

2021. 4. 14

해양진흥공사의 기능과 역할

조 규 열 해운금융1본부장



한국해양진흥공사

<약 력>



- (1985) 한국수출입은행 입행
- (2001) KDI 정책금융대학원(MBA) 졸업
- (2008) 미국 뉴욕사무소 근무
- (2014) 한국수출입은행 선박금융부장
- (2016) 한국수출입은행 부행장(해양구조조정본부)
- (2017) 해양금융종합센터(부산 BIFC) 센터장 겸임
- (2018) 한국해양보증보험 사장
- (2018) 한국해양진흥공사 본부장(해운금융1본부)
- (2021) 한국해양대학교 (해운)경영학 박사



목 차

- I . 해양진흥공사 개요
- II . 해양진흥공사의 주요 지원사업
- III . 선박금융시장의 유동성 현황
- IV . 해양진흥공사의 향후 추진과제



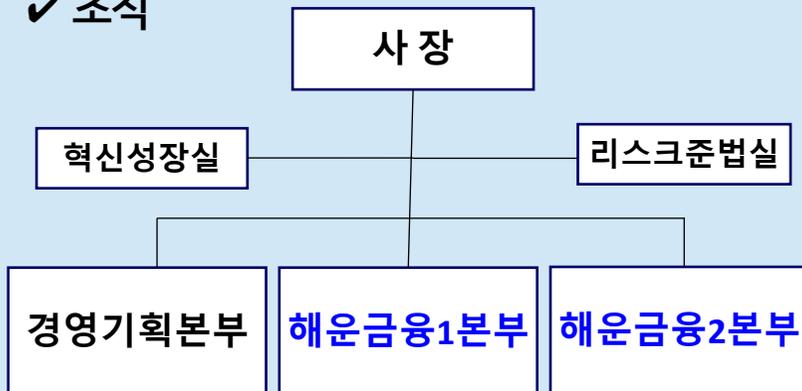
1. 개요

개요

- ✓ 설립 : 2018. 7. 5
- ✓ 정부 주관부처 : 해양수산부
- ✓ 기관분류 : 기타 공공기관

조직 및 인원

✓ 조직



✓ 인원 : 150명

주요 주주

(2020.12.31 기준)

자본금

- 법정자본금 5조원
- 자본금 4.9조원

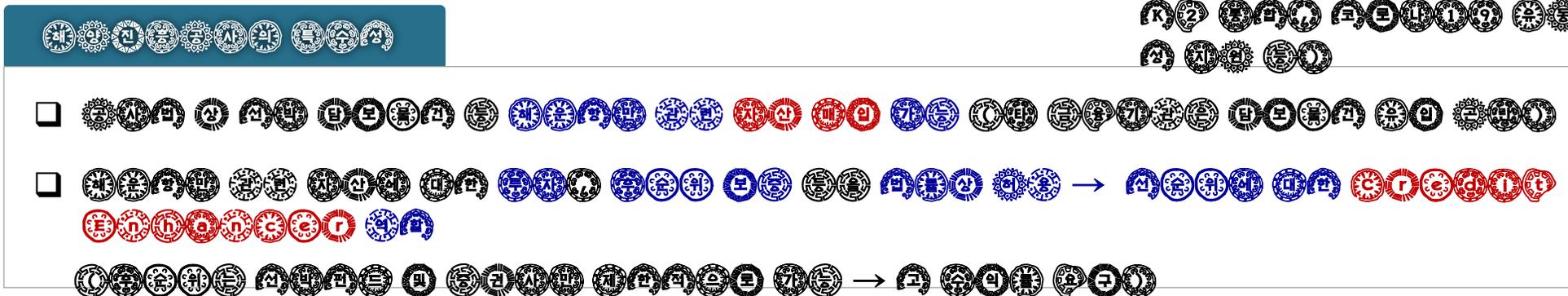
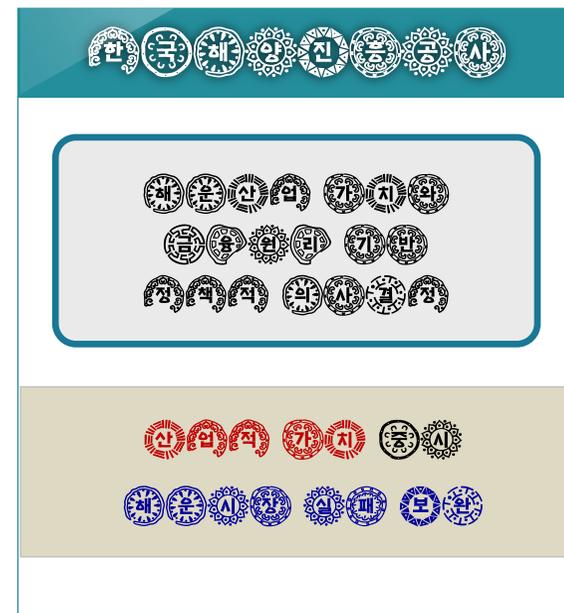
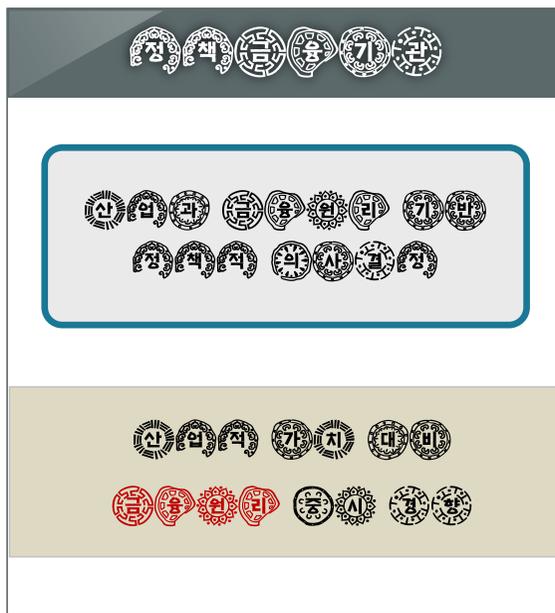
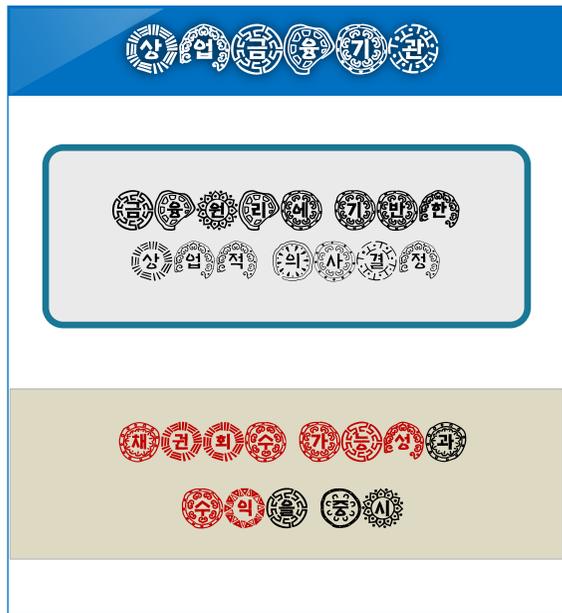
주요주주

- 정부(53.1%, 기재부 및 해수부)
- 산은(22.3%), 수은 (18.8%)
- 캠코 (3.6%), 기타 해운사 (2.2%)

기타

- ✓ 국내 신용등급 : AAA 안정적 (한신평, 2020. 8)
- ✓ 해외 신용등급 : Moody's Aa2, 피치 AA- ('21.3.31)
- ✓ 통합대상기관 : 한국선박해양, 해양보증보험, 해운거래정보센터 3개 기관

2. 상업·정책금융의 Credit Enhancer 역할



3. 주요 기능 및 성과

주요기능

해운금융 지원

- 투자지원 : 선박, 기기, 터미널 등
- 보증지원 : 자산 취득 차입금 채무보증
- 유동성지원 : S&LB, 회사채 인수 등

산업안전판 마련

- HMM 경영관리 및 경영정상화 지원
- 연근해선사 경쟁력 강화 지원
- K2 통합 등 산업구조조정 지원
- 코로나19 등 해운산업 위기 극복 지원
- 해운산업 상생기반 구축
- 폐선보조금 등 정부 해운정책 대행

산업정보 플랫폼 구축

- 해운정보 DB 등 인프라 구축
- 선박가치평가, 해운 운임지수 개발
- 해운산업 진단 및 리스크 관리
- 해운 물류 및 금융 인력양성 사업 등



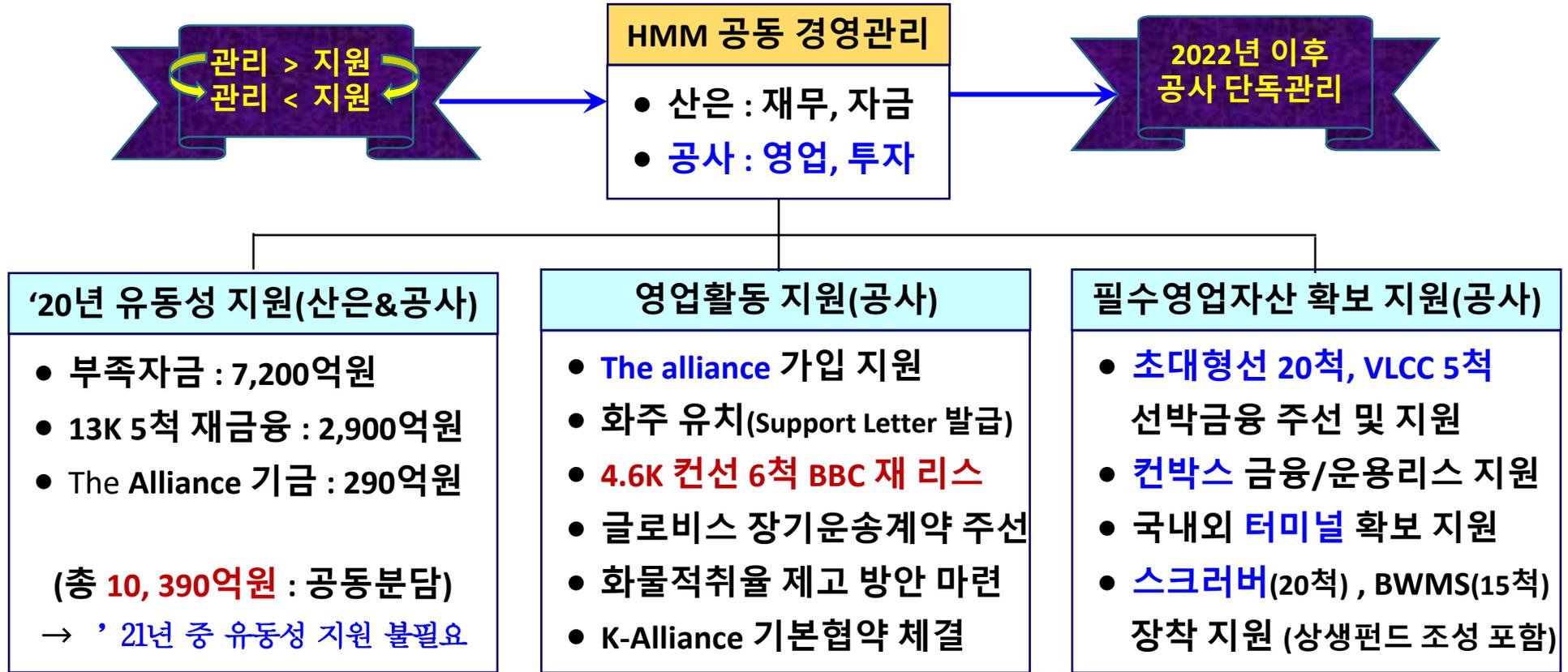
주요성과

- 신조선, HMM 컨박스, HPNT, 싱가포르 PSA터미널 등
- HMM 초대형선 20척(주선), 컨박스 등
- S&LB(20개 선사, 28척) 등

