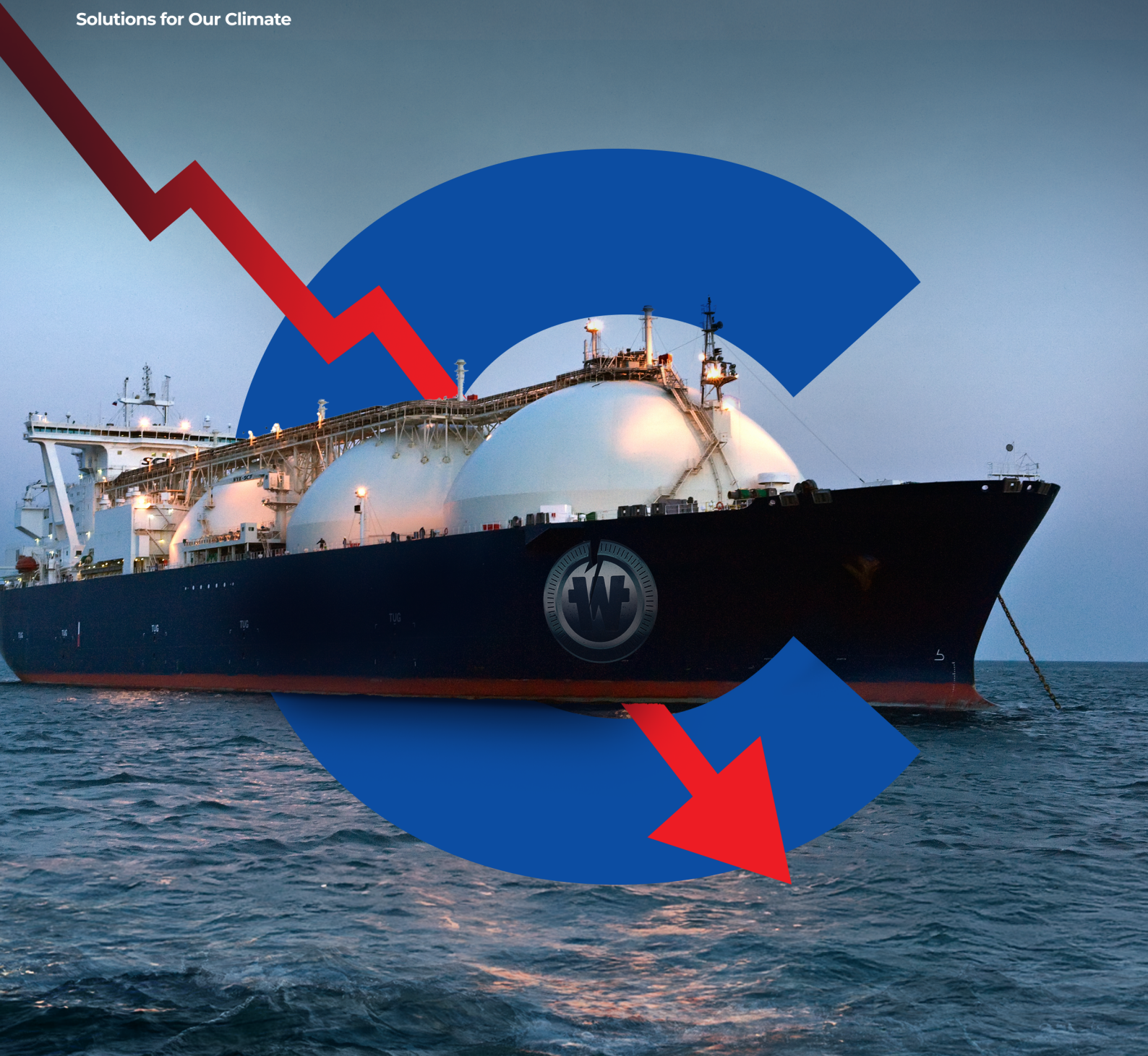




보충 브리프:

한국의 해운 좌초자산 노출 위험 분석

보충 브리프:

한국의 해운 좌초자산 노출 위험 분석

본 브리프는 UCL Bartlett Energy Institute (2025) "해운 부문 좌초자산에 대한 금융기관 노출도 평가 방법론 탐구" 보고서의 한국 분석을 기반으로 하며, 한국 공적금융의 최신 LNG 운반선 지원 내역에 대한 추가 분석을 포함함.

