

제2차 K-해양금융 혁신 포럼

2026년 7월 21일 (화) 14:00 - 17:00
부산국제금융진흥원 52층 강의실(BIFC 52F)



한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE



부산국제금융진흥원
Busan Finance Center

안녕하십니까?

한국해양수산개발원 원장 조정희입니다.

한 여름의 에너지가 넘치는 7월, 제2차 K-해양금융 혁신 포럼의 개최를 맞아 자리를 마련해주신 부산국제금융진흥원 관계자 여러분을 비롯해 해운, 조선, 금융, 산업 각계 전문가 여러분을 진심으로 환영합니다.

먼저, KMI와 함께 2차 포럼을 준비해 주신 이명호 원장님께 특별한 감사말씀을 드립니다.

또한 오늘 포럼의 주제발표를 맡아 주신 BFC 이동해 실장님과 저희 원의 고병욱 박사께 깊은 감사를 드립니다.

특히 포럼의 주인공인 산업계, 금융권, 기술 연구개발 기관의 참여자분들께 감사를 전하고자 합니다. 산업계에서는 한국해운협회, 한국해운조합, 한국조선해양플랜트협회, 한국중소조선공업협동조합, 부산조선해양기자재공업협동조합, 한국선급, 동성조선에서 참여해 주셨습니다. 금융권에서는 한국산업은행, 한국수출입은행, 한국무역보험공사, 한국자산관리공사가 참여해 주셨습니다. 특히 오늘 포럼부터 참여하시는 BNK부산은행 관계자분께 깊은 감사를 드립니다. 기술 연구개발 기관으로는 한국조선해양기자재연구원이 참여해 주셨습니다.

그리고 포럼의 공동 주최기관인 저희 KMI와 BFC와 함께 금융혁신에 대한 도움을 주실 잠재적 연구 협력기관으로서 산업연구원, 고려대학교에서도 참여해 주셨습니다.

이 모든 기관의 실무 책임자분들이 포럼의 주인공으로서 우리 해양 클러스터 기업과 산업의 발전을 위해 참여해 주셔서 다시 한번 깊은 감사의 말씀을 전합니다.

지금 우리 조선산업은 조선업 경기 회복이라는 기회와 중국 등 경쟁국과의 차별화라는 도전 과제를 동시에 마주하고 있습니다. 기회 요인을 극대화하고 도전 과제를 지혜롭게 해결해 나간다면 오늘의 노력은 우리 조선산업 발전의 새로운 희망을 만드는 변곡점이 될 수 있을 것입니다.

이러한 희망을 현실화하기 위해 지난 3월에 개최된 제1차 K-해양금융 혁신 포럼에서는 중견 및 중소 조선소의 RG 발급 문제의 해소가 가장 시급한 정책 과제라는데 공감대가 형성되었습니다. 중견 및 중소 조선소 모두 RG 발급 한도가 제한되어 잠재적 발주 수요를 실제 수주로 가져오지 못하고 있습니다. 그리고 중소 조선소는 여러 구조적 장애로 인해 RG 발급 자체가 되지 않는 문제를 호소하고 있습니다.

KMI와 BFC는 이러한 RG 발급 한도 문제의 해소와 RG 발급 활성화를 위해 유관기관들과 함께 다각도로 정책 대안을 검토하고 있습니다. 이러한 정책 논의의 핵심에는 우리 중견/중소 조선업의 국민경제적 전략가치가 자리잡고 있습니다. 즉 조선산업의 공급망 탄력성 없이는 해상운송주권의 확보가 불가능하다는 것입니다. 그리고 중소 조선소에 대해서는 RG 발급을 위해 금융기관과의 정보 비대칭성 해소를 위한 제도적 대안을 제안하고자 합니다.

아울러 이러한 RG 발급 문제의 해소와 함께 중소 조선소에 대해서는 다양한 정책 지원방안 또한 검토하고 있습니다. 관공선 입찰 제도 개선, 실내형 공장 구축 등에 필요한 금융지원 프로그램, 기능인력의 부족 문제를 해소할 대책 등을 추가적으로 연구하고 있습니다.

마지막으로 오늘 제2차 포럼이 우리 중견/중소 조선산업의 지속가능한 경쟁력 확보에 기여하는 민-관-학-연의 논의와 협력의 장이 되고, 다양한 정책 방안이 도출되어 정책 실현으로 이어지길 기대합니다.

참석하신 모든 분들의 건강과 건승을 기원합니다.

감사합니다.

2026년 7월 21일

한국해양수산개발원장

조정희



안녕하십니까,
부산국제금융진흥원 원장 이명호입니다.

먼저, 바쁘신 일정에도 오늘 제2차 K-해양금융 혁신포럼에 함께 해 주신 전문가 여러분, 감사드립니다.

지난 3월 한국해양수산개발원과 부산국제금융진흥원은 해양금융 혁신을 통해
부·울·경 해양수도권 발전과 우리나라 해양산업 발전에 기여하기 위해“K-해양금융 혁신 포럼”을
출범하였습니다.

출범식 및 1차 포럼에서 여러 전문가들이 조선소의 RG 발급 문제가 시급히 논의해야 할 주요 현안
이라는 데 공감대를 형성함에 따라 주어진 문제를 해소하고자 이번 포럼을 준비하게 되었습니다.

이번 포럼을 위해 물심양면 지원을 아끼지 않으신 한국해양수산개발원 조정희 원장님께 먼저 감사
의 인사를 드립니다.

그리고 오늘 발표를 맡아주신
한국해양수산개발원 고병욱 연구위원님,
부산국제금융진흥원 이동해 실장님께도 감사의 인사를 드립니다.

또한 오늘 토론회에 참석해 주신
한국중소조선공업협동조합 한기원 전무님,
부산조선해양기자재공업협동조합 김호승 본부장님,
한국조선해양기자재연구원 김경민 실장님,
동성조선 김수환 대표님,
한국무역보험공사 박재연 부장님,
한국산업은행 유진석 실장님,
한국수출입은행 김신의 팀장님,
한국자산관리공사 김남주 차장님,
BNK 부산은행 조주한 부장님,
한국해운협회 장상운 부장님,
한국해운조합 김석 팀장님,
한국선급 이재우 팀장님.

그리고 그 외 모든 참석자 분들께도 깊이 감사의 말씀을 드립니다.

한국해양수산개발원, 부산국제금융진흥원. 양기관은 그간 중소조선소 현장방문 및 업계와의 간담회를 진행하며 소형 조선소가 직면한 RG 발급 애로의 실태를 확인하였습니다. 이를 해결하고자 조선업계, 금융업계 전문가들과의 간담회도 진행했습니다.