- HMM 공동(산은) 경영관리, The Alliance 가입 지원
- K Alliance 추진, 선박 공동발주 추진 등
- K2 통합 완료, 장금/플라리스 긴급 유동성 지원 등
- 코로나19 대응 1, 2차 유동성 긴급 지원 등
- 우수 선화주 인증(선사 3, 화주 3), 선화주 협약 체결
- 국가필수선박, 폐선보조금, 친환경설비 특별보증 등

- 해운시황 리포트 발간, KOBC 국제 컨퍼런스 개최 등
- 선박가치평가(20년 : 98건), 국내 → 해외(중국) 확대
- 선사별 재무, 금융, 선박운항 정보 DB 구축 등
- 해운 물류 및 금융 인력양성 사업 고도화 등

1. HMM 경영정상화 지원

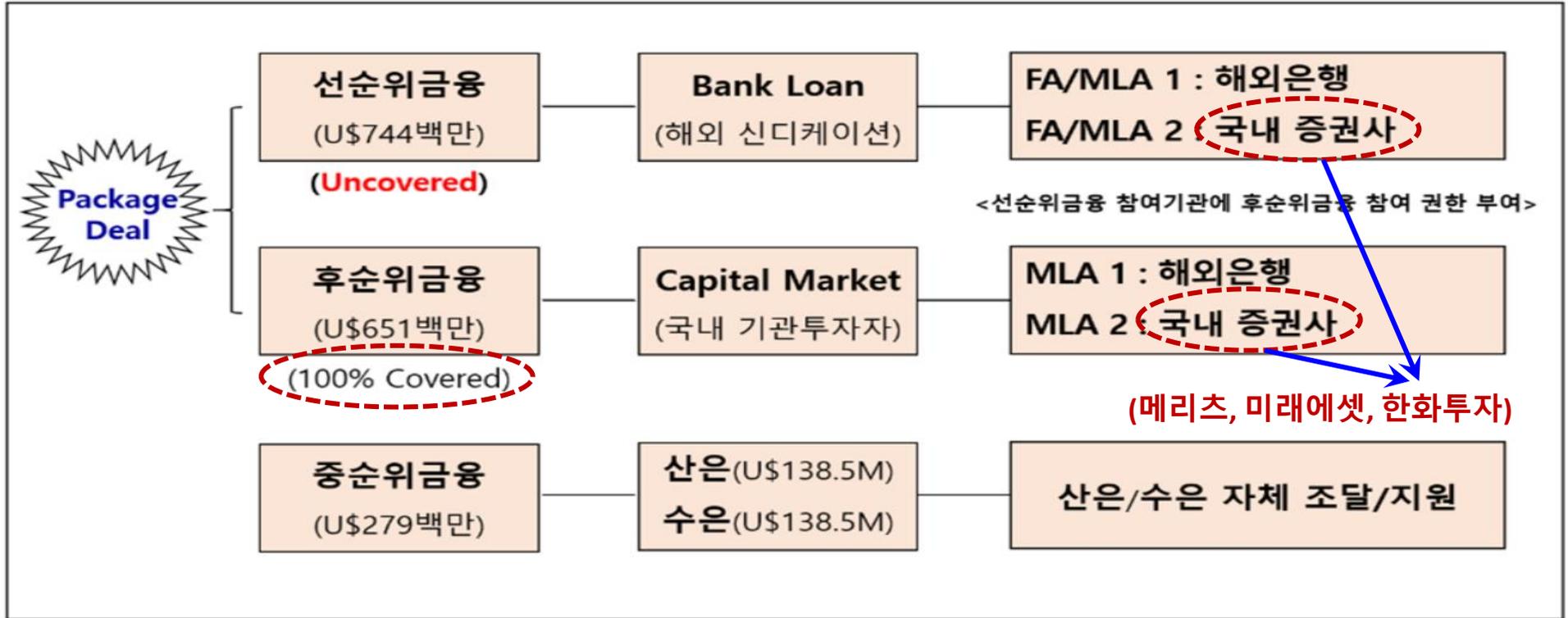


주요 특이사항

- '20년 영업이익(9,808억원) 흑자 시현 → 10년 만에 영업이익 흑자 달성
- '20. 12월 2,400억원 전환사채 발행 성공 → 재무구조 개선 및 자체 시장차입 성사
- 원화 조달 : 국내 Capital Market 활용 (자산유동화 등)

2. HMM 초대형선(20척) 금융 주선 및 지원(1)

가. HMM 24K 12척 선박금융 선/후순위(U\$14억) 주선



주요 특이사항

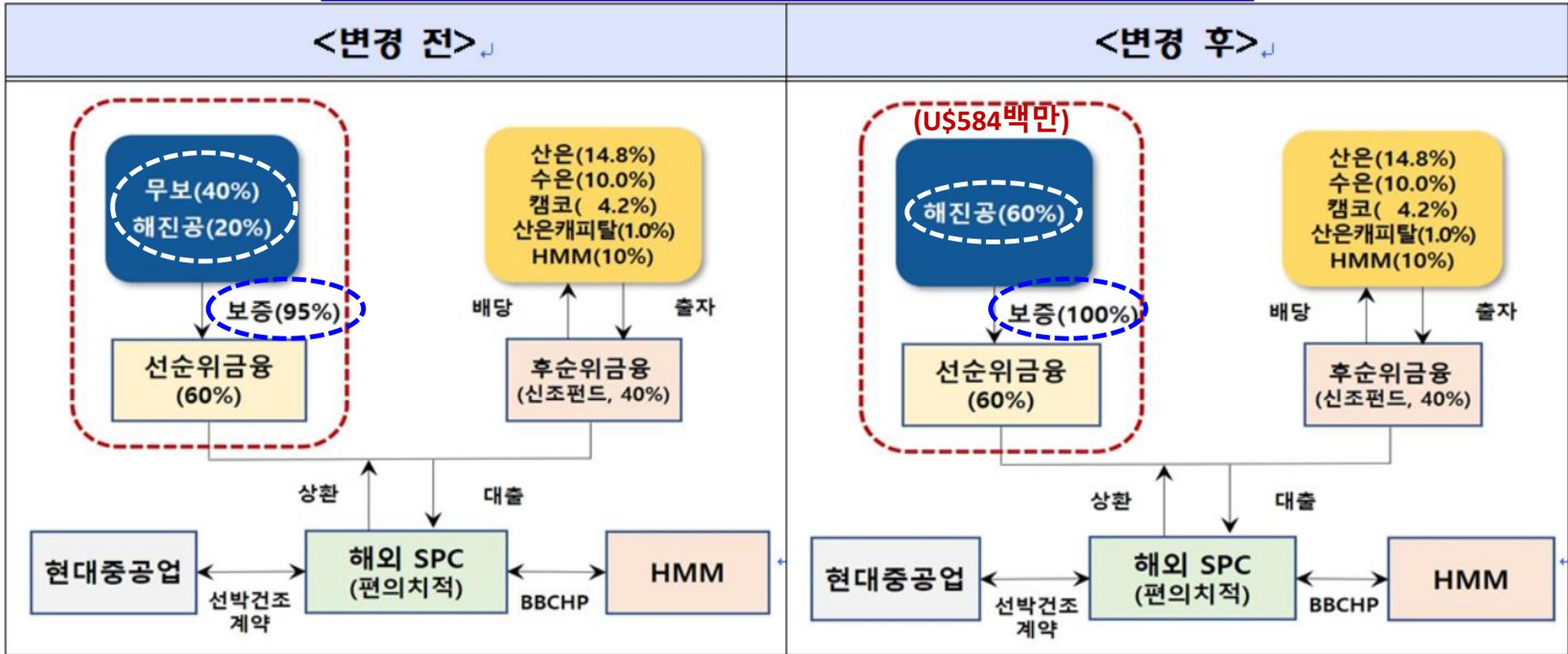
- 금융구조 변경 : 공사 직접투자 → 공사 100% 단독보증
- Package Deal : 선·후순위금융 연계 Package Deal 추진
- 원화 조달 : 국내 Capital Market 활용 (자산유동화 등)



Deal Closing
(2019. 9. 20)

2. HMM 초대형선(20척) 금융 주선 및 지원(2)

나. HMM 16K 8척 선박금융 선순위(U\$584백만) 주선

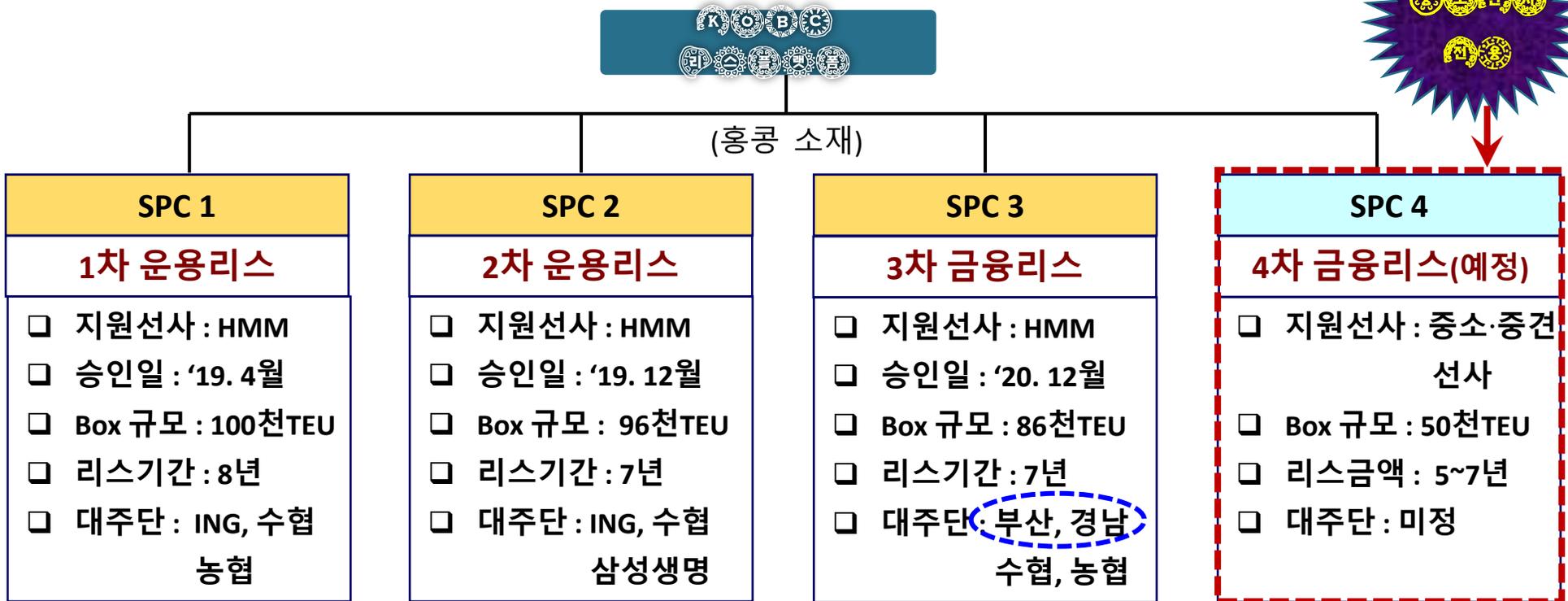


주요 특이사항

- 금융구조 변경 : 무보/공사 공동보증 → 공사 단독보증
- Sole Lender 유치 : 외국계은행 지점장 설명회 개최 → sc의 단독 총액인수 성사

