

세계를 선도하는 해양금융리더, 한국해양진흥공사

한국해양진흥공사 사업현황 소개

일시 : 2024. 7. 26.(금)

장소 : 서울 명동 로얄호텔

Kobco

목 차

Chapter I | 일반현황 및 사업성과

1. 설립목적 및 연혁	4
2. 주주, 인력 및 재무현황	5
3. 사업영역	6
4. 정책금융 기관별 역할	7
5. 공사설립 효과	8

Chapter II | 주요 사업 소개

1. 공사 선박금융	10
2. 중소선사 특별지원 프로그램	16
3. 친환경 관련 정책 선박금융 사업	20
4. 컨테이너 박스 지원사업	25
5. 항만 및 물류 인프라 지원 사업	29
6. 해운산업 위기대응 펀드	39



Chapter I 일반현황 및 사업성과

1. 설립목적 및 연혁
2. 주주, 인력 및 재무현황
3. 사업영역
4. 정책금융 기관별 역할
5. 공사설립 효과

설립목적 및 연혁

KOBC 설립목적



국가경제 발전

해운항만 경쟁력 강화

해양금융 지원

국내 해운기업의
선박도입 및 유동성 확보

서비스 제공

해운정보 제공 및
해운산업 정책운영

'18.1월



공사법 공포

'18.7월



공사 설립

kobc

'21.7월



국제신용등급 획득

"Aa2 / AA-"

'22.7월



비전 선포식

"KOBC 2030"

'23.4월



외화채권 발행

"3억달러"

'24.1월

개정 공사법 시행
(항만물류업무 확대)

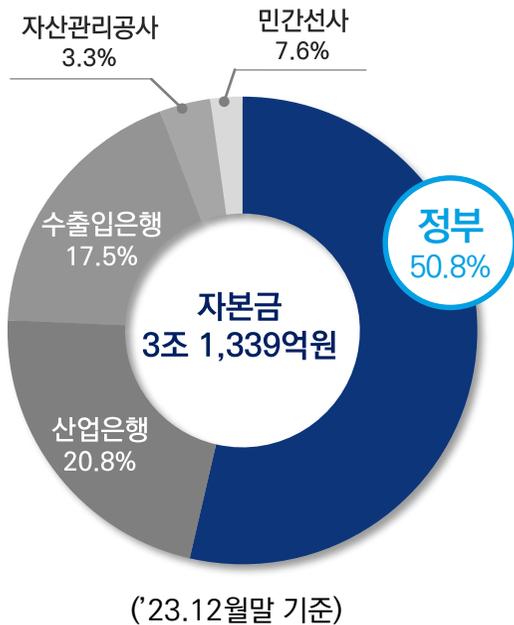
"24.1.25. 시행"

I 일반현황 및 사업성과

2 주주, 인력 및 재무현황

설립 후 5년간 근무인력 “3.3배” 자산규모 “4.3배” 성장 달성

주주현황



인력현황



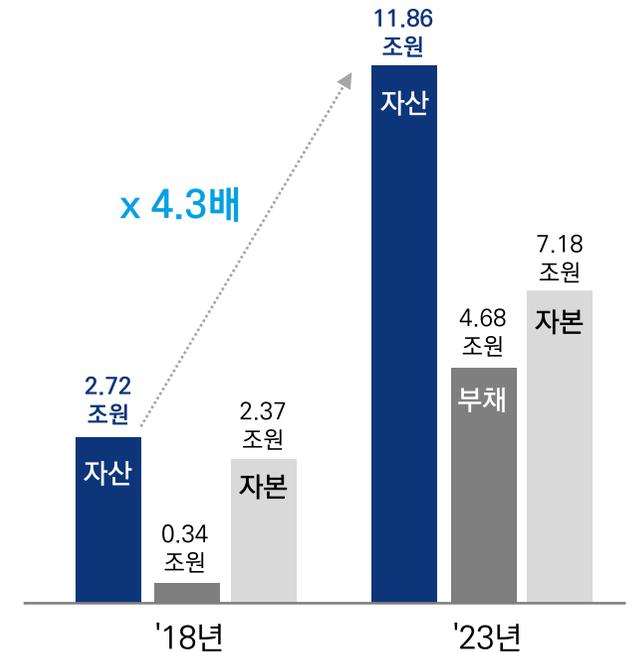
'18.7월

구분	임원	직원	합계
정원	2명	99명	101명
현원	2명	50명	52명

'23.12월

구분	임원	직원	합계
정원	3명	166명	169명
현원	3명	166명	169명

재무현황



3 사업영역

설립 후 130개社(중복제외) 지원 ('23년 12월 기준)



4 정책금융 기관별 역할

상업금융기관

금융원리에 기반한
상업적 의사결정

채권회수 가능성과
수익을 중시

조합

조합원에 의해 운영되는
자치 조직

조합원의 필요 충족과
수익을 중시

정책금융기관

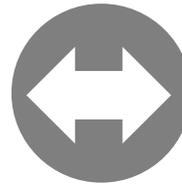
산업과 금융원리 기반
정책적 의사결정

산업적 가치 대비
금융원리 중시

기금

특정목적 수행 기반
특정 자금운용

출연금 등을 바탕으로
탄력적 재정운영 가능



한국해양진흥공사

해운산업 가치와
금융원리 기반
정책적 의사결정

산업적 가치 중시
시장실패 보완 기능

한국해양진흥공사의 특수성

- ✔ 공사법 상 선박 담보물건 등 해운항만 관련 자산 매입 가능
- ✔ 해운항만 관련 자산에 대한 투자, 보증 등을 법률상 허용

공사설립 전

장기간 해운불황으로 **금융권 해운투자 기피**
⇒ 선복량 열위로 글로벌 시장경쟁력 저하

유일한 **국적원양정기선사 경영위기 심화**
⇒ 국가 수출입 물류 공급망 위협

해운기업 유동성 부족 시 지원방안 부재
⇒ 불황기 선박 저가매각, 호황기 고가매입

금융권의 **획일적 금융기준** 적용
⇒ 소규모·저신용 기업 금융 소외

중소·연안선사에 대한 금융지원 부재
⇒ 경영위기 반복 및 성장기회 상실

신뢰성 있는 **국내 해운정보 부재**
⇒ 해운정보의 해외 의존 심화

공사설립 후

- ✓ 공사 보증, 후순위 투자 등으로 **선박금융 활성화**
- ✓ 영구채 인수 등 **재무구조 개선** 및 **초대형선 신조금융** 등으로 **경영정상화 지원**
- ✓ Sale&Lease-Back 사업으로 **유동성 공급 확대** 및 **해외 저가매각 방지**
- ✓ 다양한 금융상품의 폭넓은 **금융조건** 으로 **기업 상황에 따른 금융제공**
- ✓ **중소·연안선사 종합지원 시스템 제공**
(중소선사 특별지원 프로그램, 중소·연안선사 비금융 서비스 등)
- ✓ **해운리포트 발간** 및 **한국형 운임지수(KDCI, KCCI)** 개발로 **국내 수출입기업 정보접근성 제고**



Chapter II 주요 사업 소개

1. 공사 선박금융 및 한국형 선주사업
2. 중소선사 특별지원 프로그램
3. 친환경 관련 정책 선박금융 사업
4. 컨테이너 박스 지원사업
5. 항만 및 물류 인프라 지원 사업
6. 해운산업 위기대응 펀드

1 공사 선박금융 사업

1. 선박도입 투자

국내 선사의 신조선 건조 또는 중고선 구매 시 공사가 필요한 자금을 지원

상품 주요조건

- ✓ (대상) 신조선·중고선 구매
- ✓ (Tranche) 선·후순위
- ✓ (통화) KRW, USD
- ✓ (금리) 고정·변동
- ✓ (투자형태) 단독·공동
- ✓ 사업 특징
 - 「선박투자회사법」 상 선박투자회사(SIC) 또는 「자본시장법」 상 집합투자기구(Fund)를 이용한 구조 활용
 - 선박 건조시점에 따른 투자금 집행(신조 건조 시)
 - 통화, 금리 등 선사에 유리한 방식으로 금융 조달 가능