발행일 2025년 10월 27일

저자 신은비
| 기후솔루션 가스팀 연구원

엘리나 아이벡 그즈
| 기후솔루션 가스팀 연구원

디자인 우레나 줄리사
| 기후솔루션 디자이너

문의 사항 solutions@forourclimate.org
기후솔루션 | www.forourclimate.org

면책조항

본 보고서는 정보 제공 및 교육 목적을 위해 작성되었습니다. 기후솔루션(Solutions for Our Climate, SFOC)은 독립적이고 중립적인 비영리 단체로서, 특정 기업, 국가, 공공기관, 정당, 이해단체 또는 개인의 이해관계를 대변하지 않습니다. 또한 투자나 법률 자문을 제공하는 기관이 아닙니다. 본 보고서는 특정 기업이나 산업 분야를 홍보하거나 투자 유치를 목적으로 하지 않으며, 어떠한 투자 유도, 기업 홍보, 혹은 사익 추구 활동에도 사용될 수 없습니다. 본 보고서의 모든 내용은 발간 시점을 기준으로 공개된 신뢰할 수 있는 자료를 바탕으로 검증되었으나, 정보의 정확성, 완전성, 시의성을 보장하지 않습니다. 기후솔루션(SFOC)은 본 보고서의 내용을 활용함으로써 발생하는 직·간접적 손해에 대해 법적 책임을 지지 않습니다.

다음과 같이 인용할 수 있습니다: 기후솔루션(SFOC) (2025), 「보충 브리프: 한국의 해운 좌초자산 노출 위험 분석」

보충 브리프:

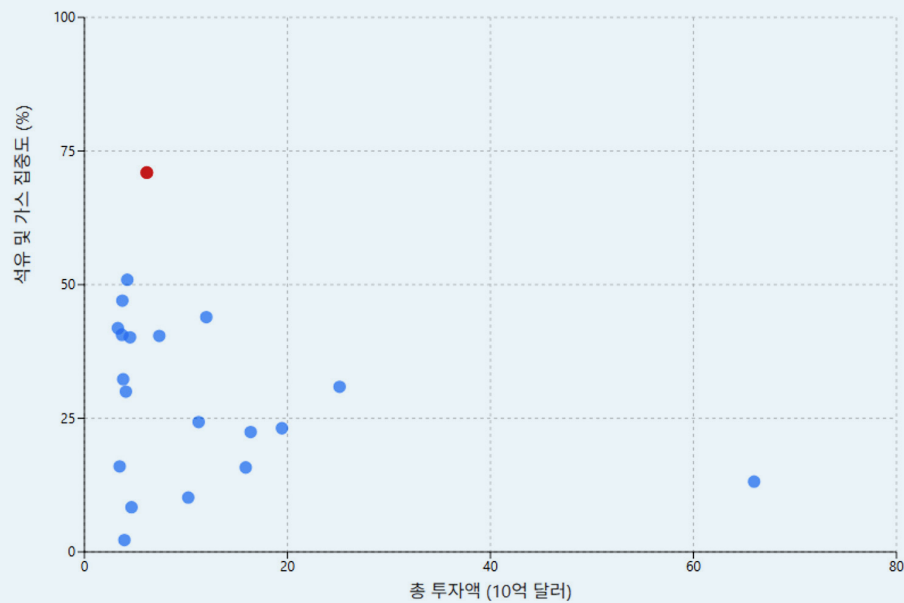
한국의 해운 좌초자산 노출 위험 분석

요약

UCL의 최신 연구에 따르면, 한국은 글로벌 해운금융에서 수요측 좌초자산 리스크에 가장 많이 노출된 국가로 나타났다. 한국의 해운 투자 절반 가까이 LNG 운반선에 집중되어 있으며, 한국수출입은행(수은)은 전체 해운 포트폴리오의 50% 이상을 화석연료 운반선에 보유하고 있어 심각한 재무적 취약성에 직면해 있다. 특히 수출신용기관(ECA)으로서 수은의 실제 리스크 노출도는 이번 분석에서 과소평가되었는데, 이는 ECA가 부담하는 보증 리스크가 연구 방법론에 포함되지 않았기 때문이다(UCL 보고서, p.31).

투자 규모 대 석유 및 가스 집중도

국가 비교: 총 투자 규모 대 석유 및 가스 운반선 전문화



- **대한민국**은 중간 규모의 총 투자액(\$6.1B)으로 높은 전문화(71% 석유 및 가스 집중도)를 보이며,
- **미국**은 훨씬 큰 총 투자액(\$66B)을 가지고 있지만 낮은 전문화(13%)를 보입니다.

