한국해양진흥공사의 기능과 역할

2022. 6. 29.

한국해양진흥공사
Korea Ocean Business Corporation

한국해양진흥공사
Korea Ocean Business Corporation

Contents

Chapter Ⅰ 공사 현황

공사 설립배경 | 업무소개 | 해운산업 리더국가 실현전략 | 주요사업

Chapter Ⅱ 환경분석

금융환경 | 친환경 규제 | 디지털 전환

Chapter Ⅲ 공사 미래상

미래사업 방향 설정

한국해양진흥공사
Korea Ocean Business Corporation

Chapter I

공사 현황

공사 설립배경

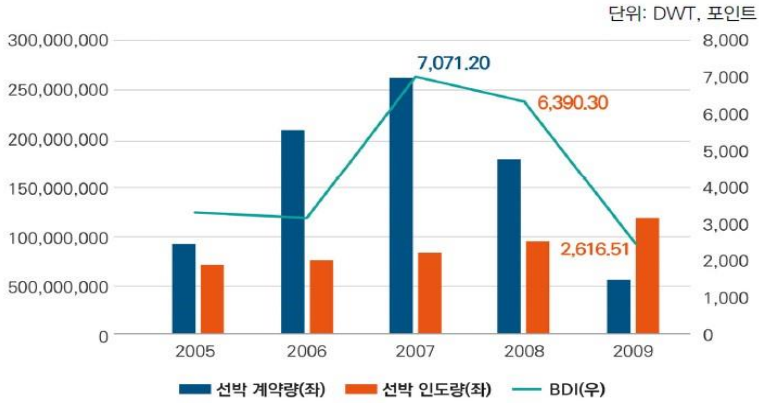
한국해양진흥공사 설립배경

(2008) 글로벌 금융위기

■ **글로벌 금융위기로부터 시작된 해운산업 장기불황**

- 2008년 미국 금융기관의 연쇄도산으로 실물경제와 국제 교역이 위축
- 해운산업 역시 운임의 하락과 물동량 감소로 유동성 위기에 봉착
- 또한 앞선 호황기에 선박발주가 크게 늘면서 과잉공급이 불황을 장기화시킴

〈그림 2-7〉 BDI운임지수와 선박 계약량·인도량 추이(2005-2009년)



Source: KMI, 글로벌 경제위기와 해운산업 대응체계 연구(2021)

(2017) 한진해운 파산

■ **한진해운 파산에 따른 한국 해운의 경쟁력 약화**

- **('컨' 선복량)** 한진해운 파산으로 인해 60만 TEU 이상의 선복량 상실
- 3조원 가량의 운임수입 증발 및 수출 해상운임 상승 초래

Source: KMI 동향분석 제45호(2017)

수차례 위기로 인한 해운 장기불황을 타개하기 위해 2018년 1월 한국해양진흥공사법 공포 및 2018년 7월 공사 출범

업무소개

공사법 상 업무범위

제11조(업무) ① 공사는 다음 각 호의 업무를 한다. 〈개정 2020. 12. 8.〉

1. 선박, 항만터미널 등 ①**해운항만업 관련 자산에 대한 투자**
2. 선박, 항만터미널 등 ②**해운항만업 관련 자산의 취득을 위하여 해운항만사업자가 차입하는 자금에 대한 채무보증**

2의2. 해운항만사업자가 선박, 항만터미널 등 ③**해운항만업 관련 자산을 담보로 차입하는 자금에 대한 채무보증**

2의3. 긴급한 경제적 · 사회적 위기 대응 등 대통령령으로 정하는 바에 따라 해운항만업에 대한 지원이 필요한 경우로서 해운항만사업자가 「신용보증기금법」 제2조제3호에 따른 금융회사등으로부터 차입하는 자금에 대한 채무보증 ④**(신용보증)**

2의4. 해운항만사업자가 체결하는 화물운송계약과 관련한 ⑤**입찰보증 및 계약이행보증**

3. ⑥**해운항만업 관련 채권 · 주식의 매입 및 중개**
4. 선박, 항만터미널 등 해운항만업 관련 자산의 취득 · 관리 · 처분 및 그 수탁
5. 「해운법」 제40조의2제2항에 따른 ⑦**해운산업 지원 전문기관의 업무**
6. 운임선도거래 시장 운영
7. 해운항만물류 관련 ⑧**전문인력의 양성**
8. 해운항만사업자의 해외 물류시장 투자 등에 대한 컨설팅
9. 제1호, 제2호, 제2호의2부터 제2호의4까지 및 제3호부터 제8호까지의 업무와 관련된 조사 및 연구
10. 국가, 지방자치단체, 공공기관 등이 위탁하는 업무
11. 정부시책으로 추진하는 해운항만사업자에 대한 보조금 지원
12. 그 밖에 해운항만 시장의 건전한 거래질서 확립과 산업 발전을 위하여 대통령령으로 정하는 업무

② 공사는 이사회의 의결을 거쳐 제1항 각 호에 해당하는 업무 또는 이와 유사한 업무를 행하는 법인에 대하여 출연 또는 출자할 수 있다.