현장의 목소리를 청취하고 전문과들과 논의된 내용들을 정리하여 오늘 양기관 박사님들께서 발표를 진행할 예정입니다.

오늘 이 자리를 통해 중·소형 조선소가 직면한 RG 발급 애로의 실태를 되짚으며 금융 접근성 제고와 제도적 개선방안이 모색되길 기대합니다.

오늘 이 자리가 단순한 논의에 그치지 않고, 중소조선뿐 아니라 우리나라 해양산업과 금융이 함께 성장하는 실질적인 협력의 출발점이 되기를 바랍니다. 참석하신 모든 분들의 지혜와 경험이 모여 대한민국 해양금융의 미래를 밝히는 뜻깊은 시간이 되기를 기대합니다.

오늘 귀한 시간 내어 간담회에 참석해 주신 모든 분들께 다시 한 번 감사드리며, 함께하신 모든 분들의 건승과 발전을 기원합니다.

감사합니다.

2026년 7월 21일

부산국제금융진흥원장
이명호



〈 전체 포럼 기획 개요 〉

- (포럼명) K-해양금융 혁신 포럼
- (일정) 분기별 개최 예정
- (주최) 부산국제금융진흥원 및 한국해양수산개발원 공동 주최
- (목적) 해양특화 금융 혁신을 통한 K-해양강국 건설*
 *국정과제 56: 북극항로 시대를 주도하는 K-해양강국 건설

=====제2차 포럼 프로그램=====

- (일정) 2026년 7월 21일(화)
- (장소) 부산국제금융진흥원(52층 강의실)
- (2차포럼 목적) 중소 조선소가 겪고 있는 RG 발급 문제의 근본적 해결 방안을 모색해 조선-해운의 동반발전에 기여

[시간표]

시간	내용	비고
13:30-14:00(30m)	등록	
14:00-14:20(20m)	개회 및 참석자소개 양 기관장 개회사	
14:20-14:30(10m)	기념사진 촬영	
14:30-15:00(30m)	주제발표 RG 발급 문제의 해소 방안 한국해양수산개발원 고병욱 연구위원	
15:00-15:30(30m)	주제발표 산업생태계 복원을 위한 RG 공급 확대 및 대체 방안 부산국제금융진흥원 이동해 실장	
15:30-15:45(15m)	휴식(다과)	
15:45-16:45(60m)	종합 토론 - 금융기관(정책금융기관4곳, BNK부산은행) - 산업계(조선 2곳, 해운 2곳, 기자재 1곳, 중소 조선소 대표 1곳)	
16:45	폐회 및 만찬	

Contents

제 1주제

RG 발급 문제의 해소 방안 9

(KMI 고병욱 연구위원)

- (발급 이전 대책, 역선택 해소 방안)
무보의 “사업성 검증”(KR, 회계법인) 제도화
- (발급 이후 대책, 도덕적 해이 해소 방안)
선수금의 에스크로 방식의 관리 등
- RG 발급의 확대 및 활성화
(한도 확대, 민간금융 참여, 담당자 인센티브 개선 등)
- 연관 정책: 중소조선산업 활성화 협의체 구성/운영

제 2주제

산업생태계 복원을 위한 RG 공급 확대 및 대체 방안 ... 18

(BFC 이동해 실장)

- (공제조합 설립)
조선공제조합 설립(안)
- (혁신상품 개발)
P-CBO 연계 선박금융 혁신구조(안)

RG 발급 문제의 해소 방안

한국해양수산개발원 고병욱 연구위원



한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE



부산국제금융진흥원
Busan Finance Center

제2차 『K-해양금융 혁신 포럼』
일시: 2026년 7월 21일(화)
장소: 부산국제금융진흥원 52층 강의실

중소조선 RG 발급문제와 해소방안

고병욱

한국해양수산개발원 연구위원

내용

1. 우리나라 조선산업 재무 현황
2. RG 발급 현황
3. RG 발급 구조와 국민경제적 의미
4. RG 발급의 위험과 대응방안
5. 정부 부처별 역할 분담(안)
6. 기대효과
7. 향후 과제 및 일정

1. 우리나라 조선산업 재무 현황

우리나라 조선산업 재무 현황

업체명	매출액(25년)	대/중/소 구분
HD현대중공업	17조 5,806억 원	대
HD현대삼호	8조 714억 원	대
한화오션	12조 6,884억 원	대
삼성중공업	10조 6,500억 원	대
HJ중공업	1조 9,997억 원	중
한국야나세통영조선소	725억 원	소
중양해양중공업	112억 원	소
동성조선	410억 원	소
삼원중공업	930억 원	소

3

2. RG 발급 현황

정책금융기관 RG 발급 현황

2025년 10월 기준, 최근 5년간 수치(단위: 억 원)

구분	산업은행	수출입은행	무역보험공사	합계
대형조선사	140,592	352,752	23,859	517,203
중형조선사	52,443	2,307	5,667	60,417
중형사 비중	37.0%	0.7%	23.7%	11.7%

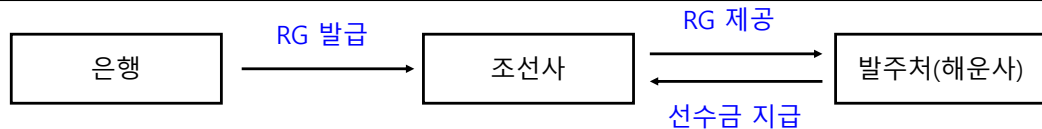
4

3. RG 발급의 구조와 국민경제적 의미

RG 발급의 구조와 국민경제적 의미

RG 발급의 구조

RG(Refund Guarantee, 선수금 환급보증)란 선박 건조과정에서 조선사 측의 인도 지연 또는 파산 등의 문제가 발생했을 때 금융사가 선주에게 선수금을 대신 환급하기를 약정하는 것을 말함



RG 발급의 국민경제적 의미

RG 발급 신용 회수 기간: 1-2년

선박금융 신용 회수 기간: 5-10년

→ 경제 활성화(순환) 속도가 상대적으로 높음

5

4. RG 발급의 위험과 대응방안

RG 발급의 위험과 대응방안

개관

RG 발급의 위험		대응방안	현재 시행 여부
RG 발급 전 위험	역선택 위험	사업성 검증 지원	일부 시행
	재원부족 위험	RG 지원 정부 출연금(기금) 조성	미도입
RG 발급 후 위험	도덕적 해이 위험	에스크로 계좌 관리	시행중
	건조 중 선박 처리 위험	전문회사 지정	미도입