지원사례

- ① 배경
 - ✓ (개요) 선사 소유의 선박이 특정 국가에 억류
 - ✓ (위험) 선사에 대한 신용 리스크 증가로 타 금융기관의 선박금융이 중단되면서 매매계약 파기 및 계약금 몰취 위기로 공사에게 긴급 지원 요청
- ② 공사 지원내용
 - ✓ (지원내역) 선사 경영 악화 등의 우려에도 불구하고, 신속한 선박금융 지원을 결정
- ③ 주요 성과 및 효과
 - ✓ (위기해소) 선박도입 완료하여 계약금 몰취 위기 해소 및 운항 손실 최소화
 - ✓ (신용유지) 선박 억류에도 불구하고, 화주·금융기관 신인도 유지 및 정상영업 수행
 - ✓ (상생실천) 신속한 대응과 더불어 어려운 상황을 함께 극복하는 '포용적 금융'을 실천

II 주요사업 소개

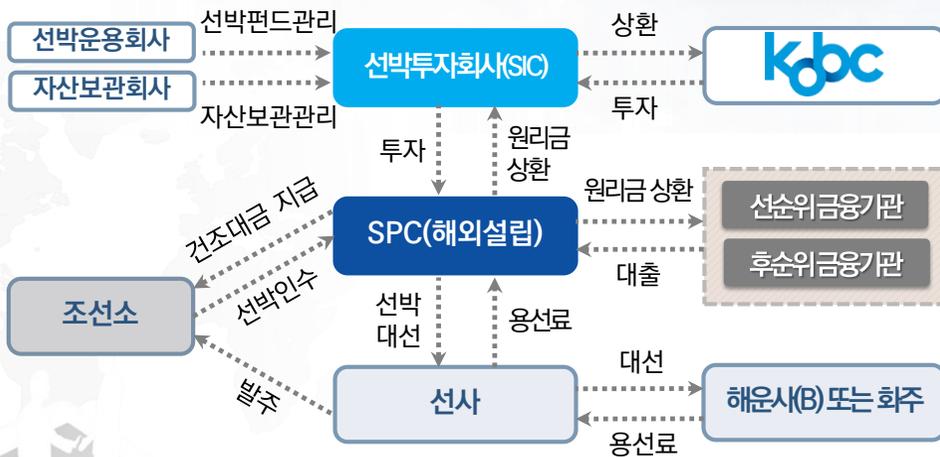
1 공사 선박금융 사업

1. 선박도입 투자

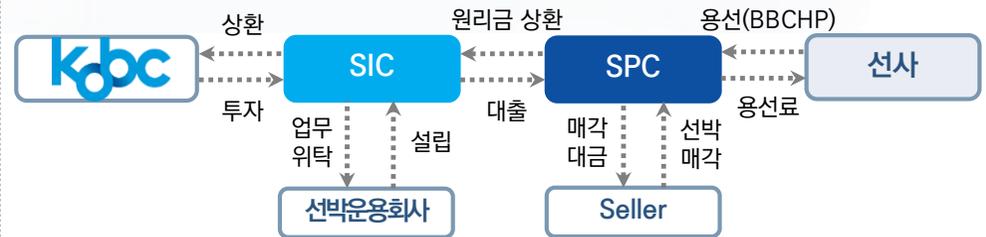
사업 구조도

금융 구조도(예시)

신조선



중고선



II 주요사업 소개

1 공사 선박금융 사업

2. S&LB 투자

선사가 보유 중인 선박을 공사가 매입 후 BBCHP(금융리스) 방식으로 선사에 임대(Lease-Back)

상품 주요조건

- ✓ (대상) 선사 보유선박
- ✓ (Tranche) 선순위
- ✓ (통화) KRW, USD
- ✓ (금리) 고정·변동
- ✓ (투자형태) 단독
- ✓ 사업 특징
 - 선박투자회사법상 선박투자회사(SIC) 구조 활용
 - 선박 소유권만 이전되므로 선사는 유동성 확보와 동시에 기존과 동일하게 선박운항 가능
 - 임대기간 종료 시 선박의 소유권은 선사에게 이전

지원사례

- ① 배경
 - ✓ (비용절감) 선사는 수익성 개선을 위해 기존의 고금리 대출을 상환하고 공사의 S&LB 사업을 신청
- ② 공사 지원내용
 - ✓ (투자구조) 선사 보유 LPG 운반선을 해외 SPC를 통해 매입 후 선사에게 BBCHP 방식으로 임대
 - ✓ (지원내역) 선박투자회사가 **선가의 약 65%에 해당하는 채권**을 발행하고 **공사가 선순위 투자자**로서 이를 인수하여 선사는 신규 유동성을 확보
- ③ 주요 성과 및 효과
 - ✓ (유동성 확보) 선사는 확보한 여유자금을 **긴급 경영자금에 투입**하여 안정적인 영업활동 영위
 - ✓ (안정적 매출) 선박 장기운송계약을 유지할 수 있어 매출손실 방지 및 화주의 신뢰성 유지

II 주요사업 소개

1 공사 선박금융 사업

3. 채무보증

은행 또는 해외 SPC 대출에 대한 금융채무 보증

상품 주요조건

- ✓ (대상) 신조선·중고선 구매
- ✓ (Tranche) 선·후순위
- ✓ (통화) KRW, USD
- ✓ (금리) 기업신용도 및 프로젝트 수익성에 따라 결정
- ✓ (보증비율) 100% 이내
- ✓ (보증기간) 주채무 금융기간 이내
- ✓ 사업 특징
 - 신규 선박금융 또는 재금융 시 공사가 채권자에 보증을 제공하여 선사의 채무불이행 위험을 담보
 - 공사 신용도를 활용한 보증으로 선사가 원활한 자금 차입 및 금융비용 절감이 가능하도록 지원

지원사례

① 사례 1 : 신조선

- ✓ (배경) 후순위 대주는 채권 보증을 위해 선박 저당권 설정 외 후순위 대출에 대한 보증 요구
- ✓ (추진내용) 신조 구매 시 **후순위** 대출에 **외화 보증** 제공
- ✓ (성과) 공사는 적시에 금융을 제공할 뿐만 아니라 선사의 차입비용 절감에도 기여

② 사례 2 : 중고선

- ✓ (배경) 선사는 금융기관의 보증부대출로 유동성을 확보하여 기존 대출을 상환하기 위해 공사 채무보증 사업을 신청
- ✓ (추진내용) 선사 소유 선박의 **선순위** 대출에 **원화 보증** 제공
- ✓ (성과) 기존 대출의 만기 시점에 대규모 자금차입이 어려운 상황에서 공사가 채무보증을 제공함으로써 유동성 위기 해결

1 공사 선박금융 사업

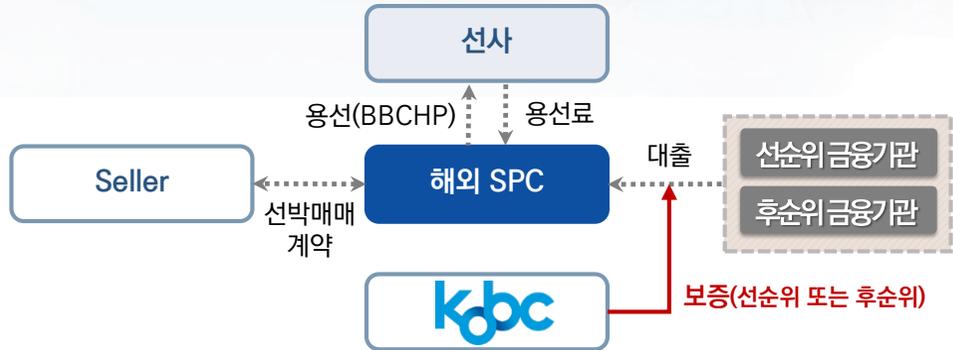
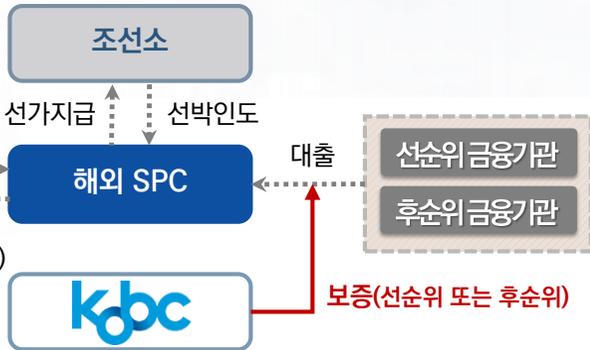
3. 채무보증

사업 구조도

금융 구조도(예시)