③ 제1항에 따른 업무를 수행하기 위하여 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

한국해양진흥공사
Korea Ocean Business Corporation

업무소개

한국해양진흥공사 업무소개

사업목표 해운기업의 **안정적 선박 도입**과 **유동성 확보 지원**, 해운산업의 성장에 필요한 **서비스를 제공** → 우리나라의 해운 경쟁력 강화 → 국가경제 발전에 이바지

사업 방향성		주요 사업
고효율 신규선박 확보	• 신조 및 중고선박 도입 시 투자지원을 통한 선사 부담경감 및 선박금융 보증제공을 통한 민간금융 참여 확대 • 친환경선박 전환 지원 시 보조금 지급으로 신조 발주 확대	선박도입 투자사업 / 선박도입 보증사업 / 친환경선박 전환지원 사업
안정적 화물 확보	• 장기운송계약 활성화, 국내외 물류시설 확보 등 안정적 화물 확보 지원 • 입찰 및 계약 체결시 이행보증 제공 및 우수선화주 기업 인증을 통한 선화주 협력 확대	항만터미널·물류시설 투자사업 / 물류IoT장비 보급사업 / 우수선화주 인증제도 운영사업 / 이행보증 사업
경영안전 지원	• 보유선박 대상 금융 지원을 통한 유동성 확보 지원 • '컨' 박스 등 영업자산 확보를 통한 선사 비용 절감 지원 • 산업 위기 대응을 위한 회사채 인수 및 신용보증 지원	보유선박 투자사업 / 보유선박 보증사업 / 회사채 인수사업 / P-CBO 지원사업 / 대출이자 지원사업 / 신용보증 사업 / 컨테이너 박스리스 사업
친환경 전환 가속화	• 친환경설비 개량 지원 등을 통해 국제해사기구(IMO)의 환경규제를 선제적으로 대응하여 국가 선대 경쟁력 강화	친환경 설비개량 사업
지원 인프라 구축	• 객관적 데이터 기반 기업진단을 통한 위기대응력 강화 및 국적선사 경영 혁신 지원 • 해운산업 종사자의 산업 이해도 및 실무능력 향상	해운산업 진단 및 컨설팅사업 / 해운정보 서비스 제공사업 / 선박가치 평가사업 / 해운금융 전문인력 양성사업 / 해운항만물류 전문인력양성 사업 / 국가필수 선대제도 운영사업

: 친환경
: 디지털

1.3 공사 현황 - 해운산업 리더국가 실현전략

: 공사 과제

해운재건 5개년 계획('18.04)

'18~'22년의 5개년 계획이었으나
코로나로 인해 '22년 목표치가 '25년으로 shifting

해양진흥공사 중심 지원 강화

- 코로나19 피해 최소화
- 공사 업무범위 확대

컨테이너선사 경영혁신 지원

- 원양선사 경쟁력 강화
- 아시아 시장 경쟁력 제고

해운산업 지원 인프라 구축

- 선원역량 강화, 근로여건 개선
- 국내외 물류 인프라 확대

	'16년	'18년	'20년	'22년→'25년
해운 매출액 (조원)	28.8	33.5	42	51
원양선복량 (만 TEU)	46	50	110	113
지배선대 (백만 DWT)	86	83	94	100

목표의 중장기화

해운산업 리더국가 실현전략

해양진흥공사 중심 지원 강화

① 고효율 신규 선박 확보

1. 선박투자 확대를 위한 금융-세제 지원
2. 해운-조선 선순환 체계 구축

② 안정적 화물 확보

1. 선화주 상생기반 구축
2. 터미널 확보 등 물류경쟁력 확보

③ 경영안정 지원

1. 필수 영업자산 확보 지원
2. 유동성 확보 지원

컨테이너선사 경영혁신 지원

① 친환경 전환 가속화

1. 친환경선박 기술개발 및 보급 (보급지원)
2. 친환경 항만인프라 구축

② 스마트해운물류 시스템 도입

1. 스마트해운물류 기술개발-확산
2. 스마트해운물류 전문인력 양성

③ 지원 인프라 구축

1. 한국해양진흥공사 자본금 확충
2. 해운기업 경영혁신 지원

	'30년	비고
해운 매출액 (조원)	70	해운역 역대 최고 매출액 51조 초과
원양선복량 (만 TEU)	150	한진 사태 전 105만 TEU 대비 약 50% 확대
지배선대 (백만 DWT)	140	세계 점유율 2.3% → 5% 이상

