

Marine Money Hong Kong Ship Finance Forum 참석

- 노영진 연구위원(산업경제연구센터)

1. 출장 개요

개요

- 출장자 : 노영진 연구위원(산업경제연구센터)
- 출장지역 : 홍콩
- 출장기간 : 2012년 2월 27일(월)-29일(수) (2박 3일)
- 출장목적 : Marine Money에서 개최하는 홍콩 선박금융 포럼에 참석하여 선박금융의 국제적 현황 및 추이를 파악

일정

- 2월 27일 : 인천공항 → 홍콩 도착
- 2월 28일 : Marine Money Forum 참석(9:00-18:00)
- 2월 29일 : 홍콩 출발 → 인천공항 도착

2. 주요 내용

포럼 개요

- Marine Money는 매년 런던, 함부르크, 홍콩, 뉴욕, 상해 등 도시에서 선박금융 관련된 포럼을 주최
 - 선주, 해당 지역의 은행인, 로펌, 컨설팅 회사, 브로커 등 선박금융과 관계된 인사들이 참석하는 포럼
 - Marine Money에서 주최하는 세미나를 통해 선박금융 관련 추이 및 현안들을 파악하며, 또한 상호 교류를 통한 인적 네트워크 확장을 도모
- 현재 수행중인 수탁과제(국제해사기구 선박연비규제의 선박금융 연계 가능성과 차별화 전략 연구) 연구 과정에서, 글로벌 선박금융시장의 조류를 파악하기 위해 홍콩 포럼을 참석

포럼의 의제

- 포럼의 의제는 “It’s all about Liquidity”
 - 유럽 재정위기로 인해 선주들의 주요한 자금조달창구였던 유럽계 은행들이 위축되면서 전반적인 선박금융 시장이 유동성 부족을 겪는 과정
 - 이 포럼에서는 이러한 선박금융시장을 진단함과 동시에, 새로이 대두되는 대체 수단들을 조망하고자 함.

□ 전통적인 선박금융의 위축

- 최근 전개된 유럽의 불안정성은 세계 선박금융 시장에서 가장 큰 비중을 차지하는 유럽계 은행의 신용위축을 초래
 - 이는 전통적인 선박금융의 주체인 유럽계 은행의 위축은 유럽 재정 위기로 인한 유럽계 은행들의 자본손실과 바젤III로 인한 보수적 경영성향 강화 등에 기인
 - 유럽 은행들의 수익성의 악화로 인해 인해 은행들은 신규 선박 관련 신규대출을 회피하고 있으며, 일부 은행들은 심지어 보유하고 있는 선박대출을 제3자에게 매각하려 시도
 - 또한 2012년부터 시행되는 바젤 III로 인해 금융기관들의 안정성 요건 강화 요구가 증대되었으며, 이는 유럽계 은행들이 자본금 확충을 위해 대규모 자금이 동원되는 선박에 대한 신규대출을 늘리지 않는 것도 하나의 요인
 - 이러한 유럽계 은행들의 위축은 신규대출 중단 혹은 조달금리 상승을 통해 신규 선박 건조 수요에 매우 부정적으로 작용

□ 새로운 자금조달방식의 대두

- 전통적인 유럽계 은행의 선박금융 제공의 위축으로 인해 해운업계는 점차적으로 새로운 유형의 자금조달방식을 모색
 - 새로운 유형의 방식들은 크게 기업공개 및 증자, 그리고 회사채 발행 등 직접금융시장을 통한 자금조달 방식과 사모펀드 등 제3의 방식을 통한 방식 등으로 분류
- 이미 많은 유럽계 선박회사들이 특히 미국 주식시장에 상장됨

