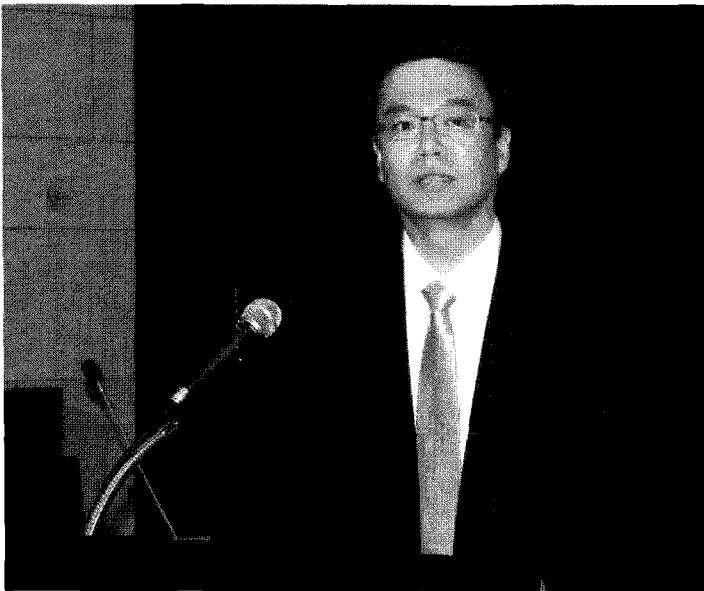


# 금융기관 시장신뢰 회복으로 선박 금융환경 개선 전망

## KSF 석훈욱 이사, 선박금융시장 동향과 전망 발표

해운 불황이 발생한 이후 해운시장의 최대 화두는 선박금융이 되었다. 해운회사들은 LTV(담보인정비율) 문제와 금융권의 재무개선 약속 강요 등으로 몸살을 겪고 있으며 세계 선박 금융시장은 전통적으로 강세를 보이던 유럽 금융권들이 몰락하고 일본, 중국과 같은 아시아 선박금융의 강세가 나타났다. 다음은 KMI 세미나에서 발표된 "글로벌 선박금융시장의 동향과 전망" 발표 내용을 정리·요약한 내용이다.(편집자주)



KSF 선박금융(사장 신주선)은 지난 6월29일 대한상공회의소 의원회의실에서 개최된 '중단기 해운시황 진단과 글로벌 조선 및 선박금융 시장 전망' 세미나에서 "글로벌 선박금융시장의 동향과 전망"이란 주제로 선박금융시장을 진단하였다.

### □ 글로벌 선박금융시장의 동향

#### ▶ 선박대출 규모 축소

2010년 Marine Money에서 발표한 자료에 따르

면 전 세계 선박금융규모는 전년도 3,812억달러에서 3,333억달러로 전년 대비 12.6% 축소됐다.

이는 금융위기 발생 이후 신규거래에 대한 금융기관의 금융축소 및 은행간 합병으로 인한 선박 포트폴리오 구성의 변화로 인해 발생한 것으로 보고 있다. 이러한 배경으로 금융권들은 안정적 수익기반 구축, 자본의 수용 가능한 위험성 축소 그리고 철저한 자기통제 등을 이유로 대형 금융권을 중심으로 선박대출을 축소하였다.

이러한 선박대출이 축소되는 상황 속에서 중국계 은행의 대출규모가 증가되는 현상이 나타나고 있으며 그 이유는 중국 조선업계 지원을 위한 정부의 정책적인 금융지원을 통해 중국에 발주한 중국 선주뿐만 아니라 외국 선주에게도 금융 지원을 시행하고 있다.

중국 선박금융의 특징은 유럽 금융권들처럼 신디케이트를 통하지 않고 단독 용자를 선호하는 경향이 있으며 2009년 중국수출입은행은 23억7,000만 달러에 해당하는 단독 용자프로젝트를 체결하였다.

#### ▶ Syndication Market 축소

금융기관을 포함하여 시장 참여자간 불신 확산 및 시장 실패에 따라 Syndication 시장은 상당히 축소되는 현상을 보였다.

따라서 2~3개 은행이 조달하는 Club Deal 또는 1개 은행이 독자적으로 조달하는 Bilateral Loan에 치중되는 현상이 강화되고 있는 추세이다.

