

글로벌 선사 경쟁력과 미래전략 Vol.3

60년 전통의 선박금융 특화 기관
'Danish Ship Finance'

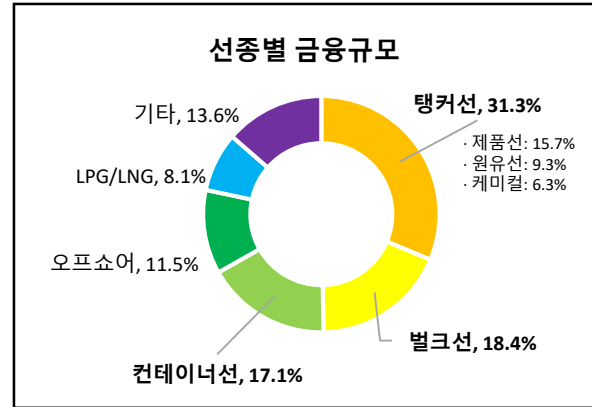
기업개요

□ 유럽 유일의 해운산업 특화 금융기관 '덴마크선박금융(Danish Ship Finance)'

- 1961년 설립, '19년 금융 규모 7.5조(세계 20위 수준), 임직원 79명의 선박금융기관
- 덴마크 연기금 2개사(PKA, PFA), 사모펀드 1개사(Axcel)로 구성된 지주회사(Holdings)가 DSF의 최대주주(86.6%)이며, 덴마크해사재단(10%)이 뒤를 잇는 주요 주주

□ '전문화 & 다각화' 투 트랙 선박금융기관

- '19년 말 기준, 글로벌 선사를 대상으로 774척에 대한 선박금융을 실행
- 컨선, 벌크선, 유조선 외에도 오프쇼어, 여객선 등 다양한 선종을 대상으로 금융을 실행
- 사내 자체 시장분석, 해상법, 해상보험 등 비금융 전문부서를 통한 통합 리스크 관리

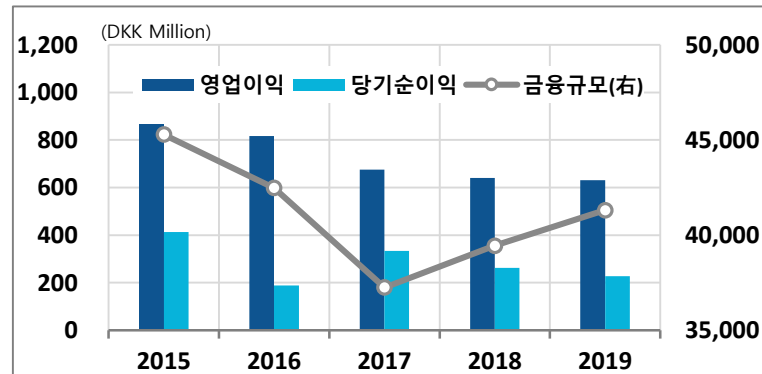


(자료 : 자체 공시)

2019년 경영 실적

□ 금융 규모 확대를 통한 여신수입 증가에도 불구하고, 당기순이익 감소

- 금융 규모 확대(▲4.7%)로 BIS 비율*이 소폭 감소(14%)하였으나, 업계 기준 대비 양호한 수준
* BIS 비율: 국제결제은행이 정한 자산 대비 자기자본비율로 권고 비율은 최소 8% 수준
- 여신부문 이익 확대(▲8.2%)에도 불구하고, EU 마이너스 금리에 따른 투자부문 부(-)의 손익으로 당기순이익(Net profit for the year) 전년 대비 13.4% 하락



