

해양금융과 항만물류산업의 발전방안 연구 -창조형 서비스산업을 근간으로-

† 김진구, 오학균*, 이진주**

† LSE INSTITUTE 원장

* (재)한국해운항만물류연구원 원장

**한국해양대학교 대학원

Marine Finance and Port Logistics Industry's Development Schemes as a Creative-type Service Industry

† Jin-goo Gim, Hak-Gyun Oh*, Jin-joo Lee

† LSE Institute, Seoul, 139-200, Korea

* Korea Shipping Port Logistics, Busan, 606-791, Korea

**Graduate School of Korea Maritime & Ocean University, Busan, 606-791, Korea

요 약 : 이 연구의 목적은 글로벌 해운항만물류에 있어 창조형 서비스산업으로서 금융특화와 금융지원을 통한 해양금융의 허브화와 해양물류 클러스터를 구축하여 국제경쟁력강화를 통한 국가경제발전에 이바지함에 있다. 효과적인 목적달성을 위해 이 연구는 통합적 접근법을 채택하여 효율적인 정책이행에 적용하였으며, 정책수행의 도구로서 창조형 해양금융발전 단계를 수립하여 정책이행시기의 가이드라인을 다음과 같이 제시하였다. 제1단계(조성과 성장정책): 2013~2016(창조형 해양금융산업집적지구축), 제2단계(육성/활성화정책): 2017~2019(창조형 해양금융산업클러스터구축), 제3단계(지속적 발전정책): 2020년 이후 장기과제(창조형 해양금융혁신클러스터구축). 세계해양금융의 경쟁력 열위에 있는 우리나라는 해양금융의 유동성확보를 위한 전략적 접근이 절실한 바, 근래 글로벌 금융위기 이후 실물거래를 수반하는 금융 거래의 새로운 대안으로 이슬람금융이 급부상하고 있다. 아울러 본 연구에서는 해양금융의 실무상 우리나라의 잠재형 슬랙을 창출하기 위해 이슬람금융권과의 컨소시엄의 구성을 초기단계에서의 보다 용이한 정책이행의 단초로 제안하고 있다.

핵심용어 : 해운항만물류, 창조형 서비스산업, 해양금융, 해양물류클러스터, 통합적 접근, 이슬람금융

Abstract : The purpose of this paper aims at contributing to the national economic development through global competitiveness enhancement by marine finance's hub and marine logistics cluster by finance specialization and finance support as a creative-type service industry in global shipping port logistics. This study adopted the integrated approach and applied it to policy implementation to achieve the effectiveness. Creative-type marine finance development stages as a tool of policy implementation and the guide line for the time of policy implementation are followed by Stage 1(Construction & Growth Policy) for 2013~2016, Stage 2(Forstering & Activation Policy) for 2017~2019) and Stage 3(Continuous Development Policy) after 2020 until its completion. Korea has the inferiority over the competitiveness in global marine finance and needs a strategic approach to secure the liquidity of marine finance; interim, Islamic finance has been come to the force as a new alternative in financial transaction being accompanied by a spot transaction since the crisis of global finance. In order to create a potential slack of Korea in marine finance practice, in addition, this study suggests a consortium with the circle of Islamic finance as a clue of an easier policy implementation at the beginning stage.

Key words : Shipping Port Logistics, Creative-type Service Industry, Marine Finance, Marine Logistics Cluster, Integrated Approach, Islamic Finance

1. 서론

오늘날 글로벌물류 환경변화에 따른 창조형 서비스산업으로서 잠재력을 활용한 한국형 해양금융허브화와 항만물류산업의 전략적 발전방안은 시의 적절한 연구임에도 현재까지 각

론적 수준의 연구논문들은 나오고 있으나 양자를 융합하여 시너지 효과를 제고한 논문은 없는 실정이다. 따라서 항만물류 산업과 이의 창조형 서비스산업으로서 원동력인 특화된 해양 금융간의 상생적 전략의 융합적 연구가 필요하다.