● 대한민국 ● 기타 국가

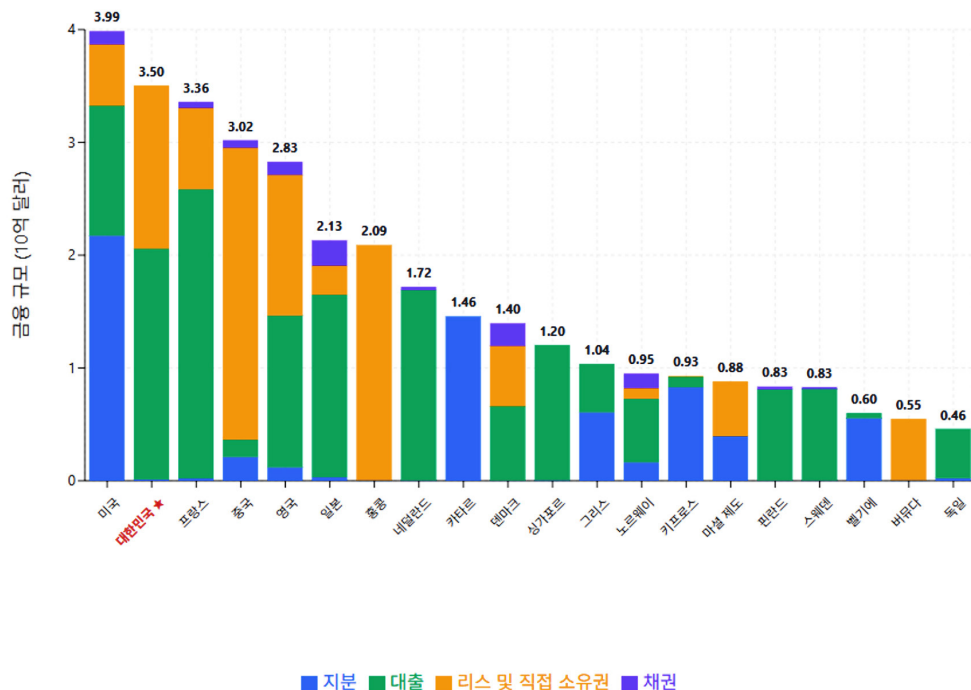
리포트에 언급된 한국 관련 주요 내용

국가 차원

- 전 세계 최고 노출도: "수요측 좌초자산 리스크에 가장 많이 노출" (p.3)
- 포트폴리오 집중도: 화석연료 운반선 비중이 71%로, 전 세계 평균인 약 24%보다 2.9배 높음 (p.30, Figure 16)
- 시스템적 영향: "한국의 경우, 리스크가 현실화될 경우 국가와 민간 금융 부문 모두에 더 심각한 영향이 있을 수 있다" (p.5)

LNG 운반선 - 상위 20개 금융사 본사

지분, 대출, 리스 및 채권 분포



보충 브리프:

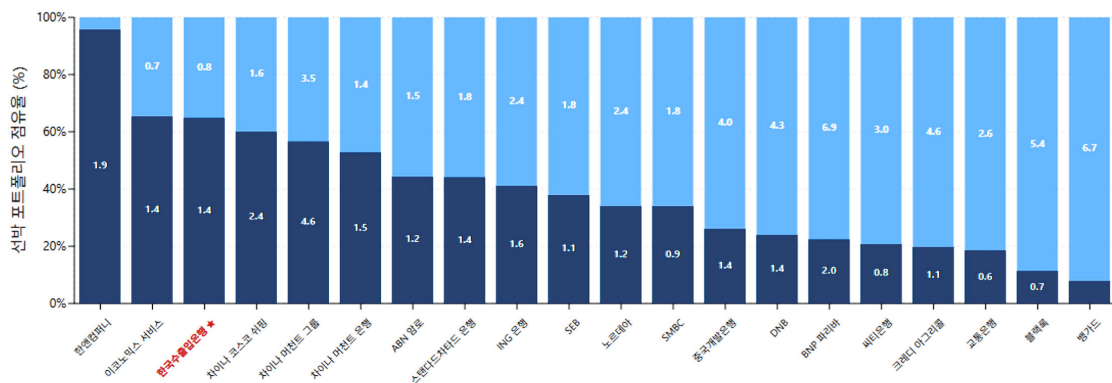
한국의 해운 좌초자산 노출 위험 분석

기관 차원: 한국수출입은행

- 화석연료 운반선에 50% 이상 집중 (p.3, p.22, Figure 8)
- "화석연료 운반선이 포트폴리오를 지배" 하는 "극소수 금융기관" 중 하나 (p.30)
- 실제 리스크 과소평가: "본 연구는 수출신용기관의 대출 보증 역할을 제외했다. 이러한 거래의 경우 대출 리스크의 대부분은 대출기관이 아닌 수출신용기관이 부담한다" (p.31)
- 시사점: 보고된 50%+는 보수적 하한선; 실제 국가 노출도는 더 높음