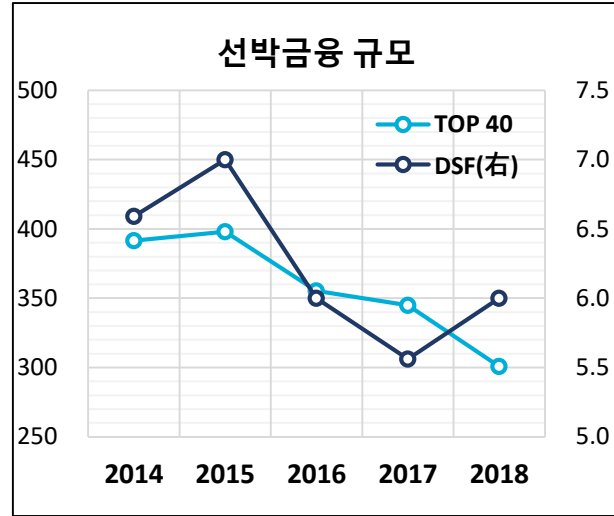
기간	영업이익	당기순이익	금융규모
2019	631	227	41,308
2018	640	262	39,443
2017	676	334	37,249
2016	817	188	42,482
2015	865	413	45,293

(자료 : 자체 공시)

➔ 기업 경쟁력

□ 시장변동에도 불구하고, 안정적 선박금융 제공

- 상위 선박금융기관들의 여신축소 흐름과 다르게, DSF는 금융규모를 확대하며 시장지배력 유지
- '14년 세계 26위에서 '18년 20위까지 성장하여 시장점유율 2% 달성
- 전년 대비 '18년 5.9%, '19년 4.7% 증가를 통해 '19년도 시장 점유율 및 순위는 더욱 상승 전망



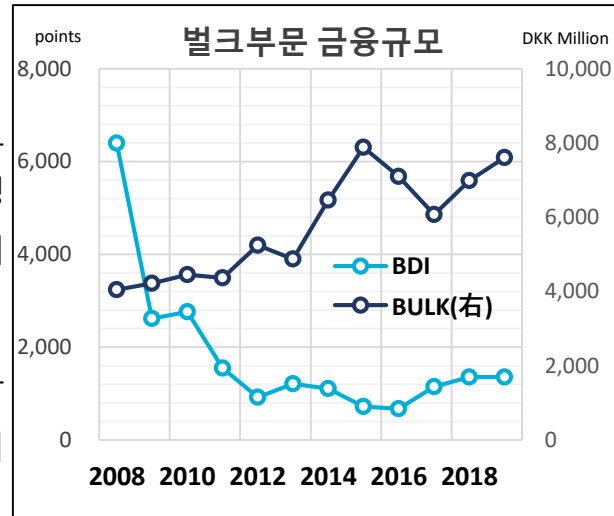
(자료 : Petrofin, 단위: 10억불)

□ 신용평가사 Standard & Poor's "DSF의 전망은 안정적(Stable)"

- 거래상대방의 86%가 신용등급 AAA, 선순위 담보대출만 취급하는 등 신용 리스크 최소화
- 특정 선종이 전체 익스포저의 33%를 넘지 않도록 설정하여 시황 급락 시 헷지수단 마련

□ 자체 리서치를 바탕으로 한 경기 역행적 투자

- '08년 BDI 급락 후 장기 시황침체에도 불구하고 벌크선 금융을 확대하는 경기 역행적 투자 실행 - 최대 익스포저 선종이 '07년 컨테이너선(27.2%)에서 '19년 벌크선(18.4%)으로 변화
- 전문화된 자체(in-house) 리서치 팀의 면밀한 시장 분석과 전망을 기반으로 과감한 의사 결정 실시



(자료 : Clarksons, 자체 공시)

□ 금융과 해운산업의 선순환 구조 형성

- '08년 금융위기 이후 머스크에 대규모의 금융을 지원하였고, 머스크는 이를 바탕으로 18K 초대형선 20척을 발주하여 세계 1위의 컨테이너선사 자리를 굳건히 유지
- DSF는 자국 산업의 안전판 역할을 수행함과 동시에 선박금융 특화 기관으로서 지위 공고화

2020년 주요전략

□ (기본에 충실) 거래상대방의 높은 신용기준을 바탕으로 한 수익 안정화

- 엄격한 LTV 수준 유지를 기반으로 한 선박 담보부 대출의 안정적 수익구조 구축
- 거래 선사의 재무제표, IR보고서, 선가 등을 상시 모니터링하여 익스포져 수준 관리
- 아울러, 자체 해운시장 분석 등 대내외적 요인을 종합적으로 고려한 선박금융 실행