본 연구는 글로벌 해운항만물류에 있어 창조형 서비스산업

† Corresponding author : 종신회원, jimmy55@hanmail.net

* 종신회원, hkoh2174@naver.com

으로서 금융특화와 금융지원을 통한 해양금융의 허브화와 해양물류 클러스터를 구축하여 국제경쟁력강화를 통한 국가경제발전이 이바지함에 목적이 있으며, 해운물류산업금융의 수요와 공급의 상호교환, 슬랙모형의 잠재역량의 적용, SWOT 방법론에 전략개념을 융합하여 최종 항만물류산업금융의 발전단계를 제시한 종합적 접근법이다.

이 연구에 있어 '해양금융'의 범위는 협의로는 항만중심의 LSCM 활동과 연계된 해운항만물류산업 개념을 지칭하고, 광의로는 전통적인 운송물류기능에 관련서비스/관리 및 해운/항만물류제조로 구성되는 관련업종 집합체에게 필요한 자금의 조달로서 항만내의 물론 해운 및 근해 오프쇼어 개발금융의 상전화 추이를 반영한 LSCM 활동상의 자금조달을 의미한다.

2. 선행연구 고찰 및 현황분석

1. 해양금융의 선행연구 고찰

기존 연구는 해운항만물류의 특화분야로 선박금융과 이의 운용제도로써 선박투자회사(SIC) 제도, 주식 및 펀드투자성과분석 등 관련 (누적)초과수익률 측정 등의 내용을 포함한 현황분석 및 경쟁력 강화를 위한 발전전략의 제시가 주로 시현되고 있다. Brooke & Oliver(2005)는 전략적 제휴 발표로 인한 주식의 초과 수익률 변화 분석을 위해 초과수익률을 측정하였고, Erick Vorgen(2010)은 선박금융투자의 분야별 변동성에 대해 포트폴리오 전략, 시중은행과 달리 부채비율이 선사평가의 절대적 기준이 아님을 제언, Josep Yoon(2011)은 선박금융현황과 과제분석을 통해 사례로서 선박금융관련 전문기관, 네트워크를 통한 디딤돌 전략 등을 제언, 김경연(2005)은 SIC 투자성과 초기의 연구로서 시장의 조종수익률법 이용, 16개 SIC 대상으로 성과분석 실시결과의 수익률 시현을 분석하였고, 신재건(2010)은 KG펀드, KS펀드, 싱가포르의 선박트러스트 등을 고찰하여 한국선박금융의 활성화 방안을 제시, 수협은행(2011)은 은행의 선박금융전략상 지속적인 해운시장 탐색 및 정보수집강화로 시장에 대한 탄력적 대응전략 마련, 선종다각화, 일류 해양전문은행의 도약기반 마련 등을 제안하여 항만물류산업금융과 연계된 국내·외 대표적 해양금융관련 연구사례를 나타내고 있다.

2. 해양금융의 현황분석

해양금융은 자금조달 주체인 은행/금융기관의 특성을 갖고 있기 때문에 우선 포괄적 개념의 선박과 해운항만의 물류활동을 근원으로 하는 해양금융의 특성과 현황을 분석해보고자 한다. 전자의 특성 분석상 요점을 열거해 보면, 우선 기업가치의 최대화 목표의 특성을 들 수 있고, 연계하여 바젤위원회 의 기준을 관리에 따른 금융기관의 리스크 관리에 대한 규제를 받는다는 점, 신용도에 따라 대출규모의 정책에 차이가 있기

때문에 신용대출에 대한 리스크 관리의 특성이 있다. 또한 정부보증과 일정 규모이상의 기업에 대한 금융지원의 가부/다소가 결정되는 지원정책의 특성 및 금융기관에 대한 인센티브를 제공해야만 중소기업에 대한 지원 강화를 하는 상보성의 특성 등을 들 수 있다(한국은행, 2002). 즉 선박금융의 특성은 해운/조선/금융간의 상호연관산업, 국제금융의 특성, 거액의 자금조달 특성, 선종과 선가의 다양성, 장기금융특성, 1사1척원칙의 선박별 독립소유구조, 조달자금통화의 달러화, 자산가치 변동성, 계약의 복잡성, 준거법기준이 대부분 영국법이라는 점이다(Korea Ratings, 2011; 조재호 외, 2011; 김규형외, 2011; 이기환 외, 2011; 정우영외, 2011).

