

중국 선박금융 시장 연구를 통한 국내 선박금융 활성화

김대진* · 김주현**

Activation of Korean Ship Finance through Study on Chinese Ship Finance Market

Kim, Dae-Jin* · Kim, Ju-Hyeoun**

Abstract

This study aims to establish a method for activating Korean ship finance through an analysis on the development of Chinese ship finance market, which has grown rapidly in recent years. It focuses on its main institutions, laws and policies, strengths and weaknesses, market share, and development status. Because 80.7% of South Korea's economy depends upon foreign trade and 99.7% of the South Korea's traded volume is transported by ships, shipping has assumed an important role in Korean economy. However, since the global financial crisis, Korean shipping and shipbuilding industry has been facing difficulties and Hanjin, the biggest Korean shipping company, went bankrupt in 2017. One of the key aspects of the competitiveness of the shipping and shipbuilding industry is acquiring competitive shipping assets; therefore, stable and smooth supply of ship finance is crucial for the development of the shipping and shipbuilding industry.

Given this background, the study analyzed how the Chinese ship finance market has grown rapidly in the past 30 years and identified the problems, strengths, and weaknesses of the Chinese ship finance. The analysis on the status of the Chinese ship finance market is expected to suggest a direction for establishing methods for activating the Korean ship finance market, which is facing scarcity of finance, even as the global ship finance market has remained depressed since the global financial crisis. Although this study focused exclusively on the Chinese market, future research can draw conclusions from a comparative analysis that includes the Japanese ship finance market; the conclusions obtained would contribute to the establishment of long-term policies and plans for Korean ship finance.

Key words: Chinese Ship Finance, Ship Financial Leasing Company, Ship Fund

▷ 논문접수: 2019. 04. 19. ▷ 심사완료: 2019. 06. 12. ▷ 게재확정: 2019. 06. 21.

* 한국산업은행 미래전략연구소 연구위원, 제1저자, moogi16@kdb.co.kr

** 한국해양수산개발원 전문연구원, 교신저자, jhkim@kmi.re.kr

I. 서론

우리나라 무역의존도는 80.7%(국제부흥개발은행 IRD, 2017)로 매우 높은 수준이며, 물량을 기준으로 대외 수출입 상품의 99.7%(KOSIS, 2017년)가 해상을 통해 운송되고 있어 우리나라 경제에서 해운은 매우 중요한 역할을 하고 있다. 해운산업은 선박이라는 자산가치가 높은 운송수단 확보가 선행되며, 선박의 운항을 위해서는 운항에 관계없이 거액의 고정비가 소요된다는 점에서 자본집약적인 특성을 지니고 있다. 따라서 국내 수출입 물류와 해운산업의 경쟁력 확보를 위해 국내 선박금융의 활성화가 필요하며 그 중요성 또한 크다고 할 수 있다.

그러나 2008년 세계금융위기 이후 시작된 해운 불황의 여파로 선박금융은 전 세계적으로 축소되었을 뿐만 아니라, 우리나라 선박금융은 2016년 한진해운의 법정관리 신청 및 파산으로 인해 더욱 위축되었다. 이로 인해 국내 해운선사는 선박금융 금융조달과 유동성 확보에 어려움을 겪고 있으며, 이는 해운산업의 경쟁력 확보에 있어 장애요인으로 작용하고 있다.

반면에 이웃 국가이자 해운산업의 주요 경쟁국인 중국은 전세계 금융기관의 선박금융 비중 축소 추세와 달리 전통적인 선박금융 기관인 ECA 등 정책성 금융기관과 상업은행을 통해 선박금융을 꾸준히 지속하고 있으며 비전통적 금융기관인 선박금융리스 및 중국형 선박펀드를 통해 선박금융을 확대함으로써 해운산업과 조선산업의 성장을 뒷받침하고 있다.

침체된 국내 선박금융 활성화를 위해서는 중국 선박금융의 발전 현황, 주요 기관, 관련 법과 제도 등 중국 선박금융 시장에 대한 종합적인 분석과 연구가 필요하며 이를 통해 국내 선박금융의 활성화 방안과 시사점을 도출해 볼 필요가 있다.

한국 정부는 해운산업에 대한 종합적인 지원을 목적으로 해운기업의 안정적인 선박자산 확보를 위한 투자 및 보증 업무를 담당할 한국해양진흥공사를 설립하였고, 2018년 4월에는 관계부처 합동으로 ‘해운산업 재건 5개년 계획(2018~2022년)’을 발표하여 해운산업의 재건을 추진하고 있다. 정부차원의 해운산업의 경쟁력 강화와 재건이 실시되고 있는 현 시점에서 해운산업의 핵심자산인 선박에 대한 금융과 투자를 활성화하는 방안을 모색하는 것은 매우 중요하며 시의적절한 것으로 보인다.

본 연구는 중국 선박금융 시장에 대한 전반적인 분석을 통해 동일한 전세계 해운경기와 거시경제 흐름 속에서 우리나라 선박금융이 놓치고 있는 점은 무엇이고 보완해야 할 부분은 무엇인지 분석할 수 있을 것으로 기대된다. 더 나아가 이러한 분석을 바탕으로 궁극적으로는 국내 선박금융의 활성화를 위한 방안을 마련하고 제시함으로써 위축된 국내 선박금융의 활성화와 국내 해운산업 및 조선산업의 경쟁력 확보에도 기여할 수 있을 것으로 기대된다.

이에 본 연구는 II장에서 중국 선박금융 및 국내 선박금융 활성화에 관한 선행연구를 검토하고 III장에서 중국 선박금융 시장에 대한 전반적인 분석을 수행한 후 이를 바탕으로 IV장에서 국내 선박금융 활성화 방안을 도출하고 V장에서 국내 선박금융 활성화를 위한 시사점을 제시한다.

II. 선행연구 검토

1. 중국 선박금융에 관한 연구

중국에서 선박금융은 조선 기자재 및 관련 산업까지 포함하는 해사금융의 일부로 인식되고 있으며, 관련 연구로는 중국 선박금융의 현황과 문제점 분

석, 선진 해운금융과의 비교분석을 통한 시사점 도출과 발전방안에 관한 연구가 주를 이루고 있다. 중국에서 수행된 선박금융 관련 연구의 특징은 2010년대 이후 관련 연구가 활발히 수행되기 시작했으며, 거래 형태 측면에서는 선박금융리스에 관한 연구가 비교적 활발히 이루어지고 있고 법률 및 제도부문 개선에 관한 연구도 일부 수행 되었다는 특징이 있다.

Guo & Qu(2008)은 중국 선박금융 조달원을 크게 정부지원성 대출, 상업은행 대출, 기타금융의 3가지로 구분하였으며, 연구가 진행된 2000년대 후반에 중국선박금융이 안고 있는 문제점을 대형 조선소 중심의 금융지원, 단일한 금융 조달원, 금융기관의 선박금융에 대한 전문성 부족과 자금이 풍부한 선박금융리스회사의 부족으로 지적하고 있다. 이러한 문제점에 대한 해결방안으로 금융조달원의 다양화, 법률과 제도의 개선, 효율적인 선박금융을 위한 금융기관과 조선소의 협력 등을 제시하고 있다. 아울러 상업은행을 비롯한 금융기관들이 해상금융에 특화된 인재를 양성하고 선박관련 종사자 및 기관과의 협력을 강화함으로써 선박프로젝트의 평가체계에 대한 수립이 필요하다고 주장하고 있다.

Wang(2014)은 중국 선박금융리스와 관련된 주요 법률과 제도를 분석하여 시사점을 제시하였는데, 동 연구에 따르면 중국의 선박금융리스와 관련된 법률은 계약법(合同法)과 해상법(海商法)에 일부 산재되어 있고 관리·감독과 관련한 부분도 정부 공식 문건을 통해 하달되는 형태를 취하고 있어 법과 제도에 의한 체계적인 선박금융리스 제도가 마련되어 있지 않다는 점을 지적하였다. Yang & Han(2010)도 중국 선박금융리스의 발전가능성을 높게 평가하며 중국 선박금융리스에 많은 영향을 미치는 중국 국내의 관련 법률과 제도의 개선이 필요함을 주장

하였다. 이러한 문제점과 더불어 시사점으로 가속상각제, 투자세액 공제 및 선박금융리스보험제도 등을 통해 선박금융 제도의 문제점을 보완할 필요가 있음을 제시하였다.

Wen(2018)은 선진과 상하이 증시에 상장된 12개 중국조선소의 2013년~2017년 동안의 5개년치 데이터를 대상으로 요인분석과 다중회귀분석을 실시하여 중국 조선업에 적합한 선박금융방안을 선택하는 모델을 수립하는 연구를 실시하였다. 동 연구는 중국조선소의 금융조달을 기업 자체금융(Internal financing), 단기금융, 장기금융, 지분금융(Equity finance)의 4가지 방안으로 구분하고 금융방안에 선택을 미치는 요인으로서는 수익성(Profitability), 지급능력(Solvency), 운영능력(Operational capacity)으로 구분하고 있다. 실증분석 결과에 따르면 중국 조선소의 선박금융 선택에 가장 큰 영향을 미치는 요인은 수익성으로 나타났으며 과거 5년 동안에 중국조선소가 가장 많이 활용한 금융방안은 기업 자체금융, 지분금융, 단기금융, 장기금융의 순으로 나타났다. 동 연구는 중국 조선소의 금융조달 방안에 가장 큰 영향을 주는 요인이 무엇인지 밝혀내고 상장기업들을 대상으로 금융조달방안 선택에 대한 실증분석을 실시하였다는 의의가 있으나, 영향 요인에 대한 선정이 제한적이고 금융조달에 따른 비용분석을 간과하였다는 한계가 있다.