신조선

중고선



2 중소기업 특별지원 프로그램

금융과 비금융 통합지원 프로그램으로 “양적확대 및 질적고도화” 추진

선박금융 지원

중소선사 특별지원 프로그램 개선

① 대상선사 및 사업확대

구 분	기 존	개 정
선 사	외항선사	내항·외항선사
투 자	중고선 S&LB	현행+신조선 도입
보 증	친환경 신조	현행+신·중고선 도입

② 상환조건에 **거치기간 부여(1~3년)**

③ 예산확대(2,500억 원 → **5,000억 원**)

④ 예산 일정비율 **영세선사 우선지원**

중소선사 지원확대

유동성 지원

선박금융보증 활성화 및 대출이자 지원

- 사업규모: 총 300억원 대출에 해당
- 이자지원: 최대 2%p 지원
- 하반기 공고 및 시행 예정

비금융 지원

교육확대 및 환경규제 대응 지원

- ① 선박금융 **교육 및 컨설팅 확대**
- ② 환경규제 대응서비스 관련 **비용 지원 검토**
→ 선박 척당 연 1천만원 한도

II 주요사업 소개

2 중소기업사 특별지원 프로그램

» 선박금융 지원

중소기업에 해당하는 중소기업사의 선박도입 및 보유선박 투자·보증 지원 시 우대금리 및 수수료 지원 등 혜택 적용

개 요

✓ 지원 상세

구 분		내 용
대 상 선 박	투 자	· 선박도입 : 신조선 또는 중고선 · 보유선박(S&LB)
	보 증	· 신조선, 중고선 도입 또는 보유선박 담보부 대출 보증
주요 금융조건	투 자	· 기간* : 선박도입 시 5년 원칙(신조선 최대 3년 거치 가능) · 투자금액 : 최대 200억 원/척, LTV : 최대 80% · 금리할인 : 최대 60bp
	보 증	특별요율 적용 (선순위 : 0.6~1.0%p, 후순위 : 1.0~1.4%)

- 보유선박 투자지원(S&LB), 보증지원 : 공사(및 금융기관)와 협의
- 선박가치평가: 공사가 인정한 평가기관 2곳의 평가금액 평균

주요 특징

✓ 지원 자격

구 분		자 격 기 준	비 고
신 청 자 격	선 사	· 중소기업에 해당하는 내·외항선사	
	투 자	· 선박도입 중고선 : 선령 20년 이내(투자종료일 기준) · 보유선박 투자(S&LB) : 선령 25년 이내(투자종료일 기준)	
	보 증	· 선박도입 중고선 : 선령 20년 이내(보증종료일 기준)	
재 무 기 준	부채비율	500% 이하	직전 회계연도 말 기준
	이자보상배수	1 이상	최근 3개년 단순평균 기준
감사의견		외감 대상기업	적정의견
		비외감 대상기업	사업타당성 조사를 통해 외감기업 적정의견 준하는 기준 통과 시

II 주요사업 소개

2 중소선사 특별지원 프로그램

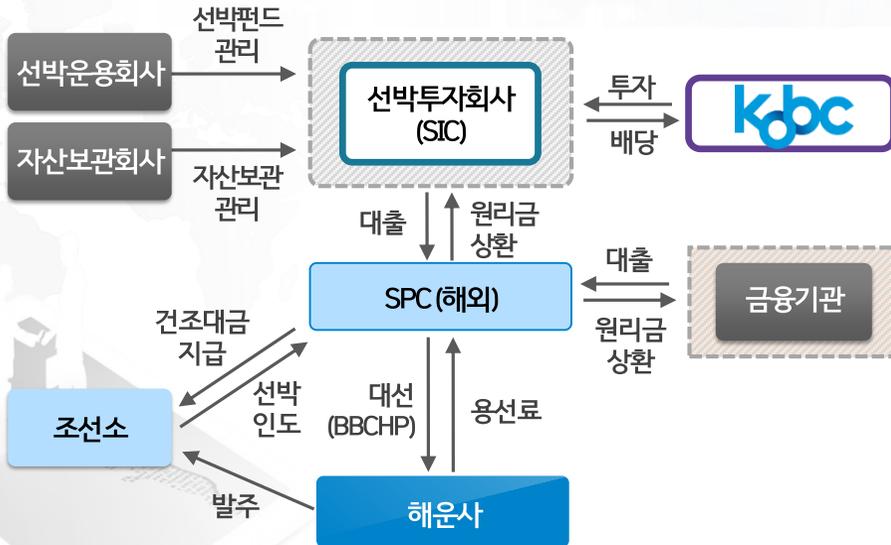
▶▶ 투자사업 구조도(예시)

선박도입금융 투자

☑ 국내선사의 **신조선박발주 또는 중고선 도입 지원**

▶ 친환경·고효율 신조선 확보 지원을 통한 **환경규제 변화에 선제적 대응 등 선사 경쟁력 강화**

금융구조

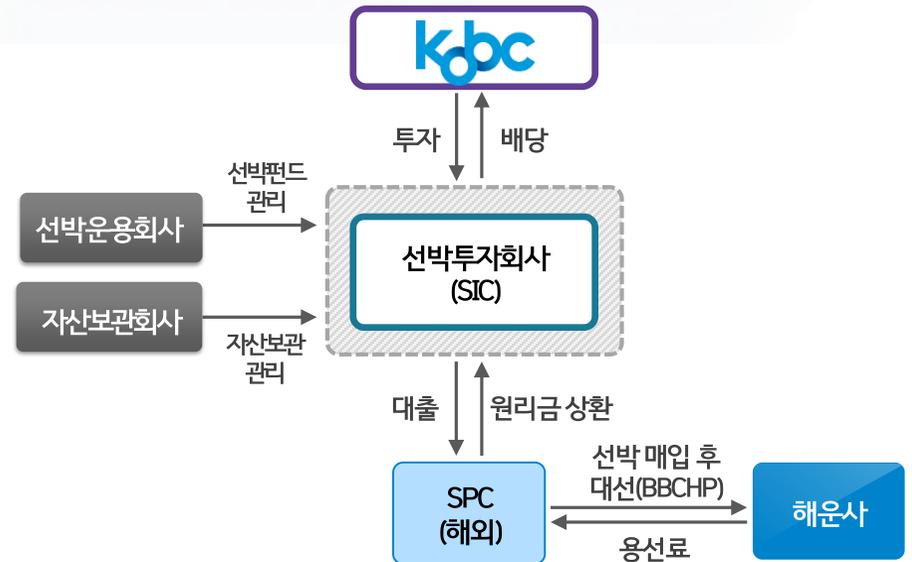


보유선박활용 투자

☑ 국내선사가 보유한 중고선박을 **매입 후 재용선(BBCHP)**

▶ 선박의 매각에 따른 선사의 추가 **유동성 확보**

금융구조



II 주요사업 소개

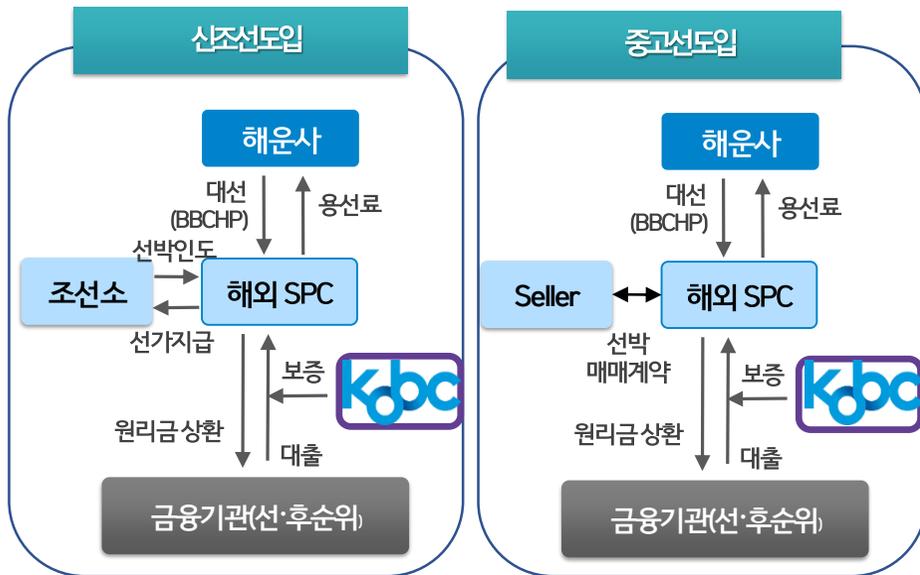
2 중소선사 특별지원 프로그램

» 보증사업 구조도(예시)