한국해양진흥공사 Korea Ocean Business Corporation

주요 기능 및 성과

KOBC 주요 기능 및 성과

주요 기능			주요 성과
1 해운금융 지원	투자지원	선박, 기기, 터미널 등	▪ 신조선 금융지원, HPNT 출자, 싱가포르 PSA터미널 지분투자 등
	보증지원	자산 취득 차입금 채무보증	▪ HMM 초대형선 20척(주선) 등 금융지원
	유동성지원	S&LB, 회사채 인수 등	▪ 긴급자금 필요 선사 앞 유동성 자금 지원
2 산업 안전판 마련	HMM 경영관리 및 경영정상화 지원		▪ HMM 공동(산은) 경영관리, The Alliance 가입 지원
	연근해선사 경쟁력 강화 지원		▪ K Alliance 추진, 선박 공동발주 추진 등
	K2 통합 등 산업구조조정 지원		▪ K2 통합 완료, 장금/폴라리스 긴급 유동성 지원 등
	코로나19 등 해운산업 위기 극복 지원		▪ 코로나19 대응 1, 2차 유동성 긴급 지원 등
	해운산업 상생기반 구축		▪ 우수 선화주 인증, 선화주 협약 체결
	폐선보조금 등 정부 해운정책 대행		▪ 국가필수선대제도, 폐선보조금, 친환경설비 특별보증 등 정책사업 운영
3 해운산업 정보 플랫폼 구축	해운정보 DB 등 인프라 구축		▪ 해운시황 리포트 발간, KOBC 국제 컨퍼런스 개최 등
	선박가치평가, 해운 운임지수 개발		▪ 선박가치평가, 국내 및 해외(중국) 확대
	해운산업 진단 및 리스크 관리		▪ 선사별 재무, 금융, 선박운항 정보 DB 구축 등
	해운 물류 및 금융 인력양성 사업 등		▪ 해운 물류 및 금융 인력양성 사업 고도화 등

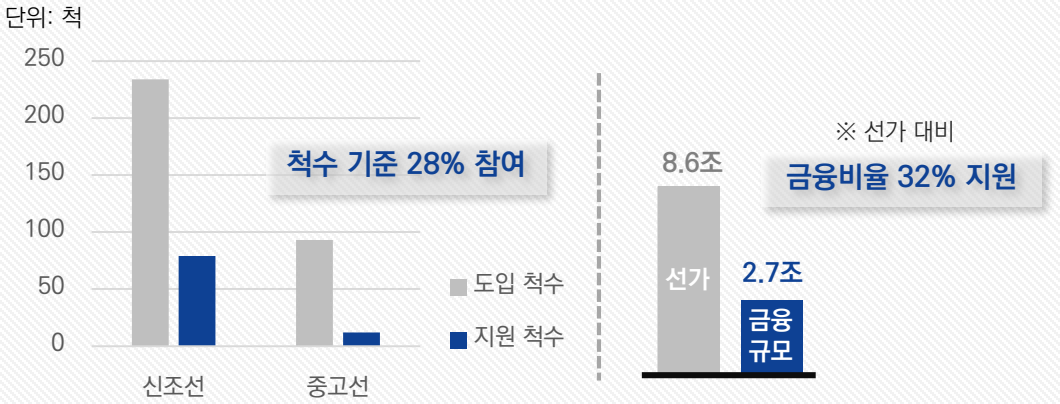
주요 기능 및 성과 - ①해운금융 지원(선박금융)

선박금융 실적

선박도입 금융(투자 / 보증)

■ 공사 설립 후 약 2.7조원 지원('22.5월말 기준) - 투자,보증 전체

▪ 공사 설립 후 도입된 국적선박의 약 28%(척수 기준)에 평균 32%의 금융비율로 참여



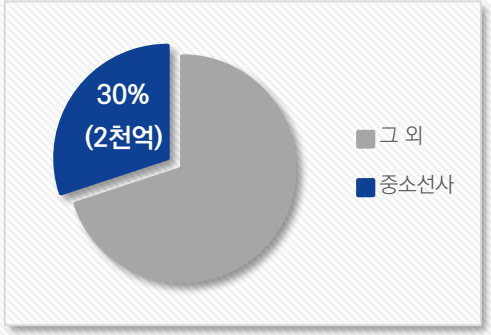
S&LB(매입 후 재대선)

■ 공사 설립 후 약 7천억원 지원('22.5월말 기준)

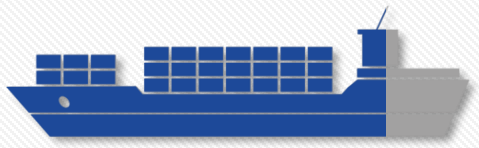
▪ 유동성 위기인 국적선사의 선박 해외 매각에 따른 국부유출 방지하는 유동성 지원 효과

■ 기업 간 양극화 해소를 위하여 중소기업 S&LB 지원 확대

▪ 전체 실적 중 30% 가량을 중소선사 앞으로 지원하여 약 2,000억원 유동성 지원



▪ 평균적으로 선가 대비 80%를 금융지원하여 중소선사의 유동성 수혜규모 ↑



※ 약 LTV 기준 80% 금융 제공

Source: 공사 내부자료 및 Clarkson 조회 자료 기준(22년 5월말 기준, 신조는 Contract 일자 기준, 중고는 S&P 일자 기준)

주요 기능 및 성과 - ①해운금융 지원(컨박스/터미널)