한편, 우리나라에서는 중국 선박금융과 관련 하여 중국의 선박금융 동향에 관한 분석과 한·중 양국의 선박금융 및 해양금융 제도를 비교하는 연구가 일부 이루어졌다.

김은수(2010)는 중국 선박금융의 동향을 정책과 주요 선박금융기법으로 구분하고, 중국의 주요 선박금융기법을 선박건조 관련 신용보증 및 금융지원, 선박 재판매 금융지원, 선박금융리스회사를 통한 금융지원, 펀드를 통한 금융지원의 4가지로 구분하였

다. 뿐만 아니라, 동 연구는 2009년 이후로 발표된 중국의 선박금융 정책을 일목요연하게 정리하여 제시했다는 점에서 의의를 가진다. 이경래(2018)는 전 세계 선박금융시장에서 최근 급부상하고 있는 중국 금융리스에 집중하여 중국 금융리스의 선박금융 제 공현황과 경쟁력을 분석하고 향후 금융리스가 중국 조선산업의 국제경쟁력 유지에서 중요한 역할을 할 것으로 분석하였다.

최창열·함형범(2012)은 조선산업과 해운산업의 글로벌 경쟁력 강화를 목적으로 한중 양국의 선박 금융제도를 비교하여 한국의 선박금융제도가 지닌 문제점을 선박금융 조달의 한계, 전문 인력의 부족, 환리스크 상존, 관계자의 이해 부족 등으로 분석하였다. 이러한 문제점을 해결하기 위한 방안으로 선박금융전문기관의 설립, 전문 인력 양성, 원화의 대외신인도 제고 및 이해당사자 간의 협의 등을 제안하였다. 동 논문은 본 연구가 다루는 주제 및 논의 방향과 유사하나 중국금융리스회사 및 신탁투자회사 등 비전통적 선박금융 부문에 대한 고찰이 빠져 있다는 점에서 본 연구의 분석범위와 차이가 있다.

2. 국내 선박금융 활성화에 관한 연구

우리나라 선박금융의 활성화와 관련된 연구로는 선박금융 활성화를 위한 정책대안 연구, 선박금융 전문기관의 설립과 평가, 선박펀드의 활용방안 등 선박금융의 기관 및 방안에 대한 평가와 정책대안을 마련하는 것에 집중되어 있다. 이러한 정책대안은 특정 선박금융기관, 선박금융 제도 및 선사의 규모 등 특정 사례에 한정되어 연구가 실시되는 경향이 있다.

이재민·양종서·이기환(2013)은 선박금융을 특화시키고 있는 부산시의 선박금융 관련 정책대안 선호도를 부산시 관련 기관 담당자를 대상으로 인터뷰

와 AHP기법 등을 통해 조사·분석하였다. 그 결과 선박금융 지원확대 정책대안으로 설정된 해운보증기금 설치, 기존 정책금융기관의 선박금융부서 이전, 토니지 뱅크(Tonnage Bank) 설립, 선박(해양)금융공사 설립, 기존 국책금융기관의 분할 및 통폐합의 5가지 중에서 선박(해양)금융공사와 같은 별도기관 설립에 대한 선호도가 가장 높은 것으로 나타났으며, 나머지 대안에 대한 선호도는 큰 차이가 없는 것으로 나타났다. 동 연구는 정책대안에 대한 선호도 분석을 바탕으로 부산시의 선박금융 중심지 정책추진에 관해 간접적 평가를 실시하고 현실적 상황을 바탕으로 정책적 시사점을 제시하였다는 점에서 의의가 있다.

양지연(2012)은 해운산업의 경쟁력 강화를 위해 선진 선박금융기법으로 평가받는 선박펀드의 제도에 초점을 맞추어 국내 선박펀드의 현황을 살펴보고 KAMCO 선박펀드의 사례분석을 통해 선박펀드 제도가 국내 해운산업의 구조조정과 경쟁력 강화에 어떻게 활용되는지 분석하였다. 그러나 공적자금으로 조성된 선박펀드 사례를 중심으로 분석함으로써 민간에서 조성된 선박펀드의 활용 부분을 간과하였다는 한계점이 있다.

백영미(2015)는 국내 중소기업에 대한 금융지원 정책 부족으로 인해 해운기업들의 자본경쟁력 약화가 심화되는 상황에서 국내외 중소기업의 자본경영 실태를 분석하고 2014년 국내외 선박금융 지원정책을 비교하여 중소기업에 적절한 지원정책이 시행되고 있는지를 살펴보았다. 뿐만 아니라, 중소기업선사를 대상으로 패널면접을 통해 업계 요구에 부합하는 새로운 지원정책을 제안하였다.

지문진·이기환·김강혁(2014)은 선박금융에 특화된 전문금융기관 필요성이 제기되고 있는 상황에서 선박금융기관의 경영성과를 검증하는 연구가 부

죽하다는 점을 깨닫고 선박금융에 특화되거나 심화된 금융기관의 경영성과를 소유구조에 따라 검증하고, 각 기관의 운영특성에 따른 공적선박금융기관 설립의 방향성을 위한 시사점을 제시하였다. 동 연구에서는 전 세계 주요 선박금융기관 17개사를 대상으로 2006년~2011년의 소유구조와 성과의 관계를 분석하였다. 그 결과, 소유구조 측면에서는 공공금융기관이 민간금융기관에 비해 더 높은 수익성을 보였으나 안정성 측면에서는 유의미한 차이가 없었으며, 금융위기 전후의 성과를 분석한 결과 민간금융기관은 성과에서 차이가 나타났으나 공공금융기관은 차이가 발생하지 않았다는 점을 밝혀냈다.

한편, 특정 선박금융 기관이나 제도, 특정규모의 선사에 적합한 선박금융 정책에 관한 연구 이외에도 국내의 선박금융의 비교분석을 통해 우리나라 선박금융 활성화를 위한 시사점을 제시하는 연구가 그동안 수행되어왔다. 특히 이경래(2017)는 선박금융공급의 측면에서 전 세계의 선박금융 공급규모와 특성을 파악하고, 세부적으로 일본과 중국 및 우리나라의 선박금융 공급현황을 분석하였다. 우리나라는 일본과 중국에 비해 정책금융기관에 의한 선박금융 공급주도가 강하게 나타난다는 특성을 지니고 있으며, 시장실패를 보정하기 위한 목적에서 공적영역의 공급시스템 구축이 필요하나 동시에 민간영역의 참여를 유도할 수 있는 시장 친화적 운영이 필요함을 지적하고 있다. 김태일·이호춘·윤재웅(2014)은 금융시장의 기능을 제고함으로써 선박금융의 활성화를 추진하기 위해 국내의 선박금융의 현황과 특징을 분석하고 해운기업의 자금조달 구조 분석을 실시하였다. 분석결과를 바탕으로 정책금융 및 자본시장의 활용제고와 선박확보 자금조달 구조의 다양화 및 금융시장 이용제고를 위한 중장기 기반구축을 제안하였다. 김종현(2011) 또한 국내 해운기업의 경쟁력 강화를 위한 선박금융 활성화 방안

을 모색하기 위해 국내와 글로벌 선박금융 시장의 동향을 분석하였다. 동 연구에서는 국가별 선박펀드 제도를 세제혜택, 구조의 유연성, 금융환경 등으로 구분하여 분석하고 국내 선박금융의 활성화 방안을 제시하였다.

선박금융 부문에서 중국의 영향력이 확대되고 중요성이 점점 강조되면서 중국 선박금융의 연혁과 특징, 주요기관 및 관련 법률과 제도에 대한 연구 필요성이 점차 증가하고 있다. 뿐만 아니라 유사한 거시적 환경 속에서 우리나라의 선박금융 활성화를 위해 중국 선박금융에 대한 종합적인 분석과 시사점 도출에 대한 필요성이 높음에도 불구하고 그동안 국내에서는 이와 관련된 연구가 많지 않았다. 따라서 본 연구는 중국 선박금융에 대한 종합적인 분석과 대응방안을 시도하고 시사점을 도출한다는 점에서 의의가 있으며 최근 부상하고 있는 중국 리스사의 발전과정 및 주요 형태 등을 분석하였다는 점에서 기존의 연구와 차별화가 있다.

