

## 부산 금융중심지의 선박금융특화를 위한 정책 선호도 분석

이재민\* · 양종서\*\* · 이기환\*\*\*

### A Study on Policy Preference to Specialize in Ship Finance for Busan's Financial Hub Function

Jai Min Lee · Jongseo Yang · Kihwan Lee

**Abstract** : Despite the fact that Korea is ranked No. 1 in shipbuilding industry, it has encountered limitations in providing domestic ship finance. Therefore, there has been an increased demand for expanding ship finance through domestic financial institutions, which has been mostly discussed by political communities. In particular, the city of Busan has shown its keen interest in the vitalization of ship finance and proposed a plan to specialize in ship finance to promote the financial hub function. In this regard, we investigate the preference of Busan city for several effective policy options that can support the ship finance. Our investigation was carried out by opinion leaders of Busan city through AHP (Analytic Hierarchy Process) method. Our results show that Busan city has a strong preference for the establishment of a Ship Finance Corporation which provide policy finance with ship industry only. This is different from preferences of the government and ship finance market.

**Key Words** : Ship finance, Policy Option, AHP (Analytic Hierarchy Process), Financial Hub

---

▷ 논문접수: 2013.10.08   ▷ 심사완료: 2013.12.25   ▷ 게재확정: 2013.12.28

\* 한국해양대학교 선박금융학과 교수, jaimlee@kmou.ac.kr

\*\* 한국수출입은행 선임연구원, flydon@koveaexim.go.kr, 공동저자

\*\*\* 한국해양대학교 해운경영학부 교수, khlee@kmou.ac.kr, 교신저자

## I. 머리말

선박금융은 신조선의 건조, 중고선 구매, 선박의 개조, 수리 등에 필요한 자금을 은행 또는 기타 금융기관이 선주에게 제공<sup>1)</sup>하는 것으로 매매가격이 높은 선박의 거래에 있어서 사실상 필수적인 요소이다. 선박금융시장은 2007년 절정을 이룬 후 2008년 금융위기와 뒤이어 발생한 유럽의 재정위기로 인하여 급격히 경색되었고 그 여파는 지금까지 진행 중이다. 이러한 시장의 상황은 주요 조선산업국인 아시아국가들에게 금융제공의 확대를 요구하는 상황을 만들었고 일본, 중국 등은 이에 적극적으로 대처하여 금융을 확대하는 노력을 기울여 오면서 자국의 조선업과 해운업의 국제경쟁력을 제고하고 있다.

한편 세계 1위의 조선산업국가인 한국 역시 정책금융기관을 중심으로 확대노력이 진행되어 왔으나 민간금융의 참여 부족 등으로 한계가 있었다. 이러한 가운데 2009년 금융중심지의 조성 및 발전에 관한 법률에 의거하여 각 시도로부터 금융중심지에 대한 계획서를 받아 심사한 결과 서울과 부산이 금융중심지로 지정되었다. 부산시<sup>2)</sup>는 금융중심지의 특화 금융분야 중 하나로서 선박금융을 선정하였고 새로운 기관설립을 위하여 노력하여왔다. 이러한 노력은 2012년 말 대선주자들의 기관설립 공약으로 탄력을 받게 되었고 관련 업계에서도 선박금융의 규모 확대 계기로 기대감을 가지게 되었다.

그러나 이러한 기대감은 WTO 보조금 문제, 정부의 재정적 지원 여력 한계 등 여러 가지 벽에 부딪치며 어려움을 겪고 있다. 또한 새로운 기관설립의 대체안으로 거론되고 있는 해양수산부의 해운보증기금 등도 기대와 달리 추진이 늦어지고 있는 상황이다. 부산시, 부산상의, 해운업계, 부산지역 전문가 등 관련 당사자들은 금융중심지의 컨텐츠 확보를 위하여 선박금융기관 설립 등의 노력을 지속하고 있으나 별다른 결실이 없는 실정이다.

본 연구의 목적은 이러한 최근의 선박금융 지원정책과 관련하여 부산시가 선호하는 대안은 무엇인지를 조사 분석하는 것이다. 이를 위해 부산시의 관련 기관 담당자들에 대하여 인터뷰와 정책대안에 대한 선호도 조사를 실시하였다. 이는 단순히 각 대안에 대한 선호도의 순서를 정하기 위함이 아니라 AHP(Analytic Hierarchy Process)를 통하여 선호도를 정량화하는 과정에서 각 업계와의 인식의 차이, 정부의 정책적 인식과의 차이에 대한 시사점을 이끌어내기 위함이다. 이러한 고찰을 통하여 부산시가 관련업계 또는 실물시장과의 이해관계에 대한 교감을 어느 정도 형성하였는지, 전략적 타당성은 충분하였는지 등을 시사점으로 이끌어내고자 하였다.

본 논문의 II장에서는 선박금융 특화 정책에 대한 고찰과 더불어 선행연구에 대해 살펴

1) Stephenson Harwood(2006). p. 1.

2) 부산광역시와 정확한 표기이나 이 논문에서는 부산시로 줄여 표기함.

보고 있다. III장에서는 연구방법론과 조사 및 분석 과정을 설명한다. IV장에서는 AHP 분석결과와 해석과 더불어 이전 연구결과와의 차이점을 설명하며 V장에서는 이 연구에서 드러나는 시사점과 결론을 제시한다.

## II. 선박금융 특화정책 및 선행연구 고찰

### 1. 부산시의 선박금융 특화 노력

2009년 새로운 금융중심지로 지정받은 부산시는 이후 파생금융, 선박금융 등을 지역특화 금융분야로 선정하고 관련 금융기관 양성과 기존 기관 유치를 위하여 노력하여왔다. 부산이 파생금융을 특화금융의 분야로 설정한 이유는 1999년 한국선물거래소가 부산에 개설된 점 그리고 그 후 한국증권거래소와 통합을 하여 한국거래소가 되면서 본사를 부산에 두고 또한 파생상품시장본부도 부산에 두게 되었기 때문이다. 그리고 선박(해양)금융의 특화를 내세운 것은 울산에서 거제에 이르는 해안가에 세계 유수의 조선소와 조선기자재 업체가 입주해 있는 점과 부산이 세계 5위의 항만을 보유하고 있는 점을 고려하였기 때문이다. 즉 선박금융의 수요자가 주변에 입지해 있어 부산은 선박금융서비스를 제공할 수 있는 유리한 지정학적 위치에 있다는 점이다.

특히 선박금융의 경우 금융기관의 국적이 큰 의미를 가지지 못하는 국제금융이라는 특성과 국내의 주요 선박금융 제공기관들이 대부분 정책금융기관이라는 점 때문에 외국계 은행과 정부를 대상으로 지역금융 양성에 노력이 집중되어 왔다. 그러나 외국계 금융기관들의 경우 선박금융만을 위하여 국내에 들어와 있는 것이 아니므로 금융거래가 집중되는 서울을 떠나지 않으려는 강한 성향 때문에 별다른 성과를 거두지 못하였다. 또한 국내 정책금융기관을 지역으로 유치하는 노력 역시 쉽지 않았다.