3. 컨테이너 박스 리스플랫폼 구축 및 지원

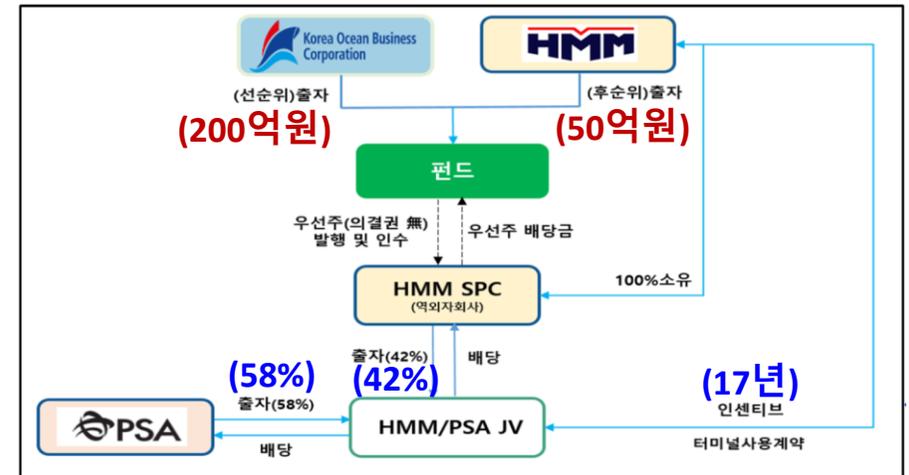
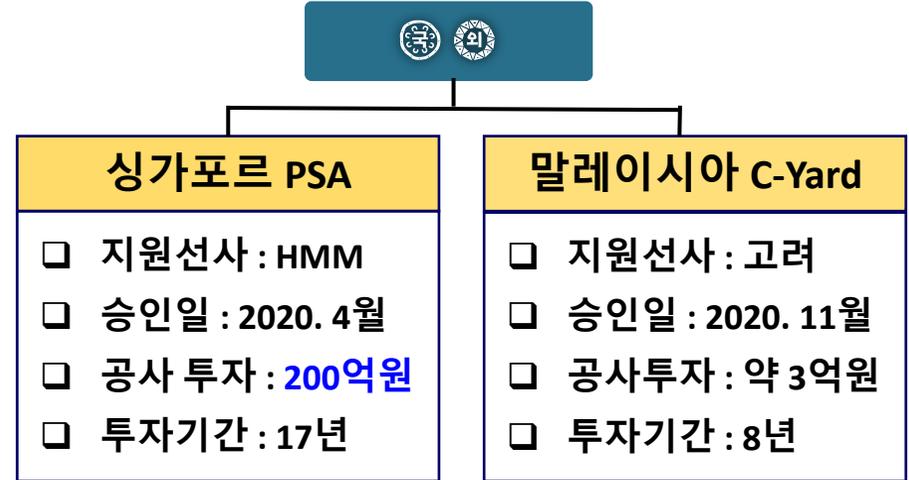
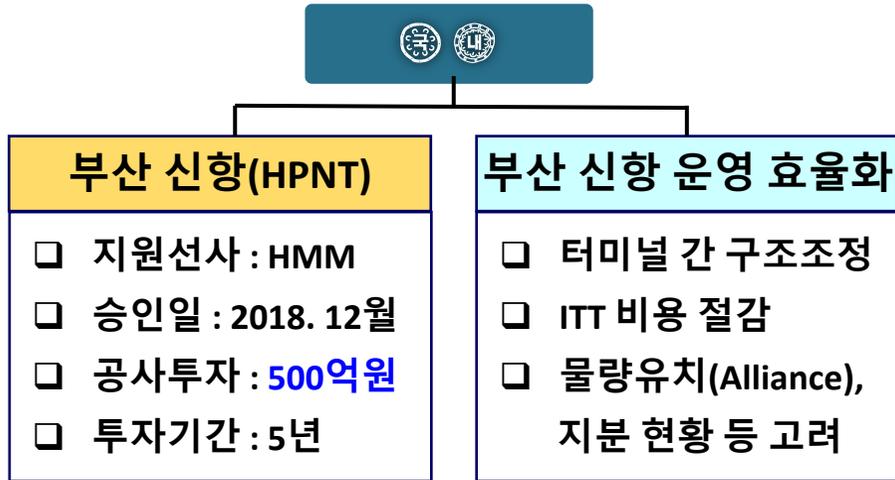
HMM 컨테이너박스 리스플랫폼 1~3회차 지원



주요 특이사항

- 국내 최초 컨테이너박스 리스플랫폼 구축 및 리스금융(금융 & 운용) 지원
- HMM의 초대형선 20척 인도 전 약 30만TEU 규모의 선제적 컨테이너박스 조달 완료
- 리스료율 : (HMM) 사전 시장 리스료율 Tapping 후 공사의 리스조건 수용 여부 결정

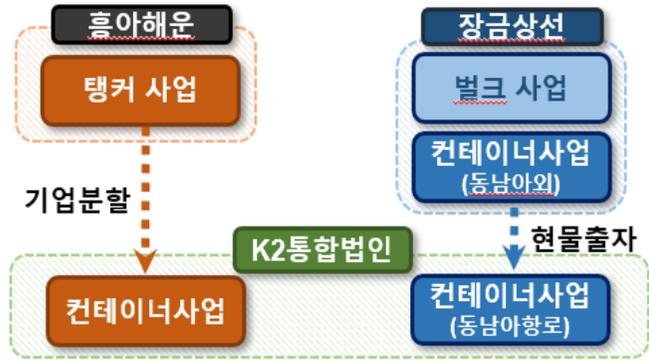
4. 터미널/물류 투자 및 보증 지원 사업



5. K2 통합 주관 및 지원



통합방식 : 흥아 분할 후 통합

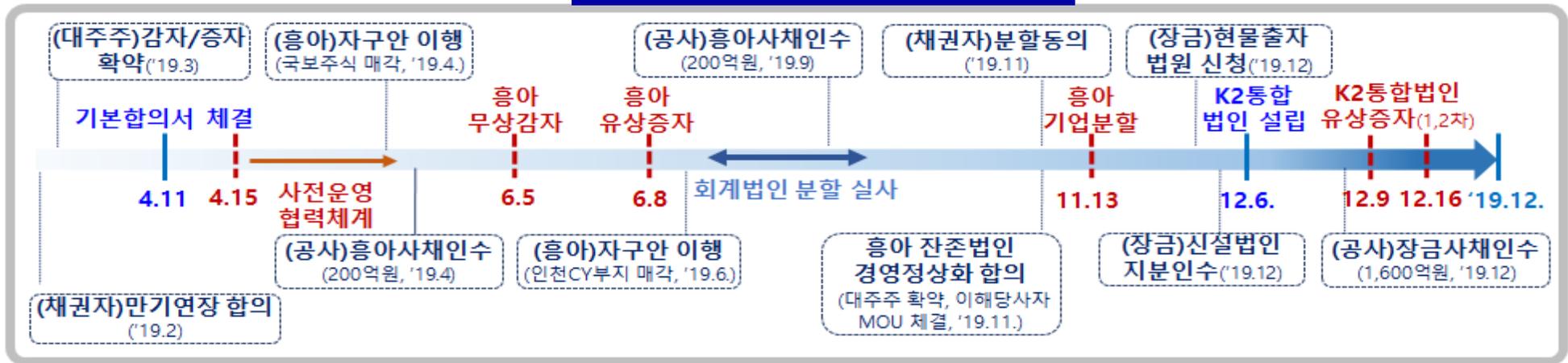


통합법인 위상 : 국내 제3위 컨테이너 선사

구분	장금상선	흥아해운	통합법인
선복량('19.12)	60,720TEU	31,594TEU	92,314TEU
'컨' 매출액('18.말)	9,022억원	6,120억원	⇒ 약 15,000억원
국내순위('19.12)	4위	5위	3위

→ '20년 상반기 중 장금과 흥아의 영업이익 합계 : 146억원

통합 Process : 1년 소요



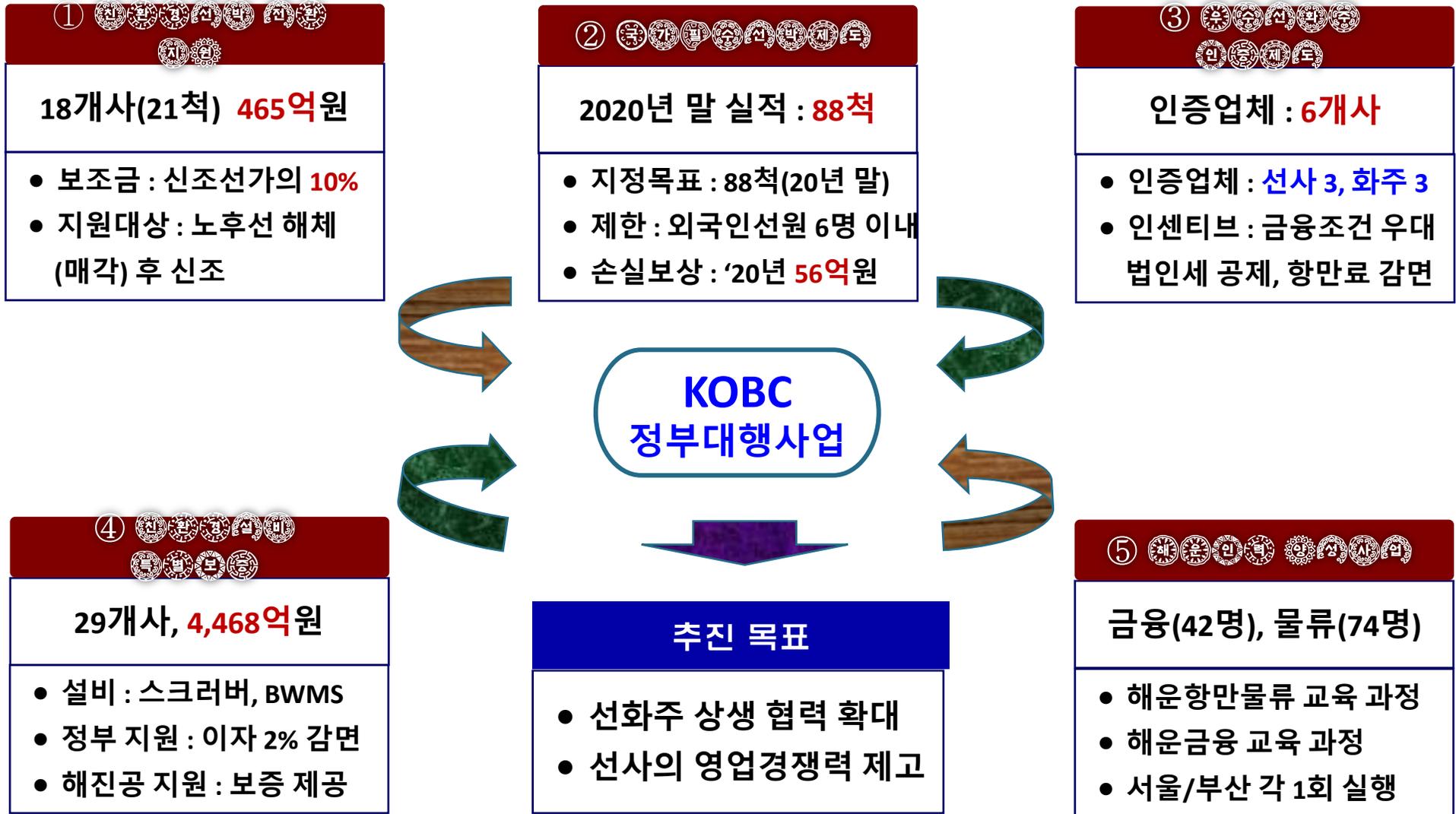
6. 코로나19 대응 긴급 유동성 지원 사업 (2020)