III. 중국 선박금융 시장 분석

1. 중국 선박금융의 역사

중국의 선박금융 역사는 국내수요에 대응하여 국내를 중심으로 선박금융을 제공하였던 1990년대의 도입기, 2003년 해운업 호황기부터 글로벌 경제위기가 발생한 2009년까지의 2000년대 초반을 성장기, 참여주체와 자금원이 다양하고 풍부해진 2010년부터 현재까지를 성숙기로 하는 3단계 시기로 구분할 수 있다.

중국 선박금융의 발전은 전통적인 선박금융 강국인 유럽 국가들이 EU 재정위기로 금융경색의 상황에 처하자 대형 조선소가 집중된 동아시아 국가에 대한 선박금융 수요를 늘리면서 점차 주목을 받기

시작했다. 뿐만 아니라, 중국 정부의 강력한 자국 해운업 및 조선업 육성 정책에 따라 조선산업에 대한 지원이 확대되면서 비약적으로 발전하기 시작하였다. 이러한 배경을 바탕으로 중국의 선박금융은 정책금융기구가 주요 자금공여자 역할을 해왔으며, 2010년대에 들어서는 선박금융리스회사와 신탁회사 등의 선박금융 참여와 해운기금 설립 등을 통해 선박금융 공급자와 자금원이 더욱 다양해지고 풍부해졌다.

1990년대에는 자국의 운항선사와 선주의 순수한 자산 확보에 대한 자금공여 형태로 선박금융이 도입되었으며, 1994년에 중국의 정책금융기관인 중국 수출입은행과 국가개발은행이 정식으로 설립되어 중국의 주요 국영해운사와 조선소에 선박금융을 제공하였다.

1990년대에 이어서 2000년대에도 중국 선박금융의 주요 자금공여자는 정책금융기관이었으나, 선박금융의 수혜대상은 국내 선박수요에서 선박수출 사업으로 확대되었고 중국 선박금융의 국제화가 시작되었다. 중국정부는 선박의 수출에 관해서는 정책

금융기관을 통해 수출세 환급과 수출신용대출이라는 정책지원을 실시하였다. 이러한 정책에 힘입어 2008년 초까지 중국 선박수출의 90% 이상이 중국 수출입은행의 융자지원을 받은 것으로 나타났다 (Guo & Qu, 2008).

2010년 이후 선박금융리스회사의 발전과 더불어 신탁회사를 비롯한 자산관리회사 등 비전통적인 선박금융기관이 선박금융에 참여하면서 중국선박금융의 참여주체와 자금원이 다양화 되었다. 우선 독일, 노르웨이, 한국 등 다수의 해운국들이 도입하였던 선박펀드가 산업기금의 형태로 중국에서 등장하기 시작했으며 대표적인 사례로는 중국 10대 산업 투자펀드로 2009년 12월에 개설된 텐진 선박산업투자기금과 2011년 3월에 개설된 상해항운산업기금이 있다. 중국 최초의 선박펀드인 텐진 선박산업투자기금은 2009년 12월 29일, 중국 국무원과 국가개발위원회의 승인을 받아 설립된 중국 10대산업 투자펀드의 하나로 선박산업투자기금(船舶产业投资基金)이라는 명칭으로 텐진에서 설립되었다. 기금의 규모는 RMB 200억(한화 3.3조원)으로 유한책임의

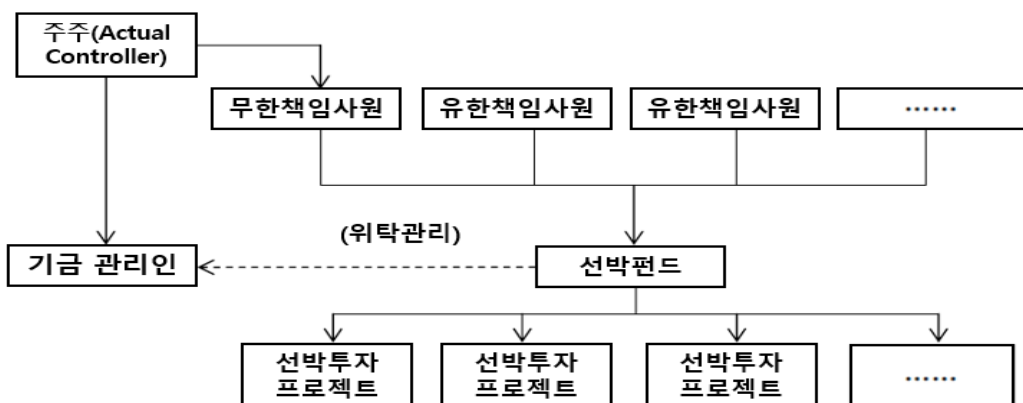


그림 1. 유한합자 회사 형태의 텐진 선박투자기금 투자구조

자료: 金彭年·冯旭超(2014)의 그림을 바탕으로 저자 재작성

합자회사(Limited Partnership) 형태를 지니고, 선박 자산과 해운 및 물류산업의 전방과 후방에 위치한 잠재력있는 기업의 지분을 투자대상으로 한다. 동 펀드의 출자자는 텐진도시기초인프라시설건설그룹(天津市基础设施建設投資集團有限公司), 텐진시진능투자회사(天津市津能投資公司), 텐진신금융투자회사(天津新金融投資公司)등의 대형국영기업으로 중국선박산업투자기금관리기업이 일종의 무한책임사원(GP)과 비슷한 역할을 하며 선박기금의 발기, 자금모집, 설립, 관리를 맡고 무한책임을 진다.

중국의 금융리스회사가 급격히 성장한 이유는 정부의 정책적 변화와 해운선사의 재무구조 개선에 리스제도가 유용하기 때문이다. 먼저, 중국 은행업 감독관리위원회는 상업은행이 자회사로 금융리스회사를 설립하고 영업을 할 수 있도록 2007년부터 허가하였으며, 이후 금융리스회사 숫자는 크게 증가하면서 선박금융 부문으로 활발하게 진출하고 있다. 뿐만 아니라, 기업은 부채비율의 개선과 재무건전성 확보의 목적달성을 위해 선박금융리스를 활용하고 있다. 해운기업은 운용리스 방식을 활용할 경우 부의금융효과로 부채비율을 감소시키고 재무구조를 개선할 수 있다.

산업적 측면에서는 금융리스회사의 선박 직접발주와 구매 후 재용선이 조선소의 일감창출과 해운사의 유동성 제공에 긍정적으로 작용함에 따라 정부차원에서 중국금융리스회사의 선박금융 참여를 적극적으로 장려해 왔다. 대표적인 사례로 중국의 텐진 자유무역지구 내의 동장 보세지구가 있다. 동장 보세지구는 중국 정부에서 지정한 리스사업 시범지역으로 선박리스업의 확대와 발전 촉진 및 중국 조선소에서 제작된 선박과 해양플랜트의 해외수출 지원에 박차를 가하고 있다.

선박펀드와 중국금융리스회사에 비해 아직까지 활성화되지는 않았으나 최근에는 신탁회사와 자산

관리공사의 선박금융 참여도 증가하고 있다. 2016년 중순에는 중국민생신탁유한회사(中國民生信託有限公司)가 선박펀드부서를 별도로 신설하여 관련 업무를 시작하였는데, 중국민생신탁회사는 중국 68개 신탁회사 중 최초로 해운분야 선박금융 업무를 개시한 신탁회사로 2017년 6월까지 초대형 벌크선 9척의 리스 사업을 완료하였으며, 2017년 2분기까지 100만 DWT의 선박 12척에 대한 자금 투자와 리스 사업을 실시하였다(김주현, 2017).

2. 중국 선박금융 주요기관

1) 중국 정책 금융기관

중국은 선박금융의 초창기부터 정책금융기관인 중국수출입은행(China Exim)과 중국 국가개발은행(China Development Bank)을 통해 중국 주요 선박금융 프로젝트를 진행해 왔다.

1994년에 공적수출신용기관(ECA)으로 설립된 중국수출입은행은 2009년 3월에 교통운수금융부(Technical Finance Department)를 개설하여 선박과 항공에 금융을 제공하는 업무를 수행해왔으며, 특히 대형선박의 수출 프로젝트를 지원하기 위한 정책성대출 제공에 특화되어 있다. 수출입은행은 2000년부터 2016년 말까지 30여 개 이상의 은행들과 파트너십을 맺고 중국조선소에서 건조된 선박을 수입하는 30개국의 선사와 선주를 위해 수출금융을 제공했다. 2016년 말까지 공식적으로 조선소의 R/G 발급과 조선소와 선주를 위해 제공한 선박수출 관련 금융의 누적규모는 총 RMB 7,300억(한화 119.3조원)에 달한다.