즉 금융 조달에 대한 통제기능은 강화되고 조달 규모는 축소되는 현상이 발생하게 되며, 은행의 입장에서 수입의 증가를 가져오게 되었다. 즉 금융기관이 추구하는 안전성과 수익성의 동시 추구적 특성을 보이고 있다.

### ▶ 신용 및 위험성 평가 강화

시장의 엄청난 변화 속에서 계약불이행 혹은 계약의 포기사례가 빈번하게 발생하는 경험을 한 금융기관에서 최근 들어 강조하고 있는 요소는 신규 거래처와의 거래를 지양하고 기존 단골 고객과의 거래를 지향하고 있다는 점이다. 금융권은 통상적으로 좋은 구조의 거래라 하더라도 신규 거래에 대해서는 매우 부정적인 입장을 견지하고 있다.

이는 금융기관 내부적으로 신용평가가 강화된 연유에서 발생한 것으로 이해되며, 그간 안전하게 거래해왔던 핵심고객을 통해 많은 수익을 얻어낼 수 있는데 굳이 나서서 신규거래처를 개발하려는 의지가 낮은 것으로 분석되고 있다.

### ▶ 금융조건 강화

금융위기 발생 이후 금융 조건상 가장 큰 변화중의 하나가 금융비용, 즉 Leverage 비율 축소 및 LTV(자기담보비율) 강화이다. 최근 금융사례를 보면 Leverage 비율 60% 이하가 일반화되는 것 같은 현상을 발견할 수 있으며 일부 해운회사의 경우, 금

년 초까지도 기존 금융의 LTV조건을 들어 조기상환 또는 추가담보 요구로 많은 어려움을 겪었다.

또 다른 특징은 계약 조항의 강화로서 금융위기 이후 선박가치의 폭락을 경험한 금융기관 입장에서는 선박 가치에 대한 신뢰보다 차주의 상환능력에 대한 요구가 커졌다. 통상 부채비율, 현금보유비율 등 재무적인 요건 강화를 강하게 요구하고 있으며 이는 해운회사의 경영적 제약요소로 작용할 수 있다.

그리고 위험 노출에 민감한 금융기간입장에서 장기 금융을 꺼리는 현상이 발생하고 있다. 국책기관과의 장기 연계금융 외에는 5년 이상 장기금융 조달이 쉽지 않은 실정이다.

### ▶ 신조선박금융에 대한 선호도 저하

원칙적으로 건조중인 선박에 대해 LTV를 적용하는 것은 무리이나 금융위기 발생 이후 일부 금융기관들은 LTV 등을 이유로 기존 체결된 대출 계약에 따른 자금인출을 거부한 경우가 발생하였다.

또한 일반적으로 위험 노출이 상대적으로 장기간인 신조금융에 대해서는 금융권이 부정적인 시각을 갖게됐다.

### ▶ 대출비용의 증가

금융위기 이후 해운선사가 부담하는 가산금리가 100~300bp이상 증가하였다. 이는 금융기관 조달금리의 상승과 선박금융에 대한 위험성을 크게 보는 데에 그 원인이 있는 것으로 나타났다. 현재는 기준금리인 Libor가 0.5% 정도로 낮게 유지되어 해운선사의 재무적 부담이 상대적으로 적은 상태이나 역사적 평균 Libor금리가 4% 수준임을 감안하면, 금리가 인상될 경우 선사에 추후 큰 부담이 될 가능성이 있다.

또한 금융시장 개선 후 해운선사가 재금융을 통해 금융조건의 개선을 꾀할 것에 대비해 3~5년 이내의 단기 조기상환 위약금을 매우 높게 정하고 있다.

### ▶ 약정 수수료의 증가

통상 0.5% 미만이었던 약정수수가 최근에는 통상 1% 이상 또는 이윤의 절반 수준으로 증가하는 경향이 있다.

이는 LIBOR 하락으로 야기되는 은행의 수익력 강화 일환으로 보여지며 자금의 대출없이 수익을 얻을 수 있다는 점에서 은행 내부적으로 수수료 개념으로 인식하는 경향을 보이고 있다.

### ▶ 대형 프로젝트 파이낸싱 출현

최근 선박금융시장에서 나타나고 있는 특이한 현상 중 하나는 대형 프로젝트 파이낸싱의 증가이다. 은행 합병을 통한 자본력 증가로 신디케이션 구성 없이 대형금융능력이 커졌기 때문에 프로젝트 파이낸싱이 가능해졌다.