2010년 부산시가 마련한 부산금융중심지 종합육성계획<sup>3)</sup>과 한국선주협회와 부산시가 함께 의뢰해 수행된 연구용역<sup>4)</sup>을 통하여 선박금융공사라는 새로운 기관을 지역 내에 설립해야한다는 결론을 얻었다. 부산시는 관련 금융기관 유치 노력보다도 사실상 신규 기관인 선박금융공사 설립에 모든 노력을 집중하여왔다. 18대 국회 회기중 한국선박금융공사 법안<sup>5)</sup>이 발의되는 등 부산시와 부산지역 정치권의 다각도의 노력에도 불구하고 재정적

3) 김병덕 외(2010), 부산 금융중심지 육성 마스터 플랜, 부산광역시.

4) 이동은 외(2010), 선박금융 전문기관 설립 필요성 연구, 대외경제연구원,

5) 이진복 의원이 대표 발의하였으나 18대 국회 임기 종료로 자동 폐기되었음. 19대 국회 임기가 시작된 후 다시 이진복 의원이 제출하였으며, 그 후 2013년 3월에 김정훈 의원이 한국해

예산확보 어려움 등의 이유로 수년간 공사설립의 현실화에는 접근하지 못하는 실정이었다.

이러한 노력은 2012년 대통령선거를 계기로 새로운 국면을 맞이하게 되었다. 부산시에 대한 지역공약에서 선박금융공사의 설립을 공약한 박근혜 후보가 대통령으로 당선됨으로써 부산지역의 선박금융공사 설립에 대한 논의가 활발히 진행되기 시작하였다.

대통령 취임 후 정책금융 재편 작업과 맞물려 금융위원회를 중심으로 공사의 설립 논의가 아직까지 진행 중이다. WTO 보조금 시비 위협성과 정부의 재정적 여력 부족 등으로 공사설립에 부정적인 분위기가 지배적이나 아직까지 정부의 다른 대안을 포함하여 부산지역의 선박금융 특화노력에 대한 정책적 지원은 여전히 논의 중인 것으로 보인다.

## 2. 정부의 선박금융 지원정책 대안

2013년 신정부가 출범한 이래 부산지역의 선박금융공사 설립 논의가 진행되면서 선박금융 지원확대에 대한 여러 가지 대안들이 제시되었다. 이러한 대안들이 반드시 부산지역 내의 선박금융공사의 설립이나 공사의 역할을 대신하기 위하여 제시된 안들은 아니지만 공사설립에 관한 대선공약을 계기로 선박금융 지원확대에 관한 논의가 활발해지면서 적극적으로 검토되었거나 검토 중인 대안들이다.

대안들 중 선박(해양)금융공사의 설립은 앞 절에서 기술한 바와 같이 부산시와 한국선주협회의 용역연구를 통하여 도출된 대안이다. 또 다른 대안들 중 '해운보증기금'안은 해양수산부(과거 국토해양부)가 검토하여 제안하였고 'tonnage bank'안과 함께 범무법인 광장<sup>6)</sup>의 용역연구를 거쳤다. 그 외의 대안들은 정부의 검토과정에서 제시되었거나 검토된 안들이며 관련하여 국회공청회 등도 진행되었다.

이러한 대안들은 선박금융공사가 설립되면 공사 내에서 흡수할 수 있는 업무들을 포함하고 있어 서로 배제적인 관계라고 볼 수는 없다. 제안된 정책대안들은 다음과 같다.<sup>7)</sup>

### 1) 선박(해양)금융공사의 설립

선박금융공사 또는 해양금융공사(이하 '공사'로 통칭)를 별도로 설립하고자 하는 정책대안은 부산지역 출신의 국회의원들을 중심으로 논의되고 있다. 이미 법안이 발의된 상태이

---

양금융공사법을 제출하였음. 현재 국회서 이 두 법안에 대한 심의가 진행 중인 것으로 알려져 있음.

6) 범무법인 광장(2012), "해운보증기금 설립 방안에 관한 연구"

7) 다음에 기술된 정책대안에 대한 내용은 이재민·양종서(2013), "선박금융 지원정책 대안에 대한 선호도 비교연구", 해양정책연구, 제28권 제 1호, pp. 7-9의 내용을 그대로 인용함.

다. 공사의 설립은 기존 국책금융기관 또는 상업금융기관들이 행하는 모든 선박금융 업무를 포함하여 새로운 금융업무(예를 들면 중소 조선 또는 해운사에 대한 보증업무, tonnage bank 등)를 추가적으로 담당하는 신설기관 설립을 의미한다. 해양금융공사는 선박금융공사에 덧붙여 해양부문 즉, 플랜트, 항만 등 프로젝트파이낸스까지 포함함으로써 선박에 편중된 위험을 분산하고자 하는 대안이다.

## 2) 해운보증기금 설치

해운보증기금(이하 '보증기금')은 현재 해양수산부의 업무를 담당하고 있었던 국토해양부가 2012년에 제시한 대안(案)이다. 보증기금은 정부 또는 민간부문으로부터 일정규모의 기금을 모집하여 운용하는 것을 주요 내용으로 하고 있다. 가장 중요한 기능으로는 후순 위금융에 대한 대출시 상환보증을 통하여 민간 부문의 투자를 활성화시키는 것이다.<sup>8)</sup> 보증기금의 장점으로는 재원을 직접대출에 활용할 때 보다 높은 금융확대 효과가 있다는 점이다. 1조원의 자본금으로 BIS 비율 10%의 규제를 지키고자 한다면 약 10조원의 여신제공이 가능한데 비하여 기금은 약 20~30조원까지 신용창출이 가능한 장점이 있다.

## 3) Tonnage Bank 설립

Tonnage Bank(이하 'ton-bank)는 해운시황의 침체기에 국내 해운사들의 재무적 위기를 해소하고 국적선박의 규모를 유지하기 위한 대안이다. Ton-bank는 국내 해운사 소유 선박을 사들인 후 해운사에 채용선하여 주고 시황이 개선된 이후 높은 가격에 시장 또는 해운사에 판매하는 역할을 한다.<sup>9)</sup> 2008년 금융위기 이후 한국자산관리공사가 이러한 역할을 수행한 바 있으나 이는 일시적인 기금의 형태였고 상설금융기관으로 발전하지는 못하였다. Tonnage bank 안은 이러한 기능을 하는 금융기관을 상설화 시키고 장기적으로는 전문 선박투자업의 기능을 수행하도록 함으로써 국내 해운사에 대한 안정적 선박공급을 도모하고 국내에서 기반이 취약한 전문선주업의 모델을 제시하고자 함이다.

## 4) 기존 국책금융기관의 분할 및 통폐합 (이하 '기존 기관 분할/통폐합')

정부부처에서 논의되어 온 대안 가운데 하나로 과거부터 선박금융을 주도하여 온 정책 금융기관 즉, 한국수출입은행, 산업은행, 무역보험공사, 한국정책금융공사 등 4개 기관에

8) 법무법인 광장(2011) pp. 73-74.

9) 법무법인 광장(2011) p. 75.

서 선박금융업무와 자산을 분리한 뒤 이를 통합하여 부산시에 독립적으로 설립한다는 정책대안이다. 정책금융기관들 간의 업무 중복을 방지하고 효율화를 기한다는 의도에서인데 정부가 새롭게 재정을 투입하지 않고 지역공약인 선박금융공사 설립을 이행한다는 차원에서 논의되고 있는 대안으로 볼 수 있다.

