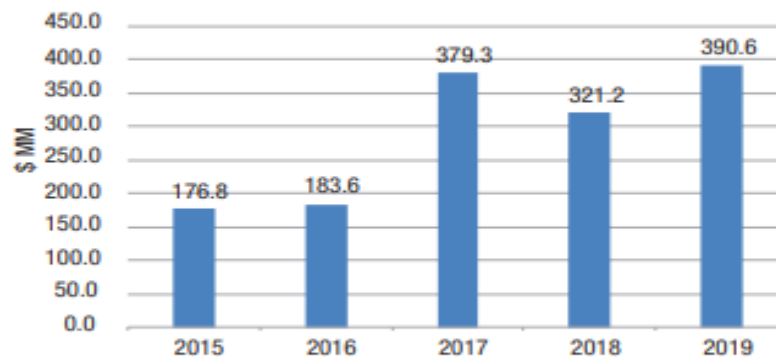
<K-sure>

2018	2019
12.1	11.3

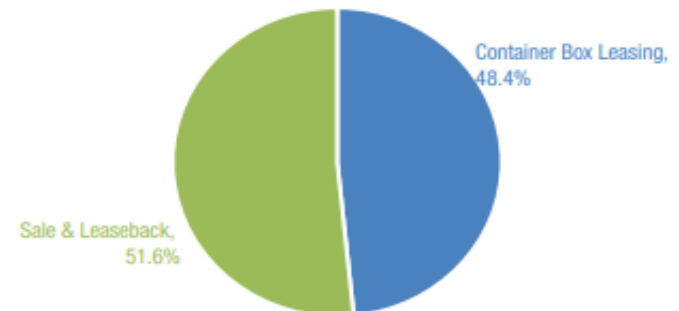
<KDB>

2016	2017	2018	2019
4.6	5.1	4.7	5.8

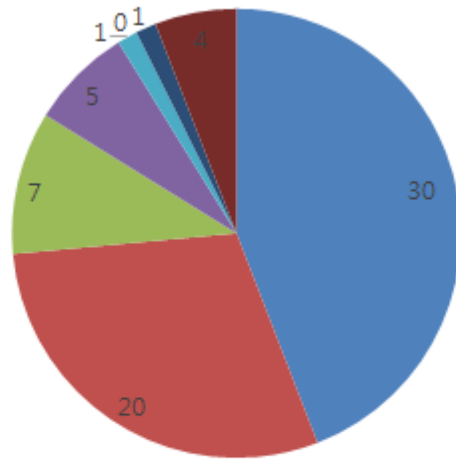
KAMCO Shipping Fund Growth - 2019



KOBC Portfolio by Transaction Type - 2019



주요 선박투자자금 조달방법