- 현재 미국 주식시장에 상장되어 있는 전체 유럽계 회사들은 영국이 24%, 그리스가 18%, 프랑스와 독일이 각각 7%와 4%
 - 이 중 그리스의 선박회사들은 약 52%, 그 외의 선박회사들은 48%의 비중을 차지
- 2011년 선박회사들은 사상 최고규모의 회사채를 발행
- 2011년 선박회사들이 발행한 회사채 규모는 약 79.7억 달러로 2010년의 41.2억 달러의 발행규모에서 약 92% 가량 증가
 - 이 규모는 2009년의 78.1억달러를 초과하는 역대 최고의 발행 규모
- 이 같은 활발한 회사채 시장을 통한 자금조달은 특히 한국과 중국 등 아시아권 국가에서 성행
- 아시아 국가에서 발행된 선박회사들의 총 회사채 중 중국의 비중이 46%로 가장 높았으며, 한국(24%), 일본(14%), 대만(7%) 등이 그 뒤를 이음.
- 아시아 주요 국가들의 선박채권 발행 잔액 추이를 보면 특히 중국의 부상이 두드러짐.
- 중국의 선박채권의 발행 잔액은 2010년 12억 달러에서 2011년 36억 달러로 약 3배 가량이 증가하여 가장 높은 회사채 시장 성장세를 기록
 - 한국의 경우 STX팬오션, 한진해운, 현대상선, SK상선 등 4대 해운사가 2011년에 모두 채권을 발행하였으며, 전체 채권 잔액은 2010년 18억 달러에서 2011년 19억 달러로 증가

○ 활발한 회사채 발행을 통한 자금조달은 전통적 자금조달방식 위축으로 인한 펀딩 갭을 일부 보완

- 신규대출 정지와 높은 조달비용으로 인한 유럽계 은행들의 자금조달이 어려워진 상황에서 이와 같은 활발한 회사채 발행을 통한 자금조달은 해운업계의 펀딩 갭(funding gap)을 일부 보완

- 특히 낮은 이자율 환경은 기업들의 회사채 발행에 또한 긍정적으로 작용

- 그러나 주로 3-7년 만기의 회사채가 주를 이룬 상황에서 이러한 회사채 급증은 향후 만기 도래 시에 해운업계에 부담으로 작용할 가능성 또한 존재

○ 또한 사모펀드(Private Equity) 역시 선주 입장에서 새로운 자금조달 수단으로 등장

- 사모펀드는 매우 구체적인 투자목표를 지닌 소수의 투자자들로부터 장기적인 자금을 모집하여 기업의 주식 또는 실물자산 등에 대한 투자와 경영권 인수 등을 통해 해당 자산의 가치를 높인 후 재매각함으로써 높은 수익률을 추구하는 방식

- 해운업계의 전통적인 자금조달의 위축으로 인한 대체 자금 필요와 Private equity의 새로운 투자처 발굴 등의 수요가 일치함으로써, 사모펀드의 선박관련 사업 진출이 금융위기 이후 활발하게 대두

□ 포럼 평가

○ 홍콩 선박금융 포럼은 현재의 위축된 선박금융 시장을 진단하고 최근 대두되는 새로운 방식의 자금조달 수단들을 조망하였으나, 몇가지 아쉬운 점이 존재

○ 낙관적 전망의 근거 미약

- 포럼에서 제시하는 대부분의 자료들은 현재 경기의 불안정성과 선박금융의 위축을 다루었음에도 불구하고, 주요한 패널토론에서는 향후 선박금융 시장을 낙관적으로 전망
- 이러한 낙관적 전망은 그 근거가 매우 미약하였기 때문에 일부 참석자들이 불만을 표시

○ 새로운 자금조달 수단의 제시 자료 미약

- 채권시장의 경우 상세한 자료를 제시하면서 아시아계 기업들의 회사채 발행 급증 현황을 소개
- 반면 IPO나 증자 등 주식시장을 통한 선주들의 자금조달 현황과 PEF의 활동 등 여타의 대체수단에 대한 상세한 자료 제시가 미약하였다는 점에서 아쉬운 점이 존재