화주의 저가운임 요구를 맞출 수 있는 경쟁력있는 선가 및 대형선박을 중심으로 대형 프로젝트가 출현하고 있으며 금융기관의 고수의 추구 요구도 프로젝트 파이낸싱 발생을 유도하고 있다.

## □ 한국 선박금융시장의 동향

### ▶ 금융조달비용의 상승 및 안정성 추구 강화

한국 선박금융시장은 조달비용 증가 및 안정적인 대출 선호로 인해 외국계 대비 금융 경쟁력은 저하된 상태이다. 그리고 유럽발 위기가능성으로 운영 자금 조달 금리가 상승하였고 이는 금융비용 추가 상승요인으로 작용하고 있다. 이에 따라 2010년 금

융실적은 많지 않으며 기존 단골 고객을 위주로 선박금융을 진행하고 있다.

### ▶ 비해운 참여자에 의한 선박투자

부동산시장 침체로 인한 신규 투자처를 모색중인 저축은행들이 선박 매각 차익을 노리고 선박투자를 확대하고 있다. 저축은행들은 높은 조달금리에 맞는 고수의 창출가능한 투자대상 필요에 의해 선투자 후금융 및 대선 연계 형식으로 선박투자를 실시하고 있다.

### ▶ 국내 조선소 구조조정 영향

구조조정 중인 조선소에 대한 RG발급 유보 및 조선소의 저가발주에 대한 채권단의 제동으로 국내 신조를 대상으로 하는 선박금융 수요는 많지 않다. 조선산업 구조조정 여파에 따라 금융권내 선박금융에 대한 관심은 많이 떨어진 상황이며 상대적으로 저가인 중국조선소와의 신조계약 및 중국계 금융기관을 통한 금융조달로 국내 금융기관을 통한 자금 조달 규모는 축소되고 있다.

## □ 한국 선박금융시장의 전망

전반적으로 해운 리스크에 대한 견해는 해운시장의 개선과 더불어 금융기관의 시장신뢰가 회복되면서 선박금융의 활성화 및 금융조건이 개선될 것으로 기대되며 잠재적인 불안요소가 있어 급격한 회복은 힘들 것이나 점진적으로 금융환경이 개선되는 방향으로 진행할 것으로 전망된다. 또한 중고선가 및 신조선가의 지속적인 상승으로 투자 적기 및 금융제공의 타당성에 대한 논란이 발생하고 있으므로 선박투자에 있어서 보다 신중한 검토가 필요한 시기이다.



# 중-대만 경제협력기본협정체결에 따른 한국기업 피해 우려

## 삼성경제연구소, 중-대만 경제협력기본협정 주요내용 발표

삼성경제연구소는 최근 “중-대만 경제협력기본협정(ECFA)의 주요내용과 대응방향”을 통해 ECFA의 주요 내용과 우리나라의 대응방향을 분석했다. 특히 이 보고서에 의하면 중-대만 ECFA에 따라 한국 기업과 경쟁하고 있는 대만의 무역 경쟁력이 강화되어 우리 기업의 피해가 우려된다고 전망하였다. 다음은 이 보고서를 정리·요약한 것이다. (편집자주)

### □ 중-대만 ECFA 배경 및 의의

#### ▶ 단기간에 타결된 ECFA

ECFA는 경기침체를 탈출하려는 대만의 실리적 목적과 중국의 정치적 고려가 결합되어 협상 개시 5개월 만에 신속하게 타결된 FTA 협정이다.

2000년대 이후 지속적 경제부진을 겪던 대만은 2008년 마잉주 집권 이후 경기회복을 위해 최대 교역국인 중국과의 경제교류 확대를 추진해왔다.

중국은 대만의 對 중국 경제의존도를 높여 장기적 통합여건 조성 및 마잉주 정권 후원 차원에서 ECFA에 적극 참여하였고 그 결과 중국의 과감한 정치적 결단으로 5차 회의 만에 서명하게 됐다.