KOBC 주요 지원사업 2

컨테이너 박스 리스플랫폼 구축 및 지원

KOBC 리스 플랫폼 (홍콩소재) — **리스 플랫폼**

- 사업개요 : 공사 설립 SPC를 통한 컨박스 직접 발주
- 리스기간 : 약 7년
- 리스방식 : 선사 신용도 및 선호도에 따라 선택(금융/운용리스)

공사/선사 공동펀드 — **펀드**

- 사업개요 : 공사-선사 간 공동펀드 출자 후 펀드 SPC 통한 컨박스 구매 및 리스 제공
- 리스방식 : 금융리스(제4차 사업 기준)

중소, 중견선사 전용

주요 사항

- ✓ 국내 최초 컨테이너박스 리스플랫폼 구축 및 리스금융(금융 & 운용) 지원
- ✓ HMM의 초대형선 20척 인도 전, 약 30만TEU 규모의 선제적 컨테이너박스 조달 완료
- ✓ 중소, 중견 선사 전용 리스 플랫폼 금융리스 예정

터미널/물류 투자 및 보증 지원 사업

국내

부산신항(HPNT)

- 공사투자 : 500억원
- 투자기간 : 5년

부산신항운영효율화

- 터미널 간 구조조정, 비용 절감
- 물량유치(Alliance), 지분현황 등 고려

해외

싱가포르 PSA

- 공사투자 : 200억원
- 투자기간 : 17년

말레이시아 C-Yard

- 공사투자 : 3억원
- 투자기간 : 8년

주요 기능 및 성과 – ②산업 안전판 마련(원양선사 경영정상화)

KOBC 주요 지원사업 1

유동성 지원, 영업활동 지원, 필수영업자산 확보 지원

1 '20년 유동성 지원 (산업은행 & KOBC)

- 부족자금 지원
- 13K 5척 재금융
- The Alliance 기금
- 산업은행과의 공동관리를 통한 공동분담

→ '21년 중 유동성 지원 불필요해짐

2 영업활동 지원 (KOBC)

- The alliance 가입 지원
- 화주 유치(Support Letter 발급)
- 4.6K 컨선 6척 BBC 재 리스
- K-Alliance 기본협약 체결

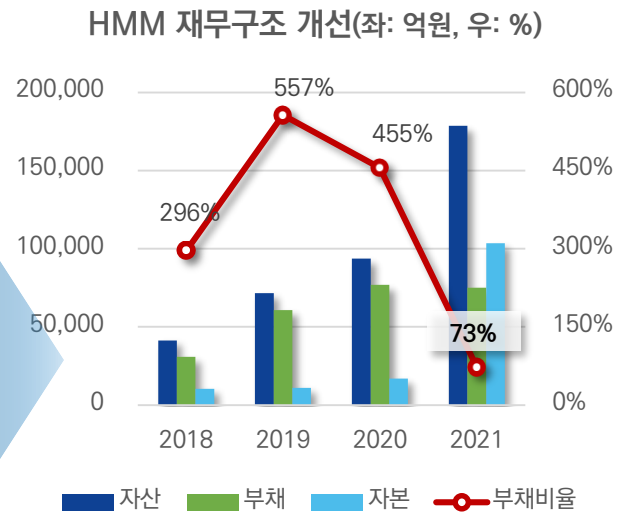
3 필수영업 자산확보 지원 (KOBC)

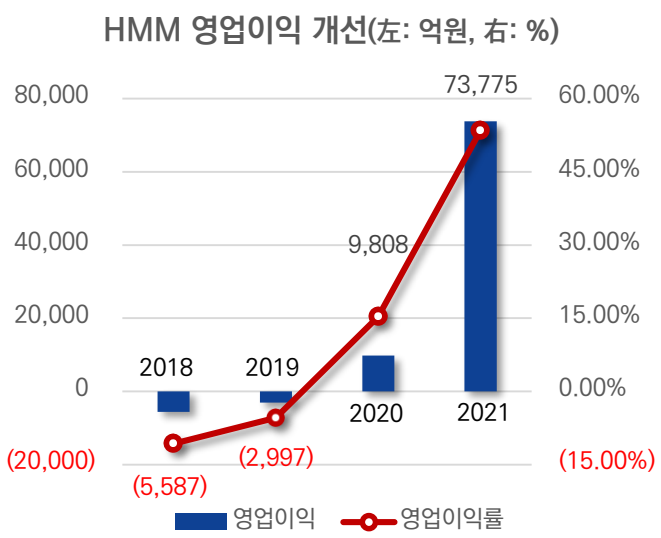
- 초대형선 20척, VLCC 5척 선박금융 주선 및 지원
- 컨박스 금융/운용리스 지원
- 국내외 터미널 확보 지원
- 스크러버(20척) , BWMS(15척) 장착 지원 (상생펀드 조성 포함)