중국수출입은행과 함께 1994년에 설립된 국가개발은행은 중국의 주요 대형 개발사업과 산업을 지원하는 개발성금융기구(開發性金融機構)로 중장기 투자 및 용자를 제공하는 중국의 핵심 정책 금융기

구이다. 국가개발은행은 첨단기술을 갖춘 선박제조업 프로젝트를 위한 정책성 대출 제공에 특화되어 있으며, 국내 수요에 대응한 자금공여뿐만 아니라 자국 조선소에서 건조된 선박의 수출에 소요되는 금융을 해외 선주에게 제공해왔다. 이와 더불어 국가개발은행은 중국정부가 2010년부터 추진하였던 국화국운(国货国运), 국운국조(国轮国造) 정책과 해양부문 전략성 신흥산업의 발전 등 국가전략의 추진을 위해 적극적으로 해운업과 조선업에 금융지원을 실시해왔다. 국가개발은행은 2012년까지 선박대출의 명목으로 누적총액 247억 달러(한화 28.2조원)를 제공하였으며, 2010년에는 50억 달러(한화 5.7조원)규모의 중국-그리스 선박발전특별자금(船舶发展专项资金)을 개설하고 2011년에는 50억 유로

의 중국-독일 선박발전특별자금을 개설하여 중국선박의 수출을 뒷받침하였다(中国水运网, 2012).

2) 중국 상업은행

중국의 주요 상업은행은 중국의 국유상업은행으로 설립되어 정책금융기구와 함께 국가 산업과 기업을 금융측면에서 뒷받침해왔다. 선박금융에 가장 활발히 참여하고 있는 중국 상업은행인 중국은행과 공상은행 역시 국유의 형태로 설립되어 2003년 정책적으로 주식회사의 형태로 전환되기 시작했다. 그러나 중국 재정부와 사회보험기금 등 중국 정부기관이 상업은행의 주식회사로의 전환과정에서 출자 및 지분참여를 실시함으로써 중국의 상업은행은 여전히 중국 정부와 긴밀한 관계를 맺고 있다. 따

표 1. 중국 선박금융리스 현황(2017년)

금융리스회사명	선박보유 수(척)	선박 가치(백만 달러), (원화)
Bank of Communication	93	3,934.52(한화 4.5조원)
CSSC Shipping(China State Shipbuilding Corp)	45	2,538.83(한화 2.9조원)
ICBC Financial Leasing	41	2,352.08(한화 2.9조원)
Minsheng Financial Leasing	77	1,398.94(한화 1.6조원)
CIMC Capital Ltd.	24	1,357.24(한화 1.55조원)
China Merchants Bank	29	1,127.40(한화 1.3조원)
China Shipping Nauticgreen Holdings Co., Ltd.	6	880.31(한화 1조원)
China CITIC Bank	15	257.59(한화 2,942억원)
China Minsheng Trust Co Ltd	14	245.23(한화 2,800억원)
China Construction Bank	3	161.68(한화 1,847억원)
China Huarong Shipping Financial Leasing	15	125.46(한화 1,433억원)
Bank of Communications Financial Leasing Co Ltd	14	123.76(한화 1,413억원)
AVIC International Leasing Co., LTD.	8	71.51(한화 816.7억원)
China Ship Fund	4	55.36(한화 632.3억원)
China Development Bank	1	49.58(한화 566.3억원)
China Merchants Financial Leasing	1	40.30(한화 460.3억원)
AVIC Leasing Co Ltd	3	33.00(한화 376.9억원)
COSCO Leasing	1	9.53(한화 108.8억원)
합계	394	14,762.32(한화 16.8조원)

자료: Splash247.com(2018)의 표를 바탕으로 제작성

표 2. 중국 선박금융리스 회사의 구분 및 대표 기업

구분	운영 세부내용	대표기업
주요 상업은행 자회사	<ul style="list-style-type: none"> 가장 일반적인 선박금융 리스형태 투자 결정에 비교적 장시간이 소요되고 복잡한 이사회 승인이 필요 	<ul style="list-style-type: none"> ICBC Financial Leasing Minsheng Financial Leasing
조선소 선박금융 리스사	<ul style="list-style-type: none"> 조선소의 수주와 미인도 선박의 계약증가를 위한 목적으로 운영 타 리스사 대비 비교적 높은 금융조달 비용 	<ul style="list-style-type: none"> COSCO Leasing CSSC Shipping(China State Shipbuilding Corp)
투자회사 선박금융 리스사	<ul style="list-style-type: none"> 운영, 금융, 조인트벤처형 리스 등 유연한 구조로 경영 회사의 능력에 따라 금융조달 경로와 비용이 매우 상이 	<ul style="list-style-type: none"> China Minsheng Trust Co Ltd China Huarong Shipping Financial Leasing
특정산업 대표기업 선박금융리스사	<ul style="list-style-type: none"> 모회사 핵심사업의 자금조달을 목적으로 운영 특정영역 및 분야에 대한 노하우를 바탕으로 금융리스 회사의 경쟁력 강화 	<ul style="list-style-type: none"> AVIC International Leasing Co., LTD Tasping&Sinopec Financial Leasing

자료: Guo(2018), p.25를 참고하여 저자 작성(2019).

라서 주요 중국 상업은행의 선박금융 투자 또한 정책성 금융의 일부로 이해해야 한다.

구체적으로 중국은행은 금융업과 해운업이 발달한 상해지점에 국제해운금융서비스센터(国际航运金融服务中心)를 개소하여 해운업계에 원스톱 서비스를 제공하고 있으며 2016년 말 기준 중국은행의 선박금융 대출 잔액은 총 200억 달러(한화 22.8조원)로 DnB은행(210억 달러, 한화 23.97조원)에 이어 가장 많은 대출을 실시한 것으로 나타났다. 중국 공상은행은 2016년 말을 기준으로 70억 달러(한화 8조원)의 대출잔액을 보유하여 전 세계에서 19번째로 선박금융을 위한 대출을 가장 많이 실시하고 있다(Petropoulos & Petrofin, 2018).

3) 중국 선박금융리스회사

중국의 상업은행은 2007년에 발표된 「금융리스회사관리방법(金融租赁公司管理办法)」을 통해 자회사로 금융리스회사를 설립할 수 있게 되었으며, 이

시기를 기점으로 많은 상업은행들이 금융리스회사를 설립하여 선박금융 업무에 참여함으로써 선박금융리스업이 발전하기 시작했다. 2017년 말까지 중국의 금융리스업계는 총 394척의 선박자산을 보유하였으며 보유선박의 자산가치는 총 150억 달러(한화 17.1조원)로 추산된다(Splash 24/7.com, 2018).

중국의 선박금융리스는 리스제공기관에 따라 4가지 유형으로 구분된다. ① 주요 상업은행의 자회사로 설립된 선박금융리스회사의 선박금융리스, ② 조선소의 선박금융리스, ③ 투자회사의 선박금융리스, ④ 특정산업 대표기업의 자회사로 설립된 금융리스회사의 선박금융리스가 있다.

상업은행의 자회사로서 설립된 선박금융리스회사는 투자금액과 투자기업 수 등 규모면에서 가장 많은 수를 차지하고 있으며, 이 유형의 대표적인 선박금융리스회사로 ICBC Leasing, Minsheng Financial Leasing, Bank of Communications Financial Leasing, CMB Financial Leasing 등이 있다(Guo, 2018).

표 3. ICBC Leasing 사업영역별 주요 사례

사업영역	주요 사례
구매 후 재용선 (Sales&Leaseback)	· 싱가포르 운영사에 심해 해양플랜트 선박 구매 후 재용선 서비스 제공
운영리스 (Operation Lease)	· BP Shipping사와 총 9억달러 상당의 수에즈막스 4척과 MR 탱커 14척에 대해 10년간의 운영리스 계약 체결
수입리스 (Import Lease)	· 해양플랜트 시추설비(Drilling Rig)의 수입리스
국제리스 (Cross-Border Lease)	· 금융리스를 통한 리스자산의 재수출
합작리스 (Joint-Lease)	· BOURBON(프랑스)의 해양플랜트 지원선박 51척에 대한 중국수출입 은행과의 협력
장기화물운송계약(COA)리스	· VALE(브라질)사의 400,000DWT 광석운반선(VLOC)에 대한 COA 계약

자료 : ICBC Leasing 웹사이트, <http://www.icbcleasing.com/maritime.html>(검색일:2019.2.8)

ICBC Leasing은 중국공상은행(ICBC)의 자회사로 2007년에 설립되어 중국 항공사를 위한 항공기 리스 사업을 시작으로 본격적인 영업을 시작하였다. 현재 보유중인 리스자산은 항공기 653대, 선박 318척, 각종 장비 44,000개로 중국 선박금융리스 사업 부문에서 두각을 드러내고 있다. BOCOMM Leasing은 중국교통은행의 자회사로 2007년 말에 설립되었으며 공급자 리스(vendor lease), 공공서비스(public service), 에너지 기자재, 항공 및 해운산업에 대한 투자 외에도 기계장비, 도시 대중교통, 상하수도 및 가스시설, 기초 인프라시설 건설, 석탄과 에너지 관련 부문 등에도 투자를 하고 있다.

중국민생은행의 자회사로 2008년에 설립된 Minsheng Financial Leasing은 2018년 1분기 말까지 RMB 5,095억(한화 83.3조원)의 자본금을 보유하고 있다. 현재 보유 중인 자산은 항공기 300대, 선박 330여 척으로 아시아 최대의 상업용 항공기 리스회사이자 중국에서 매우 큰 영향력을 지닌 선박 리스회사이다. 중국정부의 제조업 분야 국가전략인 중국제조 2025(中国制造2025)에서 강조하고 있는

초대형 컨테이너선박, 자동 승강식 드릴링 플랫폼, 친환경에너지절감형연료유 선박 및 벌크선박의 건조 등에 많은 투자를 진행하고 있다(Sohu.com, 2018). 중국 조선소에 발주한 각종 최첨단 선박 및 해양플랜트의 누적 규모는 110척 이상으로 리스 계약금액은 RMB 250억(한화 4.97조원)에 달한다.