### 3. 선행연구 및 연구의 필요성

이재민·양종서(2013)의 연구에서는 조선업계, 해운업계, 정책금융기관 종사자 등을 각각 3개 그룹으로 나누어 당시 논의 중이던 정부의 선박금융 지원확대 정책대안에 대한 선호도 조사를 실시하였다.<sup>10)</sup> 이들의 연구에서 각 그룹은 선호대안이 서로 다르게 도출되었고 이들 선호도는 각 그룹의 입장과 과거의 경험, 앞으로의 기대감 등을 이해하게 하는데 큰 도움이 되었다. 동 연구는 선박금융 지원정책의 이해 당사자 간의 입장 차이를 이해하고 이에 맞는 최적 대안을 도출하는 결과를 얻었다. 연구의 결론으로 그 동안의 정책금융에 의한 선박금융 지원에 있어서 해운업이 다소 소외되었다는 결론을 얻을 수 있었으며 조선업계, 해운업계, 정책금융기관 등 3개 주체가 가장 만족할 수 있는 최적의 대안은 해운보증기금 설립으로 제시되었다. 김병덕 외(2010) 그리고 이동은 외(2010)에서는 현재 국제경쟁력을 확보한 조선과 해운의 지속적인 발전을 위해서는 선박금융전문기관의 설립이 필요함을 주장하고 그 타당성을 제시하고 있다. 그리고 이기환 외(2012)는 부산의 선박금융 활성화를 위해 국내외 선박금융기관의 관련 부서 내지 지점의 유치가 필요함을 역설하고 이들 기관의 유치를 위해 요구되는 각종 방안을 구체적으로 제시하고 있다.

최근 선박금융에 대한 국내외 관심이 고조되는 시점에서 수행되는 본 연구는 이재민·양종서(2013) 연구의 후속연구로 부산의 전문가 및 정책담당자를 대상으로 선박금융 지원정책에 대한 논의를 보다 객관적이고 과학적으로 다루려고 하였다. 선행연구는 선박금융 시장의 수요 및 공급자들의 이해를 고려한 최적대안의 도출을 시도하였다는데 의미를 부여할 수 있을 것이다. 반면 정부의 선박금융 지원확대 논의를 촉발시킨 계기라 할 수 있는 부산시의 지역금융 활성화에 관한 논의는 배제되어 있었다. 부산시의 선박금융 특화에 대한 노력과 대통령 후보의 공약이 지역사업의 일환이라는 점에서 선박금융 지원확대와 구분할 필요성도 제기될 수 있다. 그러나 대통령의 공약사항이라는 점에서 국내 선박금융 시장의 주체들과 지역사업의 이해관계가 일치한다면 정책금융이 큰 부분을 차지하는 국내 시장의 특성상 시장활성화에 있어서 빠른 시간 내에 더욱 큰 효과를 거둘 수 있을 것으로 기대된다.

그럼에도 불구하고 선박금융 지원정책에 대한 정부의 정책은 큰 실효성이 없이 긴 시간이

---

10) 이재민·양종서(2013).

지나가고 있다. 이러한 시점에서 부산시의 지역금융 특화 노력이 과연 효과적이었는지, 또는 선박금융시장의 주체들과 공통적인 노력을 기울여 온 것인지 등을 고찰할 필요가 있다.

선박금융 지원확대 정책에 있어서 정책대안들은 여전히 논의 중인 부분이 있다. 이러한 시점에서 논의가 촉발된 계기로서의 지역금융 발전 정책이 시장의 필요성과 얼마나 조화를 이루고 있는지에 대한 연구는 의미있는 시사점을 제공할 것이라 생각된다.

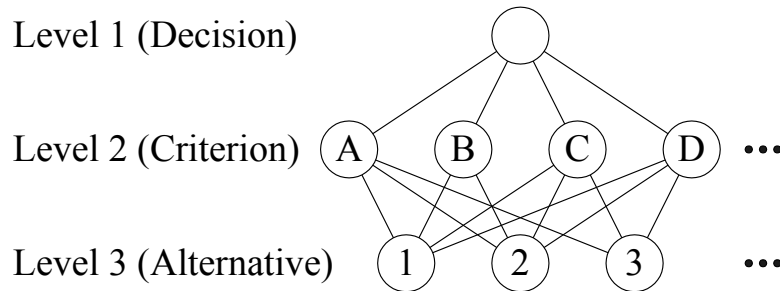
### III. 연구설계

#### 1. AHP(Analytical Hierarchy Process)<sup>11)</sup>

AHP는 70년대초 Saaty교수에 의하여 처음 개발되어<sup>12)</sup> 다중의사결정 방법론으로 널리 쓰이고 있다. AHP는 복잡한 결정기준과 대안을 계층적으로 구조화하여 각 기준 또는 대안의 1:1 쌍대비교를 통하여 최종 대안의 점수를 정량화하는 방법론이다.

AHP를 이용하기 위해서는 다음의 <그림 1>과 같은 계층구조를 만들어야 한다. 먼저 각 평가 기준(Criteria)들의 가중치를 일대일 비교를 통해 결정한다. 그 다음 각 대안(Alternative)에 대한 설계 기준들의 선호도(성취도)를 같은 방법으로 평가한 후, 최종결정 관점에서 각 대안들의 평가치로 환산하여 최종선택을 한다.

<그림 1> AHP의 계층구조도



여기서 평가 기준은 다시 세분화되어 여러 Level로 나누어질 수 있으며 서로간의 독립성과 같은 정도의 중요도가 유지되어야 한다.

쌍대비교를 통하여 값을 얻는 과정은 다음과 같다.

11) 본절의 내용은 이재민·양종서(2013), “선박금융 지원정책 대안에 대한 선호도 비교연구”, 해양정책연구, 제28권 제 1호, pp 10~12의 내용을 기초로 하고 있음.

12) Zahedi, F.(1986) 참조.

"요소  $i$ 는 요소  $j$ 와 비교하여 어느 정도 중요한가?"에 대한 답으로 5점, 7점, 9점 척도 등으로 값을 얻어 비교행렬을 얻는다. 이때 중요하다는 말은 상황에 따라 좋다, 만족스럽다, 가능성이 있다 등으로 대체될 수 있다.

	A	B	C	D
A	1	$a_{12}$	$a_{13}$	$a_{14}$
B	$1/a_{12}$	1	$a_{23}$	$a_{24}$
C	$1/a_{13}$	$1/a_{23}$	1	$a_{34}$
D	$1/a_{14}$	$1/a_{24}$	$1/a_{34}$	1

다음은 위의 표에서 만들어진 비교행렬을 이용하여 그 가중치를 구하는 것이다. 먼저  $n$  개의 요소에 대한 가중치가 다음과 같은 벡터로 결정되었을 때 거꾸로 비교행렬의  $a_{ij}$  는  $w_i/w_j$ 로 치환되어 아래와 같이 유추될 수 있다.<sup>13)</sup>

$$W^T = \{w_1, w_2, w_3, w_4, \dots, w_n\}$$

$$AW = \begin{bmatrix} 1 & w_1/w_2 & w_1/w_3 & \dots & w_1/w_n \\ w_2/w_1 & 1 & w_2/w_3 & \dots & w_2/w_n \\ w_3/w_1 & w_3/w_2 & 1 & \dots & w_3/w_n \\ \vdots & \vdots & \vdots & \dots & \vdots \\ w_n/w_1 & w_n/w_2 & w_n/w_3 & \dots & w_n/w_n \end{bmatrix} \begin{Bmatrix} w_1 \\ w_2 \\ w_3 \\ \vdots \\ w_n \end{Bmatrix}$$

$$= n \{w_1, w_2, w_3, \dots, w_n\}^T$$

$$(A - nI)W = 0$$

이 때  $n$  은 행렬  $A$  의 고유치가 되며 가중치 벡터  $W$ 는 고유 벡터가 된다. 행렬  $A$  의 2행 이하는 1행에 비례하므로 행렬  $A$  의 rank는 1이 된다. 따라서 고유치는 1개만이 0이 아닌  $n$  이 되고 나머지는 모두 0이 된다. 그러므로 처음의 표에서 얻은 상대적인 중요도는 결국 "요소  $i$ 는 요소  $j$ 에 비해 몇 배나 중요하다"를 의미하게 된다.