주요 사항

- ✓ 산은과 공사의 공동 경영관리체제는 '22년 이후 공사 단독관리 체제로 변경
- ✓ '20년 영업이익(9,808억원) 흑자 시현 → 10년 만에 영업이익 흑자
- ✓ '20년 12월 전환사채 2,400억원 발행 성공 → 재무구조 개선 및 자체 시장차입 성사

HMM 재무구조 개선





1 [부채비율 대폭 개선]
– 공사 운영자금 지원을 바탕으로 재무구조 개선
('21년말 부채비율 73%)

2 [신조 인도 효과 반영]
– 초대형선 20척 투입을 통한 원가구조 개선

3 [시황 강세 지속]
– 컨선 시황 강세 지속으로 영업이익률 대폭 개선

주요 기능 및 성과 – ②산업 안전판 마련(연근해선사 경쟁력 강화 등)

KOBC 주요 지원사업 3

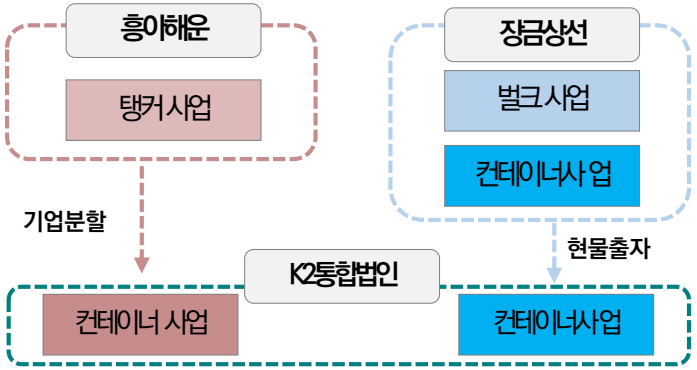
K2 통합 주관 및 지원

통합 Process	약1년 소요	• ('19.4) 기본 합의서 ~ ('19.12) K2 통합법인 유상증자
통합법인 위상	국내 제3위 컨테이너 선사	

구분	장금상선	흥아해운	통합법인
선복량('19.말)	60,720TEU	31,594TEU	92,314TEU
컨 매출액('18말)	9,022억원	6,120억원	15,000억원
국내순위('19.말	4위	5위	3위

'20년 상반기 중 장금과 흥아의 영업이익 합계 : 146억원

통합방식 — 흥아 분할 후 통합



코로나19 대응 긴급 유동성 지원 사업

대출이자 지원	▪ 상업은행의 선사 앞 운영자금 대출 관련 이자 보전 (2%p)
S&LB 상환 유예	▪ S&LB 상환기간 1년 유예조치
S&LB 지원 확대	▪ S&LB을 통한 선사 앞 유동성 지원 확대 (최장 LTV : 80% → 90%)
선박 후순위 투자	▪ 선박 후순위 담보에 의한 투자 지원 (추가 유동성 지원)
회사채 인수	▪ 신용등급 BB- 이상 및 부채비율 650% 이하 ▪ 이자보상배율 1 이상
P-CBO	▪ 신용보증기금 앞 특별출연 제공 및 후순위채권 인수
주력 해운기업 지원	▪ 국적 주력 해운기업의 긴급 유동자금 지원

주요 사항

✓ 지원요건 완화 및 공사의 리스크 수용범위 확대

→ 해운업계의 유동성 부족 해소

주요 기능 및 성과 – ②산업 안전판 마련(정부 정책대행 사업)

KOBC 주요 지원사업 4

정부(해수부) 정책대행 사업

사업	내용
친환경 선박 전환 지원	▪ 보조금 : 신조선가의 10% ▪ 지원대상 : 노후선 해체 (매각) 후 신조
국가필수 선박 제도	▪ 지정목표 : 88척(20년 말) ▪ **[제한]** 외국인선원 6명 이내 → **[손실보상]** 외국인선원 제한에 따른 임금 상승분 보전
우수 선화주 인증제도	▪ 인증업체 : 선주-화주 간 상생협력의 생태계 강화에 기여한 선·화주 대상 ▪ 인센티브 : 금융조건 우대, 법인세 공제, 항만료 감면
친환경 설비 특별 보증	▪ 설비 : 스크러버, BWMS, 수전장치 등 ▪ **[정부 지원]** 이자 2% 감면 ↔ **[해진공 지원]** 보증 제공
해운인력 양성사업	▪ 해운항만물류 교육 과정 및 해운금융 교육 과정 실시 ▪ 서울/부산 각 1회 실행