CMB Financial Leasing은 중국 초상은행의 자회사로 2008년에 설립되었으며 에너지, 장비제조, 항공, 해운, 에너지절감 및 환경보호, 헬스케어산업, 문화산업을 비롯한 각종 리스사업을 실시해왔다. 2014년 9월 동사의 리스자산 총액은 RMB 1,000억(한화 16.3조원)을 돌파하였으며 2016년 12월에는 RMB 1,300억(한화 21.2조원)을 돌파하였다. 2016년에는 9,200TEU 컨테이너선 5척과 10,700TEU 컨테이너선 3척을 인도하였으며 이 리스계약에 6.48억 달러(한화 7,398억원)를 투자하였다. 뿐만 아니라 2017년 3월에는 처음으로 CMB Financial Leasing이 자체적으로 신조 발주한 61,000 톤급 건화물선 2척을 인도받고 운영에 돌입했다.

3. 중국 선박금융 관련 법과 제도

중국 선박금융과 관련된 주요 법률과 제도는 중국 선박펀드 설립과 운영의 근거가 되는 「산업투자기금관리잠행방법(产业投资基金管理暂行办法), 1997」과 각종 해운산업 및 해양금융의 발전을 위해 발표한 정부 공식 문건을 통해 부분적으로 확인할 수 있다. 아직까지 선박금융을 대상으로 한 별도의 법과 제도는 마련되어 있지 않으며 전반적인 발전방향 제시를 통해 활성화를 추진하고 있다.

대표적인 사례로 중국정부는 2006년에 발표한 「국유자본 조정과 국유기업 개편 추진에 관한 지도의견(关于推进国有资本调整和国有企业重组的指导意见)」에서 국유기업이 절대적으로 통제권을 보유하고 지배력을 유지해야 하는 7개 산업 중 하나로 해운산업을 선정하고 해운산업의 중앙 국유기업을 전폭적으로 지원하고 있다. 이러한 지원의 일환으로 중국 정부는 해운 및 조선분야의 국영기업과 국영 금융기관 간의 협력을 장려하고 해운·조선소의 자금경색을 완화하는데 많은 도움을 주고 있다.

1) 선박펀드의 설립 및 운영에 관련된 법률

「산업투자기금관리잠행방법(产业投资基金管理暂行办法)」은 중국 선박펀드의 설립 및 운영의 근거가 되는 법으로 투·융자 시스템의 개선, 산업의 업그레이드, 경제의 구조조정 촉진, 산업투자기금의 설립과 운영 및 관리·감독의 규범화, 기금 관련 이해관계자의 권익을 보호하기 위해 1997년에 제정하였다. 중국에서 투자기금 형식의 선박펀드가 개설되기 전에는 민간에서 사모형식으로 투자자들의 공동출자로 선박건조자금을 조달하였다. 그러나 민간자본을 통한 선박자금 조달은 관련 규정의 부재와 높은 리스크로 인해 자금조달에 어려움이 발생하자 정부 차원에서 선박산업을 뒷받침할 수 있는

기금설립을 추진해왔고, 추후 중국 10대 산업투자기금의 한 분야로 선박투자기금이 개설되었다.

중국의 선박펀드는 유한합자회사형과 위탁을 기반으로 하는 계약형 및 공사형으로 운영되고 있으며 각각의 운영 유형마다 적용되는 법률이 상이하다. 공사형은 주주의 권리 및 이사회 구성 등에 관해 중화인민공화국의 「공사법(公司法)」을 적용하고 있고 유한합자회사형은 「합자회사법(合伙企业法)」, 계약형은 「신탁법(信托法)」을 적용하고 있으며 독자적인 선박펀드회사법은 제정되지 않고 있다.

2) 해운산업 및 해양금융에 관한 정부문건 상의 선박금융 활성화 명시

현재까지 중국에는 선박금융만을 단독으로 다루고 있는 법률과 제도는 미비한 상태이며 해운산업과 해양금융 및 기타 국유기업에 관한 제도와 전략을 담은 정부발표 문건에서 선박금융의 활성화와 발전방향을 명시하고 있다.

국무원이 2014년에 발표한 「해운산업의 건강한 발전추진에 관한 약간의 의견(国务院关于促进海运业健康发展的若干意见)」에서는 해양금융의 발전을 가속화하고 시장의 기제가 작동하는 해운발전기금의 설립을 중점임무로 명시하고 있다. 뒤이어 중국의 교통운수부가 2015년에 발표한 「현대해운서비스업의 발전 가속화에 관한 의견(加快现代航运服务业发展的意见)」에서는 다양한 해운금융의 방식을 발전시키고 선박금융리산업 발전을 지원하며 해운금융상품의 혁신을 이끌어 내는 것을 주요임무로 설정하고 있다. 중국 정부가 문서로 작성하여 관련 기관에 하달하는 형식의 공식 발표내용은 단순히 권고사항으로 그치는 것이 아니라 발전방향에 있어 지침으로 작용하고 있기 때문에 2014년과 2015년에 발표된 두 문건을 통해 중국 정부의 선박금융을 발전시키기 위한 의지를 확인할 수 있다.

3) 개발성 금융을 통한 해양경제 발전의 촉진을 위한 시범사업에 따른 선박금융

2014년에 국가해양국과 국가개발은행이 합동으로 발표한 「개발성금융을 통한 해양경제 발전의 촉진을 위한 시범사업에 관한 실시의견(关于开展开发性金融促进海洋经济发展试点工作的实施意见)」에 따라 해양산업의 하위산업인 해운업과 조선업에 금융 지원이 실시되었다. 동 시범사업은 중국정부의 산업발전을 위한 용자우대정책을 바탕으로 해양산업에 종사하는 기업과 관련 사업에 대출을 실시하며, 2015년 말까지 해양경제발전을 위해 RMB 100억~200억(한화 1.6조~3.3조원) 규모의 중장기대출을 실시하는 것을 주요 내용으로 하고 있다. 2015년에 개발성금융을 신청한 주요 사업에 대한 심사와 평가를 실시하고 국가개발은행은 지역정부와 개별적으로 MOU를 체결하여 해운업과 조선업에 투·융자를 실시하고 있다. 중국 샤먼(厦门)시는 2016년 8월에 국가개발은행 샤먼지부와 전략적 협력을 위한 협약을 체결하고 샤먼선박중공업의 자동차운반

선과 컨테이너선박의 건조에 총 RMB 25억(한화 4,087억원)의 자금을 제공하였다.

4. 중국 선박금융 현황

그림 2에서 보는 바와 같이, 2017년을 기준으로 중국의 은행, 금융리스기업 및 기타 금융기관이 보유하고 있는 선박금융의 총 규모는 718억 달러(한화 82조원)로 전세계 선박금융 포트폴리오에서 22.6%의 비중을 차지하고 있다. 아시아 지역 금융기관의 선박금융 포트폴리오에서는 64.6%의 비중을 차지하고 있으며 일본(241억 달러, 한화 27.5조원)과 한국(152억 달러, 한화 17.4조원)이 보유한 선박금융의 규모를 크게 넘어서고 있다. 중국은 단일 국가가 보유한 선박금융 포트폴리오로는 최대 규모를 기록하고 있으며, 2017년의 포트폴리오는 2011년의 규모에서 2.4배 이상 증가하여 지난 7년간 중국의 선박금융 시장은 급속한 양적 성장을 이루어 냈다.

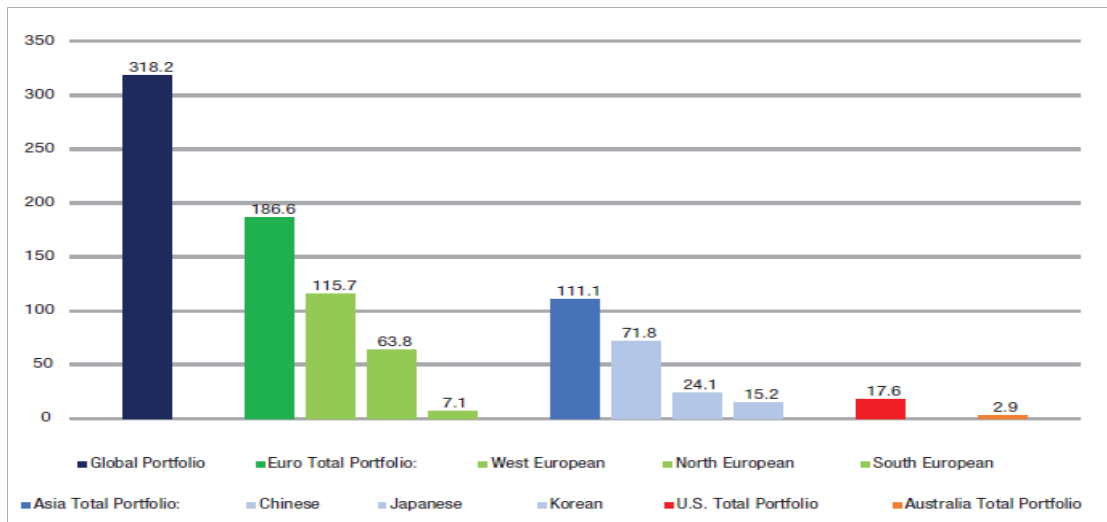


그림 2. 전 세계 금융기관의 지역별/국가별 선박금융 규모(2017년)

자료: Marine Money(2018), p.7.
 주) 단위는 십억 달러.