선박도입금융 보증

- ✓ 국내선사가 신조 또는 중고선 도입 시 채권자로부터 차입하는 자금에 대해 보증 제공
- ➔ 공사의 신용 보강으로 민간 선박금융 활성화 추진

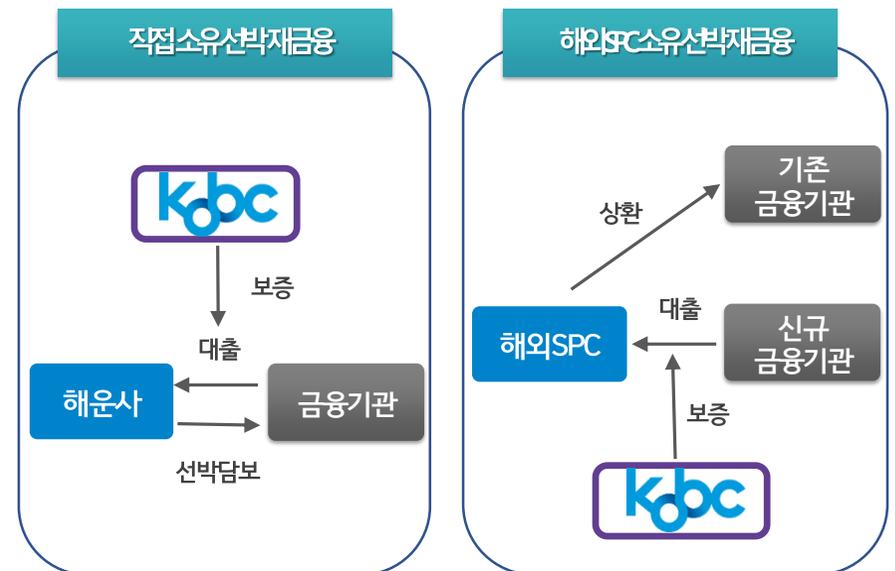
금융구조



보유선박활용 보증

- ✓ 선사가 기존 보유하고 있는 선박을 담보로 하여 신규 자금 차입하는 경우 채무보증 제공
- ➔ 공사 신용 보강으로 민간 선박금융 활성화 추진

금융구조



II 주요사업 소개

3 친환경 관련, 정책 선박금융 사업

>> 1. 그린오션 펀드

국내 선사의 신조선 건조 또는 중고선 구매 시 정책금융기관과 공동 펀드를 조성하여 투자 (투자금액 미화 6억불)

상품 주요조건

- ✓ (대상) 친환경 선박
 - ※ 친환경에너지 추진선박 또는 친환경설비 탑재 선박
- ✓ (Tranche) 후순위
- ✓ (통화) USD
- ✓ (금리) 고정·변동
- ✓ (투자형태) 공동
- ✓ (사업 특징)
 - 「자본시장법」에 따라 설립된 펀드의 수익증권에 투자

지원사례

- ① 배경
 - ✓ (개요) 선사가 발주한 친환경 선박에 공사가 정책금융기관과 조성한 그린오션 펀드를 활용하여 후순위 선박금융을 지원
- ② 공사 지원내용
 - ✓ (지원내역) 자본시장 경색에 따른 Spread 상승으로 후순위 금융이 어려워짐에 따라, 공사는 그린오션 펀드로 선박금융 지원
- ③ 주요 성과 및 효과
 - ✓ (금융완성) 정책금융기관과 함께 후순위 투자자로 참여하여 선박금융을 완성
 - ✓ (비용절감) 공사 특별요율을 적용, 타 기관 대비 경쟁력 있는 금리를 제공하여 선사의 금융비용 절감

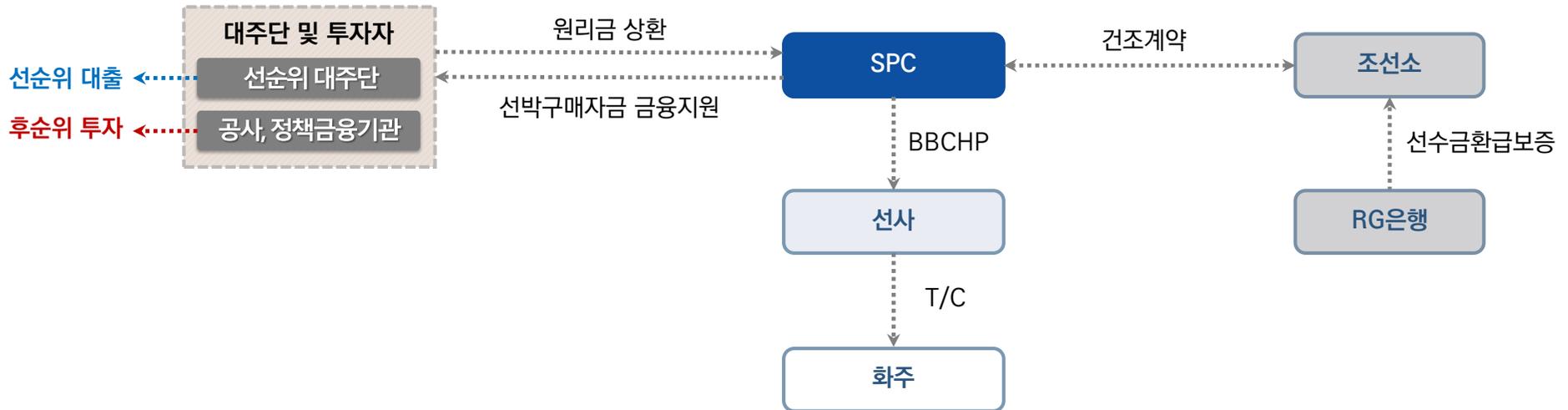
II 주요사업 소개

3 친환경 관련, 정책 선박금융 사업

1. 그린오션 펀드

사업 구조도

금융 구조도(예시)



II 주요사업 소개

3 친환경 관련, 정책 선박금융 사업

» 2. 신조지원 프로그램

국적선사의 고효율·친환경 신조선박 확보 지원 (투자금액 선가 미화15억불, 최대30억불)

상품 주요조건

- ✔ (대상) 신조 친환경 선박
- ✔ (Tranche) 후순위
- ✔ (통화) KRW, USD
- ✔ (금리) 고정·변동
- ✔ (투자형태) 공동
- ✔ 사업 특징
 - 프로젝트별 맞춤형 구조화 금융* 적용
* 선순위 민간금융(40~60%), 후순위 정책금융(30~50%), 자기부담(10%)
 - 후순위 참여 정책기관 간 분담분 균등 부담

지원사례

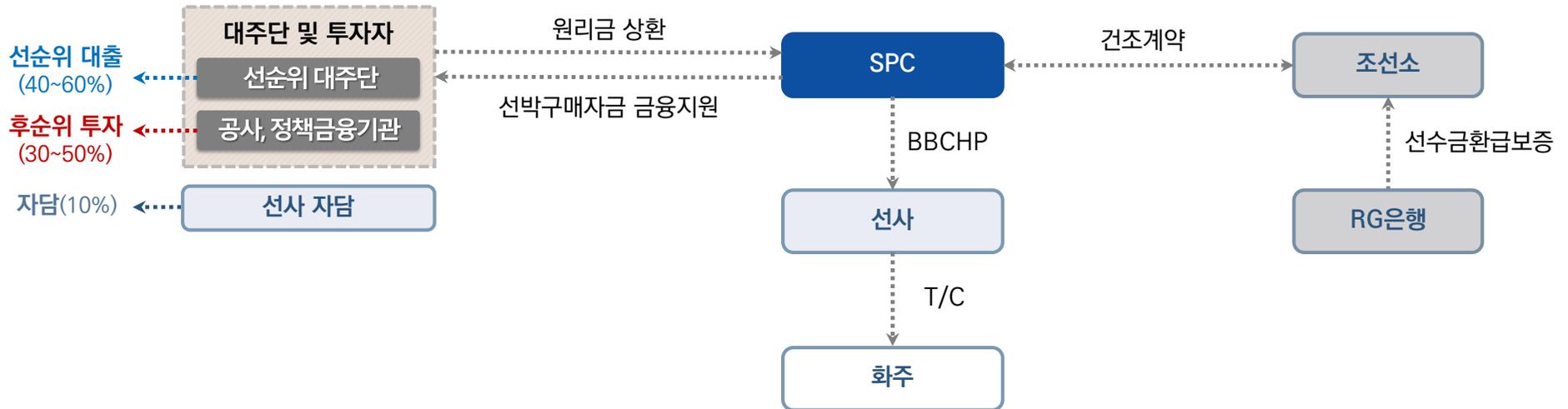
- ① 배경
 - ✔ (개요) 선사가 발주한 신조 VLGC 5척에 대해 정책금융 4개 기관 금융지원
- ② 공사 지원내용
 - ✔ (지원내역) 건조선가의 20%에 대해 후순위 투자
- ③ 주요 성과 및 효과
 - ✔ (국적선대 확충) 국적선사 선복량을 적기에 확보하여 글로벌 선사와의 경쟁력 강화에 기여
 - ✔ (민간금융 활성화) 정책금융기관의 후순위 참여를 통해 선순위 민간금융 참여 유도