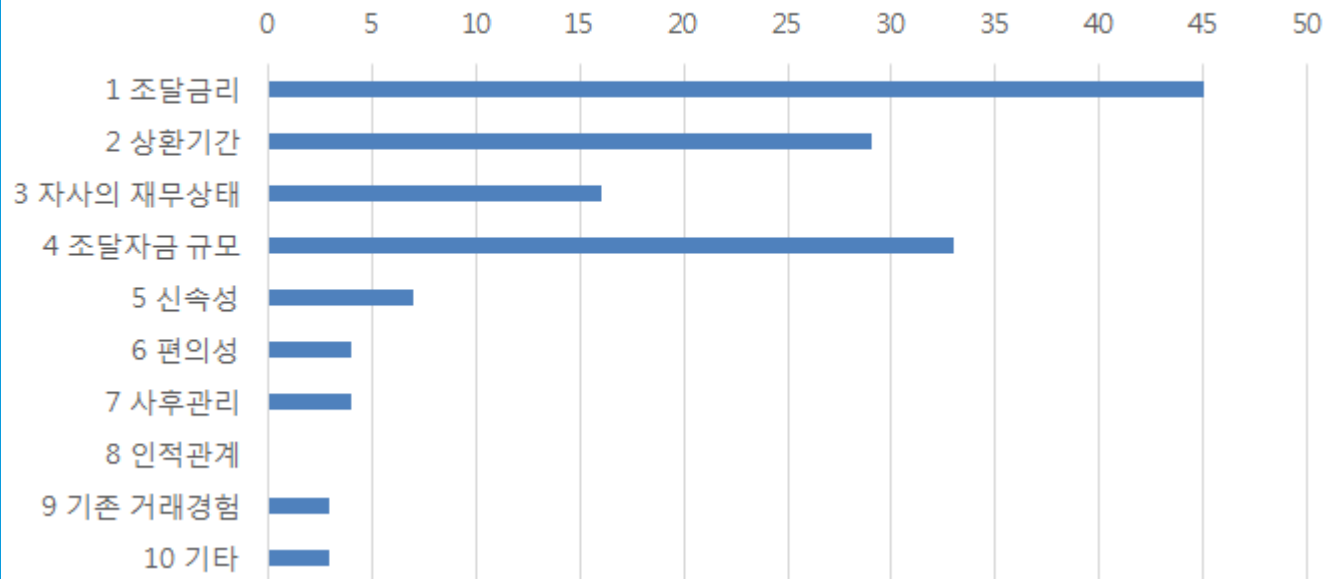


- 1 정책금융 ■ 2 협조융자(국내은행참여) ■ 3 협조융자(해외은행 참여)
- 4 선박투자펀드 ■ 5 사모펀드 ■ 6 채권발행
- 7 공모 ■ 8 기타

♠ 최근 선사들의 선박금융에 대한 조사에 의하면 정책금융 의존도가 가장 높고 다음으로는 은행 등임.

♠ 자금조달시 고려하는 요인으로 금리, 상환기간, 기업의 재무상태 등 인 것으로 조사됨.

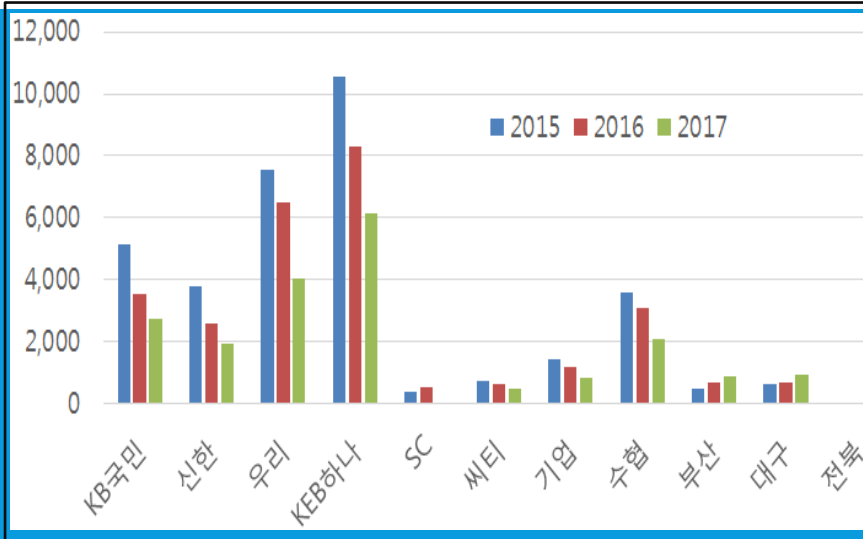
선박투자자금 조달방법 결정시 중요 고려요인



자료: 한국해양대학교(2021)