3. 해양금융의 전략적 발전방안

1. 해양금융과 항만물류산업의 정책적 고찰

항만물류산업금융의 대상산업/항만의 경쟁력제고를 위해 창조형 서비스산업으로서 해양금융의 특화된 중심지화 전략과 발전방안 구축으로 실효성 있는 정책을 도출하고, 이의 정책수행의 도구로서 창조형 해양금융발전 단계를 수립하여 효율적인 정책이행의 가이드라인의 제시가 필요하다.

우리나라 중소기업/항만물류업체에 대한 기본방향은 보호와 육성중심의 정책기조에서 자율적 경쟁과 협력을 촉진하는 '혁신역량과 글로벌경쟁력 강화를 통한 활력제고'로의 전환이다. 혁신형/창조형 중소기업/물류업체의 집중육성을 위해 당해 기업간 경쟁촉진을 위한 환경조성, 맞춤형 프로젝트의 강화, 원활한 창업환경조성과 상시 구조조정 촉진계획으로 일자리 창출, 경제구조의 유연성 제고 등이 정책의 기본방향이다.

외국의 경우 일본의 정책기조는 항만간 경쟁이 심화됨에 따라 각국에 대한 다각도의 대책을 수립, 특히 자국항만의 경쟁력 강화를 위한 규제완화조치, 중소기업/중소항만물류업체의 경쟁력 제고를 위한 체질개선을 탈규제화에 초점을 맞추어 당해 업체간 통합유도 및 지원조직의 활용 등이다.

한국의 중소항만물류업체에 대한 정책의 기본방향은 선택과 집중에 의한 지원, 중소항만물류업체간 자율적 경쟁과 협력 촉진, 구조조정에 대한 유인책 부여, 중소항만물류업체 중심의 맞춤형 정보 및 컨설팅 제공, 적정인력 공급 등이다.

국내외 중소기업/항만물류업체에 대한 정책적 시사점은 우선 '경쟁력 강화'가 관건임을 알 수 있다. 이를 토대로 우리나라 중소항만물류산업에 대한 정책도 '경쟁력 강화방안'을 위주로 지원방안 및 주기적 실태조사/모니터링 제도를 정책의 방안으로 삼고 있다. 경쟁력 강화방안으로는 수평적 통합과 제휴 및 수직적 결합의 적정규모, 그리고 당해 산업의 정보와 지리적 클러스터화를 주축으로 삼고 있다. 이를 지원하는 정책으로는 맞춤형 정보제공체계 구축, 경영컨설팅 제공, 금융/세제지원, 표준화된 MIS 개발/보급, 당해 업체의 진흥협의회 및 이들 정책을 지속적으로 관리하기 위한 모니터링제도 등이다.

우리나라의 항만물류업체는 대다수가 중소기업에 속하기 때문에 당해 산업의 경쟁력 제고가 곧 우리나라 전체 항만물류산업금융의 경쟁력 강화가 되는 길이다. 따라서 당해 산업 초기단계에서 가능했던 무조건 보호와 지원이 아니라 자생력을 경쟁력 제고의 토대로 한 경쟁력강화 방안이 필요하다.

2. 해양금융의 발전전략

이 연구에서는 해양금융의 특화된 발전 전략을 구축하기 위해서 금융중심화 전략의 창조형 서비스 산업으로서 금융혁신 클러스터 구축전략과 해운항만물류산업 발전단계를 조합적/점진적 접근의 결합의 통합적 접근을 통한 전략적 접근법을 이용하여 다음과 같이 구축하였다.