#### ▶ ECFA 체결은 양안 간 경제협력 강화의 결정판

마잉주 정부는 과거 정권과는 달리 통일과 독립이라는 어려운 정치적 문제는 침묵하고, 대신 실리

적 입장에서 중국과의 경제교류를 확대하고 있다. 그 결과 59년 만에 영수회담 개최, 홍콩 등을 경유하던 우편·항공·상거래의 직접교류 전환, 중국자본의 대만투자 허용 등 혁신적 조치를 단행하였다.

마잉주의 정경분리 입장은 중국의 지지를 얻어 양안 경제협력이 지속적으로 확대되었고, 마침내 사실상 경제통합을 목표로 하는 FTA와 동일한 ECFA를 타결하였다.

#### ▶ ECFA는 중국식 FTA의 전형 중 하나

중국 입장에서는 대만이 비록 중국의 제3위 수입 국가이지만 대만산 수입품은 얼마든지 대체가 가능하므로 ECFA에 조급할 이유가 없었다. 반대로 대만은 중-아세안 FTA가 2010년 1월1일자로 발효됨에 따라 관련업체의 타격이 예상되며 ECFA 체결이 절실한 상황이었다.

또한 협상과정에서도 중국은 자신에게 유리한 쟁점을 협상대상에서 제외하는 등 통상협상의 일반적

〈대만의 對 중 경제관계(2009년 기준)〉

(단위 : 억달러, 만명)

對 중 수출	對 중 수입	對 중 무역수지	對 중 투자승인액	중국인 방문자 수
543(26.7%)	245(14.0%)	298(102.8%)	71(70.4%)	162(37.1%)

주 : ( )는 대만 전체 대비 비중  
자료 : 대만 경제부, 관공청

## 〈ECFA 협상 경과 및 내용 개관〉

협상 시기 및 장소	협상내용
제1차 회의('10. 1. 26. 베이징)	공동연구 및 사전협의의 결과에 기반해 협상 개시
제2차 회의('10. 3. 31. 타이베이)	중국은 대만에 대한 농산물 개방요구를 포기
제3차 회의('10. 6.13. 베이징)	양측 시장개방 리스트 교환
제4차 회의('10. 6.23. 타이베이)	협정문 및 부속서 전체 검토
제5차 회의('10.6.29. 충칭)	ECFA 서명

패턴과 상이한 태도를 표출하였고 중국은 ECFA 제 2차 협상에서 별다른 반대급부 없이 자국 경쟁력이 월등한 농산물 및 인력시장 개방요구를 포기하였다.

따라서 ECFA는 중국이 지금까지 체결한 FTA 가운데 경제적 실익보다 정치적 고려를 우선시한 중국-아세안/파키스탄 FTA와 유사하다.

### □ 중-대만 ECFA 주요 내용

ECFA는 당사국 간 관세 및 무역장벽을 제거하여 상품과 서비스의 자유로운 이동을 목표로 한다는 점에서 FTA와 동일하다. ECFA는 상품, 서비스, 투자 등 양자 간 교역의 대부분이 적용대상인 포괄적 FTA이다.

#### ▶ ECFA는 기본협정이자 예비 협상

ECFA는 양국 간 권리의무 관계의 기본사항만 명기하고, 구체적인 시장개방 일정이 포함되지 않은 기본협정(Framework Agreement)으로 본문(서론, 총칙, 무역과 투자, 경제협력, 조기수확 및 기타 5개장 16개조항)과 5개 부속서로 구성되어 있다.

협정문 본문에는 ECFA 발효 후 상품과 서비스의 시장개방 협상개시 조항을 규정하였으며 양측은 ECFA 발효 후 6개월 내에 상품, 서비스 및 투자 관련 추가적 시장개방에 대한 협상을 개시하기로 합의하였다.

상품, 서비스 및 투자를 별도 장으로 구성하지 않

고, '무역과 투자' 챕터에 모두 포함한 것은 통상 FTA 협정문에 상품, 서비스, 투자, 원산지, 지재권 등 다양한 분야를 세분화하여 상세히 규정하는 것에 비해 이번 ECFA가 간단하고 낮은 수준의 협정을 보여준다.

#### ▶ ECFA 핵심내용은 조기수확프로그램

ECFA는 기본협정으로서 시장개방 내용을 포함하고 있지 않으나 대만 측 요구로 조기수확프로그램(EHP)을 명기하였다.