상위 20개 금융사

선박 포트폴리오 점유율 (%) - 석유 및 가스 운반선 대 기타



★ 한국수출입은행은 선박 포트폴리오의 64.9%로 석유 및 가스 운반선에 높은 집중도를 보이며, 상위 금융사 중 하나입니다. 한국수출입은행은 석유 및 가스 운반선에 \$1.408를 투자했으며, 기타 선박 유형에는 \$0.768를 투자했습니다.

■ 석유 및 가스 운반선 ■ 기타

LNG 시장 상황

- 최고 수준의 좌초자산 리스크: 용도 변경 불가능, 선령 낮음, 신조선 집중 (p.5)
- 침체된 시장 진입: "향후 몇 년 내 운항을 시작할 이 선박들은 이미 침체된 시장에 진입하게 될 것이며... 운항 시작 전에도 가치가 하락할 것" (p.5)

보충 브리프:

한국의 해운 작초자산 노출 위험 분석

글로벌 LNG 금융

- 확인된 금액: 360억 달러 (p.2)
- 실제 추정치: 1,080-1,440억 달러 (저자들의 선행연구 기반 3-4배 높음) (p.2)
- 금융수단: 대출 50% (170억 달러), 직접소유/리스 (110억 달러), 지분 (70억 달러) (p.2-3, Figure A)

한국의 노출도

- 연구 샘플: 30-40억 달러 확인 (p.27, Figure 13)
- 실제 추정치: 100-160억 달러 (3-4배 승수 및 커버리지 조정 적용)
- 원화 환산: 약 15-20조원
- 본 리포트 방법론에서 제외된 ECA 보증 리스크 (상업은행들의 대출규모 강조를 위해 ECA 보증 관련 리스크는 분석에서 제외되었음)

수출입은행의 리스크가 특히 심각한 이유

요소	일반 은행	수출입은행
자산 구성	신조선 + 중고선 혼합	신조선 위주
인도 시기	분산	2025-2027 집중
리스크 부담	이전/신디케이트 가능	국가보증 유지
규제 감독	금융권 규정 적용	규제 감독 제한적

보충 브리프:

한국의 해운 좌초자산 노출 위험 분석

주요 인용문

"한국은 수요측 좌초자산 리스크에 가장 많이 노출된 것으로 나타났으며... 해운 투자의 거의 절반이 LNG 운반선에 집중되어 있다." (p.3)

"한국수출입은행(수은)은... 해운 포트폴리오의 거의 절반을 화석연료 운반선에 보유하고 있다." (p.3)

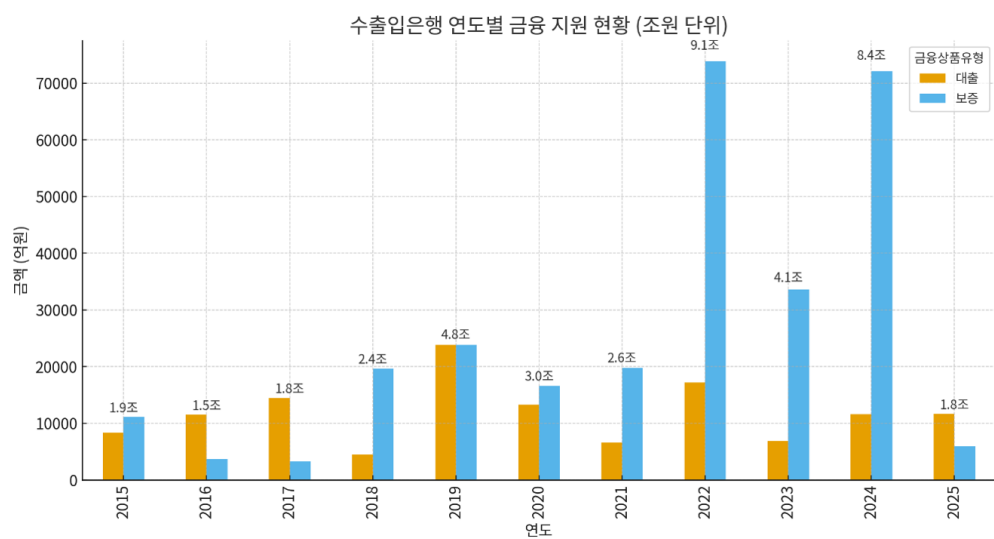
"이 선박들은... 이미 침체된 시장에 진입하게 될 것이며... 운항 시작 전에도 가치가 하락할 것이다." (p.5)