추진목표	
	① 선화주 상생 협력 확대 ② 선사의 영업경쟁력 제고

한국해양진흥공사
Korea Ocean Business Corporation

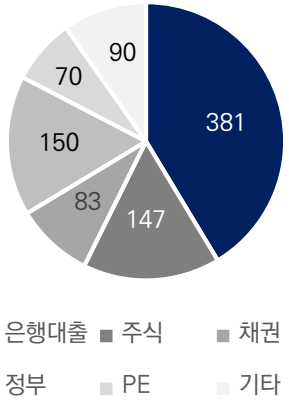
Chapter II 환경분석

금융환경 분석 - 글로벌 선박금융 침체

글로벌 선박 금융 시장의 침체

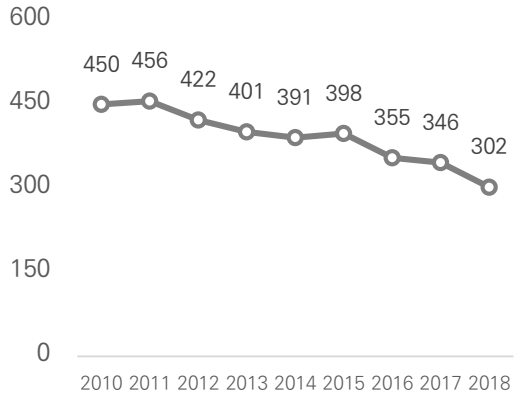
'18 글로벌 선박조달구조(잔액기준)

(단위: 10억달러)



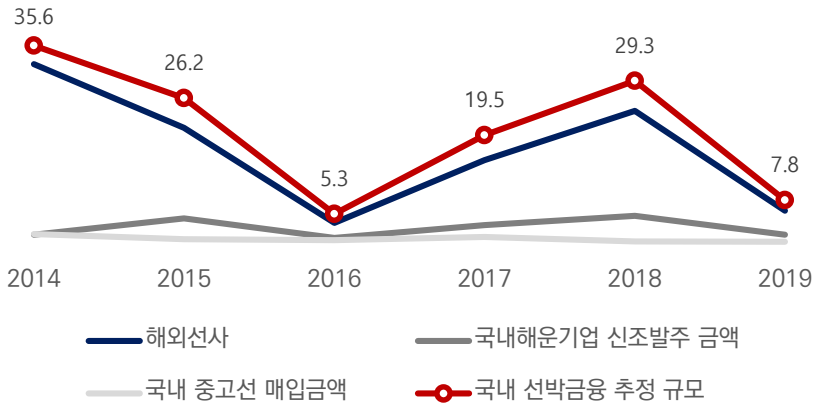
세계 주요 선박금융 은행 대출 잔액 추이

(단위: 10억달러)



국내 선박금융 규모 추정(2014-2019)

(단위: 10억달러)