조기수확프로그램이란 긴급한 사유로 인해 협정 전체가 발효되기 전에 협정 대상이 되는 특정 상품 및 서비스를 먼저 자유화하는 조치를 지칭하는 것으로 중국은 중-아세안/파키스탄 FTA에서도 EHP를 통해 양보를 한 전례가 있고, ECFA에서도 이를 동일하게 적용하였다.

특히 중국은 자국의 강점 분야인 농수산업을 EHP에서 제외하는 통 큰 선심성 협상 스타일로 ECFA 타결에 결정적으로 기여하였다.

#### ▶ 중국은 539개 품목과 11개 서비스 분야 개방

이번 협상에서 중국은 대만에게 석유화학, 기계, 방직, 운송기구 등 5개 분야에서 539개 상품품목(HS 기준)의 관세인하를 약속했다.

구체적으로 살펴보면 농산물 18개, 석유화학 88개, 기계 107개, 방직 136개, 운송기구 50개, 기타

품목이 140개로 상기 품목의 2009년 수출액은 138억 3,800만달러로 대만의 對 중국 수출총액의 16.1%를 차지한다.

이에 따라 상기 품목은 ECFA 발효 후 2년 내에 3단계에 걸쳐 관세를 인하해 3년차부터 완전 무관세화하기로 합의했다.

또한 중국은 회계, 컴퓨터서비스, 연구개발, 컨벤션 전시, 전문설계, 영화, 병원, 민영 항공기 수리 등 11개 서비스 분야에 대해서도 대만에 개방하기로 합의했다.

▶ **대만은 267개 품목과 9개 서비스 분야 개방**

대만은 중국에게 총 6개 분야에서 267개 품목의 개방에 동의했다. 대만 측 조기자유화 품목은 석유화학(42개), 기계(69개), 방직(22개), 운송공구(17개), 기타(117개) 부문의 총 267개 품목으로 상기 품목의 2009년 수출액은 28억 5,800만달러로 對 대만 전체 수출의 19.5%를 차지한다.

이에따라 상기 품목은 ECFA 발효 후 2년 내 3단계에 걸쳐 관세를 인하해 최종적으로 무관세화를 실현하기로 합의했다.

또한 중국은 연구개발, 컨벤션 전시, 영화, 위탁 판매, 엔터테인먼트, 항공위치추적 서비스 등 9개 서비스 업종을 개방하였고 단 흡음서비스 분야에서는 은행 서비스만 개방하기로 합의했다.

□ **평가 및 대응방향**

▶ **ECFA는 대만에게 월등한 경제적 혜택 제공**

양측은 전체 교역액의 5분의 1가량을 차지하는 분야에서 조기수확에 합의하였고 이중 대만은 중국에게 WTO 협정 수준으로 개방한 반면, 중국은 대만에게 WTO 협정 이상을 개방하기로 약속하였다.

대만은 중국에게 경쟁력 있는 농산물 시장을 개방하지 않을 뿐만 아니라 오히려 일부 농산품 시장을 개방하겠다는 약속을 받아내는 등 비대칭적 협상결과를 확보하였다.

이에 따라 ECFA가 발효될 경우 대만의 GDP는 2020년까지 5.3% 증가할 것이라는 분석이 제기됐다.

다만 중국은 대만을 위안화 경제권에 포섭하여 위안화의 국제화를 위한 발판을 마련하고, 대만 첨단 기술을 습득해 산업경쟁력을 강화하는 등 보다 장기적인 관점에서 협상을 추진한 것으로 나타났다.

▶ **ECFA 발표로 양안관계는 새로운 단계 진입**

중국은 홍콩과 대만을 포함하는 중화경제권을 가시화함으로써 동아시아 지역에서 자국의 영향력을 확대할 수 있는 발판을 마련하였고 중화경제권은 북미, EU에 이어 세계 3번째 거대시장으로 부상하게 되었다.