일반적인 경우 비교 행렬  $A$  는 위와 같은 이상적인 평가에 근접하기 때문에  $\lambda_{\max}$  는  $n$  에 근접하게 된다. 따라서 비교행렬  $A$  를 만들었을 때 이로부터  $\lambda_{\max}$  와 그에 대한

13) Zahedi, F(1986), pp. 98-99.



고유벡터를 구해서  $\sum_{i=1}^n w_i = 1$  이 되도록 표준화하면  $n$  개의 요소들에 대한 가중치, 혹은 선호도(성취도)가 된다.

$$AW = \lambda_{\max} W$$

여기서  $A$ : 비교행렬,  $W$ : 가중치 벡터

다음 각 대안의 선호도(성취도)에 각 평가 기준의 가중치를 곱해 대안별로 모두 합산하면 각 대안의 종합 평가치가 된다.

## 2. 계층구조의 작성

AHP를 통한 선호도 조사를 위하여 선행연구<sup>14)</sup>의 그룹별 조사와 마찬가지로 5명의 패널을 구성하였다. 패널은 부산시의 특화금융에 대한 시각을 도출하기 위하여 금융중심지 업무를 담당하는 관련기관과 본 업무에 조언과 직간접적 지원을 통하여 영향력을 행사하고 있는 지역금융 관계자 등 5명으로 구성하였다. 구체적으로는 부산시의 담당 공무원 1명, 산하 금융중심지 추진업무를 담당하는 기관 센터장급 1명, 지역금융업계의 경제연구소장 1명, 지역은행 차장급 1명, 마지막으로 한국은행 부산지역본부 내 관련 팀장급 1명 등이다.

5명의 패널에 대해서는 AHP의 계층구조 작성과 구체적인 설문 작성을 위한 심층인터뷰를 실시하였다. 심층인터뷰의 내용은 부산시의 입장 또는 부산시 지역금융 발전에 있어서 금번 정부의 선박금융확대 지원정책 입안시 가장 우선적으로 고려할 기준이 무엇인가? 또한 그러한 기준에 의하여 가장 적합한 정책대안은 무엇인가에 관한 것이었다. 심층인터뷰 결과 부산시의 관점에서 선박금융 지원정책의 고려사항은 다음의 4가지로 도출되었다.

### 1) 지역금융 특화 및 지역경제 (이하 ‘특화 및 지역경제’)

지역내의 선박금융 확대는 조선업, 해운업, 항만 등 해양산업이 발달한 부산시의 특성상 반드시 필요하다는 설명이다. 선박금융을 특화시켜 지역내 해운업과 조선업을 지원함으로써 고용을 촉진하고 지역경제를 활성화한다는 의미이다. 선박금융공사 등 선박금융 업무 확대는 대통령의 부산지역공약으로 약속된 만큼 정책 결정에 있어서 지역금융의 특화 부문으로서 지역산업의 발전과 경제 발전에 기여할 수 있도록 제도적 지원이 필요하다는 의

14) 이재민·양종서(2013).

건이다.

## 2) 선박금융 규모의 확대와 금융의 다변화 (이하 ‘규모확대 및 다변화’)

선박금융이 지역내에서 자리잡기 위해서는 공약으로 제시된 선박금융공사와 같은 국영 기관 뿐 아니라 지역 내 민간금융기관이 참여해야만 한다. 현재 선박금융 시장에 진입이 어려운 민간금융기관의 입장에서는 선박금융에 대한 절대적인 규모 확대가 있어야만 시장에 대한 참여가 가능하다는 의견이다. 또한 새로운 영역의 선박금융은 전통적인 은행의 역할에서 벗어나 equity, 자산유동화, 증권화 등 여러 영역으로 다변화함으로써 지역 내의 선박금융에 대한 참여도 증가와 금융확대가 이루어질 수 있다는 주장이다. 그러므로 정부의 선박금융 지원확대 정책에 있어서는 규모의 확대와 금융의 다변화에 관한 고민이 반드시 우선되어야 한다는 것이다.

## 3) 시의성

부산지역의 선박금융은 정부의 지원에 의하여 설립된다 하더라도 국내 선박금융 시장에 참여하여 사업을 영위할 수밖에 없다. 현재 선박금융 시장은 유럽의 금융경색으로 한국에 대한 자금지원 수요가 증가하고 있고 국내 해운사와 조선소로부터의 수요 또한 증가하고 있다. 이러한 시기에 선박금융기관을 설립하고 사업을 시작한다면 시기적으로 성공 가능성이 높으며 국내 관련 산업 발전에 큰 도움이 될 수 있다. 그러므로 이러한 시기적 유리함을 놓치지 않으려면 빠른 시일 안에 정책대안이 결정되고 추진되어야 한다는 주장이다. 시의성은 이러한 측면에서 정책결정에 있어 중요한 기준이 되어야 할 것이다.

## 4) 실체적 조직

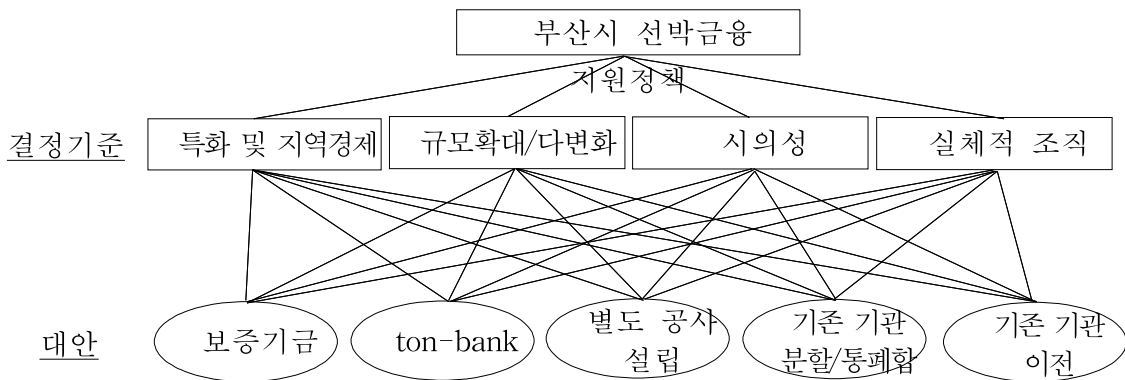
부산시에서 선박금융이 지역 특화금융으로 자리 잡기 위해서는 외부 금융기관의 유치와 형식적 업무가 지역 내에서 이루어지는 것 보다 지역에 기반을 둔 실체적 조직을 갖춘 기관이 우선 필요하다는 주장이다. 이러한 기관은 완전한 경쟁력을 갖추지 못한 채로 설립된다 하더라도 일정기간 정부의 지원을 받는 가운데 시행착오를 겪으면서 선박금융기관으로서의 능력을 갖추어 나갈 수 있다. 그러므로 부산 중심의 선박금융 지원확대 정책이 성공하기 위해서는 우선적으로 소프트웨어 보다는 하드웨어의 외형을 갖추는 것이 시급하다는 주장이며 시장의 요구보다도 선박금융공사와 같은 기관의 설립이 가장 먼저 고려되어야 한다는 주장이다.