Key Implication

✓ 글로벌 해양금융시장의 침체 흐름

① 세계 선박금융 주 공급원은 은행대출이나, 매년 은행의 해운대출 규모 감소

② 은행대출을 통한 선박금융은 감소하는 반면, 선복량은 증가하여 선박금융 시장의 자금부족현상(Funding Gap) 지속

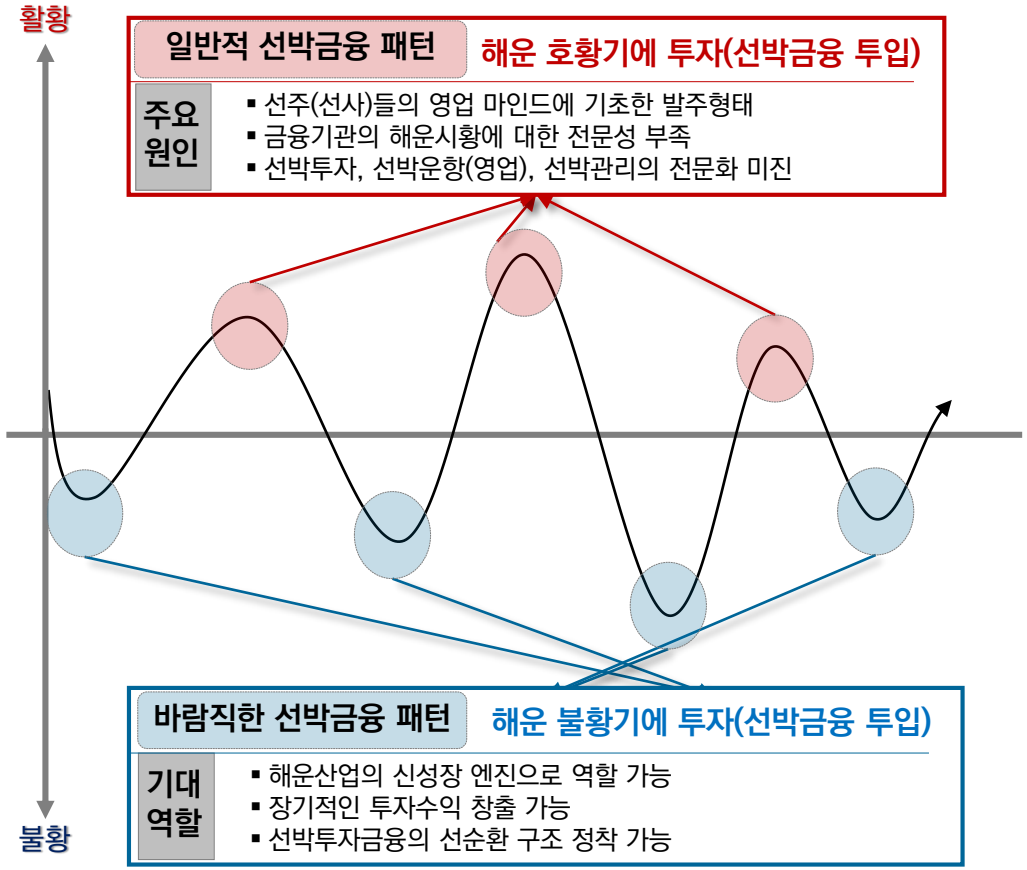
→ 글로벌 해운금융 시장은 침체 국면에 있으며,

이는 곧 ①선사들의 유동성 위기 관리 능력 감소 ② 신규 투자(신조, 중고선) 기피 ③ 연관 산업(조선, 해운항만 등) 전반에 파급효과 등으로 이어질 가능성 높음

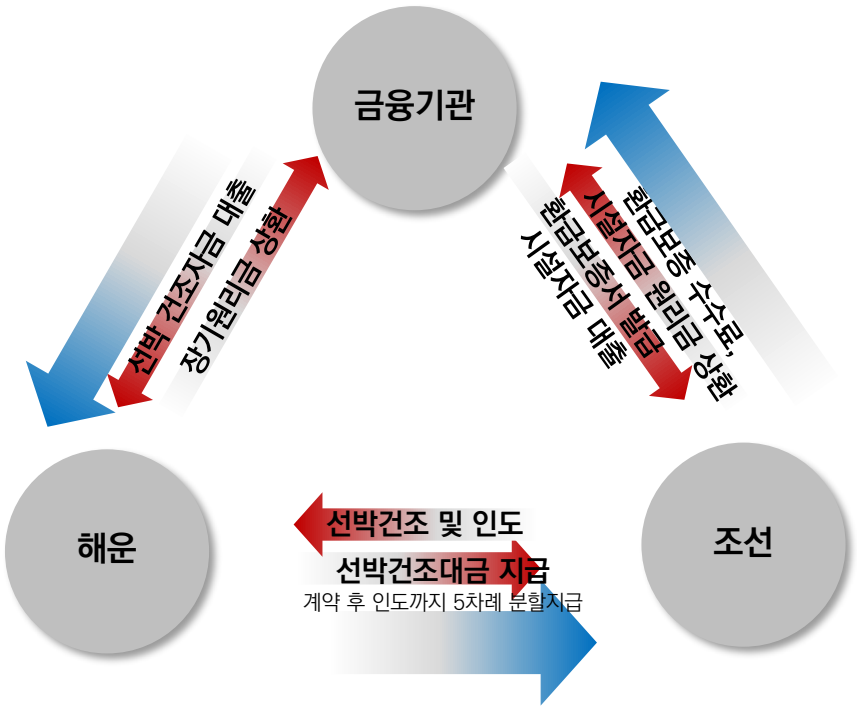
금융환경 분석 - 선박금융 패턴 및 생태계

선박금융의 패턴 및 생태계

선박금융의 패턴



적절한 선박금융 패턴 활용으로 전후방 산업 선순환 유도



Key Implication

✓ <u>공사의 '공공성' 감안시 Tonnage Provider 역할은 민간 자회사 설립(지분 참여) 형식으로 검토될 필요성 존재</u>

금융환경 분석 - 국제금융규제에 따른 해운업 위기

국제금융규제에 따른 해운업의 영향

바젤 Ⅲ

구분	기준 바젤Ⅱ→바젤Ⅲ	비고
총자본비율	8.0%	현행과 동일
기본자본비율	4.0%→6.0%	`13년 4.5%, `14년 5.5%, `15년 6.0%
보통주 자본비율	2.0%→4.5%	`13년 3.5%, `14년 4.0%, `15년 4.5%
완충자본비율(신규)	0.0%→2.5%	`16년부터 4년간 매년 0.625%씩 상향

- 2019년 바젤Ⅲ 전면 시행
- 자본의 종류와 비율이 더욱 세분화됨에 따라 위험도가 높은 자산 투자 축소, 국채, 주택담보대출, 우량기업 대출 등 안전자산 선호 예상
- 신용도가 낮은 업종이나 중소기업 등에 대한 대출심사기준이 강화되어 국내 해운업계 자금조달이 어려워지고 자금조달에 따른 금융비용 부담이 커질 것으로 예상

Key Findings

- 바젤Ⅲ 시행으로 해운금융 여건이 악화되면서, 해운업계 자금조달 및 금융비용 부담 완화 등 공사의 해운금융 지원 기능 강화 요구됨(위기요인)

IFRS-16 Lease

Before

금융리스 ↔ 회계처리 구분 ↔ 운용리스

단순 선체용선이나 기간용선은 운용리스 성격으로 간주되어 자산·부채로 인식되지 않고, 매해 발생하는 리스료만을 손익계산서에 비용으로 인식

After

단일 회계모형: 금융리스, 운용리스 구분 X

회계처리 시, 금융리스와 운용리스를 구분하지 않고, 재무상태표에서 모든 리스에 대한 리스자산과 리스부채 함께 인식, 즉 운용리스 부채로 인식되며 부채비율 급증