II 주요사업 소개

3 친환경 관련, 정책 선박금융 사업

2. 신조지원 프로그램 ▶ 사업 구조도

금융 구조도(예시)



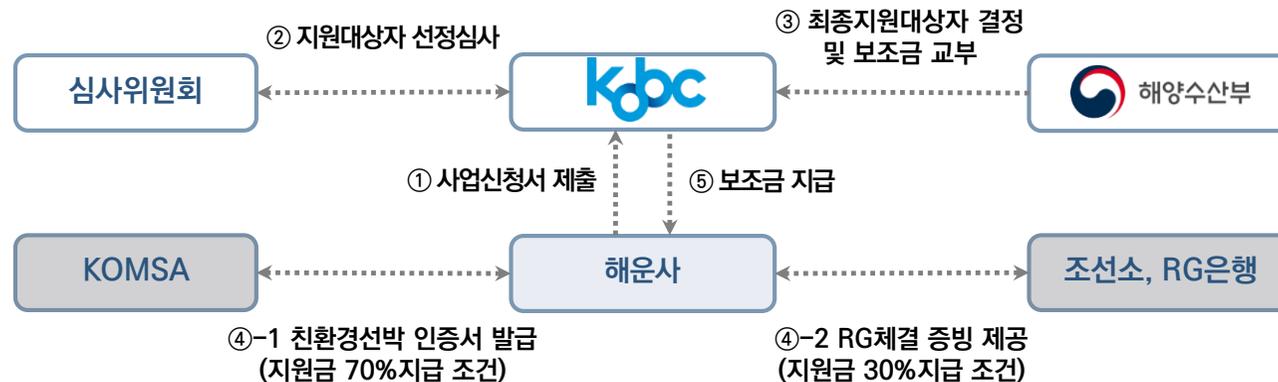
II 주요사업 소개

3 친환경 관련, 정책 선박금융 사업

3. 글로벌 저탄소선박 정책대응 지원

- ✓ (사업내용) 저탄소 친환경 선박을 건조하는 사업자에게 친환경 등급에 따라 정부가 보조금을 지급하는 사업
- ✓ (지원규모) '24년 예산 226억원 범위 내에서 지급
- ✓ (지원한도) 친환경 인증 등급에 따른 보조율 차등(신조선가의 10% 이내)
- ✓ (지원대상) 당해 연도에 친환경선박을 건조하는 외항화물운송사업자
- ✓ (지원대상자 의무) 선박검사증서 발급일로부터 90일 이내 친환경선박 및 기자재 인증서를 발급하여 1개월 이내 제출

사업 구조도



II 주요사업 소개

4 컨테이너 박스 지원사업

>> 1. '컨'박스 사업소개

- ✓ (사업목적) 컨테이너 선사의 필수 영업자산인 '컨'박스의 안정적 확보 지원을 통한 선사 원가경쟁력 제고

사업구분

금융 보증

- ✓ 선사의 '컨'박스 확보 목적 차입자금에 대한 공사 채무보증 제공

리스 플랫폼

- ✓ 공사 신조 '컨'박스 직접발주 후 선사 앞 리스 제공

펀드 투자

- ✓ 펀드 방식 공사 직접투자 통한 선사 '컨'박스 구매자금 지원

'컨'박스 지원실적



지원규모

✓ 35.3만TEU



지원금액

✓ USD 555백만



지원선사

✓ 6개 국적선사

II 주요사업 소개

4 컨테이너 박스 지원사업

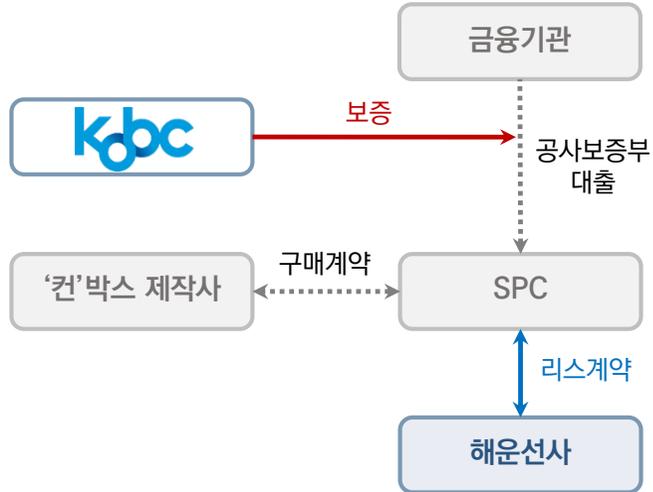
2. 금융보증

- ✓ (방식) 선사의 '컨'박스 확보 목적 **차입자금에 대한 공사 채무보증** 제공
- ✓ (특징) 공사 채무보증 통한 선사 신용력 보강으로 '컨'박스 금융조달 용이
- ✓ (장점) 외화금리 경쟁력 있는 **해외 금융기관(채권자) 활용** 가능

7천TEU
(9.5백만\$)

[보증 사업현황]

사업 구조도



상품 주요조건

- ✓ (보증수혜자) 주채무 계약상 채권자(금융기관)
- ✓ (보증기간) 주채무의 금융기간 이내
- ✓ (보증비율) **95% 이상**
- ✓ (보증금액) 주채무 금융금액 × 보증비율
- ✓ (보증요율) 선사 신용등급, 금융조건에 따라 결정

II 주요사업 소개

4 컨테이너 박스 지원사업

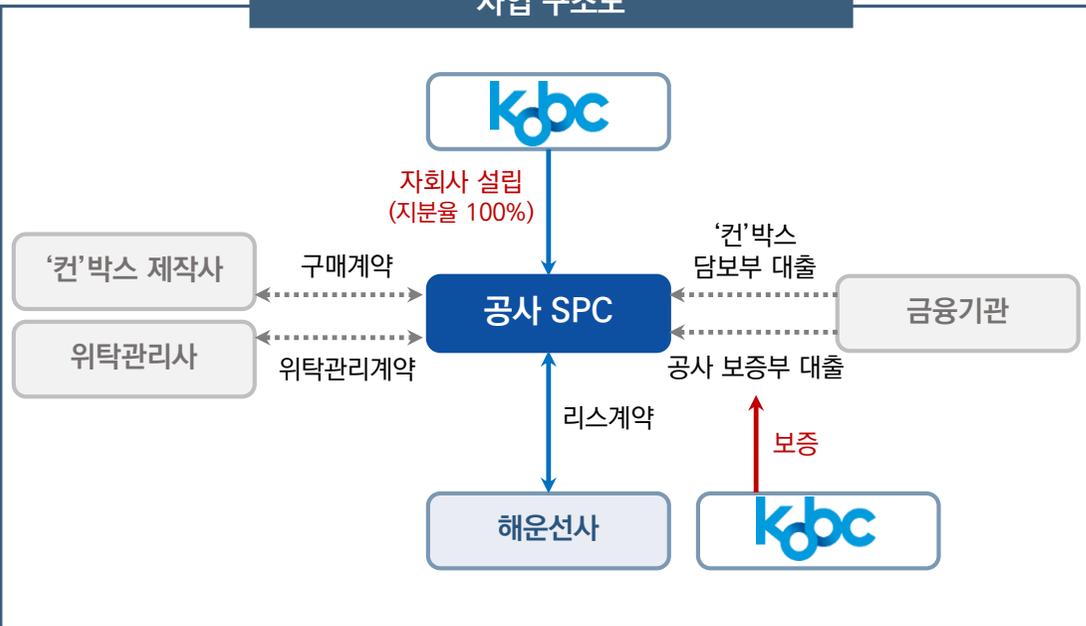
3. 리스플랫폼

- ✓ (방식) 공사 신조 '컨'박스 직접발주 후 선사 앞 리스 제공
- ✓ (특징) 공사 자체 신용도 기반 저금리 금융 조달 후 경쟁력 있는 리스조건 제공
- ✓ (장점) 리스방식(금융/운용리스) 선택 가능 / **대규모(10만 TEU 이상)** '컨'박스 조달 용이