이상의 4가지 항목은 부산 중심의 선박금융 지원확대 정책에 있어 우선 고려되어야 할 사안으로 패널들이 제시한 것이다. 이들 기준은 AHP의 계층구조에 있어서 정책대안에 대한 상위기준으로 활용된다.

계층구조에 있어서 선호 대안은 II장 2절에서 언급된 논의 중인 정책대안 4개 이외에 한 개의 대안을 추가하였다. ‘기존 정책금융기관 선박금융부서의 부산 이전’이다. 이 대안은 이미 정부의 정책금융개편과 부산시 선박금융 지원정책 발표 시 언급된 바 있고 부산시도 수년간 추진한 정책대안 중 하나이다. 선행연구, 즉 이재민·양종서(2013)에서는 ‘기존 정책금융기관에 대한 증자’가 하나의 대안으로 최종 계층구조에 포함되었으나 이 대안은 실질적으로 부산시의 선박금융 특화 지원정책과 배치되는 대안으로 부산시 패널들의 명백한 반대가 예상되는 안이다. 그러므로 선행연구에서 거론된 대안 대신 부산시 지원정책에 있어서 실질적으로 논의되고 있는 ‘기존 정책금융기관 선박금융부서의 부산 이전’(이하, ‘기존기관 이전’)을 새로운 대안으로 삽입하였다.

이상의 작업을 통하여 상위기준(Criteria)과 대안(Alternative)으로서 계층구조를 작성하여 2개의 계층구조를 구성하였으며 다음의 <그림 2>와 같다.

<그림 2> 부산지역 선박금융 지원확대정책 대안 선호도 조사를 위한 계층구조도



### 3. 쌍대비교 설문

AHP를 이용한 최종 선호도의 조사를 위하여 패널 5명에 대한 설문을 실시하였다. 설문 방법은 사전 인터뷰시 향후 이메일로 설문이 송부될 것을 통지하였고 이메일을 통하여 설문을 회수하였으며 회수율은 100%였다.

설문은 그림 2의 결정(상위)기준 각 항목과 각 기준별 대안에 대한 쌍대비교로서 이루

어졌고 7점척도를 사용하였다. 설문에는 결정기준 각 항목과 대안 각 항목에 대한 설명을 덧붙혔다.

비교행렬에는 응답자들의 해당 항목 점수에 대한 기하평균을 사용하였고 다음과 같이 구하였다.

$$a_{ij} = \sqrt[5]{a_{ij1} \times a_{ij2} \times a_{ij3} \times a_{ij4} \times a_{ij5}} \quad (\text{숫자는 panel 번호})$$

#### IV. 조사 결과 분석 및 해석

부산시 패널들의 상위기준 항목에 대한 설문 결과는 다음과 같다.

<표1> 상위기준 항목에 대한 조사결과

특화 및 지역경제	규모확대 /다변화	시의성	실체적 조직	CI	CR
0.1593	0.1586	0.3489	0.3331	0.0302	0.0336

결과를 살펴보면 부산지역 관련 종사자들이 생각하는 선박금융 지원정책의 가장 중요한 요인은 빠른 시일 안에 실체적인 조직을 갖추는 것으로 나타났다. 금융의 규모 확대와 다변화라는 금융적 요인과 지역경제 등 금융중심지 정책의 목적은 사실상 중요도에서 뒤로 밀린 것으로 조사되었다. 조사에 있어 CI, CR값은 모두 0.1 미만으로 일관성에 대해서는 타당한 것으로 나타났다.

선행연구의 결과는 아래의 <표2>에 나타난 것처럼 선행연구의 상위기준 항목을 살펴보면 4개의 항목 모두 선박금융 내적 요인들이라 볼 수 있다. 예를 들어 조선업계가 생각하는 가장 중요한 정책결정 기준은 금융규모를 확대하는 것이다. 해운그룹과 정책금융그룹은 공통적으로 불황기에 맞춘 특수금융을 제공하는 것이라 답하였고 다음으로 각각 금융규모 확대와 equity finance를 활성화하는 것으로 제시되었다.

<표 2> 선행연구의 상위기준 항목에 대한 그룹별 조사 결과

그룹	금융규모 확대	불황기 특수금융	저금리 금융지원	Equity Finance
조선	0.5240	0.1975	0.1396	0.1389
해운	0.2795	0.4539	0.1343	0.1323
금융	0.1972	0.3548	0.1319	0.3161

우선 선행연구에서 인터뷰와 문헌을 통하여 조사한 상위그룹의 기준들과 부산시 패널리들이 밝힌 상위그룹 기준은 다소 차이를 보인다. 선행연구에서 선박금융 시장의 주체들이 꼽거나 혹은 언론 등을 통하여 정책결정의 중요한 요인으로 제시된 기준들은 선박금융의 직접적인 활동과 연관되는 것들이었다. 금융규모를 확대하고 불황기의 수요에 맞춘 금융을 제공하고 equity 부문을 강화하는 등이었다. 반면 부산시 패널리들이 제시한 상위 기준들에서 금융과 직접적인 연관을 나타낸 항목으로 ‘규모확대와 다변화가’ 있었으나 순위상 가장 낮은 점수를 나타냈다. 반면 중요한 기준으로 나타난 항목을 예시하면 빠른 시간 안에 외형적인 틀을 갖춘 조직이 설립되는 것을 선박금융 지원확대정책의 가장 중요한 기준으로 제시하였다. 시의성이 제시된 데에는 선박금융 시장의 상황을 고려하여 성공가능성을 높이기 위한 의도가 있었으나 설문을 통한 답변에 있어서는 조속한 시일 내의 성과를 바라는 심리적 요인을 배제하기 어려울 것이다.

<표1>에 나타난 기준별 점수를 기초로 각 정책대안에 대한 쌍대비교를 통하여 산정한 각 대안별 선호도는 <표3>과 같다.