중국의 주요 선박금융기관인 은행과 금융리스회사의 선박금융 포트폴리오를 살펴보면, 그림 3에 나타난 바와 같이 은행은 약 58억 달러(한화 6.6조 원)를 선박금융의 목적으로 제공하였고 이중 9억 달러(한화 1조 원)는 선주와 조선소에 대한 직접공여가 아니라, 중국 선박금융리스를 통한 간접형태의 공여이다. 선박금융리스회사를 통한 선박금융은 총 120억 달러(한화 13.7조 원)로, 이중 상업은행의 자회사로 설립된 금융리스회사의 자금공여가 70% 이상을 차지하고 있다. 상업은행과 선박금융리스회사 외에도 중국무역보험(SINOSURE) 역시 선박금융을 제공하는 주요 금융기관의 역할을 수행하고 있으며, 수출선박에 대한 보증으로 20억 달러(한화 2.3조 원)를 제공하였다.

까지 60개의 금융리스회사가 설립되었으며 이중 23 곳이 선박리스를 실시하고 있다. 금융리스형의 선박 자산은 989척이고 그동안의 상환액을 제외한 선박리스자산의 금액은 RMB 1,139억(한화 18.7조 원) 달해 추후 선박금융리스회사에 대한 성장세가 어디까지 이어질 것인지 귀추가 주목된다(国际船舶网, 2017).

IV. 국내 선박금융 활성화 방안

본 연구는 최근 세계 선박금융 시장에서 빠르게 성장하고 있는 중국의 선박금융의 발달과정, 주요기관, 법·제도 등에 대한 분석을 수행하였다. 중국의 사례를 통해 살펴본 중국선박금융시장은 다양한 형태의 기관들이 참여하고 있으며 다양한 공급원이

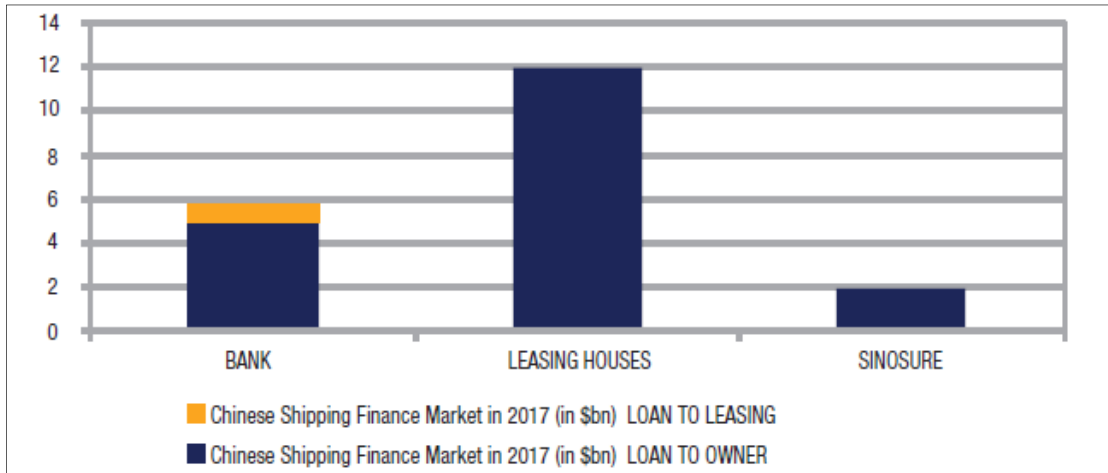


그림 3. 중국의 금융기관별 선박금융 포트폴리오(2017년)

자료: Guo(2018), p.26.
주) 단위는 십억 달러.

중국의 금융기관 중에서도 금융리스회사의 성장은 급격한 속도로 이루어지고 있으며 중국리스연맹(中国租赁联盟)의 발표에 따르면, 2016년 말까지 중국의 금융리스계약금액은 약 RMB 53,300억(한화 873.4조 원)으로 2007년 대비 200배 이상 증가했고 연 평균성장률은 82.27%에 달한다. 2017년 3월 말

존재하고 있다는 사실을 알 수 있다. 이와 함께 중국정부는 해운 및 항만 산업의 육성을 위한 강력한 지원정책 등을 추진하고 있는 것으로 나타났다. 따라서 중국 선박금융시장의 장점과 단점을 살펴보고 이를 통해 국내 선박금융 활성화 방안 적용하고자 하였다.

1. 중국 선박금융시장 장·단점

1) 장점

중국 선박금융시장은 1990년대부터 출발하여 역사는 30여년에 불과하지만 세계 선박금융시장에서 단일 국가로는 가장 큰 비중인 22.6%를 차지한 것으로 나타났다. (Guo, B(2018) 중국선박금융시장의 첫 번째 장점은 「국유자본 조정과 국유기업 개편 추진에 관한 지도의견(关于推进国有资本调整和国有企业重组的指导意见)」을 통해 국유기업이 절대적으로 통제권을 보유하고 지배력을 유지해야 하는 7개 산업 중 하나로 해운산업을 선정하고 해운산업에 대한 전폭적인 지원을 지속하고 있다는 것이다. 정부의 정책에 맞추어 정책성금융기관 및 상업은행 등은 국영해운사와 조선소에 전폭적인 지원을 했으며 이를 바탕으로 중국의 해운업과 조선업은 빠르게 성장하고 있다. 둘째는 정책성금융기관과 상업금융 외에도 다양한 리스회사 설립을 지원하고 육성함으로써 리스회사가 선박금융을 육성하는 핵심적인 참여자로 성장했다는 것이다. 중국의 리스회사는 정책성 금융기관의 대출금 대비 2배의 규모로 선박금융을 지원하고 있으며 ICBC Leasing과 Minseheng Financial Leasing 등은 400척의 선박을 관리하고 있는 것으로 나타났다. 이 외에도 신탁회사와 자산관리공사 등도 선박금융 시장에 참여하여 다양한 선박금융 제공자가 시장 내에 존재하고 있다. 셋째는 해운업 및 조선업계가 요구하고 있는 선박금융기관의 전문성 강화와 전문인력 육성을 적극지원하고 있다는 것이다. 중국 해운업과 조선업의 발전에 비해 선박금융의 역사는 매우 짧고 선박금융 관련기관의 전문성도 여전히 낙후되어 있는 것이 사실이다. 그러나 중국정부는 이러한 문제점을 인정하고 선박가치 평가, 선박검사, 선박등기 등 선박에 관한 전문지식을 갖춘 다양한 인력이 필요하다는

것을 인정하고 싱가포르, 유럽 등에서 활동하고 있는 글로벌 금융기관과의 협력 등을 통해 인력확보를 추진하고 있어 향후 선박금융에 대한 양적, 질적 서비스를 확대하기 위해 노력하고 있다는 것이다.

2) 단점

중국 선박금융시장의 단점은 앞에서 언급한 문제점과 유사하다. 특히 법·제도의 미비는 선박금융의 짧은 역사와 공산주의 체제임을 감안할 경우 여전히 개선될 가능성이 높은 부분이나, 민간의 참여에 대한 진입장벽, 투자액에 대한 세금 부과, 투자수익금 배분, 투자 철회 및 양도 등에 대한 규정도 정비되지 못할 경우 세계 금융시장을 주도하고 있는 글로벌 금융기관의 시장진입은 매우 요원할 것으로 예상된다. 다양한 금융상품 개발 및 제공도 금융권 중심의 대출(유자)중심에서 벗어나 다양한 펀드, 리스, 자본시장 조달(주식, 채권 등)을 도입하기 위해서는 중국시장에서의 자본거래가 원활하게 이루어져야 하나 여전히 해외자본의 중국시장 진출에 어려움이 있어 다양한 선박금융 상품의 개발 및 제공은 어려움이 있을 것으로 예상된다. 그러나 싱가포르, 홍콩 등 아시아 금융중심지들이 대부분 중화권 국가들로 여기에 진출해 있는 글로벌 금융기관들을 통해 다양한 상품제공도 가능할 것으로 보인다. 중국 선박금융 시장의 가장 큰 문제점은 정부의 과도한 참여로 인한 시장의 발전동인 부족으로 중국정부가 추진하는 일대일로(一帶一路)에 따라 선박확보를 위해 막대한 자금을 지원하고 있으나, 중국 수출입 물동량을 운송을 위한 자국선박 확보가 일정부분 달성된 이후에도 중국정부가 현재와 같은 선박금융 시장에 대한 지원을 계속할 것인지에 대해서는 매우 불명확하다. 산업의 육성을 위해 초기에는 정부주도의 지원과 육성전략이 필요하나 성장기와 성숙기에는 정부주도가 아닌 시장원리에 따라

다양한 주체들간의 경쟁을 통한 발전이 필요하다. 따라서 현재와 같은 정부주도의 선박금융시장 육성 방안은 향후 중국 선박금융 시장을 성장에 걸림돌로 작용할 것으로 예상된다.