282천TEU
(482백만\$)

[리스플랫폼 사업현황]

사업 구조도



상품 주요조건

- ✓ (리스방식) **금융리스 또는 운용리스**
- ✓ (보증기간) '컨'박스 구매대금의 70~100%
- ✓ (리스요율) 선사 신용등급, 금융조건에 따라 결정

II 주요사업 소개

4 컨테이너 박스 지원사업

4. 펀드투자

- ✓ (방식) 펀드 방식 공사 직접투자 통한 선사 '컨'박스 구매자금 지원
- ✓ (특징) 중소·중견선사 소규모 신조 '컨'박스 필요수요 일괄 신속지원 용이
- ✓ (장점) 정책금융기관(산업은행) 협업, 경쟁력 있는 정책금리로 '컨'박스 금융 제공

63천TEU
(63백만\$)

[펀드투자 사업현황]

사업 구조도



상품 주요조건

- ✓ (리스방식) 금융리스
- ✓ (투자비율) '컨'박스 구매대금의 최대 80%
- ✓ (투자기간) 5~10년
- ✓ (리스요율) 선사 신용등급, 금융조건에 따라 결정

5 항만 및 물류 인프라 지원 사업

1. 추진배경

▶ 관련 정부 정책

전국 항만기본계획

- ✓ 2021년~2030년 전국 항만 인프라 확충에 37조원 소요 (민자사업 규모 18조원)

해운산업 장기발전계획

- ✓ 물류거점 터미널, 물류센터 등 물류시설 추가 확보 추진
- ✓ 국적선사의 해외 진출에 대한 한국해양진흥공사의 투자 확대
- ✓ 해운서비스를 물류 전 과정과 연계하는 'End to End' 전략 지원

국가물류기본계획

- ✓ 국내 물류기업의 글로벌 M&A, 해외직접 투자, 현지기업 협력사업 등 지원
- ✓ 해외 물류 거점 확보 및 인프라 확충

해운항만 물류기업 해외 네트워크 확대 지원방안

- ✓ 전략적 해외 물류네트워크 60개소 확보
- ✓ 해외 항만 진출 전략 수립 및 맞춤형 지원안 마련

II 주요사업 소개

5 항만 및 물류 인프라 지원 사업

1. 추진배경

▶ 사업범위

(공사법 상) 사업범위

✔ 제1조(목적)

이 법은 한국해양진흥공사를 설립하여 해운기업들의 안정적인 선박 도입과 유동성 확보를 지원하고, 해운산업의 성장에 필요한 서비스를 제공하는 등 우리나라의 해운 경쟁력을 강화함으로써 국가경제 발전에 이바지함을 목적으로 한다.

✔ 제11조(업무)

① 공사는 다음 각 호의 업무를 한다.

1. 선박, 항만터미널 등 **해운항만업 관련 자산에 대한 투자**
2. 선박, 항만터미널 등 **해운항만업 관련 자산의 취득을 위하여 해운항만사업자¹⁾가 차입하는 자금에 대한 채무보증** …(후략)…

항만물류 관련 자산 지원 가능 범위

자산	소재지	투자(대출)	채무보증
항만/터미널	국내	○	○
	해외	○	○
물류센터	국내 (수출입 화물 취급)	○	○
	국외	○	○
하역장비	-	○	○

1) (해운항만사업자) 해운항만업을 영위하는 자로, 문언상 해운법 제2조제1호에 따른 해운업(해상여객운송, 해상화물운송, 해운중개, 해운대리점, 선박대여/관리업)과 항만운송사업법(하역업, 검수, 감정, 검량업) 제2조제2항에 따른 항만운송사업을 영위하는 자

5 항만 및 물류 인프라 지원 사업

1. 추진배경

공사의 VISION

항만 금융 특수성 고려

- ✓ 장기(10년이상) , 고위험-중수익
- ✓ 개발과 운영주체가 함께 구조화
- ✓ 선사가 전략적투자자(SI)로 참여

국내기업 공급망 개선

- ✓ 글로벌 항만적체로 인한 물류 사슬 불안정성 지속
- ✓ 국가의 안정적 수출입 화물 운송체계 및 인프라 구축 필요
- ✓ 자영 터미널 개발로 해운기업의 원가 경쟁력 강화 가능

글로벌 물류거점 필요

- ✓ 주요 해운국의 글로벌 물류 거점 확보 경쟁 가속화
- ✓ 미 정부, 인프라 투자 법안 통과 및 주요 항만 및 배후단지 개발
- ✓ 국적기업의 해외 터미널 수 감소
※ '16) 12개 → '21) 8개

KOBC 항만물류금융 확대

- ✓ 국내외 거점 터미널 및 배후단지 물류시설에 대한 금융지원
- ✓ 국적 해운항만물류기업의 사업역량 강화 및 네트워크 확대

5 항만 및 물류 인프라 지원 사업

2. 대외환경

글로벌 컨테이너 선사 동향

- ✓ 글로벌 컨테이너 선사들은 해상운송 규모화 달성 이후 **사업다각화를 추진** 중
 - ↳ 국제운송 역량과 종합물류기업으로의 역할 강화 예정



- ✓ 프랑스 Bollore Africa Logistics 인수
- ✓ 브라질 Log-In Logistica 인수
- ✓ 프랑스 르아브르항 내 컨테이너 터미널 2곳 인수



- ✓ 홍콩 LF Logistics 인수
- ✓ 캐나다 퍼시픽철도(CPR)와 밴쿠버 내 물류센터 개장
- ✓ 유럽-아시아 간 철도복합운송서비스 (AE19) 출시
- ✓ 미국 통관 법인 Vandergrift 인수
- ✓ 독일 포워드 Senator 인수



- ✓ 항공기 운영 자회사 CMA-CGM Air Cargo 설립
- ✓ 네덜란드 Ceva Logistics 완전 인수
- ✓ 스페인 철도운송 업체 Continental Rail 인수
- ✓ 유럽 최대 완성차 물류기업 Gefco 인수
- ✓ 에어프랑스 KLM과 장기 제휴 체결

5 항만 및 물류 인프라 지원 사업

2. 대외환경

아시아 기반 컨테이너 선사 동향

- ✓ 아시아 기반 컨테이너 선사 역시 터미널, 물류센터, Depot 등 **물류 거점 확보** 중
↳ 수출입 공급망 경쟁력 제고



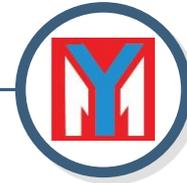
- ✓ 전세계 49개 터미널 지분 확보 (2021년 기준)
- ✓ 3PL 자회사 출범, 식품·물류 회사 지분 인수로 종합물류 강화



- ✓ 카오슝항, 타이충항, 도쿄항 등 3개 자영 터미널 운영 중
- ✓ 타이페이항, 하이퐁항, 다낭항, 카이엡항 등 4개 터미널 투자 (JV형태)
- ✓ 대만, 중국, 베트남, 말레이시아 등 6개 Depot 운영 중



- ✓ 약 1,308천m²(40만평) 규모 Depot 운영 중(JV 포함)
- ✓ 약 133천m²(4만평) 규모 물류창고 운영 중(JV 포함)



- ✓ 대만 내 3개 터미널 지분 확보
- ✓ 미국, 유럽 내 각 1개 터미널 투자(JV 형태)