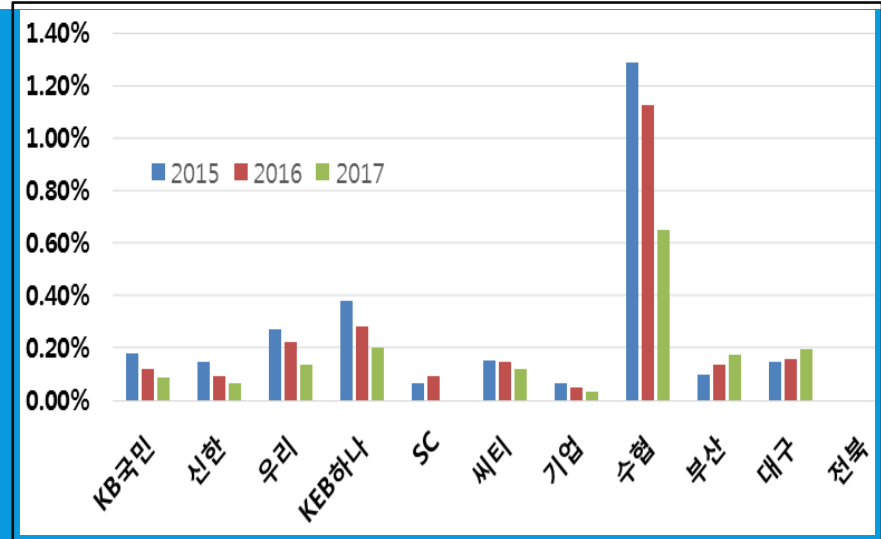
한국 상업은행 해운금융 제공 미흡

□



자료 : 금융감독원 내부자료(2018)

□ 국내 상업은행 총자산 대비 해운금융 대출잔액 비중



자료 : 금융감독원 내부자료(2018)

- 금융감독원 내부자료(2018)에 의하면 2017년 말 현재 국내 시중은행 해운금융 대출잔액 합계는 2조 126 억원에 달하며 규모면에서 KEB하나, 우리, KB국민은행 순으로 나타남
- 우리나라 시중은행의 총자산대비 선박금융 대출잔액 비중은 0.12%로 나타났으며 수협, KEB하나, 우리은행 순으로 그 비중이 높은 것으로 나타나고 있음
- 노르웨이 DnB 8.76%, 스웨덴 Nordea 7.93%, 그리스 Piraeus 은행 5.01% (2014년 기준)

해양금융의 발전 과제

◆ 해양금융의 원활한 공급시스템 구축이 필요

- 현재 해양금융은 정책금융에 크게 의존에서 벗어나 자금원 다원화
- 특히 상업은행의 해양산업 금융 공급 참여 필요
- 해양관련 기업의 효율적 경영을 통한 경쟁력 확보

◆ 자본시장의 활용도 제고

- 해운의 경우 은행 대출 의존도 60% 수준
- 자본시장을 통한 자기자본 조달 비중 제고로 재무구조 개선
 - . 경제발전 정도가 높을수록 자본시장 중심의 자금조달이 이루어지고 있는 점을 고려하여 해양기업의 자금조달패턴도 기존의 은행대출에서 이제는 직접금융시장을 이용한 자금조달의 확대가 필요
 - . 특히 기업규모와 금융시스템간에도 인과관계가 있어 해양기업 중 대기업은 자본시장을 적극 활용할 필요성 대두
 - . 반면 중소 해양기업은 은행 등 간접금융을 통한 자금조달이 바람직할 것으로 보임