<p>① 대응사업지원</p> <p>37개사 803억원</p> <p>상업은행의 선사 앞 운영자금 대출 관련 이자 보전 (2%p)</p>	<p>② S&LB 상환유예</p> <p>10개사 195억원</p> <p>S&LB 상환기간 1년 유예조치</p>	<p>③ S&LB 지원 확대</p> <p>8개사 1,795억원</p> <p>S&LB을 통한 선사 앞 유동성 지원 확대 (최장 LTV : 80% → 90%)</p>	<p>④ 선박 후순위 담보</p> <p>2개사, 417억원</p> <p>선박 후순위 담보에 의한 투자 지원 (추가 유동성 지원)</p>
<p>⑤ 회사채 인수</p> <p>10개사 249억원</p> <ul style="list-style-type: none"> - 신용등급 BB- 이상 - 부채비율 650% 이하 - 이자보상배율 1 이상 	<p>⑥ P-CBO</p> <p>4개사 905억원</p> <ul style="list-style-type: none"> - 후순위채 매입 : 54억원 - 공사 신보출연 : 75억원 	<p>⑦ 중액채 인수</p> <p>2개사 1,250억원</p> <ul style="list-style-type: none"> - P사 : 500억원 - S사 : 750억원 <p>(회사채 인수 등)</p>	<p>총 5,614억원</p>

주요 특이사항

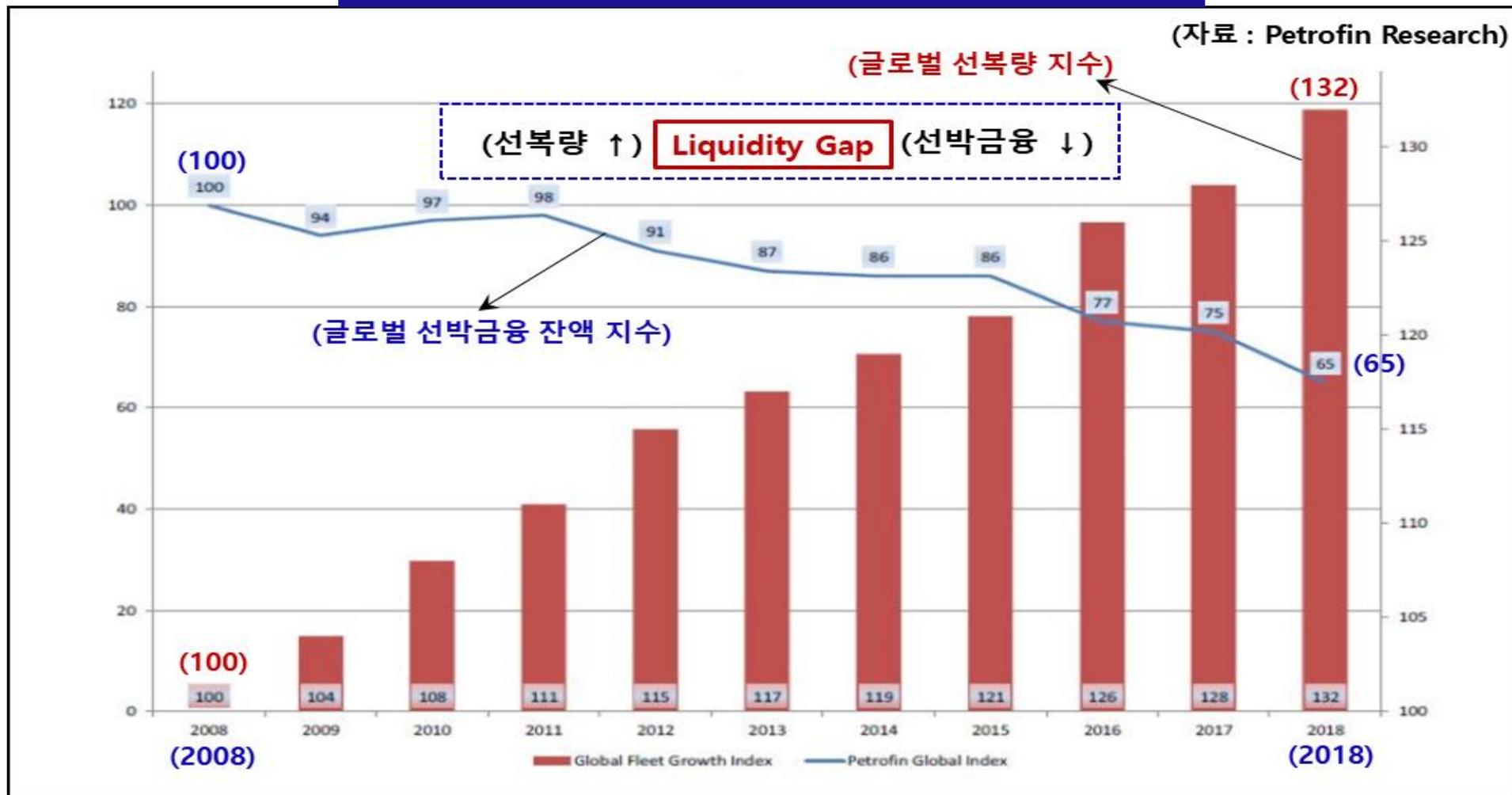
지원요건 완화 및 공사의 리스크 수용범위 확대 → 해운업계의 유동성 부족 해소

7. 정부(해수부) 정책대행 사업 (2018~20)