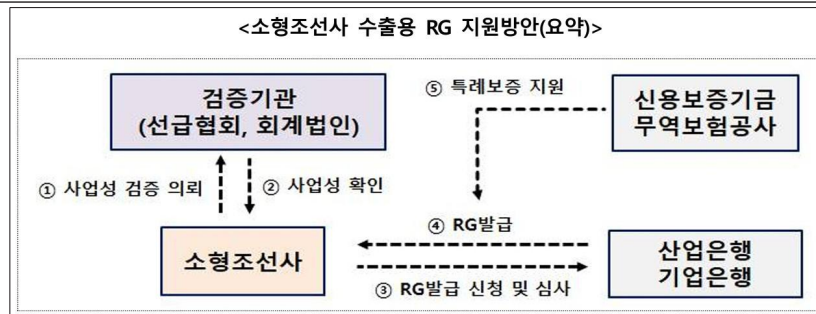
6

4. RG 발급의 위험과 대응방안

사업성 검증 지원

발급 이전 대책: 역선택 해소방향

전문 검증기관(건조능력/재무능력)을 통해 사업성을 검증해 역선택 해소



25년 9월 16일: 중소형 K-조선 수출금융 지원을 위한 업무협약 체결
: 사업성 검증비용의 70%(5천만원 이내) 지원

추가 제도적 보완(안): 중소형 조선소 사업성 검증지원 센터 설치: 무보/신보 등 출연

7

4. RG 발급의 위험과 대응방안

RG 한도 부족 문제 해소 방안

정부 출연금(기금) 조성

산업은행, 수출입은행 등 정책금융기관 RG 준비금 확보
- 약 2,000억 원 조성 시, 20배 레버리지 시 4조 원 RG 발급 가능

이슈: 국제사회의 조선산업 보조금 문제제기 회피를 위한 당위성 논리 필요

(당위성) 해상운송주권 확보를 위한 전략적 지원 및 시장실패(과소 신용공급) 보완
- (타당성) 국민경제/지역경제 활성화 효과(소득/일자리 등)

8

4. RG 발급의 위험과 대응방안

에스크로 계좌 관리와 선박처리 전문기관 지정

에스크로 계좌 관리

문제의 인식

과거 선수금이 다른 용도로 사용되어 RG 발급 기관에 피해를 야기
이 같은 과거의 손실 경험이 현재의 RG 발급문제의 근본 원인 중 하나

도덕적 해이 해소방향

선수금 전액을 에스크로 방식으로 관리해 프로젝트 자금의 안정적 관리 강화
혹시 발생할 수 있는 인도지연, 파산 시에 예비적 대응

선박처리 전문기관 지정

한국자산관리공사(KAMCO) / 한국해양진흥공사 주도
불의의 채무 불이행 시 발생하는 건조 중 선박처리 업무를 하는 일종의 “부실 선박 은행” 운영 검토

9

5. 정부 부처별 역할 분담(안)

정부 부처별 역할 분담(안)

금융위원회

RG 한도 관리, RG 지원 출연금(기금) 조성, 공제조합 감독 등

산업통상부

조선산업 정책, RG 지원 출연금(기금) 조성

해양수산부

수요 관리를 통한 조선산업 혁신 유도

조달청

공공부문 조달 관리를 통한 조선산업 혁신 유도

10

6. 기대효과

기대효과

1. 해상운송주권 및 운송 회복력 확보

2. 조선산업 신용위험의 획기적 감소

11

7. 향후 과제 및 일정

향후 과제 및 일정

중소조선산업 활성화 협의체 구성/운영

참여기관

산업계: 한국중소조선공업협동조합, 한국조선해양기자재공업협동조합, 한국해운협회, 한국해운조합
전문연구기관: 한국해양수산개발원, 산업연구원, 부산국제금융진흥원
(협의 채널 확보 정부 기관): 산업통상부, 해양수산부, 금융위원회

주요 의제

RG 발급문제 해소방안
 중소조선산업 산업정책
 기타 현안 과제 등

개최 주기: 월 1회

향후 일정: 7월 21일, 제2차 “K-해양금융 혁신 포럼” 주제발표, 9월 내 보고서 발간

12

감사합니다
THANK YOU

산업생태계 복원을 위한 RG공급 확대 및 대체 방안

부산국제금융진흥원 해양금융실 이동해 실장



한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE



부산국제금융진흥원
Busan Finance Center

산업생태계 복원을 위한 RG공급 확대 및 대체 방안

- ① 조선공제조합 설립
- ② P-CBO Pre-delivery 금융

2026. 7. 21.

| 부산국제금융진흥원 해양금융실 | 이동해 실장

1

조선공제조합

1.1. 세계 조선시장 현황

세계 조선시장 호황과 변화

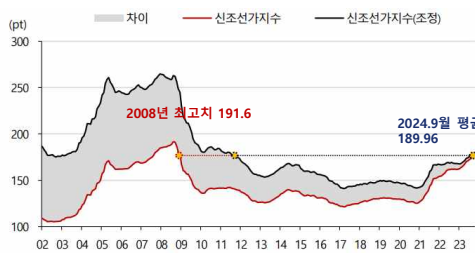
지난 5년(2019~2023) 신조선 시장 상승세

- * 다만 2025년 상반기는 경기둔화 우려와 해운시황의 부진 등으로 다소 부진
- * 신조선 발주량 1,939만CGT (전년동기 대비 54.5% 감소), 발주액 675.4억달러(47.6% 감소)

해운 호조, 미국의 중국견제, IMO 규제 노후선 교체

조선시장 10년 호황기 예측 → 현재는슈퍼사이클 국면에 해당하나 25년 상반기 해운패턴 변화와 물동량 증감의 불확실성 요인 존재

클락슨 신조선가치수 및 조정 신조선가치수(美 CPI 조정) 추이('24년)



세계 중형선박 발주 동향(25년 상반기 기준)

세계 중형선박 발주량 총 321척, 611만CGT (전년동기대비 69.3% 감소)

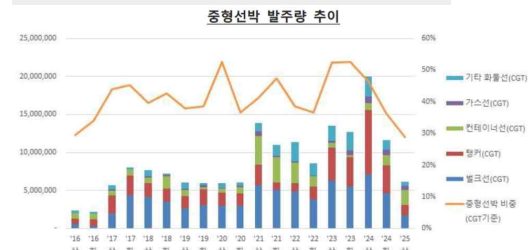
* 2017~2020년의 반기 평균 659만CGT

신조선 발주량 중 중형선박 비중 28.8%(CGT)

* 25년 트럼프 행정부 관세 및 무역전쟁 → 세계 중형선박 발주량 감소 * 신조선 시장 부진 시 중형선박 비중이 더 크게 위축

중형탱커 69척, 132만CGT (전년동기대비 84.5% 감소)