2. 중국의 선박금융시장 문제점 개선방향

중국은 자국의 선박금융이 지닌 한계와 문제점을 인정하고 개선을 위해 노력하고 있으며 선박금융리스의 지원제도 보완과 다양한 선박금융 거래형태 확대 및 선박금융기관의 전문성 강화를 꾀하고 있다. 선박금융리스지원제도와 관련해서는 II장에서 살펴본 선행연구에서도 가속상각제¹⁾, 투자세액 공제 및 선박금융리스보험제도 등을 통해 선박금융제도의 문제점을 보완할 필요가 있다고 지적하고 있다.(Wang, 2014) 한편, 선박금융상품의 다양화와 관련해서는 2007년의 규제완화로 선박금융리스회사가 설립되고 신탁회사 및 자산관리회사의 선박금융업 진출로 선박금융 참여주체의 다양화가 이루어지면서 선박금융 거래형태도 다양화될 것으로 예상된다.

뿐만 아니라, 해운업 및 조선업계가 요구하는 중국선박금융기관의 전문성 강화와 전문인력 육성이 이루어질 경우 향후 선박금융의 양적 확대뿐만 아니라 다양한 금융상품 제공 등 질적 제고도 이루어질 것으로 기대된다. 상업은행을 비롯한 금융기관들은 해사금융에 특화된 인재를 양성하고 선급사, 선박브로커 등 선박관련 종사자 및 기관과의 협력을 강화함으로써 선박프로젝트의 평가체계에 대한 수립이 필요하다는 의견이 나오고 있다(GUO & QU, 2008). 중국 선박금융기관은 선박금융과 관련된 이해관계자와 업체에 대한 정보공유와 협력, 소통

강화 등을 통해 전문성을 강화함으로써 업계의 수요와 요구사항에 대한 대응이 가능한 기관으로 점차 발전해 갈 것으로 예상된다.

3. 국내 선박금융 활성화 방안

1) 선박금융 시장의 다양한 참여자 육성

중국 선박금융시장은 금융리스사가 선박금융시장을 주도하고 있으나 리스사 중에서 가장 활발하게 활동하고 있는 주요 상업은행의 리스사 등도 실제로는 중국 정책금융에서 파생한 금융기관으로 넓게 보면 여전히 중국정부의 의지에 의해 선박금융시장이 육성되고 있음을 알 수 있다. 중국과 형태는 다르나 국내 선박금융시장은 산업은행과 수출입은행 등 소수의 정책금융기관 주도로 선박금융이 제공되고 있다. 국내 정책금융기관 선박금융시장에서 공급하는 자금의 비중은 평균 80%가 넘으며 2008년 금융위기 이후 지속적으로 축소되었던 상업금융기관 비중은 2017년 말 기준으로 2%에 불과한 것으로 나타났다. 상업은행 외에도 산은캐피탈, 신한캐피탈 등 국내 금융권 자회사가 선박금융에 참여하고 있으나 2018년 말 기준으로 중·소 선박 17척만을 운용리스형태로 지원하고 있으며, 캠퍼를 비롯한 5개 선박투자회사도 102개 펀드를 운용하고 있으나 국내 선박금융시장에서 차지하는 비중은 2% 미만에 불과하여 선박금융시장의 참여자 확대 및 육성이 시급한 것으로 보인다. 실제로 국내 선사들은 금융기관을 제외한 자본시장에서의 자금조달 비중은 유럽 등에 비해 상대적으로 매우 낮은 편이며 이를 해소하기 위해서는 주식시장 등을 통한 자금조달 뿐만 아니라 중국과 같이 향후 전략적으로 육성해야할 10대 산업 투자펀드 등을 설립하여 투자운행사 육성 등도 고려해 보아야 할 것이다.

1) 가속상각제도는 선박의 감가상각 기간을 단축해 선사들에게 선박투자 초기에 세제혜택을 집중적으로 제공하는 제도

2) 정부의 중장기적인 산업육성정책 수립

정부는 2018년 4월 관계부처 합동으로 '해운산업 재건 5개년 계획(2018~2022년)'을 발표하였으나 이후 중·장기적인 해운 및 조선산업 발전방향 등은 여전히 제시하지 못하고 있다. 중국은 통제권을 보유하고 지배력을 유지해야 하는 7개 산업 중 하나로 해운산업을 선정하여 육성하는 등 전략적 육성산업으로서 해운 및 조선을 지속적으로 육성하는 전략을 추진하고 있다. 정부의 중장기 육성산업에 해운 및 조선산업을 명확하게 명시하고 해운법 등 관련 법·제도에 이를 명시하거나 시행령 등에 반영할 경우 이는 선박금융을 지원할 수 있는 근거가 될 수 있고 이에 따라 금융기관도 여신관리 및 리스크 관리 측면에서 해운산업과 조선산업의 육성을 적극적으로 지원할 것인가에 대한 고민을 함께 진행할 수 있다. 금융기관들의 입장에서는 해운 및 조선산업을 반도체, 자동차와 같은 다른 산업과 별도의 산업으로 취급하거나 다루는 것이 적절한가에 대해서 명확한 지침을 갖고 있지 못하고 있다. 이를 해결할 수 있는 명확한 근거 등이 정부의 중장기 산업육성정책이며 이를 뒷받침하는 다양한 실행방안 들이 마련될 수 있는 것이다. 정부는 우리나라가 향후 육성해야 할 신성장 산업에 대한 명확한 비전을 제시하고 이에 따른 단계적인 지원방안 등을 제시해야 하나 여전히 중·장기적인 정책방향 등은 제시되지 못하고 있다. 따라서 중국 사례와 같이 우리나라 정부도 필수적으로 지배력을 가지고 육성해야 할 산업에 해운 및 조선산업을 지정하여 전략적으로 육성하는 것이 필요하다고 할 수 있다.

3) 선박금융 관련 전문인력 육성

2008년 금융위기 이후 국내 선박금융 시장의 침체에 따라 선박금융시장을 주도하고 있는 정책금융기관을 제외하고는 선박관련 전문부서와 인력이 있

는 기관은 매우 소수에 불과하다. 정책금융기관들은 관련 부서 및 인력들을 부산해양금융센터에 집중하여 육성하고 있으나 여전히 대형 딜의 경우 서울 본점을 중심으로 거래가 이루어지고 있으며 일부 펀드설립 및 운영 등이 부산 등에서 이루어지고 있는 것이 현실이다. 2018년 한국해양진흥공사 등이 설립되었으나 현대상선 지원 및 장금상선과 동아해운 통합 등 산적한 현안들을 처리하기에 급급한 모습을 보여주고 있으며 선박금융 관련 인력 육성 등 해운 및 금융관련 인력 육성 사업 등은 현재 진행하지 못하고 있다. 국내의 선박금융시장 활성화를 위해서는 반드시 글로벌 경쟁력을 가진 전문인력의 육성이 필요하며 해운 및 조선업계가 요구하는 인력의 양성이 필요하다. 중국 사례와 같이 싱가포르, 홍콩 등 글로벌 금융기업들이 경쟁하면서 자연스럽게 인력이 육성되는 중국과 달리 국내에서는 선박금융 전문인력 육성을 정부와 지자체, 금융기관 등이 함께 협력하여 육성정책을 추진하지 않는다면 국내 선박금융 시장의 활성화는 요원하다고 할 수 있다. 또한 해외 선박금융기관에 근무하고 있는 한국 국적을 가진 다양한 인력 등에 대한 리스트와 인력풀을 작성하여 국내 선박금융 인력 육성에 활용하는 것이 유용할 것이다.

정부주도의 선박금융 양성 프로그램 수립과 함께 금융기관, 지자체, 한국해양진흥공사 등 관련기관 등이 공동으로 선박금융 전문인력 육성 프로그램 개발 및 운영 등을 통해 인력육성을 추진하는 것을 더 이상 미루어서는 안 될 것이다.