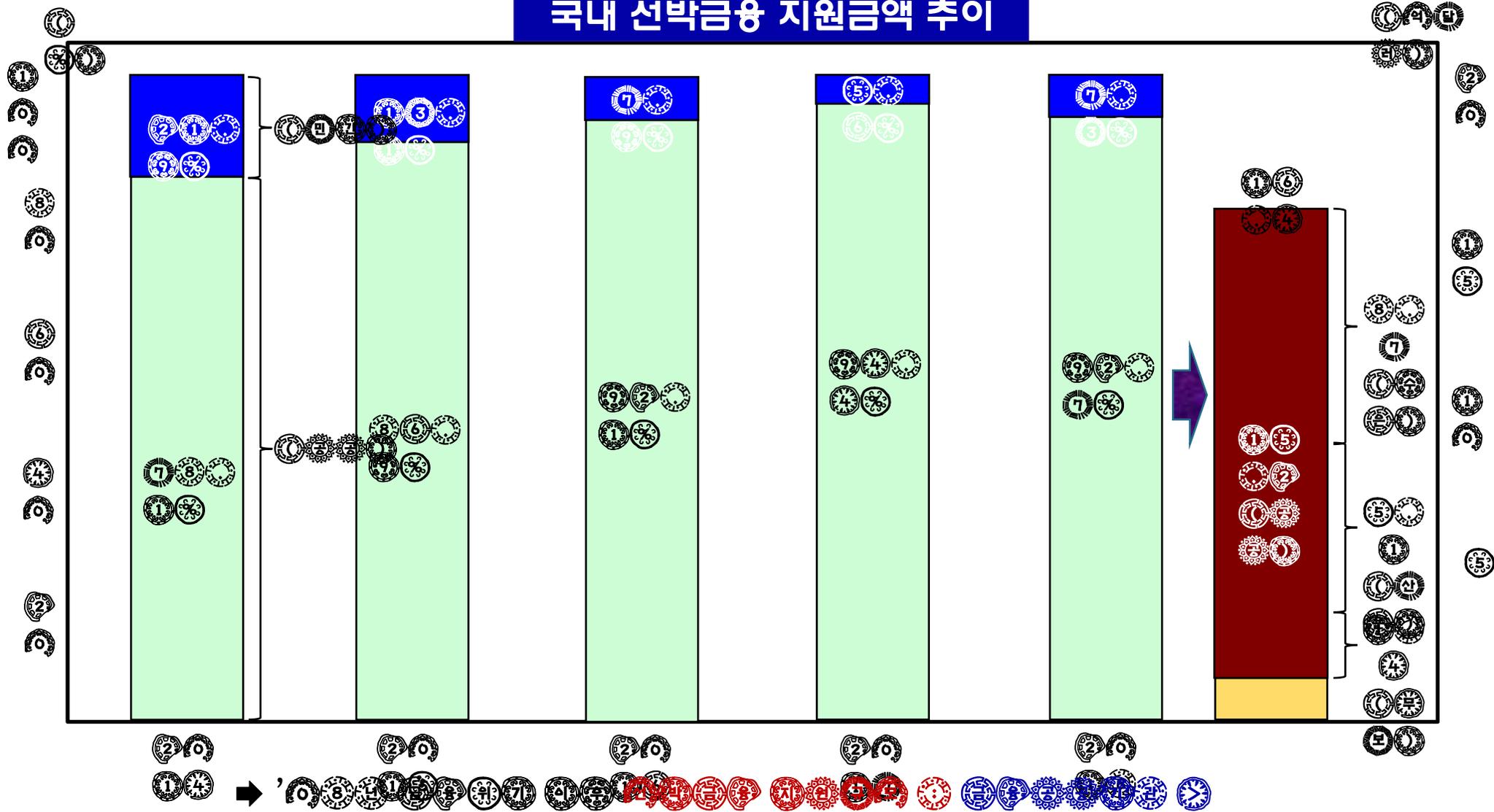
1. 글로벌 현황

글로벌 선박금융 잔액 지수 및 선복량 지수 비교



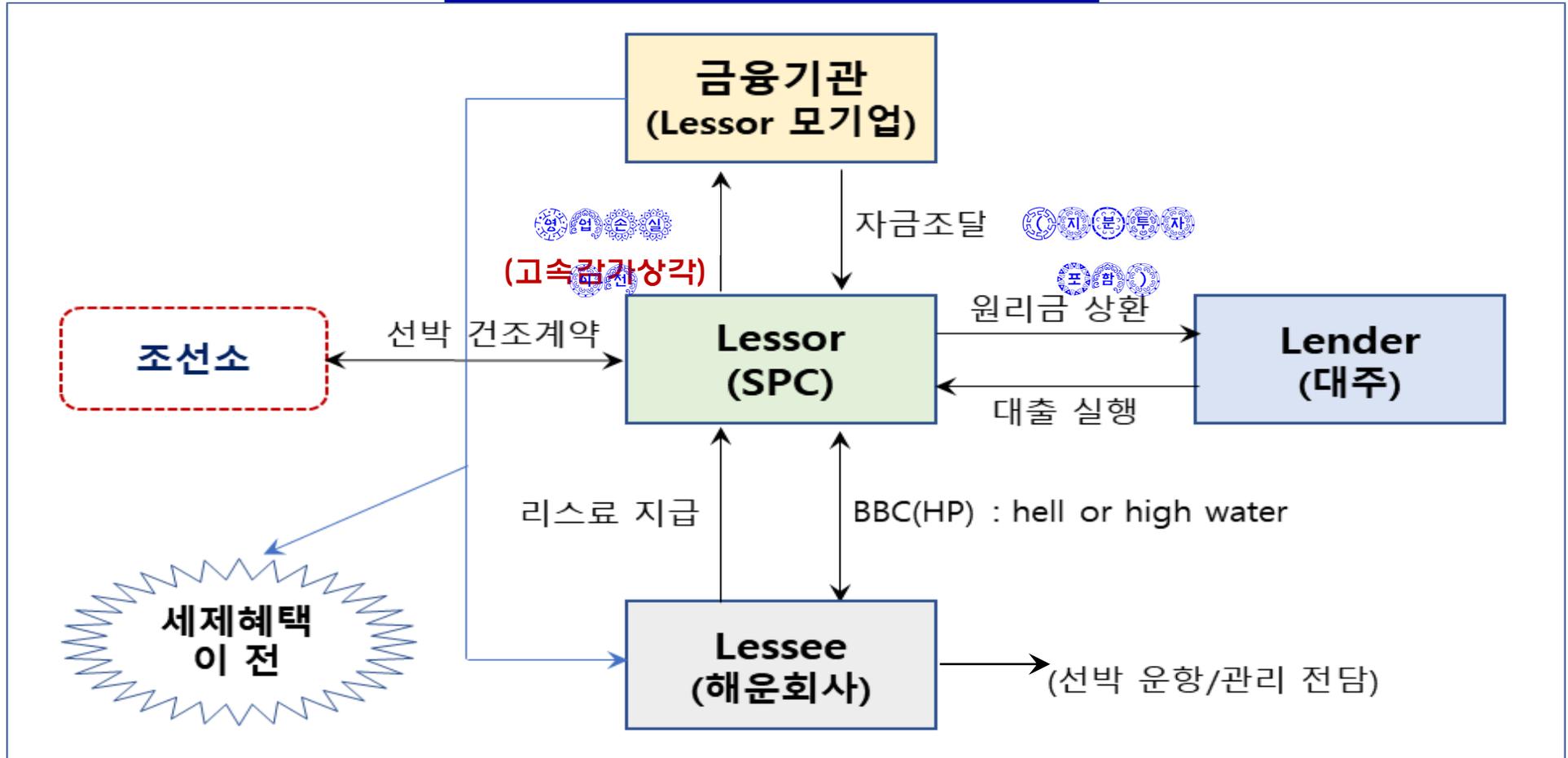
2. 국내 현황

국내 선박금융 지원금액 추이



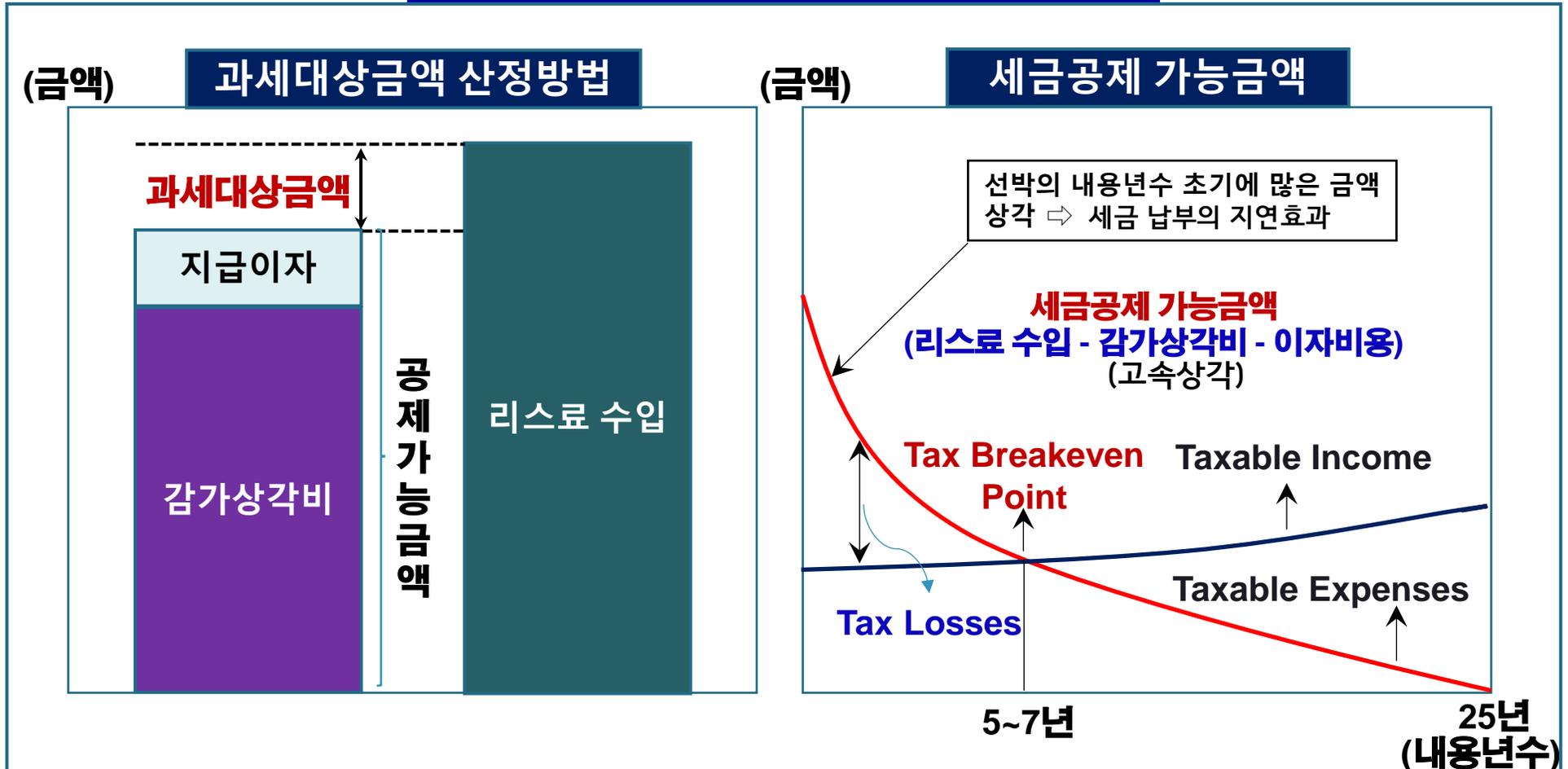
1. 선박 조세 리스제도 도입(1)

가. 선박 조세 리스제도의 기본구조



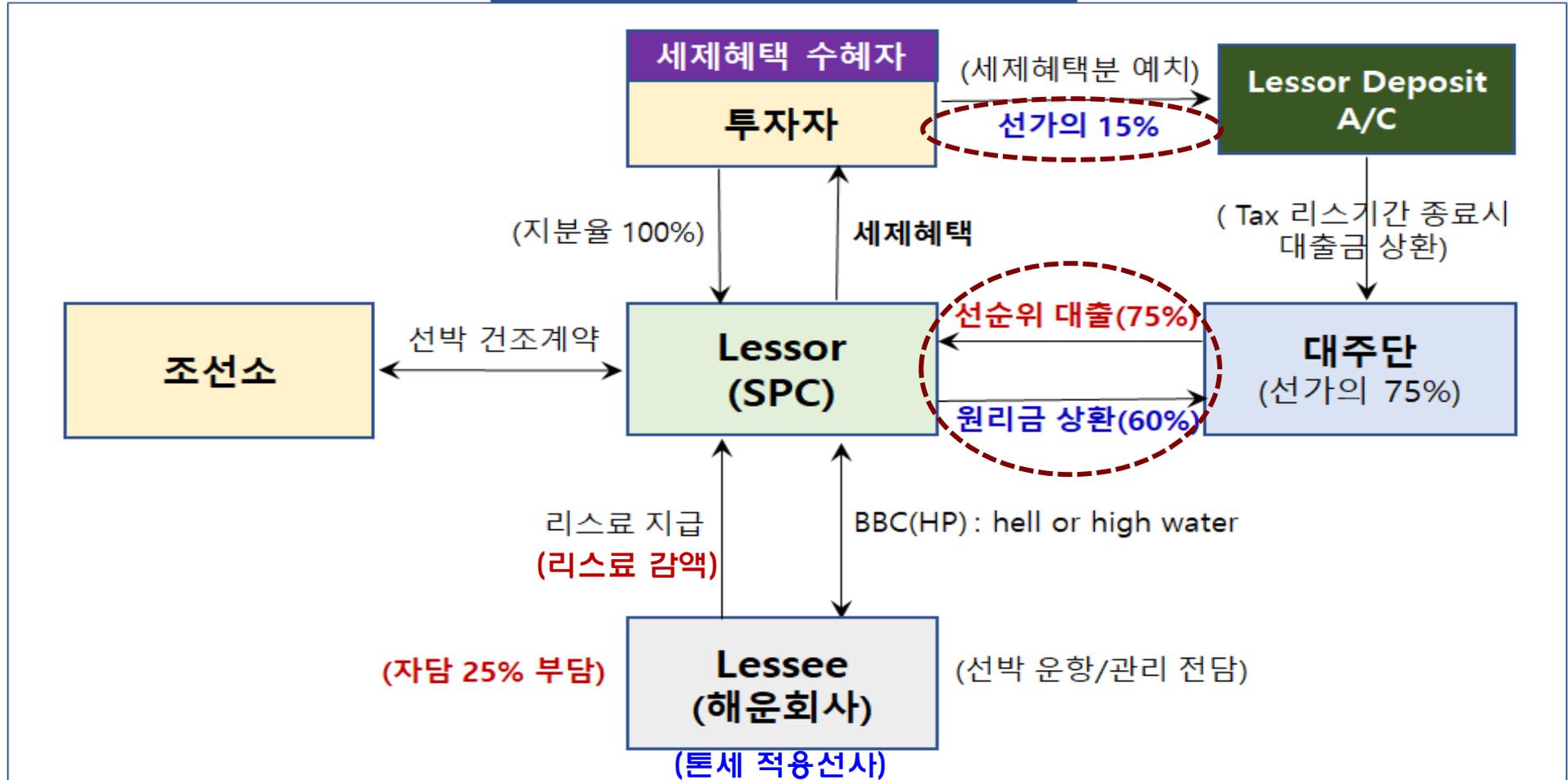
1. 선박 조세 리스제도 도입(2)

나. 선박 조세 리스제도의 세제혜택 구조



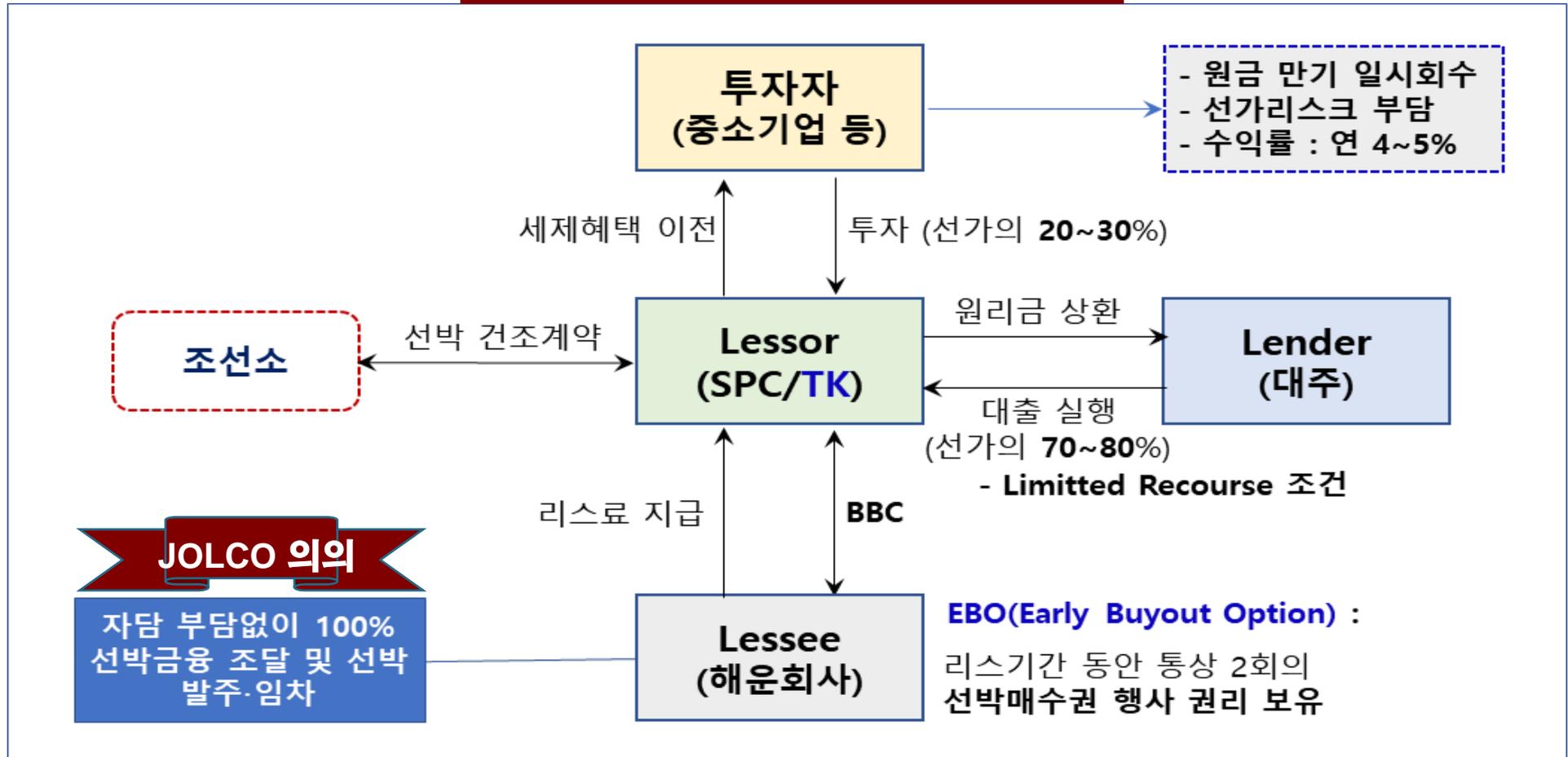
1. 선박 조세 리스제도 도입(3)