중형벌커 100척, 178만CGT (전년동기대비 74.9% 감소)



1차 출처: Clarksons, 2차 출처: SK증권 리서치 센터, 조선/기자재 높아진 기대 vs. 견조한 내년, '23.11월, 한국수출입은행 해외경제 연구소, 2025년 상반기 중형조선산업 동향 및 시사점, '25.10월

1

조선공제조합

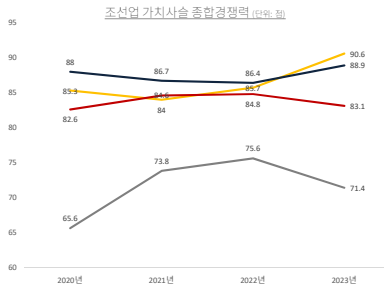
1.2. 중국 조선산업 성장과 국내 중형조선사 시장 현황

중국의 조선산업 급성장('24년 기준)

中 저가 공세(韓 선가 80% 수준) 및 기술 추격(韓·中 기술격차 1년 미만)

中 조선 3대 지표(선박 건조량 / 수주량 / 수주 잔량) 세계 1위

中 24년 조선업 가치사슬 종합경쟁력 1위



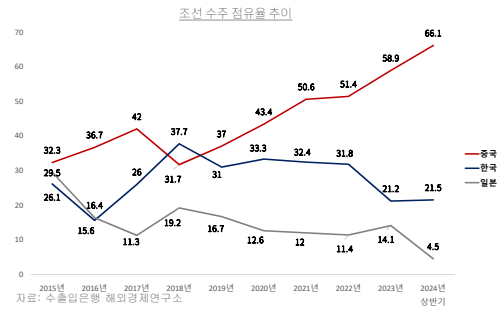
자료: 산업연구원

중형 조선사 주력 선종 시장 점유율 상실('24년 기준)

중소형탱커: 21년 기준 中 55.7%, 韓 26%

벌크선: 23년 3분기까지 中 78%, 韓 0%

중소형컨선: 23년 3분기까지 中 77%, 韓 21%



자료: 수출입은행 해외경제연구소

1

조선공제조합

1.3. 국내 조선사 동향

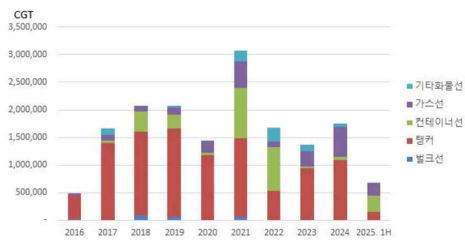
국내 중형조선사 동향

25년 상반기 국내 중형선박 수주량 33척(24년 상반기 54척), 68만CGT(24년 상반기 124만CGT)로 전년동기 대비 49.8%감소 (VS 세계중형선박 발주량 감소율 69.3%)

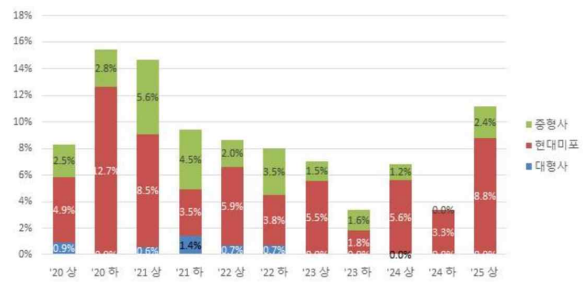
선종별로는 컨테이너선 비중 대, 과거 주력 선종이었던 탱커의 비중은 21%로 부진

국내 조선사의 글로벌 중형선박 수주점유율은 상승했으나 현대미포의 중형컨테이너선과 LNG병커링선 등의 수주 증가가 원인

선종별 국내 조선사 중형선박 수주량 추이



국내 조선사 중형선박 시장 수주 점유율 추이(CGT기준)



1차 출처: Clarksons 2차 출처: 한국수출입은행 해외경제 연구소, 중형조선산업 2024년도 상반기 동향, '24.8월

1

조선공제조합

1.4. 국내 조선 가치사슬 붕괴

산업구조 불균형

現 중형 선박 건조 가능 중형 조선사 4개사(케이조선, 대한조선, HJ중공업, 대성조선)

16년 이후 중형 조선사 구조조정 / 사업 규모 축소 → 기자재 업체 동반 침체

기자재 업체 인력: 08년 약 7만명 → 17년 약 5.3만명 → 23년 3.3만명

산업 사각지대 → 중소·중형 조선사 및 기자재 업체

중소·중형 조선사 경쟁력 약화

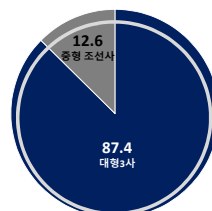
대형조선사 3.5년 수주잔량 확보에 비해 중형조선사 2.5년 수주잔량 확보

대형조선사 호황이나, 중소·중형 조선사 및 기자재 업체 대외 경쟁력 약화

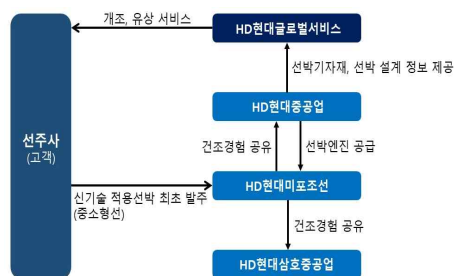
중형 조선사 설비 투자·신기술 개발·인력 확보 등을 위한 자금력 취약

‘기술투자 → 고부가가치 선박 건조 → 수익성 개선’ 선순환 구조 형성 한계

2024 상반기 국내 조선사 수주 비중



HD 현대그룹 모델



1

조선공제조합

1.5. RG 발급부족 현황

중형 조선사 RG 발급 부족

중형 조선사 선박 수주액 대비 RG 발급 규모 부족 → 매년 약 4조원 상당 RG 발급 필요 (13 ~ 14년도 수준)

대형 조선사: 24년 'K-조선 수출금융 지원 협약'으로 총 14조원 신규 한도 제공

→ 과거 호황기(16년도 이전) 수준 지원으로 적절한 RG 규모 확보

중형 조선사: 총 1조원 규모 RG발급 지원(9개 은행, 9척 RG 발급 지원)으로 3조원 추가 필요

→ 과거 호황기 대비 RG 발급 지원 부족(중형 조선사 RG 발급 부족 호소)