II 주요사업 소개

5 항만 및 물류 인프라 지원 사업

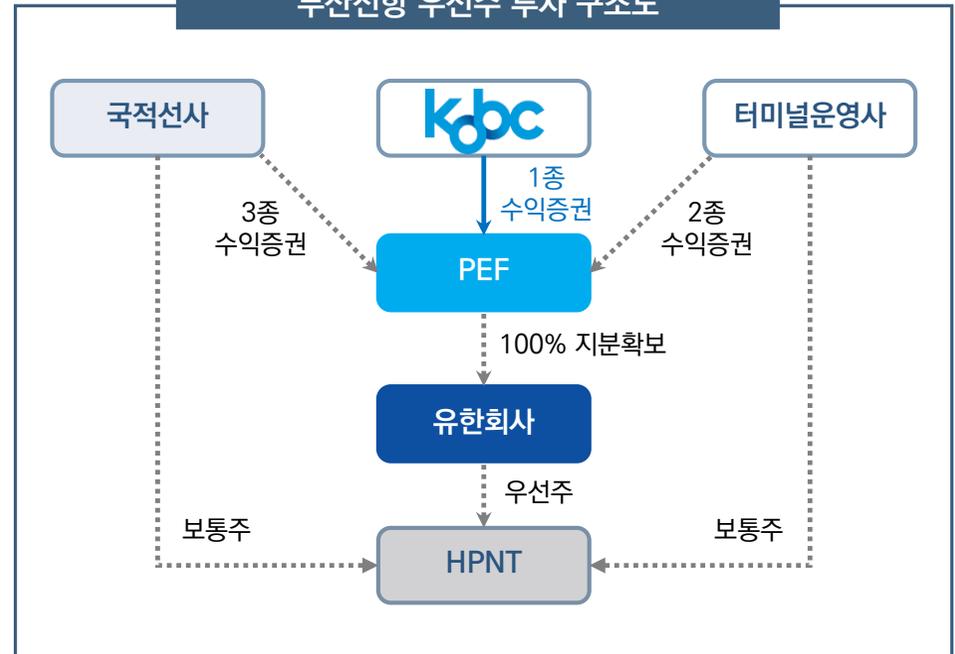
3. Case Study

기존 주요 투자 자산 ① - 부산신항 터미널 지분 투자 사업

- ✔ (투자목적) 부산신항 터미널 지분 투자 사업 HPNT의 우선주 인수를 통해 국적선사의 경영권 확보 및 독소조항 제거
- ✔ (투자방식) 부산신항 HPNT 우선주 주주인 유한회사(SPC) 인수
- ✔ (투자구조) ①경영참여형 PEF 수익증권 투자 ②신규 PEF가 유한회사(SPC)의 주주인 기존 PEF 인수



부산신항 우선주 투자 구조도



II 주요사업 소개

5 항만 및 물류 인프라 지원 사업

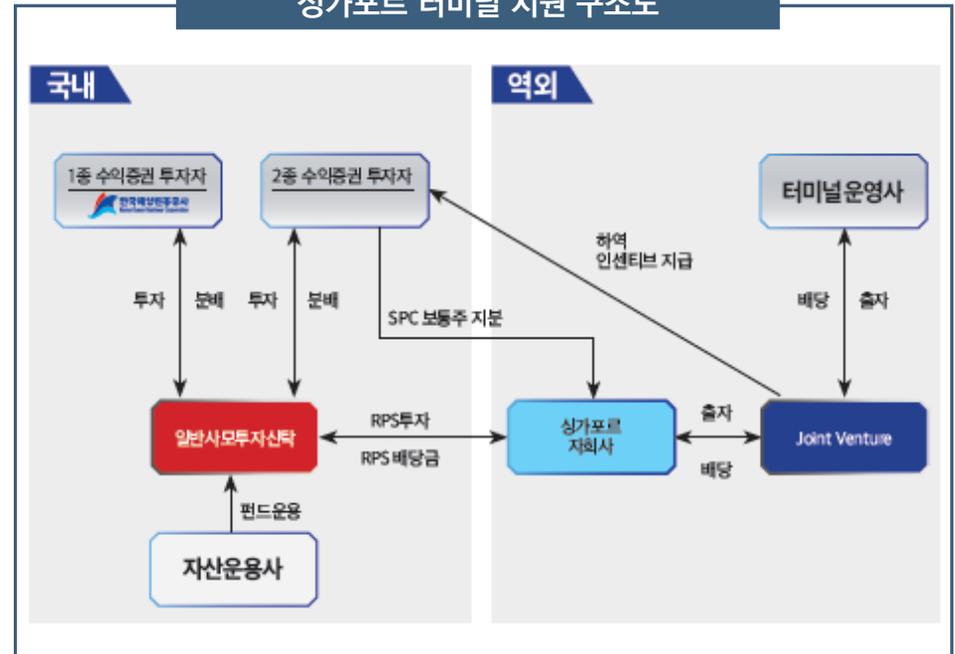
3. Case Study

기존 주요 투자 자산 ② - 싱가포르 터미널 JV 투자 지원 사업

- ✔ (투자목적) 국적선사의 싱가포르 허브 항만 확보 + GTO와의 협력관계 구축
- ✔ (투자방식) 일반사모투자신탁(펀드)을 통해 선사의 JV설립 주주출자금 조달
- ✔ (투자구조) 일반사모투자신탁(펀드) 투자 ➔ 선사의 싱가포르 자회사 신규 RPS 인수



싱가포르 터미널 지원 구조도



II 주요사업 소개

5 항만 및 물류 인프라 지원 사업

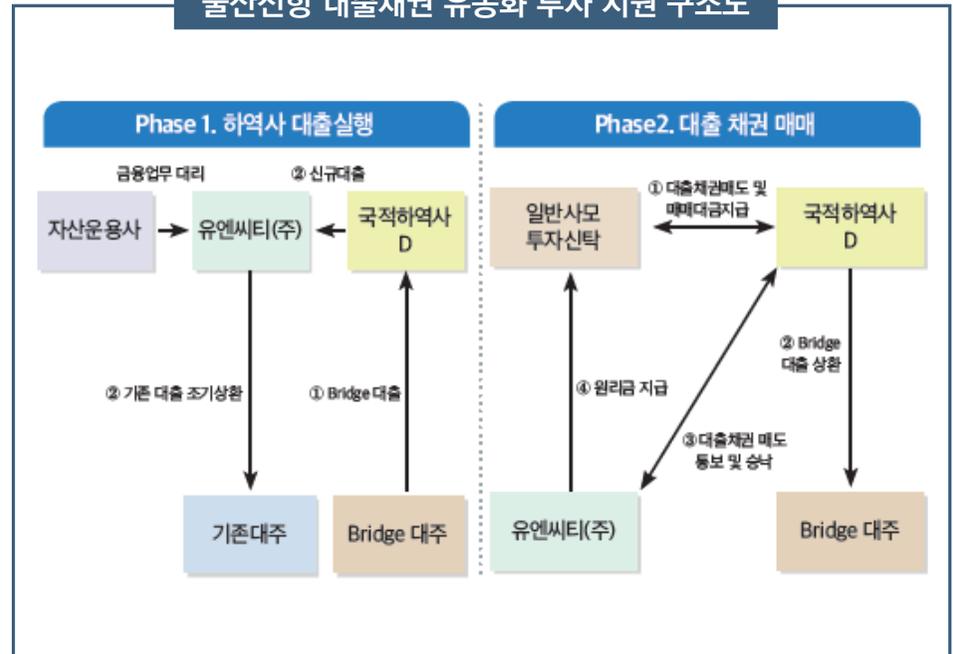
3. Case Study

기존 주요 투자 자산 ③ - 울산신항 터미널 대출채권 유동화 지원

- ✔ (투자목적) 국적하역사 D의 독소조항(자금보충 및 적립의무) 제거
- ✔ (투자방식) UNCT의 기존 차입금 조기 상환 후 관련 투자조건 변경하여 재금융 지원
- ✔ (투자구조) ①국적하역사 D(UNCT 주주, 위탁운영사)의 UNCT 기존 차입금 조기 상환 ②펀드의 대출채권 인수 및 차입금 상환 조달 지원