French Tax Lease(FTL) 구조



1. 선박 조세 리스제도 도입(4)

Japanese Tax Lease(JOLCO) 구조



1. 선박 조세 리스제도 도입(5)

라. 한국형 선박 조세 리스제도의 추진과제

S P C (L E S S O R) 선박리스

- **미국계 특수목적법인(S P C) 선박리스**
- **SPC의 영탁순실도회사(특사자) 이상**

* 선박투자회사법 활용 등

선박고속상환

- **선박시대의 고속상환 허용**
 (예상) 2.8% 수입 1.5% <실제 3.0%>
- **법인세율 (예상) 3.1% (현재) 3.0%**

특사자 유도조치

- **유출방지 규정 등 특사자 보호장치 마련**
- **예상) 수입 1.5% (현재) 3.0%**

리스제도 연계

- **자산대상 등 리스 적용 확대**
- **리스기간 중 리스제도 제권입**
 (S P C) 자본 매각자의 연세 (예상) 사례

- ☞ 현재 “ 한국형 선박 조세리스 제도 “ 관련 **조세재정연구원의 연구 용역 작업 중**
- ➡ 법률, 회계, 조세, 해운, 금융 등 **관련 전문가그룹의 별도 심층 논의 필요**
- <정부의 조세감면 조치 축소 분위기에 역행하는 조치 : **산·학·금·정 공동대응 필요**>

2. K-Alliance 결성 및 지원(1)

가. 동남아항로 시장 현황

“글로벌 선사들의 아시아 역내 시장 진입 및 경쟁구도 심화”

Maersk

연근해 운영 자회사 통합을 통한 대륙별 역내 서비스 역량 강화
· Sealand Maersk 설립('18.10), 2,500TEU 선박 5척 발주('19.5)

MSC

신규 한-일노선 개설 및 2,800TEU급 선박 투입('18.6)

CMA-CGM

Intra-Asia 통합 브랜드 CNC 발표('18.12)

대만 3사

'18년 이후 중소형 선박 대량 발주 (에버그린 36척, 양밍 10척, 완화이 28척)

CMA-CGM

OOCL 인수로 원양 및 아시아 역내 비중 확대('18.8)
· 인수 당시 OOCL 선복량 : 글로벌 69만TEU, 아시아 7.5만TEU로 8위

2. K-Alliance 결성 및 지원(2)

나. 동남아항로 선복량 현황 ('19년 말 기준)

순 위	선 사	국 적	선 박 수	선 복 량	점 유 율
1	Sealane Asia (Mactrak)	덴마크	33	113,139	23.33%
2	고려해운	한국	30	75,176	15.50%
3	장금+중아라인	한국	27	48,536	10.01%
4	Wanhai	대만	19	46,235	9.53%
5	HMM	한국	11	38,712	7.98%
6	SITC	중국	18	28,269	5.83%
7	ONE	일본	9	21,759	4.49%
8	Evergreen	대만	6	21,127	4.36%
9	TS Line	중국	8	19,708	4.06%
10	COSCO + OOCL	중국	4	18,938	3.91%

▶ 한국기항 선박 : 282척(약 48만TEU), 국적선사 점유율 : 40%(약 20만 Teu)

2. K-Alliance 결성 및 지원(3)

다. 원양 Alliance 효과

선제적 항로 조정
선복량 축소

글로벌 주요 선사 Alliance 개편 현황

안정적
시장운임 유지



'08년 글로벌 경제위기 ('08년→'09년)

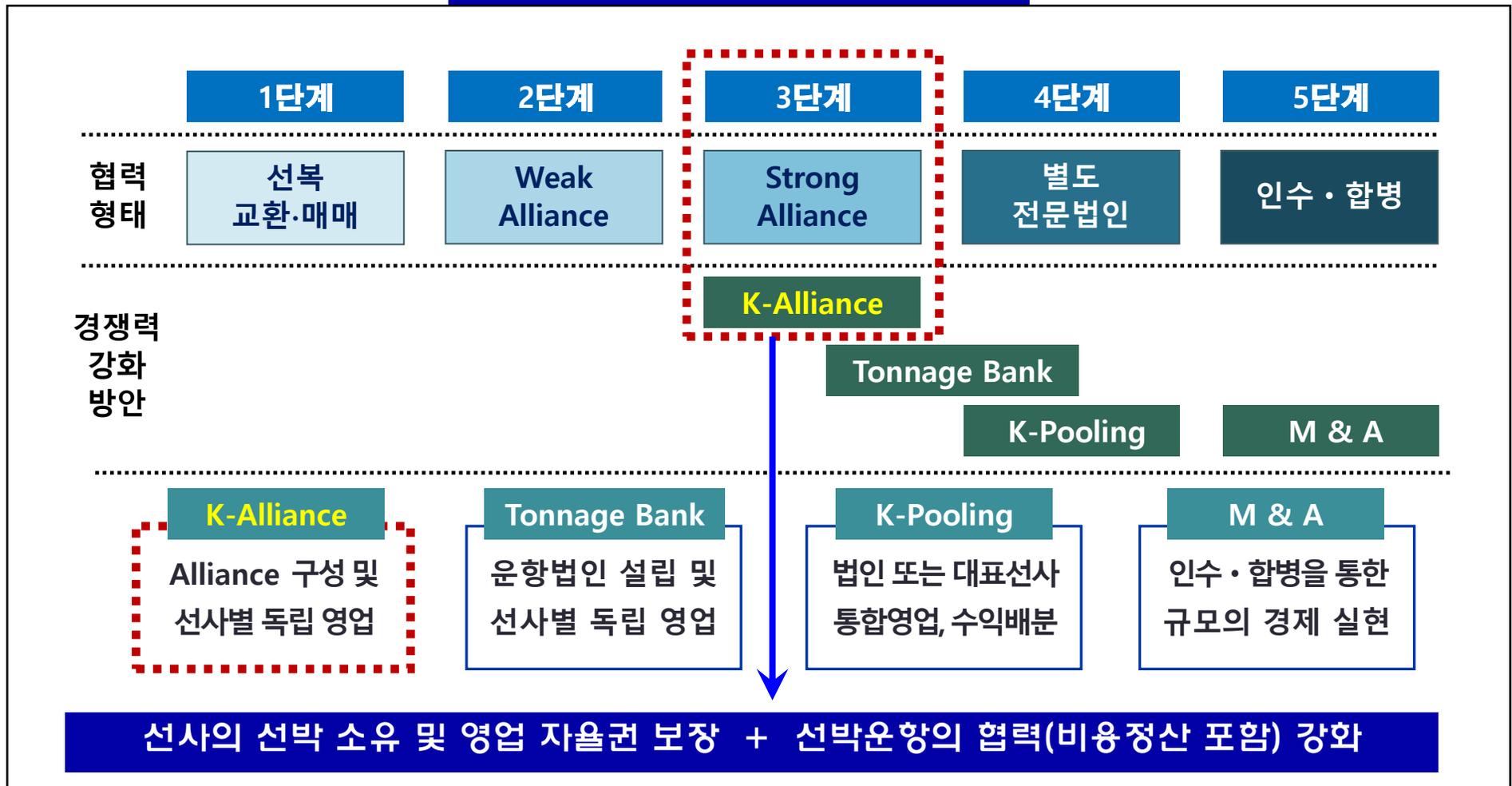
- 물동량 : 131백만TEU ⇒ 118백만TEU (△9.9%)
- 운임 : 1,367\$/TEU ⇒ 1,007\$/TEU (△26.3%)
- 실질 Player 수(원양) : **7개** (3 Alliance + 대형 4개사)

'20년 코로나19 사태 ('19년→'20년)

- 물동량 : 196백만TEU ⇒ 180백만TEU (△8.2%)
- 운임 : 811\$/TEU ⇒ 923\$/TEU (13.8%↑)
- 실질 Player 수(원양) : **3개** (3 대형 Alliance)

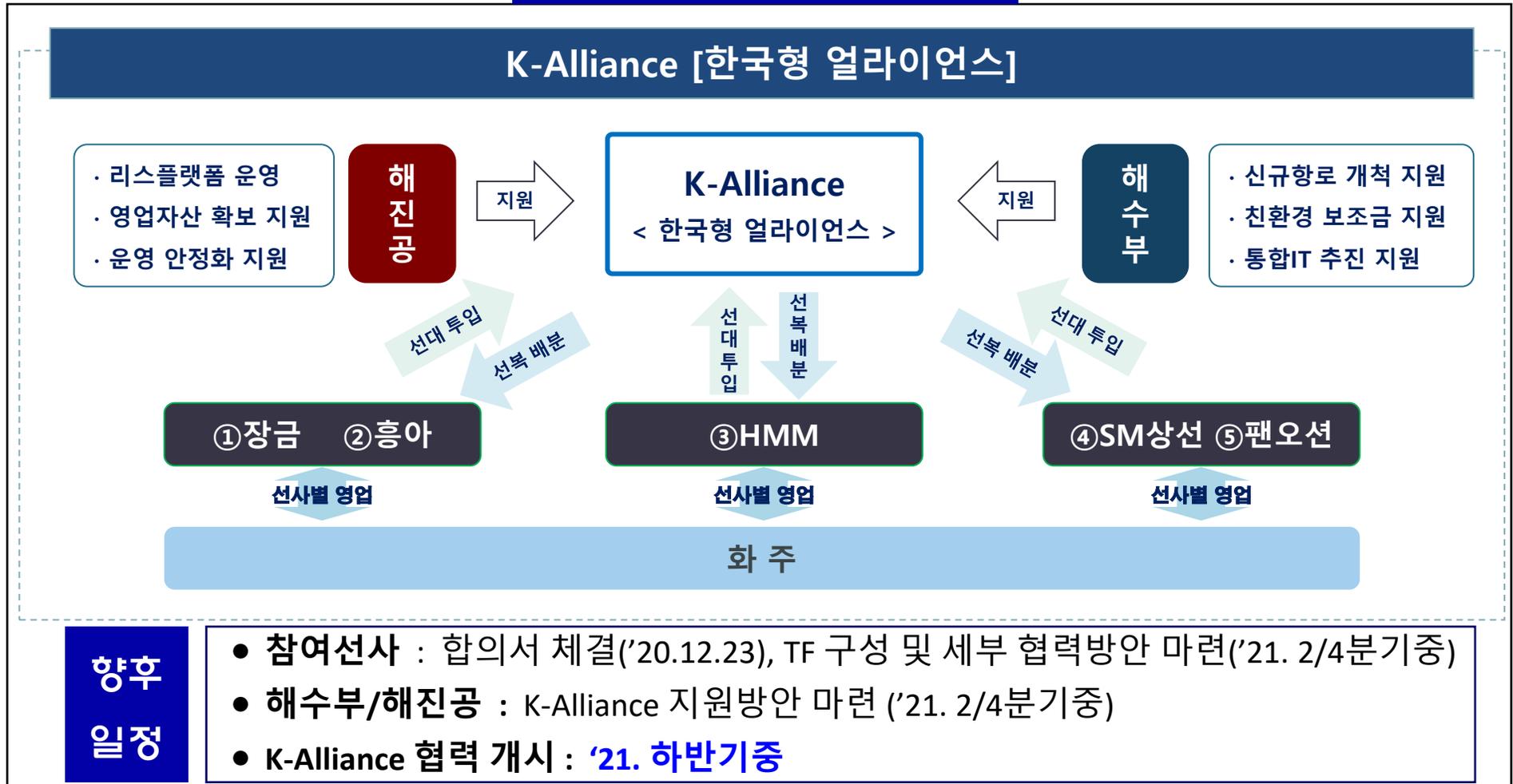
2. K-Alliance 결성 및 지원(4)