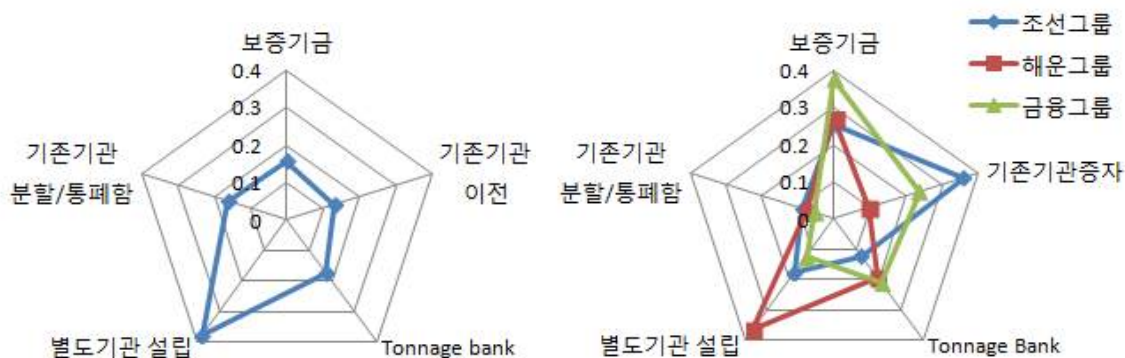
<표3> 선박금융 지원확대 정책대안 선호도 조사결과

기준	가중치	보증 기금	기존기관 이전	tonnage bank	공사설 립	기존기관 분할/통폐합	CI	CR
특화 및 지역경제	0.1593	0.1286	0.1168	0.1466	0.3796	0.2285	0.0299	0.0267
규모확대 /다변화	0.1586	0.1590	0.0600	0.1633	0.5365	0.0812	0.0627	0.0559
시의성	0.3489	0.2128	0.2143	0.2260	0.2346	0.1122	0.0479	0.0428
실체적 조직	0.3332	0.1082	0.0855	0.1362	0.4471	0.2229	0.0442	0.0395
결 과		0.1560	0.1314	0.1735	0.3764	0.1627		

결과를 살펴보면 선박금융공사와 같은 신설 기관을 설립하는 대안이 압도적인 선호도를 보인 가운데 다른 대안들 즉, 해양수산부의 해운보증기금이나 tonnage bank, 기존 정책금융기관들의 이전 또는 통폐합 등이 상호간 큰 차이를 나타내지 않는다. 모든 경우의 CI, CR은 0.1 미만으로 답변의 일관성에는 문제가 없는 것으로 나타났다.

선행연구의 결과와 비교하면 다음의 <그림 3>과 같다.

<그림 3> 부산시 패널 및 각 업계 패널의 선호도 조사결과 비교



a) 부산시 패널조사 결과 (본연구 결과) b) 각 업계 패널조사 결과(선행연구결과)

선행연구에서의 선호도 결과를 살펴보면 선박금융 시장의 각 주체별로 뚜렷하게 다른 선호 경향을 보이고 있다. 조선그룹의 경우 기존 정책금융기관에 대한 증자, 해운그룹의 경우 별도의 금융기관 설립, 금융그룹의 경우 해운보증기금을 가장 선호하는 정책대안으로 도출하였다. 그리고 2번째의 선호대안으로서 조선그룹과 해운그룹의 경우 해운보증기금, 금융그룹은 기존 정책금융기관의 증자가 다른 대안들과 뚜렷한 차이를 보이는 선호도를 나타내고 있다.

본 연구에서 부산시 패널들의 경우는 별도의 공사설립을 가장 선호하는 그리고 다른 대안들의 선호도에 비하여 뚜렷한 차이를 보이는 대안으로 도출하였다. 가장 선호하는 대안만을 비교하자면 선행연구의 해운그룹과 같은 결과를 나타냈다고 볼 수 있다. 그러나 해운그룹, 그리고 선행연구의 기타 그룹과의 차이는 다른 4개의 대안이 별다른 차이 없이 비슷한 수준의 선호도 점수를 나타냈다는 점이다. 엄격히 구분하자면 다른 4개의 대안들도 선호도에 대한 순서를 정할 수는 있으나 그래프 상에서도 나타나듯이 서로간의 차별화되는 큰 차이를 보이지는 않고 있다. 가장 선호하는 대안의 문제보다는 단 하나의 대안 이외에는 큰 차이가 보이지 않는 이러한 특이성이 부산시 패널들에 대한 선호도 조사결과와

가장 큰 특성이라 볼 수 있다.

## V. 결론 및 시사점

부산시의 5명의 패널에 대한 조사와 AHP를 통하여 분석한 본 결과는 소수의 인원에 대한 제한적인 조사와 분석이라는 한계에도 불구하고 전문가집단의 선호도를 분석하였다는 점에서 의미를 가질 수 있다. 많은 인원이 참여하여 큰 수의 모수를 확보하는 것도 좋은 방법일 수 있다. 그러나 현재 부산시의 금융중심지 정책으로서의 선박금융 정책은 다수의 지지 속에 진행되고 있으나 이를 추진하고 직접적인 지원을 하는 것은 소수의 조직과 인원에 의하여 주도되고 있다는 점을 고려하면 이를 직접 추진하고 있는 부산시와 지역금융계, 추진의 논리와 방법론을 지원하고 있는 관련 경제연구소의 담당자 또는 리더들을 대상으로 한 조사연구는 그 수적 한계에도 불구하고 충분한 의미를 가지며 정책적 시사점을 이끌어낼 수 있을 것으로 보인다. 또한 전문가집단인 소수의 의견을 정량화하기 위하여 일반적인 통계방법론 보다는 AHP를 사용함으로써 전반적인 선호도에 대한 정량화를 시도하였고 같은 조사과정을 거친 시장의 주체들에 대한 조사 결과를 비교분석하였다는 데 의미를 둘 수 있다.

앞서 부산시 패널들에 대한 쌍대비교를 통한 조사에서 선행연구의 다른 그룹들과 뚜렷한 차이를 지적한 바 있다. 이러한 결과는 선행연구와 본연구의 패널들의 구성차이에 기인하며 한편으로는 자연스러운 귀결점이라 볼 수도 있을 것이다.

선행연구에서 구성한 패널들의 경우 해운업계, 조선업계, 정책금융기관 등 선박금융에 직접적인 이해관계가 있는 기관의 임직원으로 구성하였다. 수요자인 조선업계와 해운업계의 경우 기존 정책금융에 대한 신뢰와 불신의 차이로 가장 선호하는 대안이 기존 정책금융기관들에 대한 증자와 별도의 공사 설립으로 나누어졌다 그러나 수요자라는 공통적 입장에서 가장 선호하는 대안들이 정부의 정책적 판단이나 이해관계자들의 찬반 등으로 정책 대안으로 받아들여지지 않을 경우 차선 대안으로 해운보증기금을 도출한 바 있다. 해운보증기금 역시 조선그룹과 해운그룹 각각 뚜렷이 차이 나는 정도의 차별화된 선호도 경향을 보이고 있다. 이들 수요그룹은 최선호 대안과 차선호 대안 그리고 나머지 대안에 대한 명백한 입장이 나타나있고 이는 모든 대안에 대한 각자 입장에서의 계산과 장단점에 대한 검토가 진지하게 이루어졌음을 의미한다.

반면 부산시 패널들의 경우 선박금융 시장 내에서의 이해관계자가 아닌 지역 정책으로서 선박금융을 바라보는 입장이 강하다. 이러한 이유로 선박금융 시장 메커니즘에 대한 이해가 부족할 수 있는 한계를 가진다. 패널들의 설문을 분석한 결과 부산시에서 지역금

융정책으로 추진한 선박(해양)금융공사의 설립 이외에 다른 대안들이 거의 차별점을 나타내지 않은 것은 각 대안별로 지역금융에 미치는 파급효과와 장단점이 충분히 검토되지 못하였을 가능성이 있다.