조선사 규모별 RG 발급

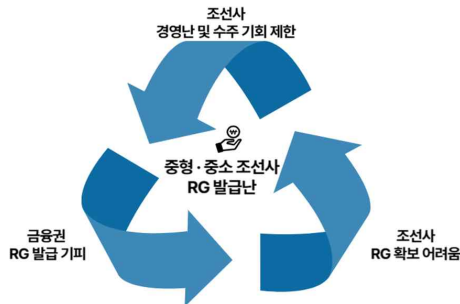
구분	2013년	2014년	2015년	2016년	2017년 (상반기)
대형	14.1조원	12.2조원	12.7조원	2.8조원	2.1조원
중견	3.7조원	4.1조원	2.8조원	0.6조원	0.4조원
중소형	289억원	182억원	280억원	823억원	199억원

1

조선공제조합

1.6. RG 발급부족 악순환

RG 발급 악순환 구조



고위험 상품

선주 선급금 전액 및 기간이자 배상 필요 → 보증사고 시 대규모 은행 손실 직결

담당자 징계 우려

14년 정책금융 담당자 징계, 민간 보험사 임원문책 사례 등

조선사 신용등급

대형 조선소(Big 3 + HD현대미포조선) 신용등급 투자등급(BBB) 이상으로 회복

HD현대중공업 A+, HD현대삼호 A-, HD현대미포 AA-

삼성중공업 BBB+, 한화오션 BBB+

중형·중소 조선사의 경우 재무개선 중이나 신용등급 회복 前

중소·중형 조선사 'RG 발급 악순환 구조' 타개 및 조선업 가치사슬 회복 위해 새로운 해결책 필요 → '조선공제조합' 설립

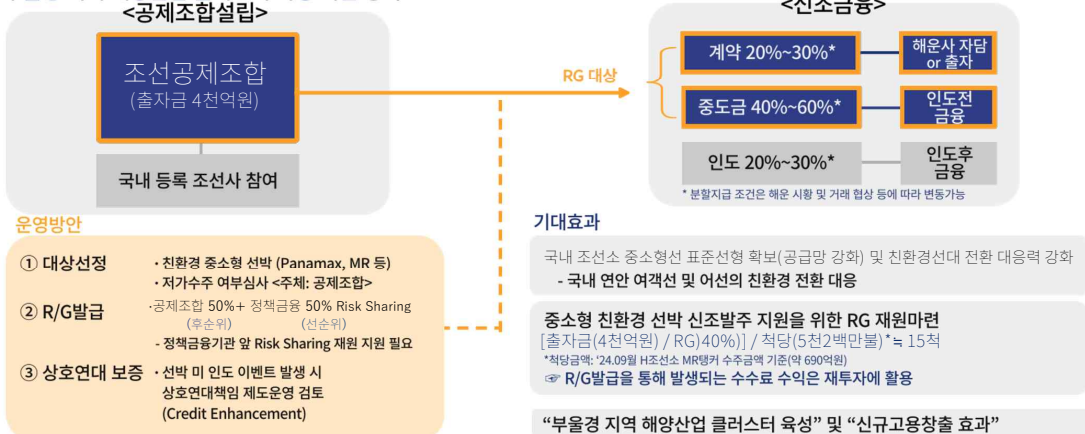
1

조선공제조합

1.7. 조선공제 조합 설립

「조선 공제조합 설립 및 재원마련」 통해 RG발급 지원과 친환경 선대 전환 및 중소형선 표준선형 확보(공급망 강화)

- ⇒ ① 친환경 선대 전환을 위한 조선산업지원법(가칭) 마련 및 국내 조선소 친환경 특화전략 지원
「조선공업진흥법」 제정('67) → 「공업발전법」 제정 및 「조선공업진흥법」 폐지('86) → 「산업발전법」 제정 및 「공업발전법」 폐지('99)
- ② 부울경 지역 해양산업 클러스터 육성 기반 강화
〈공제조합설립〉



1

조선공제조합

1.8. 국내 사례 (건설공제조합)

(설립연월) 1963. 10월 (법인성격) 비공익·비영리사단법인
(기관성격) 건설업자 상호 부조적 보증기관

건설공제조합 설립 과정

하자보수보증금 예치제도
부실공사 방지 목적으로 관급공사의 경우
공사비의 10%를 발주기관에 예치하도록 함

건설업계 자금난

건설업계 자금난으로 하자보수보증금
예치제도 폐지 건의

건설공제조합 설립 추진

정부의 하자보수보증금 예치제도 폐지 반대로
건설업계 공제조합 설립 추진

건설공제조합 설립

건설공제조합법 입안하여
1963년 건설공제조합 설립

운영현황 (22년 기준)

조합원
13,883개사
창립 당시 대비 약 30배 증가

자본금

자본규모 6조 6,200억원
창립 당시 대비 약 3만 3,000배 증가

보증실적

보증실적83조원, 보증잔액 173조원
누적 보증규모 1,060조원

신용등급

A2 Moody's 2024



1

조선공제조합

1.9. 해외 사례 (스페인 PYMAR)

PYMAR(Pequeños y Medianos Astilleros Sociedad de Reconversión S.A.)

스페인 중소조선사들의 금융·기술·정책지원을 총괄하는 핵심 민간 조직으로 EU 규제 아래에서도 민간 보증기금 모델을 성공적으로 안착시킨
대표적 사례로 現 16개 회원사로 구성



1

조선공제조합

1.9. 해외 사례 (스페인 PYMAR)

PYMAR 설립 과정

조선산업 구조조정

1970~80년대 조선산업 위기로 정부개입
민간 중소조선사의 자율적 재편 유도

근거법령

R.D. (Real Decreto) 1271/1984 등
‘구조조정 회사 설립 의무화’ 및 구체적
절차(설립 시한 등) 명시

PYMAR 설립

1985년 민간 중소조선사를 회원으로
주식회사 형태의 구조조정 기구 설립

보증기금 운용

특수목적법인 PYMAVAL 설립하여
기금 FGN 운용

舊 조선 보증 기금 (FPG, Fondo Patrimonial de Garantías)

- 설립 배경
법령에 따라 설립
R.D. 1239/1987 등
- 설립 목적
근거법령 상 명시, ‘민간 중소조선사 지원’ 및
‘선박 건조, 개조, 수리 등에 필요한 재정적 보증
(금융보증, 담보 등) 제공’

- 기금 조성
중앙정부 + 민간 조선소 + 지역정부
근거법령 상 정부·민간 공동 출자

- 운용 및 감독
스페인 산업·에너지부가 PYMAR에 위임

- 운용 상황
08년 글로벌 금융위기 → 조선소 파산
기금 손실 발생(약 5천억원, 3억 2천만유로)
11년 기금 해산

新 해사 보증 기금 (FGN, Fondo de Garantías Navales)