라. 국적선사의 단계별 협력방안



2. K-Alliance 결성 및 지원(5)

마. K-Alliance 추진방안



3. 컨테이너박스 조달(1)

가. 컨박스 신조/중고 가격 추이 (20thBox 기준)



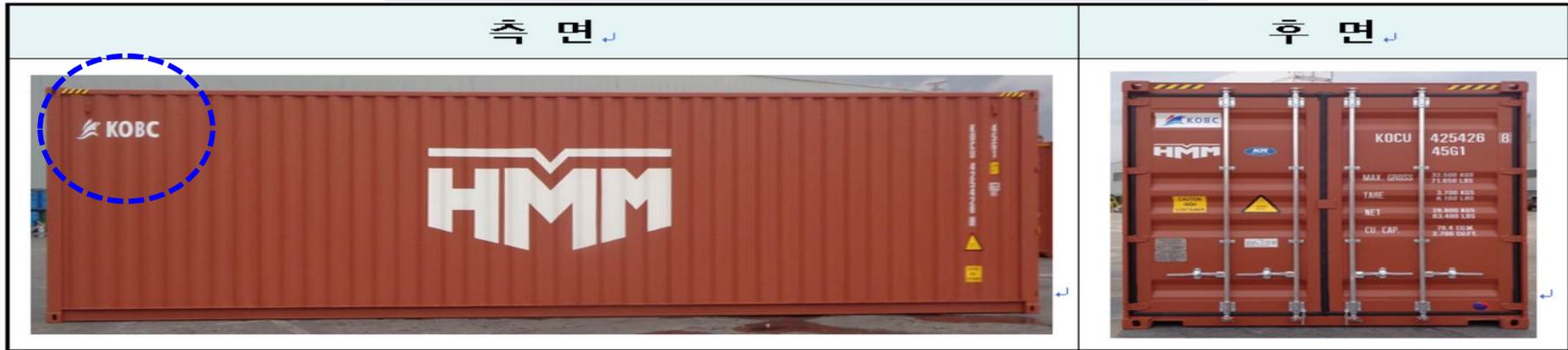
나. 해진공의 컨박스 1~3차 리스사업 현황

구 분	1차 사업	2차 사업	3차 사업(20.12월)
지원수량	99,910 TEU	96,260 TEU	86,000 TEU
지원금액	USD 156백만	USD 145백만	USD 181백만
발주단가	USD 1,750	USD 1,770	USD 2,470
리스방식	운용리스	운용리스	금융리스
리스기간	5년 + 3년(option)	7년	7년

선제적 주문 및 야드 확보

3. 컨테이너박스 조달(2)

다. 해진공의 컨박스 외관 (40'Box 기준)



“Global 생산량의 95% 점유”

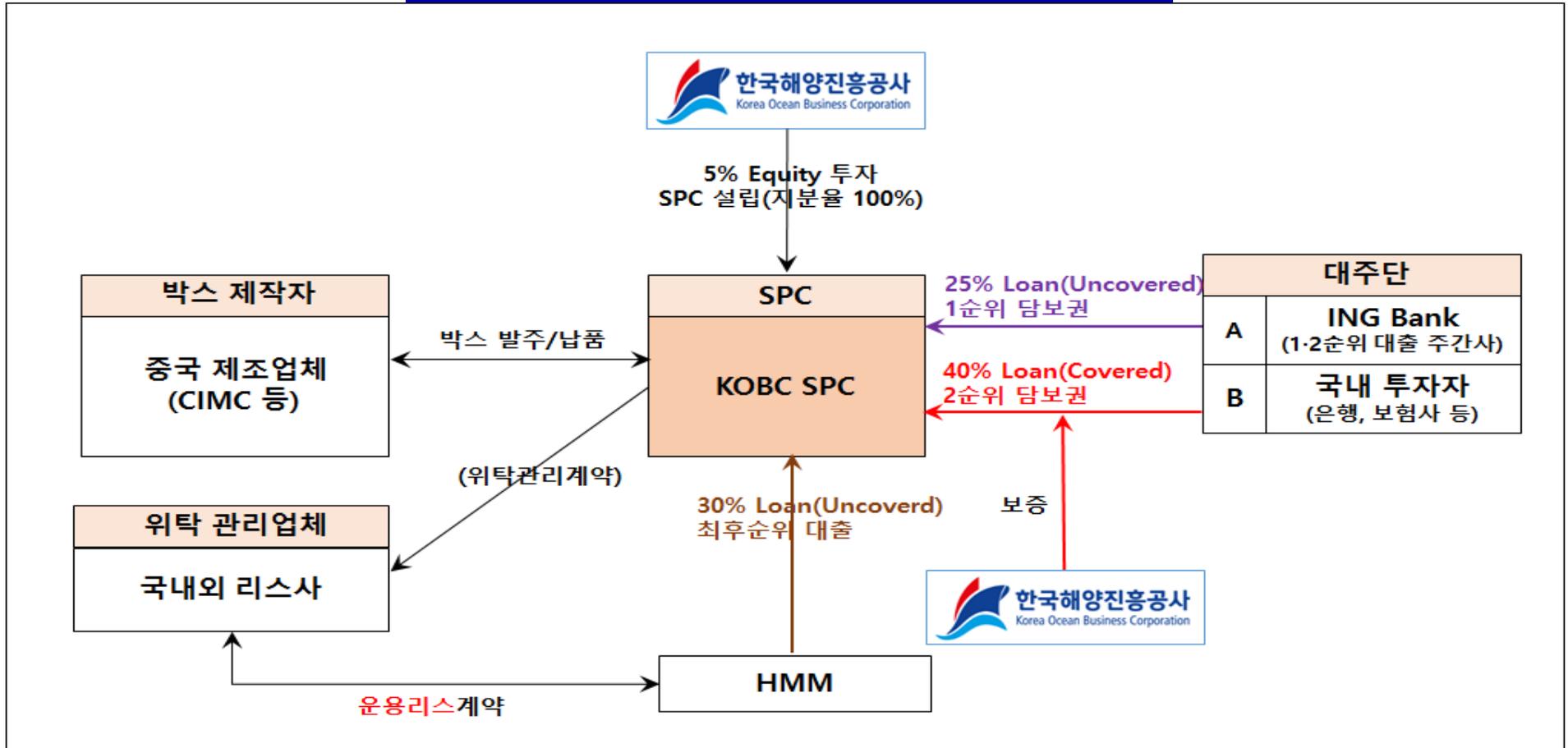
라. 컨박스 생산원가 비교 추정 (20'Box 기준)

구분	철판	목재	페인트	기타 부속품	인건비 등	생산원가
중국	913	180	190	208	300	1,791
	51%	10%	11%	12%	17%	100%
국내 (추정)	1,455	198	209	228.8	300	2,390
	61%	8%	9%	10%	13%	100%

▶ 중국의 생산량 조절(담합) 및 호주/중국간 무역분쟁으로 최근 철강 가격 급등 → 컨박스 가격 상승

3. 컨테이너박스 조달(3)

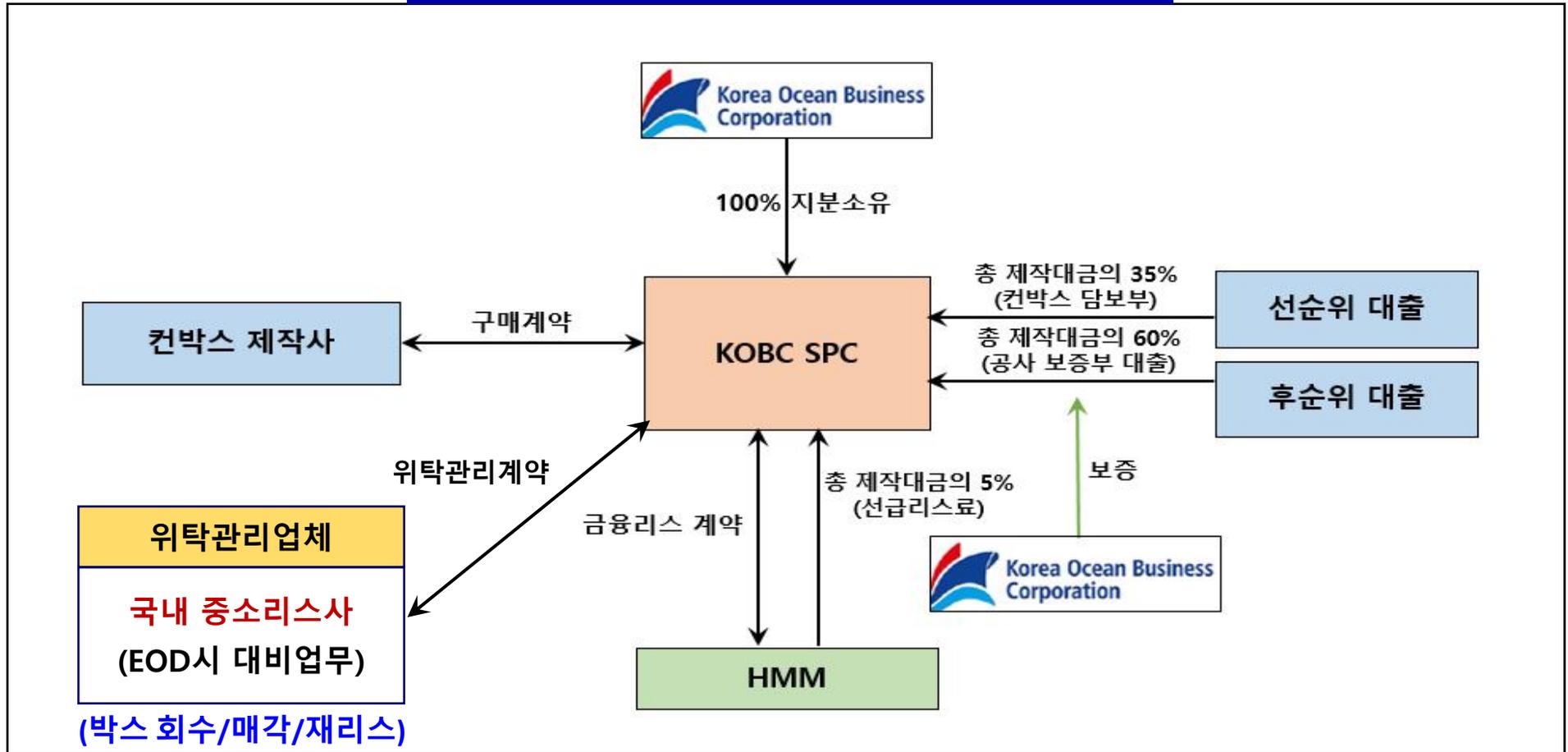
마. 해진공의 컨박스 운용리스 지원구조



박스 소유 : 해진공 (만기 시 박스 잔존가격 리스크 부담) + 박스 운용 : 선사 (일정 리스료만 지급)

3. 컨테이너박스 조달(4)