□ (사업영역 확대) 투자 플랫폼 확대를 통한 미래 소득 창출 시도

- 선박금융의 중심지가 아시아로 이동하는 상황에서, 금융 규모 확대와 더불어 지속적인 성장을 위한 플랫폼 사업 등 신규 비즈니스 발굴 노력

최근 동향

□ (다변화) 유로화 표시 채권 발행을 필두로 한 자금 조달 다양화 노력

- `19년 3월 첫 유로화표시 채권(Euro-denominated ship covered bond) 발행을 시작으로 외화 표시 채권 발행을 시작하여, 유로화 채권 비율이 전체 채권 발행액의 16% 수준 달성
- 그러나 ECB(유럽중앙은행)의 마이너스금리 정책으로 인한 채권가치 하락과 코로나19 확산으로 인한 투자 부문 손실이 확대될 것으로 보여, 이를 최소화할 방안이 필요

□ (녹색금융) 친환경 원칙 도입을 통한 탈탄소화(Decarbonization) 선도

- DSF, Citi, DNB 등 11개 선박금융기관(시장점유율 20%)은 온실가스 배출과 관련해 일정기준을 충족하지 못하는 선사의 대출을 조정하는 '포세이돈 원칙'에 서명
- IMO의 온실가스 50% 감축 목표(30년)에 따라, 선사의 기후연계성을 대출 평가기준에 추가

□ (투명경영) 내부 고발자 제도 마련 등 건전한 기업 정착 노력

- 돈세탁, 테러자금 조달, 금융범죄를 방지하기 위한 익명 신고자 제도를 시행

결론 및 시사점

□ 정책금융기관에서 '시장형' 선박금융기관으로, DSF의 포지셔닝 변화

- DSF를 선박특화 정책금융기관의 사례로 거론하는 경우가 있으나, 실제로는 이윤 우선으로 선박 담보부 선순위 금융을 실행하는 기관으로 변모
- 동사는 선박보증기금의 형태로 출발했으나, '05년 유한책임회사(LLC)로 전환하였고 이후('16년) 주주 구성이 대폭 변하면서 안정적 수익을 추구하는 경향이 두드러짐
 - '15년 주요 주주: AP Moller-Maersk(선사), 덴마크국영은행, Nordea Bank(민간은행) 등
 - '16년 주요 주주: PKA·PFA(연기금), Axcel(사모펀드), 덴마크해사재단 등

□ 경기민감도가 높은 금융업 특성에도 불구하고, 우수한 재무 안정성을 기록

- 유동성 커버리지 비율(LCR)*이 724%로 바젤III 기준(100%)을 크게 상회, 이는 금융 위기로 인한 극한의 유동성 악화 상황에도 당국의 지원 없이 6개월 이상 견딜 수 있는 수준
 - * LCR(Liquidity Coverage Ratio): 고유동성자산(현금, 국채 등)을 향후 1개월간 순현금유출액으로 나눈 비율
- 리스크 계량화, 총당금 확보를 통해 여신 평균 LTV를 51% 수준으로 설정
 - 거래상대방 전체가 Default(채무불이행) 상태가 되더라도 담보 선박 매매 등 대출금 회수를 통해 당사의 도산이 발생하지 않는 수준

□ '실력은 어려울 때 드러난다.' 리스크 관리 특화 기관 DSF

- DSF는 LTV 비율, 선종·국가별 익스포저 상한선 유지 등 철저한 리스크 관리를 통해 글로벌 금융위기 이후 해운업 침체 및 부실 증가에도 불구하고, 양호한 자산건전성을 보임
- 전문적인 시장 분석을 바탕으로 의사를 결정하여, 위기에서도 기회를 창출
- 초저금리 장기화, 부실여신 증가 등 부정적 요소 확대되는 '포스트 코로나' 시대에도 탁월한 리스크 관리를 바탕으로 양호한 수익성을 이어갈 것으로 전망. 끝.