- 설립 배경
FPG 해산 → 신규 보증 제공 구조 필요
PYMAR 주도하에 설립

- 설립 목적
금융위기 후 폐지된 FPG 대체
EU 보조금 규제 회피

- 기금 조성
민간 조선소 + 지역정부 + 금융기관
(중앙정부 직접 참여 배제)

- 운용 및 감독
PYMAR 산하 SPV 설립 → 운영 및 감독

- 운용 상황
1,284건 보증 발행 → 총 약 7조원(舊 FPG 포함)
신용등급 BBB+ (Fitch 2024 Report)

1

조선공제조합

1.10. 조선공제조합 설립방안

법안 개정

現 산업발전법 제40조(공제조합) 제1항 제2호 개정

RG 발급 등 목적의 조선공제조합 설립이 가능하도록 법적 근거 확보

설립자본금

現 필요 RG 규모 고려시 4,000억원 이상 예상(4,000억원 × 2.5배 = 1.0조원)

공제조합 안정적 운영 위해 초기 RG 발급 보증비용 출자금 2.5배 이내 설정

운용 정상화 후 기금의 4배수까지 발급

자회사 설립

공제회 기금운용 목적으로 특수목적법인 설립

도산 절연 및 조선사 관리 감독(저가수주 방지)

산업발전법

[시행 2022. 6. 10.] [법률 제19988호, 2022. 6. 10. 일부개정]

제40조(공제조합) ① 사업자는 대통령령으로 정하는 바에 따라 산업통상자원부장관의 인가를 받아 다음 각 호의 공제조합(이하 "공제조합"이라 한다)을 설립할 수 있다. <개정 2013. 3. 23>

1. 기계·부품·소재산업 등의 자본재(資本財) 산업을 경영하는 자 상호 간의 자율적 경제 활동을 도모하고 사업의 경영에 필요한 각종 보증금 통신통합 등을 목적으로 하는 자본재공제조합

2. 건조 중인 선박이나 또는 건조 후 선주(船主)에게 인도하기 전의 선박이 사고로 인하여 손실을 입은 경우 그 손실에 대한 보상을 목적으로 하는 조선공제조합(造船共濟組合)

② 공제조합은 법인으로 한다.

③ 공제조합의 장과 기재사항과 운영, 감독에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

④ 공제조합에 관하여 이 법에 규정된 것을 제외하고는 「민법」 중 사단법인에 관한 규정을 준용한다.

1

조선공제조합

1.11. 기대효과

재원조달 방안

조선업계 자본금 납입
(조선사 / 기자재 업체 / 선급 등)

매년 순이익 5% 적립하여 기금으로 활용

24년 주요조선사 순이익(약 3.4조원)5% = 1.7천억

해외사례 참조 지방자치단체 납입
조선업 발달 지자체(부울경, 전남, 전북)

지자체 활용 간접지원, 보조금 시비 차단 및 안정적 자원 확보

국내사례 참조 해양진흥공사 납입
기성자금 활용(친환경선박 전환 지원금 등)

25년 친환경선박 전환 지원금 약 2천억원

조선공제조합

잠정 기대효과

RG 발급난 해소

지속가능
RG 공급기관 확보하여
'RG 발급 악순환 구조' 극복

산업구조
불균형 해결

대형조선사 중심의 산업구조
탈피하여
산업 균형 회복

시장 점유율
회복

중소·중형 조선사 지원하여
발크선 및
중소형 컨선 등
국내 건조 재개

1

조선공제조합

1.11. 기대효과

재원조달 방안

조선업계 자본금 납입
(조선사 / 기자재 업체 / 선급 등)

매년 순이익 5% 적립하여 기금으로 활용

24년 주요조선사 순이익(약 3.4조원)5% = 1.7천억

해외사례 참조 지방자치단체 납입
조선업 발달 지자체(부울경, 전남, 전북)

지자체 활용 간접지원, 보조금 시비 차단 및 안정적 자원 확보

국내사례 참조 해양진흥공사 납입
기성자금 활용(친환경선박 전환 지원금 등)

25년 친환경선박 전환 지원금 약 2천억원

조선공제조합

잠정 기대효과

RG 발급난 해소

지속가능
RG 공급기관 확보하여
'RG 발급 악순환 구조' 극복

산업구조
불균형 해결

대형조선사 중심의 산업구조
탈피하여
산업 균형 회복

시장 점유율
회복

중소·중형 조선사 지원하여
발크선 및
중소형 컨선 등
국내 건조 재개

1

별첨 (조선소 RG보증서 발급 원활화 방안을 위한 설문조사)

1.12. 주요내용

RG 발급관련

- 수출선박 계약시 RG발급 여부가 수주 성사에 영향을 미치나, 중소조선소는 신용등급 및 담보여력 부족으로 RG발급이 어려워 수주를 포기하는 상황발생
- 보증확대, 금융기관의 적극적인 참여, 중소조선 맞춤형 RG지원체계마련 필요

국내보증서 관련

- 국내 선박 수주 후 각종 보증서 발급이 필요하나, 금융기관의 보수적 심사로 발급 지연 및 거절로 자금 운용 및 공정 진행에 애로 발생
- 보증기관의 심사절차 간소화, 보증서 발급 기구 완화, 보증서 발급 기준 표준화, 관공선에 대한 보증의무 면제, 보증 확대 및 보증료를 인하(또는 지원) 필요

설문 참여 조선소 (13개社 참여)

유일(, 유일조선해양), 한국아나세, 동성조선, 고려조선, 은성중공업, 중앙해양중공업, 티앤지중공업, 케이엠씨피 주식회사, 목포조선공업, 디텍 주식회사, 삼원중공업, 삼광조선공업, 은성조선소

산업생태계 복원을 위한 RG공급 확대 및 대체 방안

- ① 조선공제조합 설립
- ② P-CBO Pre-delivery 금융

2026. 7. 21.

| 부산국제금융진흥원 해양금융실 | 이동해 실장

2

해운조선 상생 P-CBO 발행 구조(안)

2.1. 검토배경

- 중소형 범용선박(벌크선, 탱커선 등) 국내 신조를 위한 금융권 RG 공급 제한으로 해운-조선-조선기자재-금융 등 **해양산업 생태계 와해** 위험

해운	조선
기존 선대 교체 등 국내 해운사의 지속적인 신조 수요가 있으나, 해당 선형에 대한 국내 조선소 RG 확보 곤란으로 중국 등 해외 조선소로 이탈, 조선-해운 상생발전 차질 발생	친환경 전환 및 MASGA 수요 등으로 대형 조선소는 빠르게 재무개선 및 수주 확보로 산업 경쟁력 유지 중이나, 중소·중견조선소는 중국과의 가격 경쟁력 열위, 국내 RG 곤란으로 수출선 및 내수용 선박 수주 경쟁력 제한