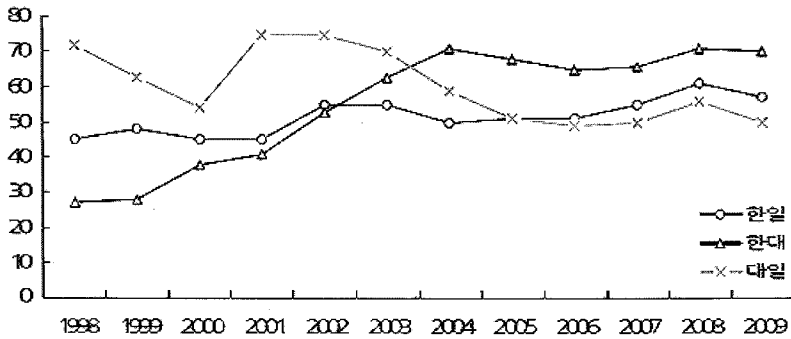
대만에서는 ECFA 비준을 둘러싸고 여야 간 격렬

〈양측 조기수확 분야의 경제 효과 비교〉

분 야	대만 측 효과	중국 측 효과
주기수확 품목 수	539개	267개
금액(2009년 수출액 기준)	138억 3,800만달러	28억 5,800만달러
수출총액 대비 비율(%)	16.1%	19.5%
관세율	중국이 실질 및 평균 관세 10~15% 삭감	대만이 실질 및 평균 관세 2.5~5% 삭감

자료 : 대만 경제부 공업국(2010)

韓國・日本・臺灣의 對中 수출경합도 추이



자료: 삼성경제연구소

한 논쟁이 있을 것으로 예상되나 현재 국민당이 다수인 의회 상황을 고려할 때 비준 가능성이 높아 보인다.

대만은 ECFA를 통해 동아시아 지역 내 FTA 경쟁에 뛰어들 발판을 마련하게 되었으며, 이후 아세안과의 FTA를 추진할 전망이다.

▶ 대만과 경쟁하는 한국기업 피해 우려

한국과 대만의 중국 시장 수출경합도를 분석한 결과 양국 간 경쟁이 2000년 이래 전반적으로 증가한 것으로 나타났다. 2009년 한국과 대만의 對 중국 수출 상위 20개 품목 가운데 전자집적회로, 액정 디바이스, 화공제품, 전화기 및 기타 송수신 기기 부품 등 14개가 중복되고 있고 특히 플라스틱 등 석유화학제품과 전자집적회로, LCD등 분야에서 치열한 경쟁이 예상된다.

반면, 일본은 대만과 안정적인 분업관계를 형성하여 2004년 이래 수출경합도가 하락하고 있는 추세이다.

한편, 석유화학이나 기계 등은 ECFA 발효 시 가격 경쟁력이 향상된 대만기업과의 경쟁에서 고전할 것으로 예상된다. IT 산업의 경우, 이미 ITA(IT Agreement) 적용과 상당히 진척된 현지법인 설립 등으로 직접적인 피해는 크지 않을 전망이다.

따라서 가격경쟁력 약화에 대비해 한국기업은 원가절감 및 현지화 전략 강화등 대응책 마련을 서둘러야 하며 또한 장기적으로 중국 및 글로벌 시장에서 차이완 기업과의 경쟁에 대한 대비책도 수립해야 하겠다.

▶ 통상정책 강화 필요

ECFA 타결로 예상되는 산업계의 피해와 차이완 프리미엄에 대응하기 위해서는 한-중 FTA 추진과 같은 중화권에 대한 통상정책을 강화할 필요가 있다.

현재 산·관·학 공동연구가 끝나고 예비협약이 예정된 한-중 FTA 협상 추진을 전향적으로 검토 중이며 한-중 FTA 체결을 전제로 장기적으로 대만과의 FTA를 추진하는 등 경제협력 강화도 필요하다. 기업 차원에서는 일본기업의 예와 같이 대만기업과 공동으로 중국에 진출하는 등 대만기업을 대상으로 한 비즈니스 모델 개발이 필요하다.

현재 한-중 FTA는 농산물 등 민감품목에 대한 양국 간 입장 차이가 커서 협상에 돌입하지 못하는 상황이며 한-미/EU FTA와 같은 높은 수준의 협상을 희망하는 한국 입장과 낮은 수준부터 점진적 협상을 희망하는 중국의 입장이 대립하고 있는 상황이다.

한-중 FTA는 한-미/EU FTA보다 경제적 파급 효과가 더 크다는 주장이 제기될 정도이므로 농업·경공업 등 이해당사자들의 강한 반대가 예상된다. 따라서 기존의 일괄타결 방식보다 가능한 분야부터 우선 추진하는 점진적 방식 등 다양한 협상모델을 검토해야 한다.