울산신항 대출채권 유동화 투자 지원 구조도



항만 및 물류 인프라 지원 사업

3. Case Study

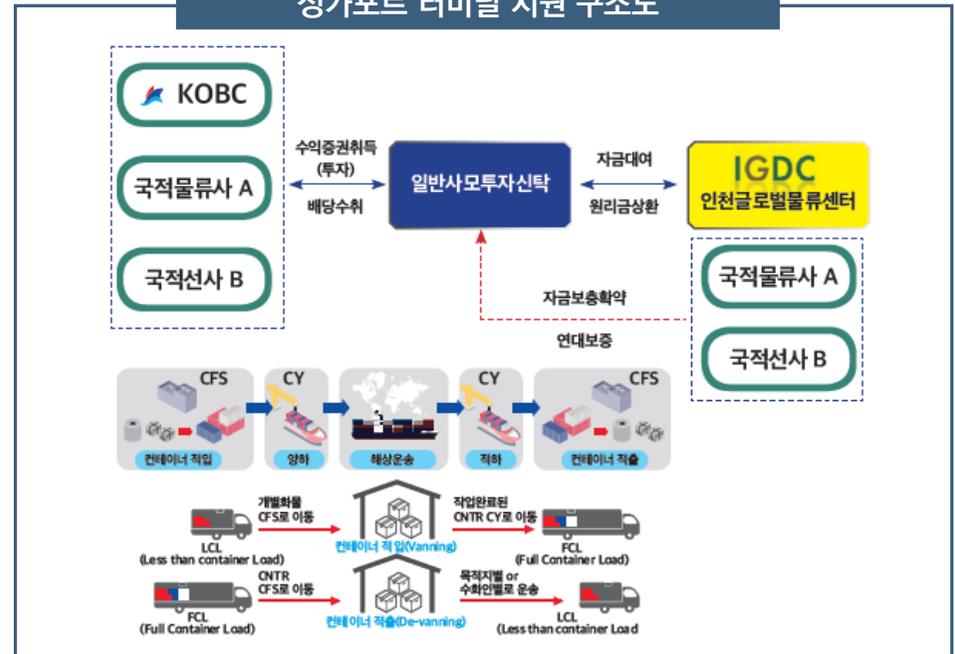
기존 주요 투자 자산 ④ - 인천신항 배후단지 복합물류센터 확보 지원

- ✔ (투자목적) 선사와 물류사의 거점 내 복합물류센터 확보 지원
- ✔ (투자방식) 복합물류센터 신규 건설 자금 조달 지원
- ✔ (투자구조) 일반사모투자신탁(펀드) 투자 ➔ IGDC앞 복합물류센터 건설 자금 대출 지원

인천신항 IGDC 복합물류센터 조감도



싱가포르 터미널 지원 구조도



5 항만 및 물류 인프라 지원 사업

4. 공사 검토 사업

공사 검토 사업 목록



항만터미널

- ✓ (국내) 액체화물 터미널 설비증설 투자
- ✓ (국내) 신규 컨테이너 터미널 하역장비 금융
- ✓ (해외) 미주 컨테이너 터미널 지분 확보

물류시설

- ✓ (국내) 4대 항만 컨 터미널 배후단지 물류센터 투자 지원
- ✓ (해외) 미·유럽 거점 물류시설 신축 및 재개발 투자 지원
- ✓ (해외) 글로벌 Depot 운영 E사 지분 매입 검토



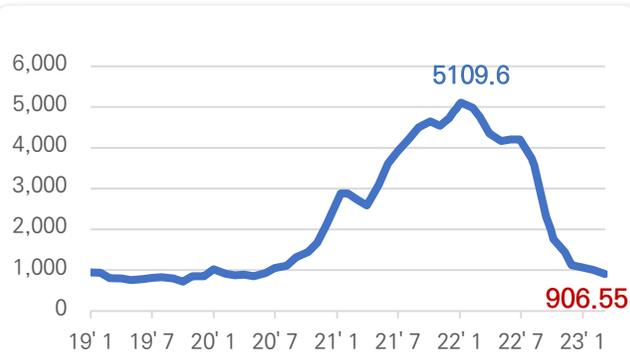
II 주요사업 소개

6 해운산업 위기대응 펀드

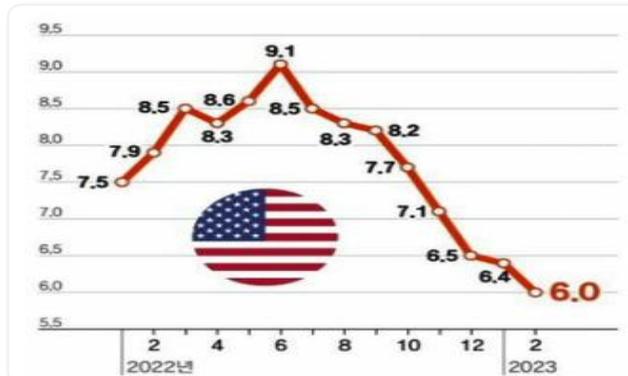
1. 추진 배경

- ✔ (해운시황 침체) 팬데믹 이후 운임의 급격한 하락, 인플레이션 등 고금리 환경으로 인한 소비 감소, 국제 환경규제 강화 등으로 인한 해운산업 저시황기 진입 우려
 - ➔ (국적선사 안전판 마련) 시황 악화 및 환경규제 강화 등 해운산업 저시황기 도래 시 국적선사의 안전판 마련 필요
 - ➔ (해운산업 경쟁력 강화) 변동성이 큰 해운업의 특성을 고려하여 시황 변동에 따른 선제적 위기 대응을 위한 해운산업 전용 지원 펀드 조성 추진

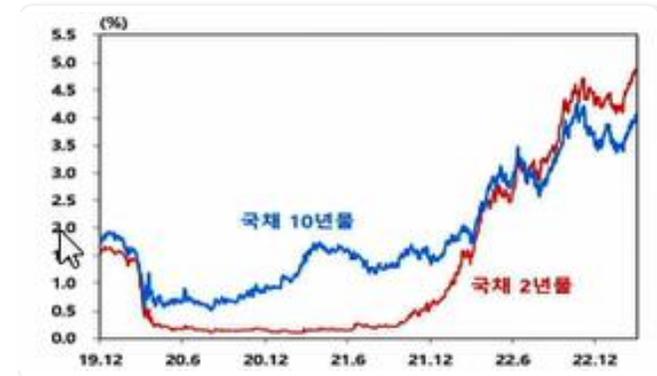
팬데믹 전후 SCFI 추이



2022~2023 미국 CPI 추이



미국 국채 수익률(2년물, 10년물)



II 주요사업 소개

6 해운산업 위기대응 펀드

2. 지원 방식

(1) 구조조정 지원 펀드

- ✓ (개요) 국적선사의 재무건전성 저하, 유동성 위기 발생 시 경영정상화를 위한 금융지원(약 2,500억원 규모, 최대 5,000억원)
- ✓ (지원대상) ①중소·중견선사 중 은행으로부터 부실징후기업 통보를 받거나 이와 유사한 징후가 있는 국적선사,
②워크아웃 및 회생 중인 국적선사
- ✓ (지원시기) 사전적 구조조정과 사후적 구조조정으로 구분하고 사전적 구조조정 단계부터 지원

펀드 구조도



투자 방법



① M&A 지원

- ✓ 국적선사 대상 인수합병을 추진하는 국내기업 대상 FI(재무적 투자자)로 **인수금융 지원**



② 유동성 지원

- ✓ 신용등급 하락, 부채비율 상승 등 유동성 악화가 발생한 국적선사 지원 ➔ **회사채·상환우선주 인수 참여**



③ DIP 금융지원

- ✓ 기존 경영자의 경영권을 인정된 상태로 회생절차 진행 중인 국적선사에 자금 지원

6 해운산업 위기대응 펀드

2. 지원 방식

(2) ESG 지원 펀드

- ✓ (개요) 친환경 규제 대응과 ESG경영을 위한 유동성 지원을 통해 국적선사 경쟁력 제고(약 2,500억원 규모, 최대 5,000억원)
- ✓ (지원대상) 국적선사가 도입하는 친환경 선박 및 국적선사가 발행하는 녹색채권 매입 등 ESG에 부합되는 활동 지원

펀드 구조도



투자 방법



① 국적선사 ESG 활동 금융지원

- ✓ (녹색채권 인수) ①국적선사가 직접 발행하는 녹색채권, ②중소선사도 채권 Pool에 포함하는 녹색 CBO 인수



② 중소선사 친환경선박 확보 지원

- ✓ (금융지원) 중소선사가 발주한 친환경선박* 대상으로 LTV 상향 및 금리 완화
* 친환경 연료유 사용 선박

질의응답

QnA



감사합니다

kobc 한국해양진흥공사
KOREA OCEAN BUSINESS CORPORATION