사례1) 부산 소재 ○○해운 14K 탱커선 2척 중국조선소 신조 발주(중국 5대은행 RG 제공) 등

사례2) 국내 ○○조선사가 수주한 12척 선박 중 9척 선박 RG발행 불확실, RG모색 중

- 금융권 RG 공급 제한으로 해운-조선 상생을 위한 정부 정책에 장애로 작용

-해수부 친환경 선박 국내 건조 시 선가의 3~11%(최대43.56억원) 보조금 지급에도 불구하고, 국내 조선소 RG 발급 곤란으로 중국 등 해외 조선소 앞 선박 발주중

-산자부 주도 중소조선 RG 공급 확대 방안 시행, 수주 가이드라인 마련, 금융위 실무자 면책 및 특례보증 확대 정책에도 불구하고 RG 공급 부족 문제 지속

2

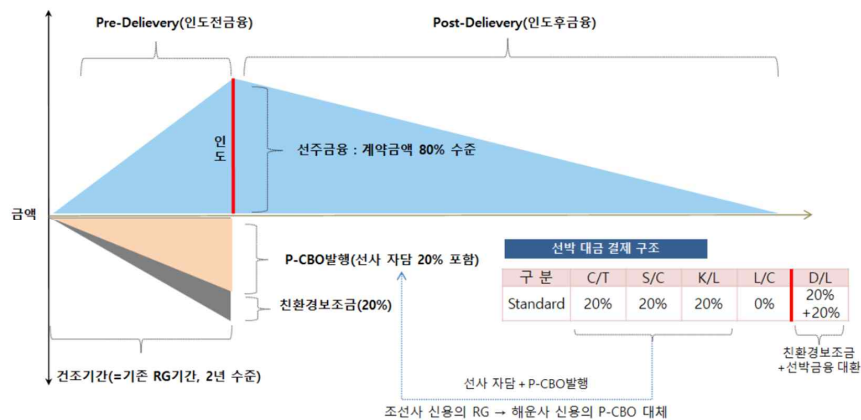
해운조선 상생 P-CBO 발행 구조(안)

2.2. 기본 구조도

- 중소·중견 조선소 신용의 RG 담보부 대출을 해운사 신용의 P-CBO로 대체

-신조 건조계약에 대한 건조 중 통상 계약금의 60%의 지급금을 선박금융은행이 선박 인도전 금융 대출금으로 지급

-기존의 RG보증부 은행 대출방식 인도전 금융을 해운사 채권 담보의 신보 보증부 유동화 증권 발행으로 RG 기반의 기존 인도전금융 구조를 대체



2

해운조선 상생 P-CBO 발행 구조(안)

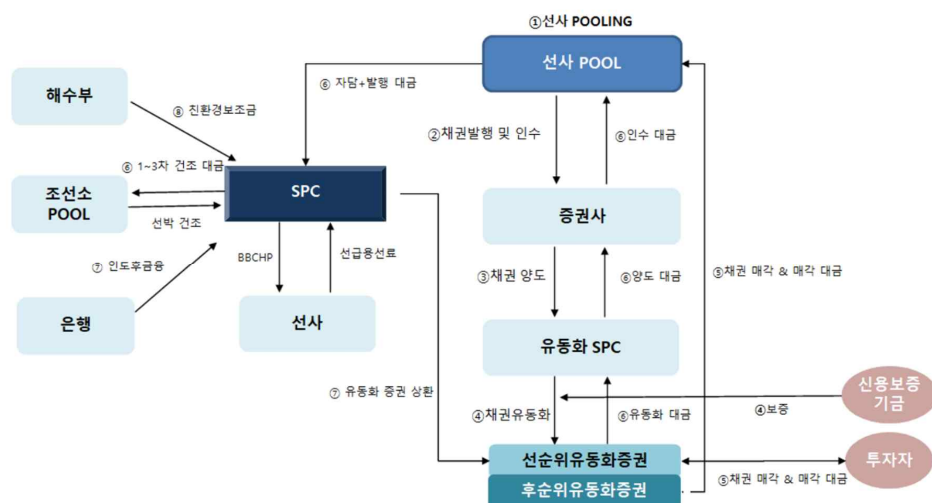
2.3. 기본 절차

절차	내용
해운사 Pool 구성	신조 계획이 있는 10~20개 내외 선사 모집 (해진공, 해운협회 공동)
각사별 채권발행	해운사별 신조 계약 금액의 60% 채권 발행 (20% 자담분 포함)
증권사 인수 후 SPC 양도	증권사 인수 후 유동화회사 SPC 앞 양도
보증부 유동화증권 발행	신용보증기금 보증
선후순위 유동화증권 발행	선순위 60% 증권 투자자 앞 매각 + 후순위 선사 인수 계약조건에 따라 1, 2, 3차 분할 발행
증권 발행 대금 조전소 지급	선박 기성고에 따라 분할 발행 및 지급
인도후금융 인출 및 유동화 증권 상환	선박 인도후선박금융 인출 및 유동화 증권 상환
해수부 보조금 지급	인도후선박금융과 함께 친환경 선박 보조금 매칭 지급

2

해운조선 상생 P-CBO 발행 구조(안)

2.4. 세부 구조도



2

주요 협의 사항

2.5. 주요 절차 개요

해운사 Pooling	친환경 선박건조 보조금 매칭	지정 조선소 모집	P-CBO 구조화 및 선박건조
친환경 선박 국내 신조 수요 조사	건조계약 적정성 여부 컨설팅 및 사전 심사	연도별 수요 기반 조선소별 특화 선종 지정	조선소 별 건조계획 수립 기성고에 따른 P-CBO 발행
수요 조사 TFT	KOBC, KOMSA	적격여부 심사 TFT	Steering Committee

<국내 친환경 선박 전환 현황 및 분석> (자료:해수부 2026 업무보고)
 (대상 선박) 5천톤 이상 국제운항선박 1,074척 중 친환경 선박 128척(11.9%, '25.11월 기준)
 (정부 목표) 5년간 118척 추가전환(약 2배 증가, 22.9%), '50년까지 100% 전환

2

주요 협의 사항

2.6. 주요 절차 개요

- 해진공, 해운협회, 해운조합 등 수요조사 TFT를 구성하여 친환경 선박의 신조수요를 조사

-표준선형 중심의 중소형 선박 건조 수요 조사: 필수선박, 안보선대 등
 -국내 신평 기준 투자등급(BBB) 이상 우량 선사를 우선 대상으로 모집
 -1~5개년 연도별 수요에 기반한 선종별 시리즈 신조계획 수립