1) 금융혁신 클러스터전략 =>

1단계: 특화금융산업집적지(-2014)

2단계: 특화금융산업클러스터(-2018)

3단계: 특화금융혁신 클러스터(2019년 이후 장기과제)

2) 해운항만물류금융 발전단계 =>

제1단계(초기=~2010)는 해운항만물류금융 제도정비 =>

제2단계(중기=~2015)는 해운항만물류금융 조성 및 성장

제3단계(장기=~2020)는 해운항만물류금융 활성화

=>전략적 발전방안의 창조형 해양금융 발전단계 제시:

제1단계(조성과 성장정책): 2013~20116

(창조형 해양금융산업집적지구축)

제2단계(육성/활성화정책): 2017~2019

(창조형 해양금융산업클러스터구축)

제3단계(지속적 발전정책): 2020년 이후 장기과제

(창조형 해양금융혁신클러스터구축)

4. 결 론

1. 정책제언

한국의 해운항만과 조선해양산업은 세계시장의 주역을 맡고 있으나 외화자금의 핵심요소인 해양금융은 미미한 실정이다. 이를 타개하기 위해 국제금융중심지의 특화된 방안으로 '창조형 해양금융 발전방안'의 단계적/점진적 접근법을 제시하였다. 이를 근간으로 실효성 있는 정책추진의 실용적 방안의 이행을 주요 정책안으로 제안한다.

창조형 국제금융중심지 지향의 특화금융중심지로서 성장의 관건은 해양금융을 위한 금융기관들의 외화자금 조달 능력, 즉 달러화 차입능력이다. 우리의 취약한 부분인 해양금융의 유동성확보를 위한 관점에서 글로벌 금융위기 이후 실물거래를 수반하는 금융 거래인 이슬람금융이 새로운 대안으로 급부상하고 있다. 따라서 실무 분야에 있어 이슬람금융에 관한 인식을 재고할 필요가 있다.

2. 추후 연구방향

추후 연구방향은 이슬람 금융의 실물거래의 근간인 오프쇼어 개발금융(ODF)에 대한 체계적인 연구를 통해 에너지 자원 확보와 해양금융의 유동성개선을 위한 일석이조의 모멘텀을 조기에 구축하는 것이 필요하다. 이에 대한 진취적인 연구착수는 창조경제산업정책기조에 의거 본 연구에서 제시한 전략적 발전방안의 창조형 해양금융 발전단계상 제1단계 초기에 이행하는 것이 바람직하다고 사료된다.

References

- [1] Bank of Korea(2002), The Analysis of the Banking Industry's Concentration Change in Korea.
- [2] Department of Planning & Finance(2013.3.28), 2013 Economic Policy Direction of Park Administration.
- [3] Gim, J.G.,(2005), LSCM, LSE PRESS.
- [4] Gim, J.G. et.al.(2012), "The Establishment Strategy of Shipping Port Logistics", 2012 International Forum of Gwangyang Port.
- [5] Hyun, O.S.(2013.3.23), "Seminar on Regulation Improvement and Competitiveness Enhancement in the Service Industry".
- [6] Jeong, W.Y. et.al.(2011), Practice of Marine Finance, Korea Finance Training Institute, Seoul, Korea.
- [7] Jo, J.H. et.al.(2011), Journal of Navigation & Port Research, Vol.35 No.5.
- [8] Kim, K. H.(2011), Theory of Ship Finance, Bakyongs, Seoul, Korea.
- [9] KISTEP(2013), "Concept of Creative Economy and Policy Analysis in Major Countries" in Issue Report 2013-01.
- [10] KMI(2005), Analysis of Business Conditions & Policy Schemes on Small & Medium Logistics Firms.
- [11] Korea Ratings(2011), Ship Finance & Liquidization.
- [12] Lee, G.H. et. al.(2011), Principle of Ship Finance, Doonam Publishing Co., Ltd., Seoul, Korea.
- [13] Marine Money Forum(2013), Busan, Korea.
- [14] Oh, J.S. at.(2014), "A Study on the Offshore Service Market through Slack Model", Journal of Navigation & Port Search, Vol.38, No.2.
- [15] Suhup(2011). "Seminar on 2011 Global Hansang Conference", Busan, Korea.