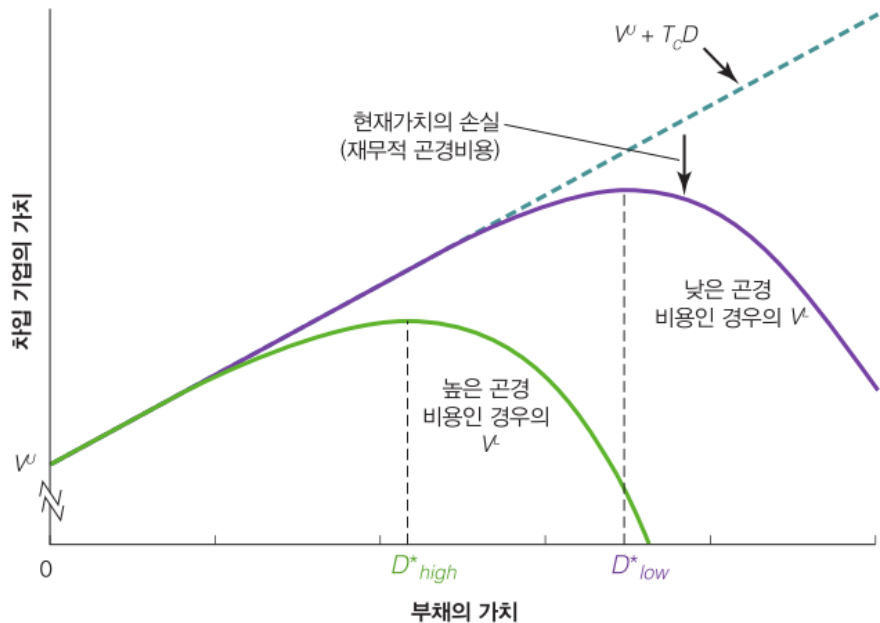
◆ PEF, 조세리스 등 새로운 금융기법 적극 활용

◆ 해양기업의 ESG 경영 구축

- 환경규제 대응 및 사회적 책임 이행
- 기업공개를 통한 지배구조 개선 등으로 보다 합리적 경영 도모
- 전문경영인의 역할 증대
- 기업문화의 개선

◆ 해양금융전문인력의 양성

취약한 재무구조 개선과 자본시장의 적극적 활용



◆ MM이론에 의하면 법인세를 고려할 경우 부채를 사용할수록 기업가치가 증가

- 하지만, 부채사용으로 인한 재무적 곤경비용이 있는 경우는 부채사용 가능한 규모가 크게 감소
- 해운기업의 경우 재무적 곤경비용이 높아 더욱 문제 야기될 수 있음

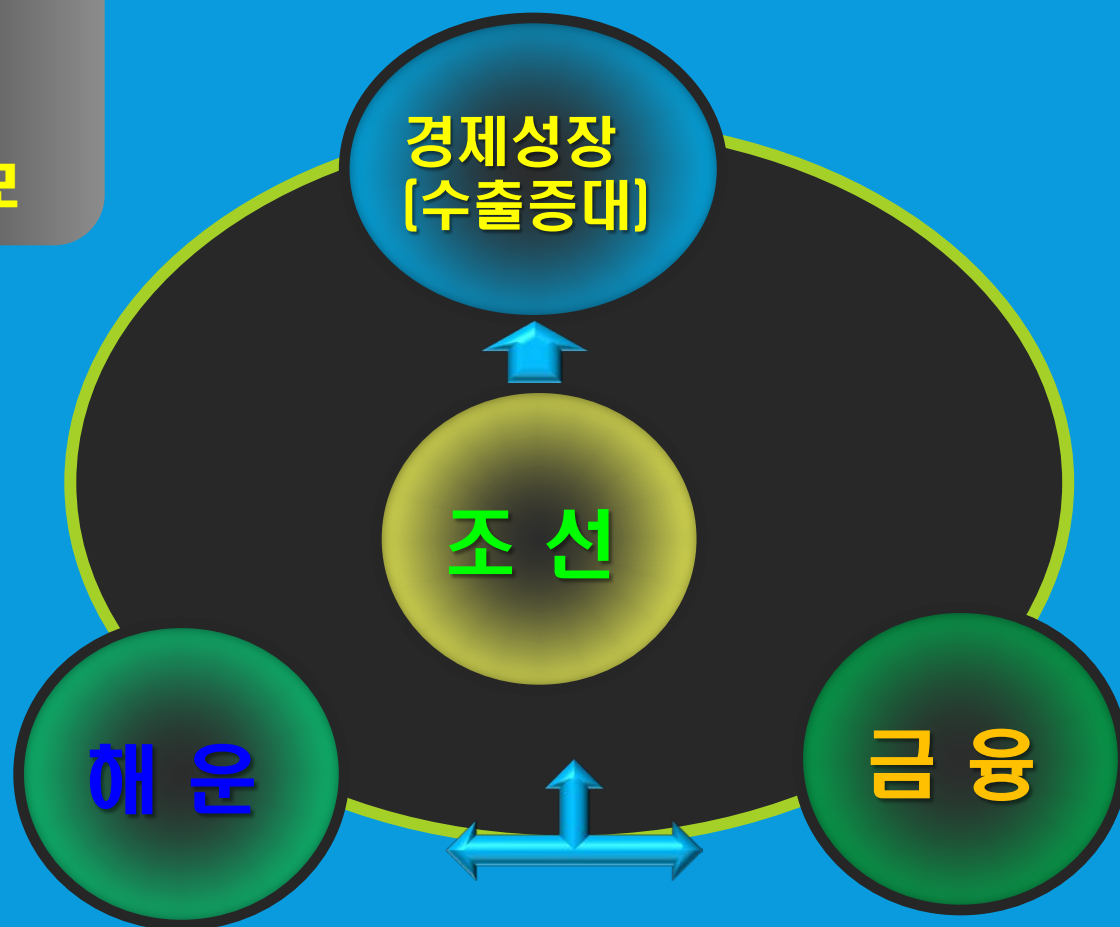
- 한 기업의 적정부채비율이 어느 수준인지는 명확히 밝힐 수 없으나 대개 산업평균을 유지하는 것이 적절하다고 논의됨
- 특히 경기에 민감하고 영업 변동성이 큰 해운기업의 경우 지금까지 지나치게 은행대출에 많이 의존하였는데 이로 인해 재무적 곤경에 직면하였음
- 이를 극복하기 위해서는 자본시장에서 자기자본(equity)을 더 많이 조달하는 것이 요구됨