연도	2026년	2027년	2028년	2029년	2030년	합계
벌크선	5척	5척	5척	5척	5척	25척
탱커선	5척	5척	5척	5척	5척	25척

- 한국조선해양플랜트협회, 조선해양기자재공업협동조합, 한국선급, 해운협회 등 적격여부 심사를 위한 TFT 구성하여 지정조선소 모집

-연도별 수요에 기반해서 조선소별 특화 선종 지정
 -수요 조사 및 보조금 지원 계획에 기반한 장기건조 계획 배정

- 친환경 선박 국내건조 보조금 지급을 건조계약과 매칭하여 미리 지정함으로써 해운사 및 조선소 간 계약 촉진

-인도후 선박금융과 함께 지급

2

리스크 요인 및 인센티브 Discussion

2.7. 리스크 분석 개요

구분	리스크 내용	완화수단
조선소 디폴트	- 해운사가 조선소 앞 청구권 발생	- 우량 조선소 지정, 부실화 예방 - 대체 조선소 Backup Arrangement
해운사 디폴트	- 신보 보증 대지급 발생 - 후순위 유동화채권 손실 발생 - 신조계약 정상 이행 회생법원 판단	- 중견 재무건전 해운사로 풀링 - 후순위 비율 최소화 손실위험 저감 - 해운사 자담 범위내 할인 적용, 리세일 선박 인수자 물색 등
보조금 지급시기	- 국내 친환경 범용선박(외항선포함) 보조금 지원 정책 규모 확대 필요 - 건조중 선급금으로 보조금 지급시 문제 발생과 함께 정책 차질 발생	- 보조금은 선박 인수후 금융시 지급 (일부 heavy-tail 발생 불가피) - 건조 중 부족자금에 대한 지원방안 필요 * 조선소 앞 건조자금 대출 등

2

리스크 요인 및 인센티브 Discussion

2.8. 리스크 분석 개요

구분	리스크 내용	완화수단
건조계약 사후관리 위험	- 주선은행이 있는 대출과 달리 선급금 자금관리, 미이행 사태시 backup 주선 등 사후관리 주체가 결여 - 투자모집 증권사가 있으나 자체 익스포저가 없어 적극적인 개입을 기대하기 어려움	- 조선공제조합 설립 등 자체 backup 가능한 조직 설립 (backup 시스템에 대한 법적 효과에 대한 검토 필요) - 모집 증권사 일부 익스포저 참여
시장리스크	- 원유가 상승, 운임 인하 등 시장환경 악화시 프로그램 지속에 변경 불가피 *운임 및 선가 하락 이자율 상승 *후판 등 원자재 가격 폭등 *환율 변동 등	- 시장의 급속한 변동 요인 반영을 위한 정산 장치(조정위원회 ^{가정}) 마련 - 장기계약 원자재 도입용 전용선, 내항선 등 국제시장 변동과 무관한 선박의 건조 수요 모집(SPOT 시장용 선박 지양) - 필수선대 또는 그에 준하는 범용선박의 국내 건조 수요 모집

2

리스크 요인 및 인센티브 Discussion

2.9. 인센티브 제공 방안

- 해수부 친환경 선박 국내 신조 보조금 연계로 해운사 리스크 증가에 대한 보상
- 정부 보조금 대상 확대: 친환경 국내건조 선박 전체를 대상으로 확대 (외항선 포함)
- 조선소 참여를 높이기 위해 신조 선박의 시리즈 건조 등 충분한 물량 확보
- RG 수수료 절감에 따르는 제조원가 감소분 선가에 반영

<친환경 보조금 현황 친환경 인증선박 보급지원 사업 및 글로벌 저탄소 선박 정책 대응 지원사업 (2026)>

선가	1등급 보조금 (선조금+110%)	2등급 보조금 (기중 보조금)	3등급 보조금 (선조금+90%)
20억원 이하		10%	
20억원 초과 50억원 이하		5.5%	
50억원 초과 75억원 이하		3.5%	
75억원 초과 100억원 이하		2.5%	
100억원 초과 150억원 이하		2.0%	
150억원 초과 200억원 이하		1.5%	
200억원 초과 250억원 이하		1.2%	
250억원 초과 300억원 이하		0.5%	
300억원 초과 400억원 이하	선가+선가별 기본보조금	0.5%	선가+선가별 기본보조금
400억원 초과 500억원 이하	×110%	5.5%	×90%
500억원 초과 600억원 이하		5.0%	
600억원 초과 700억원 이하		4.5%	
700억원 초과 800억원 이하		4.0%	
800억원 초과 1,000억원 이하		3.5%	
1,000억원 초과 1,500억원 이하		3.0%	

* 친환경선박 보급 촉진(165억 원, 내항)

인증등급	보조율 상한
1등급	10%
2등급	9%
3등급	8%

* 글로벌 저탄소선박 정책 대응 지원(280억 원, 외항)

2

기대효과 및 향후조치 사항

2.10. 기대효과

- 범용선박 국내제작, 기자재산업 등 안보 및 필수선대 국내 건조를 위한 조선산업 생태계 구축
- 정책금융 기반 선박금융 의존에서 벗어나 민간 중심의 자체 금융 조달 체계 마련
- 친환경 선박 지원 및 조선소 연계를 통한 수주·건조 연계성 강화

2.11. 조치사항

- 제2차 K-혁신포럼 발표 및 토론회('26.6월)
- TF-BNK투자증권, 진흥원, 해진공 등 본건 Steering Committee 구성 및 로드맵 작성
-P-CBO 보증 기관으로 해진공 참여가능 여부 검토
- 조선공제조합 설립 병행 공제조합 RG 발행, 지정조선소간 선박건조 연대, 대형조선소와 업무협약 등

<조선공제조합 설립(안)>

공제조합 업무: 건조계약 및 입찰 관련 보증 사업, 선수금 환급보증 포함

건조 중 문제발생시 조선소간 연대건조 시스템 구축

계약 사고 발생시 자체 조정 및 대외 협력 창구 역할 수행

출자금 모집: 산자부, 지자체, 정책금융기관, 시중은행, 기신보 등 RG 금융 관련 기관 출연으로 공제조합 설립 기초자금 (출자금 세액 공제 특례 적용)

조선사 공제조합 구성 및 자치 규약에 의한 출자 실시 (산업발전기본법 공제조합 관련 조항 일부 개정 필요)



 Busan Finance Center

감사합니다

부산국제금융진흥원