V. 시사점

중국 선박금융시장은 30여년의 매우 짧은 기간 안에 빠르게 발전하여 세계 선박금융시장에서 단일 국가로는 가장 큰 비중을 차지하고 있으며 정책금

용기관 외에도 상업은행, 리스회사, 중국선박펀드 등 다양한 형태의 자금공여자를 육성한 것으로 보인다. 본 연구는 중국의 선박금융 시장의 성장배경과 주요기관 등을 통해 중국선박금융 시장의 성공요인 등을 분석하고 국내 선박금융시장 활성화에 적용할 수 있는 방안을 도출하는 것을 목표로 작성되었다. 특히 중국 선박금융을 주도하고 있는 리스회사들을 형태별로 구분하여 살펴보고 어떻게 중국 선박금융시장을 견인할 수 있는지 그리고 그 원동력이 무엇인지 등을 도출하였다. 중국은 전략육성 산업으로 해운을 지정하여 자금을 지원하고 있으며 일대일로 정책에 맞추어 정부주도의 선박금융 시장 육성을 지속적으로 추진하고 있다. 그러나 짧은 역사 속에서 빠르게 성장해온 중국선박금융시장은 법·제도 미비, 다양한 금융상품 개발 및 제공 미흡, 정부의 과도한 참여로 인한 시장의 자발적인 발전 동인 부족 등 몇 가지 문제점을 안고 있는 것으로 나타났으며 이를 해결하기 위한 다양한 노력 등을 추진하고 있는 것으로 보인다.

중국 사례를 참고하여 우리나라 선박금융 시장 활성화를 위해 벤치마킹 할 수 있는 요인들을 도출해보면 다음과 같다. 첫째는 선박금융시장에서 자금을 공급할 수 있는 다양한 참여자를 육성해야 한다는 것이다. 중국에 비해 자본시장이 활성화 되어 있는 것으로 평가받는 국내에서 정책금융기관 중심의 선박금융시장 발전은 한계가 있어 이를 해결하기 위해서는 반드시 다양한 자금공급원들이 함께하는 시장을 구성하는 것이 중요하다. 둘째는 중장기적인 산업육성 정책을 수립하여 제시하고 법·제도에 반영하여 해운 및 조선 등 선박금융의 대상산업이 향후에도 지속적으로 육성 및 유지될 것이라는 것을 확신할 수 있도록 해야 한다. 조선과 해운은 외화기득액 상위 10위에 속한 대표적인 산업으로 중장기적인 육성산업으로 지정하여 육성하도록 해

야 할 것이다. 셋째는 선박금융관련 전문인력을 육성해야 한다는 것이다. 선박금융 관련 법·제도 등을 집행하는 것은 결국 인력에 의해서 이루어지게 되며 이는 관련 전문인력의 경쟁력이 결국은 산업의 경쟁력과 직결되기 때문에 해수부와 금융위 등 관련 정부기관은 속히 전문인력 양성계획 등을 수립하고 추진하는 것이 필요 하다.

본 연구는 중국의 선박금융 시장을 대상으로 발달과정, 주요 기관, 법·제도, 문제점 등을 분석하였으나, 다른 아시아 국가들인 일본과 한국의 선박금융시장 현황에 대해서는 구체적으로 기술하지 못했다는 한계를 가지고 있다.

후속 연구에서는 세계 선박금융 시장의 현황과 트렌드를 살펴보고, 유럽시장을 대신해 점차 그 비중과 중요성이 커져가고 있는 아시아 지역의 주요 해운강국인 한국과 중국, 일본 등의 선박금융 시장 현황을 조사하여 비교·분석한다면 우리나라 선박금융활성화를 위한 보다 유의미한 방안을 제시할 수 있을 것으로 예상된다.

참고문헌

- 김주현·이민규·이정민(2018), 해양경제발전을 위한 한·중 해양금융 비교분석, 국제상학, 제33권 제1호, 221-237.
- 김주현(2017), 중국, 조선·해운업 지원 지속 확대, KMI 월간동향, 제6호, 3-4
- 이재민·양종서·이기환(2013), 부산 금융중심지의 선박금융특화를 위한 정책 선호도 분석, 제29권 제4호, 97-117.
- 지문진·이기환·김강혁(2014), 선박금융기관의 소유구조와 경영성과 분석, 제30권 제3호, 187-207.
- 김은수(2010), 중국 선박금융 동향, 해양물류연구, 제7권, 17-32.
- 최창열·함형범(2012), 조선산업의 글로벌 경쟁력 강화를 위한 한중 선박금융제도의 비교연구, 통상정보연구 제14권 제4호, 317-337.,

- 양지연(2012), 우리나라 선박금융 선진화를 위한 선박펀드 활용방안 연구, 국제상학, 제 27권 제2호, 111-129.
- 이경래(2018), 선박금융시장에서 중국금융리싱의 부상과 시사점 연구, 무역보험연구, 제19권 제1호, 1-23.
- 백영미(2015), 한국 중소 정기선사 선박금융 지원에 관한 연구, 무역보험연구, 무역학회지, 제40권 제1호, 133-160.
- 이경래(2017), 우리나라 선박금융 활성화를 위한 국내외 선박금융시장 비교 연구, 해운물류연구, 제33권 3호, 599-622.
- 김종현(2011), 해운기업의 경쟁력 강화를 위한 선박금융 활성화 방안에 관한 연구, 한국해양대학교 석사학위논문
- 김태일 · 이호춘 · 윤재웅(2014), 금융시장 기능 제고를 통한 선박금융 활성화 방안(보고서 번호:2014-03), 서울:한국해양수산개발원.
- Guo, X. H. and L. C. Qu(2008), Analysis of Present Situation of Financing in China's Shipbuilding, Journal of Jiangsu University of Science and Technology(Social Science Edition), 8(3), pp.70-76.
- Guo, B(2018), Chinese Leasing Remains the Leading Driver for the Main Shipping Sectors, Marine Money International, 34(5), 24-28.
- Petropoulos, T. and Petrofin, S. A. (2018). Key Developments and Growth in Greek Ship-Finance. Petrofin SA, September.
- Wang J. Z.(2014). The Study on Ship's Financial Leasing System(Master). Dalian Maritime University, Dalian.
- Wen, X. H.(2018), Research on Financing Methods of China's Shipbuilding, Theoretical Economics Letters, 8(14), 3116-3140.
- Yang, J. and L. Han(2010), Research on Risk and Strategy of Ship Finance Leasing in China under the Circumstance of Global Economic Crisis, Science of Science and Management of S. & T, 6, 182-186.
- 국제부흥개발은행IBRD[웹사이트].(2019년3월11일). URL:https://data.worldbank.org/indicator/NE.TRD.GNFS.ZS
- KOSIS[웹사이트].(2019년3월11일). URL: http://kosis.kr/statHtml/statHtml.do?orgId=116&tblId=DT_MLTM_662
- Sohu.com,CFL30理事长周巍：中国船舶融资力量崛起, http://www.sohu.com/a/230076120_618581, 2018.05.01.(accessed March 15, 2019).\
- Splash 24/7.com, China on the rise as a ship finance powerhouse, Reprived from https://splash247.com/china-on-the-rise-as-a-ship-finance-powerhouse/, 2018.01.08.(accessed March 15, 2019).
- 中国水运网, 国家开发银行船舶融资中心在大连成立, http://www.ship.sh/news_detail.php?nid=6889, 2012.11.29.(accessed March 12, 2019)
- 国际船舶网, 数说船舶融资：融资方式日益多元化, Reprived from http://www.eworldship.com/html/2017/ship_finance_0817/131060.html, 2017.08.17.(accessed March 12, 2019)

중국 선박금융 시장 연구를 통한 국내 선박금융 활성화

김대진 · 김주현

국문요약

본 연구의 목적은 최근 세계 선박금융시장에서 빠르게 성장하고 있는 중국 선박금융시장의 발달과정, 주요기관, 법·제도, 현황 및 장·단점 등을 분석하고 이를 통해 국내 선박금융의 활성화 방안을 도출하는 것이다. 80.7%의 무역의존도와 수출입 상품의 99.7%를 해상을 통해 운송하고 있는 우리나라는 금융위기 이후 해운업과 조선업의 불황으로 국내 1위 선사인 한진해운이 파산하는 등 어려움을 겪고 있다. 해운 및 조선산업의 경쟁력은 다양한 요인에서 기인하나 대표적인 요인은 경쟁력 있는 선박을 확보하는 것이며 이를 위해서는 원활하고 안정적인 선박금융 지원이 필수적이다.

본 연구는 30여년의 짧은 기간 동안 중국이 어떻게 세계 선박금융시장에서 성장할 수 있었는지의 이유를 살펴보고 중국 선박금융시장의 문제점과 장·단점 등을 분석하였다. 금융위기 이후 세계 선박금융시장은 부진이 지속되고 있음에도 불구하고 중국 선박금융 시장의 현황과 주요 시장참여자들에 대한 분석은 자금조달에 어려움을 겪고 있는 우리나라 선박금융시장 활성화 방안을 도출하는데 방향성을 제시할 수 있을 것으로 예상된다. 본 연구는 중국의 선박금융시장을 중심으로 기술되면서 아시아권에 위치하고 있는 일본과 한국 등에 대한 세부적인 기술이 누락되어 있으나, 후속연구에서 한국과 중국, 일본 등 3국간 선박금융 시장을 분석하고 다양한 요인들을 교차 분석하여 국내 선박금융 활성화 방안을 도출한다면 중·장기적인 정부의 정책 수립시 도움이 될 수 있을 것으로 기대된다.

주제어: 중국 선박금융, 선박금융리스회사, 선박펀드