3-4. 해양금융과 해양산업 발전

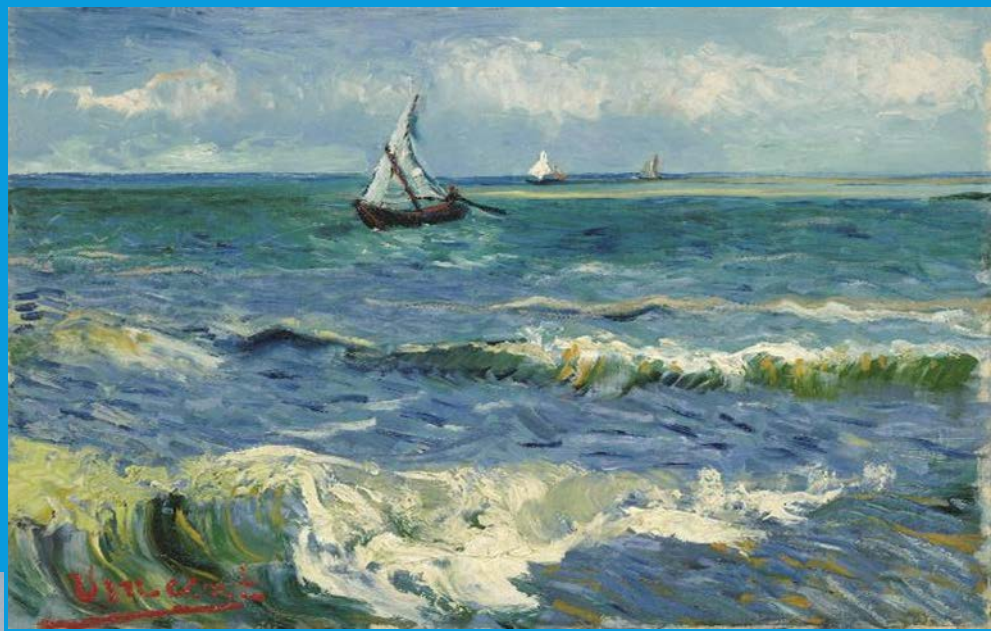
- 해양금융과 해양산업의 발전을 밀접한 관계를 갖고 상호 영향을 미치고 있는 것으로 볼 수 있음.
- 세계적으로 해양산업의 투자수요에 비해 금융제공이 부족
- 우리나라의 경우도 해양산업에 대한 자금제공은 많이 부족
- 특히 국제 경쟁력을 확보한 해양산업(조선, 해운 등)의 지속적 발전을 위한 투자는 필요함.
- 이 분야에 대한 자금지원 시스템의 구축은 필요한 것으로 사료됨. 특히 부산이 해양도시로서 발전을 위해 해양금융의 활성화 필요

해운, 조선, 금융의 상생은 경제를 살린다

해운 · 조선 · 금융의
상생을 통해
우리나라 경제발전 도모



고맙습니다!



이기환.

한국해양대학교 해양금융대학원
해양경영경제학부

Tel : (+) 82 51 410 4387

Mob: (+) 82 10 7169 9707

E-mail : khlee@kmou.ac.kr