"본 연구는 대출 보증에서 수출신용기관의 역할을 제외했다. 이러한 거래의 경우 대출 리스크의 대부분은 대출기관이 아닌 수출신용기관이 부담한다." (p.31)

추가 데이터: 수출입은행 및 국내 공적금융의 LNG 운반선 지원 내역 2025 년 업데이트 (리포트 비포함)

자료 출처: 2015-2022년 국회 자료(2023년 획득), 2023-2025년 차규근 국회의원 자료(2025년 획득)

수출입은행의 LNG 운반선 지원 내역 (2015-2025)

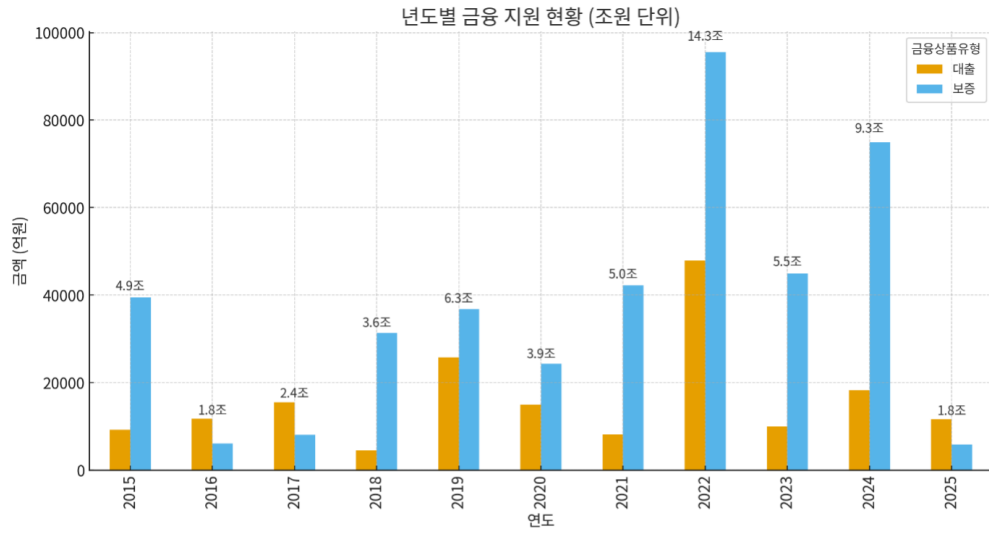


- 대출 및 보증 포함, 지난 10년간 약 41조 원 이상이 LNG 운반선 지원에 투입
- 전체 35건의 해운사 금융지원 중 6건은 용선계약이 없어, 시장 위험에 직접 노출
- 주요 수치: 2015~2025년 누적 대출액 12.99조 원, 보증액 28.34조 원, 총합 41.33조 원

보충 브리프:

한국의 해운 작초자산 노출 위험 분석

공적금융기관별 지원 내역 (5개 기관 총합)



- 2021~2022년 LNG선 발주 급증 시기, 공적금융기관의 보증 규모가 크게 확대됨
- 해당 시기 보증을 받은 선박들이 인도되는 2024~2025년, 대출 실행이 본격화될 것으로 예
- 총 지원 규모: **58.8조 원** (수출입은행 41.3조, 산업은행 11.8조, 무역보험공사 4.8조, 해양진흥공사 0.7조, 캠프 0.2조)

기후솔루션이 제안하는 정책 권고사항

- 용선계약 의무화 (현행 17%에 해당하는 투기성 발주 차단)
- 공적 금융 LNG 운반선 58조원 노출도 긴급 재평가, 우선순위:
 - 2025-2027 인도 신조선
 - 전체 ECA 보증 노출 (직접대출 외)
- 시장 공급과잉 조기경보 시스템 구축
 - 금융 심사 시, 선박 수요-공급 분석 바탕으로한 좌초자산 리스크 반영
- 단계적 폐지 로드맵: 화석연료 공적금융 종료한 41개국 합류
 - 2025년: LNG 신조선 승인 50% 감축
 - 2026년: 75% 감축
 - 2027년: 완전 단계적 폐지