또 하나의 가능성은 부산시의 입장에서 다른 4가지 대안이 지역금융에 미치는 영향에 차이가 없는 것으로 생각했을 가능성도 있다. 그러나 이 부분은 4가지 대안 중 일부의 경우 지역금융에 미치는 영향이 분명하게 다르다는 점을 쉽게 인지할 수 있다는 점에서 설득력이 떨어질 수 있다. 예를 들어 기존 정책금융기관들의 선박금융부서 이전과 tonnage bank 등 2개의 대안을 비교하여 보면 각 대안의 지역금융과 경제에 미치는 영향은 크게 다르다는 것을 쉽게 짐작할 수 있다. 기존 금융기관 선박금융부서의 이전은 여신의 결정과 자금의 집행 등 부서가 아닌 기관차원에서 이루어져야 하는 주요 결정은 서울의 본점에서 이루어진다는 점, 직원들도 기존 기관의 직원들이 수년간 교대로 부산지역 사무실에 발령받아 실질적으로 지역에서 창출할 수 있는 신규고용 효과가 미미하다는 점, 기존 기관들이 지금까지 유지하여온 영업네트워크를 부산지역 기반으로 이전할 가능성이 희박하다는 점 등을 생각하여 보면 외형상 효과에 비하여 실질적 파급효과가 크게 떨어진다고 할 수 있다. 반면 Tonnage bank는 신규기관의 설립이 필요하고 실질적인 자본이 투입되어야 하며 시기상 국내 해운업계의 선박에 대한 투자 수요가 있고 향후 운영능력에 따라서는 기관이 대형화될 수 있으며 해운과 해양관련 교육기관이 부산에 밀집되어 이들에 대한 고용이 늘어날 수 있다는 점 등을 고려하면 기존 기관의 이전과는 파급효과가 비교할 수 없을 정도로 크다는 점을 알 수 있다.

이상의 논의를 통하여 부산시의 선박금융 지원확대 정책의 노력에 대하여 다음과 같은 평가가 가능할 것이다.

첫째, 정책대안에 대하여 선박(해양)금융공사의 설립 이외의 차선택에 대한 인식과 전략이 부족하였을 것으로 추정된다. 이는 선호도 조사의 결과 공사설립을 제외한 나머지 대안에 대하여 분명한 선호도가 나타나지 않는다는 점을 통하여 추정할 수 있다. 불행하게도 정부는 WTO 보조금 시비 문제 등을 이유로 공사설립에 매우 소극적인 입장을 보이고 있다. 이러한 상황에서 공사설립에만 몰입하여온 부산시와 지역기관들은 차선택에 대한 효과성 검토의 부족으로 정부에 대한 요구나 협상에서 효율적으로 임하지 못하였을 것으로 추정된다. 결국 종합적인 전략과 전술의 부재로 인하여 공사설립에 대한 부정적 여론이나 정황이 포착되었을 때 다음 단계의 효율적 행동으로 이행하지 못하였을 가능성이 높을 것으로 보인다.

둘째, 선박금융 시장 주체들과의 효율적인 공조가 이루어지지 않은 채로 부산시만의 독자적인 노력이 효과성을 발휘하지 못하였을 가능성이 높다. 선행연구의 결과를 살펴보면 조선업계, 해운업계, 정책금융기관들의 최선호 대안은 모두 달랐다. 그러나 조선업계와 해



운업계의 차선호 대안이 일치하였고 이는 정책금융그룹의 최선호 대안과도 일치하여 이 연구결과를 근거로 3개 그룹이 합의점을 도출한다면 합의가 가능했을 것으로 보인다. 그러나 여기에 부산시 패널들의 결과를 종합하면 합의 도출에 어려움이 있을 것으로 보인다. 부산시의 최선호 대안인 공사설립이 해운업계의 최선호 대안과 일치한다 하더라도 나머지 2개 그룹과는 큰 차이를 보여 반대에 부딪혔을 가능성이 높다. 여기에 차선 대안에 대한 충분한 검토와 준비, 그리고 이에 따른 전략이 있어야만 시장 주체들과의 논의나 설득이 가능하였을 것이다. 그러나 조사결과를 보면 차선 대안에 대한 뚜렷한 차이가 나타나지 않아 과연 그러한 노력이 이루어질 수 있었는지에 대한 의문이 있다. 만일 부산시의 입장에서 공사 설립 이외의 대안은 아무런 영향력이 없다고 판단하였다면 시장의 주체들을 설득하고 공사설립이 가져올 혜택을 다른 주체들과 나눌 수 있는 방법을 연구하는 등의 노력을 기울였어야 할 것이다. 그러나 이는 차선대안을 가지고 주체들과 논의하고 협력하는 것 보다 어려운 일이었을 것으로 추정된다.

이상의 논의들을 통하여 얻은 결론은 부산시의 노력은 전환이 필요하다는 점이다. 우선 선박금융공사 설립을 지역정책으로 자리매김(positioning)한 것이 처음부터 무리가 있었을 것으로 보인다. 선박금융은 국제금융으로서 복잡하고 규모가 큰 시장이다. 이러한 시장에 대한 충분한 검토와 연구 없이 지역사업으로서 대통령공약을 이끌어 냈다는 점만으로 선박금융 중심지로서의 역할을 설계한 것은 무리라는 점이다. 정부의 재정상황 등으로 공약의 이행이 점차 후퇴되고 있는 현재의 상황을 고려하면 시장의 논리를 정치적으로 해결하려는 노력은 더더욱 어렵다는 점을 인식할 수 있다.

부산시의 선박금융 중심지로서의 역할은 보다 장기적인 안목에서의 연구가 필요하며 정책적으로도 국제금융인 선박금융 종사자들을 위한 업무환경, 주거환경, 교육시설 등을 갖추는 등 보다 종합적인 노력이 있어야 할 것이다.

본 연구는 부산시의 패널들을 대상으로 선박금융 지원확대 정책대안에 대한 AHP 분석을 통하여 지역금융 관계자들이 생각하는 대안의 선호도를 밝히는데 첫 번째 의미가 있다. 그리고 여기에 그치지 않고 결과의 해석을 통하여 부산시의 선박금융중심지 정책 노력에 대한 비판을 행한 것에 두 번째 의미가 있다.

선호도 조사를 근거로 부산시의 금융중심지 정책에 대한 간접적인 평가를 시도한 것은 금융중심지 정책에 대한 직접적인 조사와 분석을 통한 연구에 비하여 한계점을 가지며 경우에 따라서는 논리의 비약이라는 평가도 있을 수 있다. 그러나 선박금융 지원 확대 정책에 대한 선박금융시장 주체들의 선호도에 대한 선행연구가 이루어진 시점에서 같은 과정의 연구를 통하여 부산시의 정책적 노력을 평가하는 것은 충분한 의미를 가진다고 볼 수 있다. 더욱이 부산시의 관련 노력은 정부, 국회 관계자들과의 논의와 협상 등으로 이루어지는 비중이 높아 외부로 쉽게 공개할 수 없다는 점에서 간접적인 연구시도는 차선의 대

안이 될 수 있기 때문이다. 또한 본 연구의 저자들 중 일부는 부산시의 정책적 노력에 대한 조언을 하고 과정을 지켜본 위치에 있었다는 점에서 해석이 가지는 논리적 비약을 최소화할 수 있었다.