바. 해진공의 컨박스 금융리스 지원구조

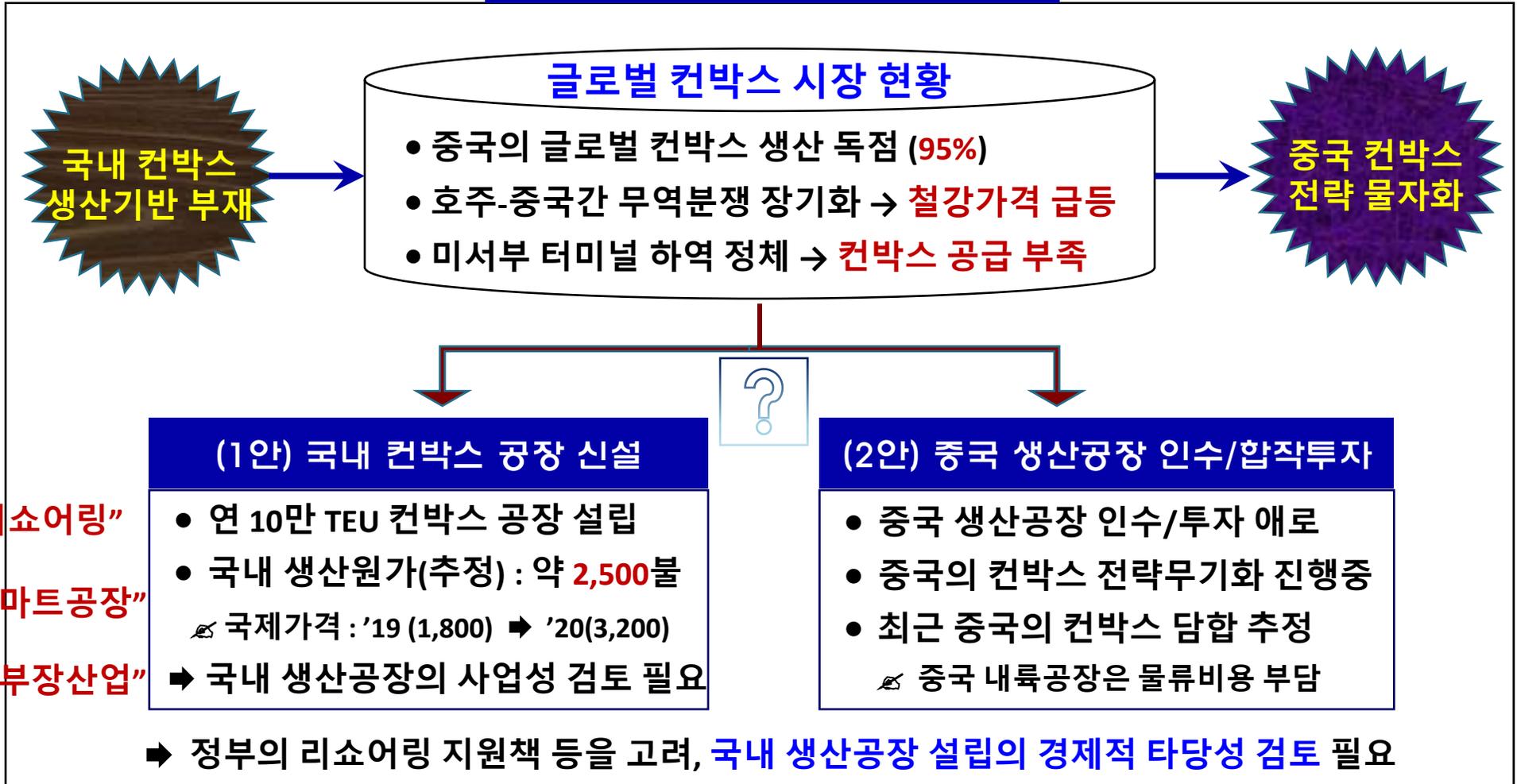


박스 소유 : 선사 (만기 시 박스의 Capital Gain 가능, 잔존가격 리스크 부담)

3. 컨테이너박스 조달(5)

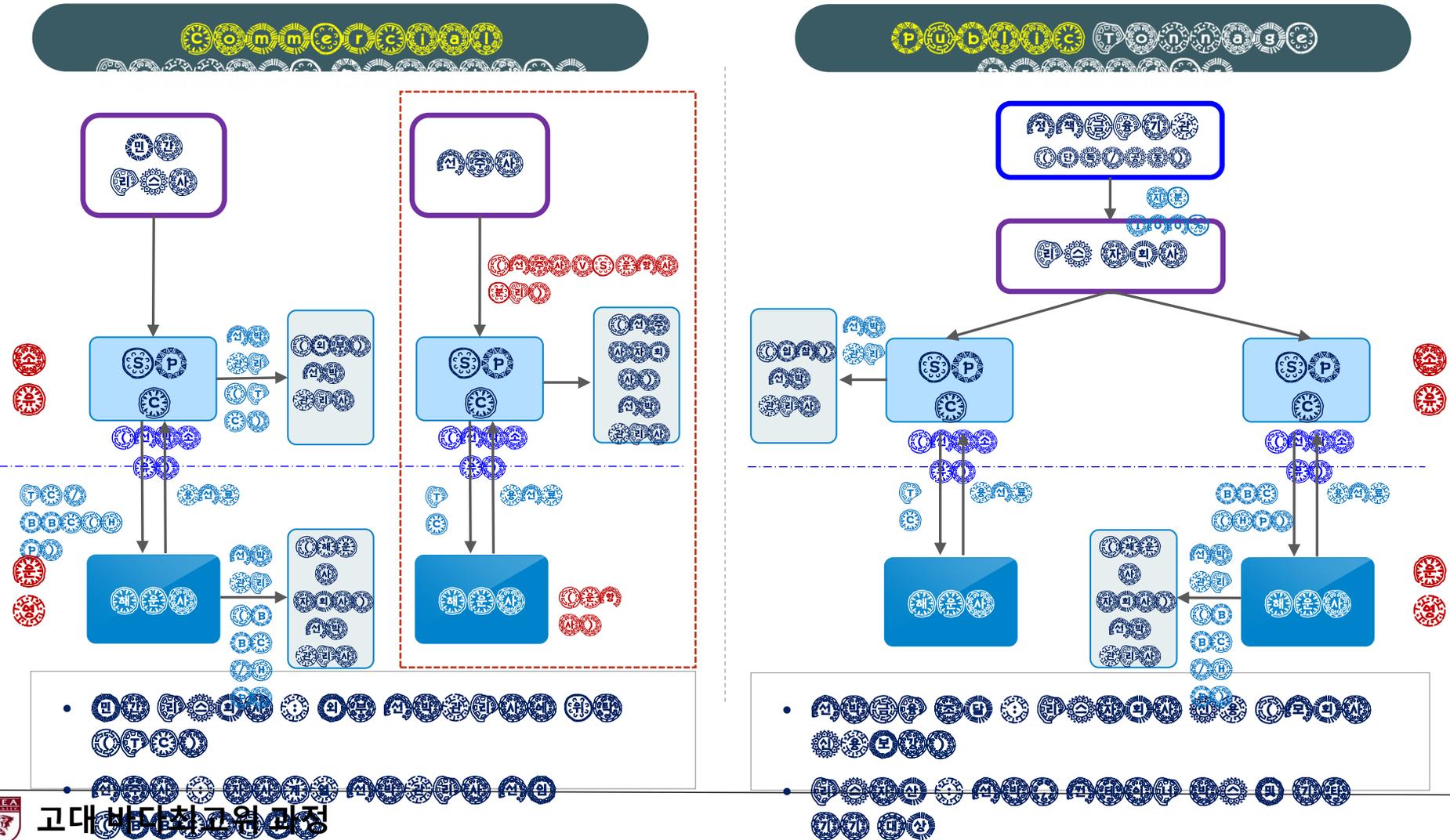
사. 컨박스의 안정적 확보 방안

"For Discussion Only"



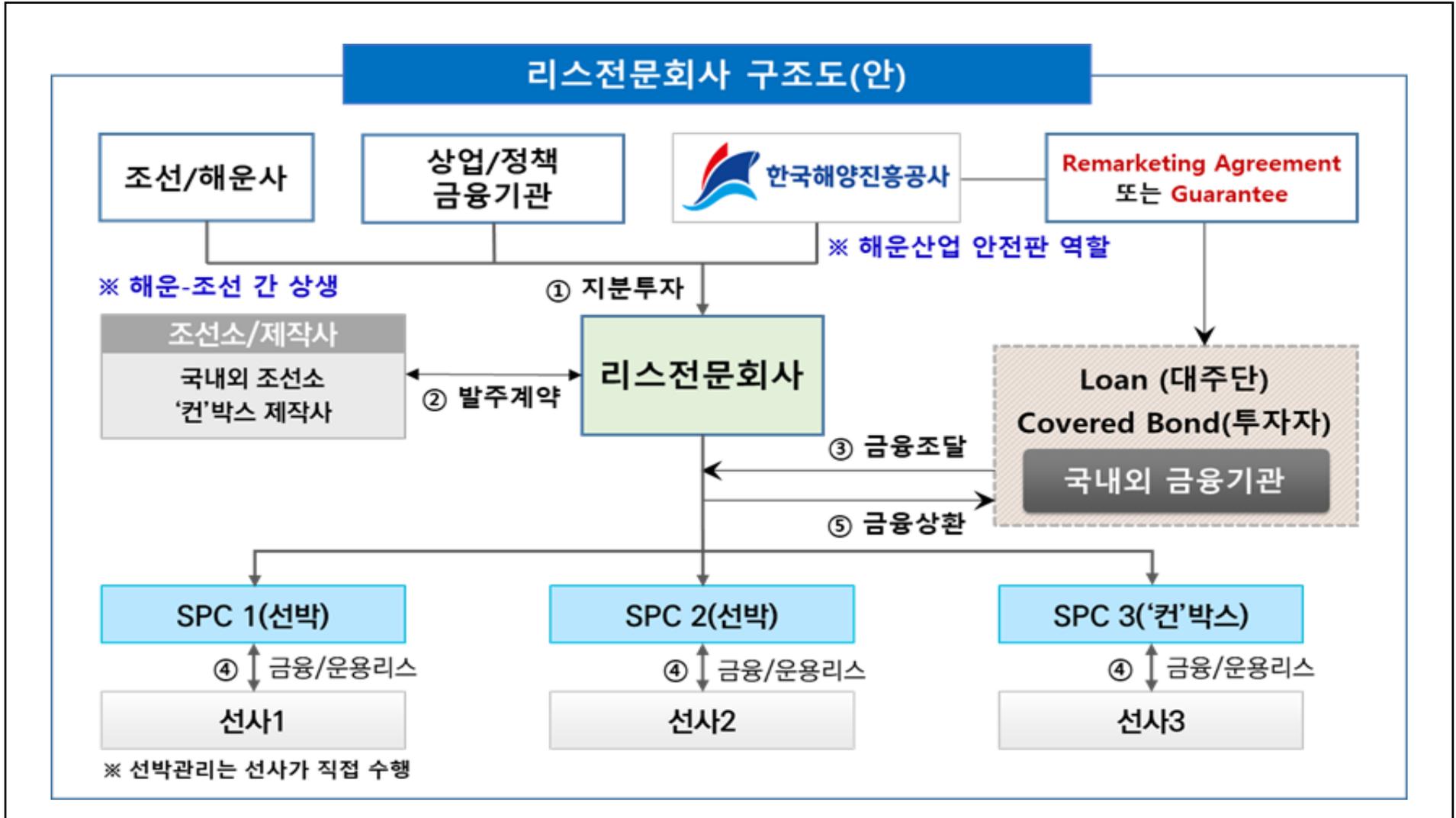
4. Tonnage Provider의 역할(2)

나. Tonnage Provider 비교



4. Tonnage Provider의 역할(3)

"For Discussion Only"



Thank You !