선행연구와 본 연구에서의 각 그룹별 패널은 각 그룹을 대표하는 사람들로 구성되었다고 볼 수는 없으나 각 그룹별로 선박금융지원 정책에 민감한 업무를 담당하는 사람들로 구성하였고 분석과정에서 답변의 일관성도 CI, CR지수로 확인되어 분석의 타당성은 확보하였으며 이로써 분석 결과는 각 그룹별 입장을 충분히 설명한다고 볼 수 있다. AHP분석 결과 또한 현실에 맞게 해석하는 데 전혀 무리가 없었으므로 본 연구가 목적인 바대로 결과비교를 통하여 부산시의 금융기관설립 추진에 대한 현실적 어려움을 추정할 수 있었다. 부산시는 이러한 결과를 참조하여 선박금융 추진전략에 반영할 수 있을 것으로 보인다.

다만, 본 연구에서 AHP분석 결과와 선행연구에서의 결과를 비교하여 도출된 위의 결론은 선박금융공사를 포함한 각 대안들이 부산시의 금융중심지 정책에 미치는 영향을 평가한 것이 아니라 어떠한 대안이 시장과의 접점을 찾아 보다 용이하게 추진될 수 있을 것인가를 평가하는데 초점이 있다. 그러므로 금융의 효율성과 성장성, 부산시 시정과의 적합성 등 금융중심지 정책에 있어서 어떠한 대안이 최선의 효과를 나타낼 것인지에 대한 질문과는 별개의 연구이다. 본 연구는 부산시의 금융중심지를 설계하는 정책에 있어서 현실적 상황에 대한 정책적 시사점을 제시하고 있다. 이는 부산시가 나아가고자 하는 금융중심지 정책의 여러 측면의 연구결과와 절충하여 보다 효율적인 정책추진에 활용할 수 있을 것으로 기대한다.

## 참고문헌

- 김병덕 외, 『부산 금융중심지 육성 마스터플랜』, 부산광역시, 2010.
- 박상원·조명환·고선, 『선박금융 강화를 위한 재정의 역할 연구』, 한국조세연구원, 2010.
- 박선나·이기환, “정기선 M&A의 주가수익률 실증분석”, 『항만경제학회지』, 제28권 제1호, 2012, 179-201.
- 법무법인 광장, 『해운보증기금 설립 방안에 관한 연구』, 법무법인 광장, 2012.
- 양종서, 『정책금융으로서 선박금융의 역할』, Vol. 2011-03, 한국수출입은행, 2011.
- 이기환·황두건·김강혁, “선박투자회사제도의 현황과 자금조달 성과의 국제비교에 관한 연구”, 『해양물류연구』, 제 25권 제 1호, 2009, 15-40.
- 이기환·오학균·신주선·황두건 외, 『선박금융원론』, 두남, 2011.
- 이기환 외, 『선박금융기관의 부산 유치를 위한 정책방안 연구』, 부산발전연구원, 2012.
- 이동은 외, 『선박금융 전문기관 설립 필요성 연구』, 대외경제연구원, 2010.
- 이재민·양종서, “선박금융 지원정책 대안에 대한 선호도 비교연구”, 『해양정책연구』, 제28권 제 1호, 2013, 1-26.
- 임정덕·류동근·이기환·김호범·임석준·정승진, 『조선산업의 환경변화와 선박금융』, 산업연구원, 2009.
- 정우영·현용석·이승철, 『해양금융의 이해와 실무』, 한국금융연수원, 2012.
- 최지윤·김재희·김승권, “거부 및 무차별 선호조건을 고려한 대기군 그룹 의사결정”, Journal of Korean Institute of Industrial Engineers, Vol. 38, No. 11, 2012. 57-66.
- 한국금융연구원, “유럽재정위기의 전망과 대응방안”, KIF Issue Analysis 2011-3, 한국금융연구원, 2011.
- 한국수출입은행, 『영문국제계약해설』, 한국수출입은행, 2004.
- 한창호·강임호, “금융경쟁력 결정요인에 대한 실증연구”, 『국제금융연구』, 제13권, 7호, 2007, 53-75.
- 홍성인, “세계선박금융 시장의 최근 동향과 시사점”, 『KIET 산업경제』, 2012.8. 36-46.
- Acka, E. C., "Latest Major development in Shipping Finance", Journal of Black Sea/Mediterranean Environment, Vol 13, 2007, 181-189.
- Gardner, B. M., R. O. Goss and P. B. Marlow, "Shipping Finance and Fiscal Policy", Maritime Policy & Management, Vol. 11, Issue 3, 1984, 153-196.
- Goulielmos, A. M. and M. Psifia, "Shipping Finance : Time to Follow a New Track?", Maritime Policy & Management, Vol. 33, Issue 3, 2006, 301-320.
- Marinemoney, "Marinemoney Freshly Minted", Marinemoney, Vol 9-11, 2007-2013.
- Pires Jr, F., L. F. Assis and C. M. Souza, "An Analysis of The Brazilian Ship Financing

- System", *Maritime Policy & Management*, Vol. 32, Issue 3, 2005, 209-226.
- Saaty, T. L., *Decision Making for Leaders*, RWS Publications - 조근태·홍순욱·권철신 역, 『리더를 위한 의사결정』, 동현출판사, 2000.
- Stephenson Harwood, *Shipping Finance*, 3rd ed, Stephenson Harwood, 2006.
- Syriopoulos, T. C., "Financing Greek Shipping : Modern Instruments, Methods & Markets", *Maritime Transport : The Greek Paradigm Research in Transportation Economics*, Vol 21, pp. 2007, 171-219.
- Zahedi, F., "The Analytic Hierarchy Process - A Survey of the Method and It's Analysis", *Interfaces*, Vol. 16, No. 4, 1986, 96-108.

## 국문 요약

# 부산 금융중심지의 선박금융특화를 위한 정책 선호도 분석

이재민 · 양종서 · 이기환

한국은 세계 제 1위의 조선산업 국가이면서도 국내 선박금융의 공급은 한계를 보여 왔다. 이 때문에 선박금융 확대 요구가 증대되었으며, 이에 대처하기 위해 정치권을 중심으로 선박금융지원정책에 대한 논의가 활발히 진행되어 왔다. 한편 부산시는 정부로부터 지정받은 금융중심지의 특화금융 분야 중 하나로 선박금융을 꼽고, 선박금융활성화에 많은 관심과 노력을 기울이고 있다. 본 연구는 이러한 점을 감안하여 선박금융지원정책에 대한 부산시의 선호도를 조사함에 목적이 있다. 연구를 위해 AHP(Analytic Hierarchy Process)방식이 활용되었고, 인터뷰와 설문조사에는 부산시의 해운정책담당 공무원, 금융기관 종사자, 경제연구소 직원 등이 참여하였다. 정책대안으로는 ① 선박금융공사 설립 ② 해운보증기금 설치 ③ Tonnage Bank 설립 ④ 기존 국책금융기관의 선박금융업무 통폐합 ⑤ 기존 기관의 관련부서 부산으로의 이전 등이 제시되었다. 분석 결과 부산시는 이 중 선박금융공사 설립을 가장 선호하는 안으로 꼽고 있는데 이는 정부나 선박금융시장에서의 선호도와는 차이가 큰 결과이다.

**핵심주제어** : 선박금융, 선박금융지원정책, AHP(Analytic Hierarchy Process)