용선 선박 의존도가 높은 국내 선사에 타격 큼

부채비율 증가 → 여신기관의 신용위험관리 강화 → 금융기관을 통한 부채 형태의 자금조달의 어려움

Key Findings

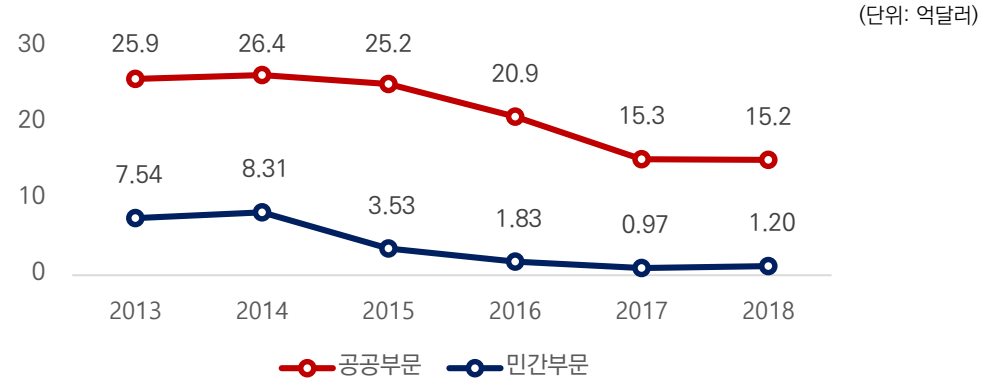
- IFRS-16의 도입으로 운용리스 비중이 큰 해운사의 부채비율 급증 예상, 공사의 해운금융 지원 역할 확대 필요

* Source: 우리나라 해운금융의 한계 및 발전방향

금융환경 분석 – 국내 선박금융 시장

국내 선박 금융 시장

국내 선박금융 조달 추이(대출시장)



국내 선박금융 조달 추이(자본시장)

채권	✓ 국내 해운사가 자금 조달원으로 채권시장 이용 중에 있으나, 무담보 선순위 채권으로 3~5년의 짧은 만기로 조달된 자금에 그쳐, 대부분 선박구매용도가 아닌 운전자금 조달로 활용
주식	✓ '09년 한진해운 상장 이후 주식공개를 통한 상장이 거의 미발생 ✓ 유상증자의 경우, 2~3백억원의 소액으로 선박금융에 활용되었다고 보기 어려움
주식 & 사모발행 & 선박펀드	✓ 연기금 등 전문투자자가 참여하는 사모발행에 의해 주식거래 실적 미미 ✓ 선박투자회사에 대한 민간펀드 참여실적도 저조

* Source: 전형진 · 윤희성 · 윤재웅"국내외 해운금융 비교를 통한 국내 해운금융 역량강화 방안 연구", 한국해양수산개발원, 국적선사 선박금융 현황 분석보고, 한국해양진흥공사, (2022)

국내 해양금융 유형별 참여 금융기관

시장형성 해양금융 참여도 高

해양금융 공급주체	기관명		제공하는 해양금융 서비스 종류
정책금융	수출 신용기관	수출입은행	대출, 보증, 투자(Fund)
		무역보험공사	보험
	산업은행		선순위 및 후순위 대출, 자본투자 (Fund)
	캠코		Fund
	한국해양진흥공사		선주사업, 자본확충사업, 신조선 투자사업, 채무보증 사업
민간금융	시중은행		대출
	자산운용사		선박펀드 선·후순위 대출, 선박투자회사의 회사채인수 또는 자본금 납입
	리스사 및 종합상사		–
직접금융	선박투자회사		시장 미형성
	자본시장 (채권 및 증권)		시장 미형성

시장 형성 해양금융 참여도 低

* Source: 이경래 '우리나라 해양금융 공급의 연혁적 고찰 및 발전방안 연구'

금융환경 분석 - KOBC 금융사업

KOBC의 금융과 미래상

1 투자	3 선박 S&LB 사업	현행 KOBC 투자지원 사업
	신조선·중고선 투자사업	
	항만터미널 투자사업	
	신규사업 발굴영역	
2 보증	채무보증	현행 KOBC 보증지원 사업
	신규사업 발굴영역	

투자	3 선박 S&LB 사업
투자	*한국형 선주사업 추진*

〈한국형 선주사업 추진〉

BBC 방식 선주사업 확대

방향성

1 선박금융 시장 활성화

✓ 후순위 투자 등을 통해 Credit Enhancer 역할 수행 → 민간 참여 유도 역할

2 보증상품 확대를 통한 선사 경영지원 다양화

✓ 선박용 자산 취득 시 채무보증 이외에도 신용보증과 계약이행보증으로 보증 상품을 확대하여 선사 경영지원의 다양화, 산업 지속성장 기반 강화

3 한국형 선주사업 추진

✓ 한국형 선주사업은 불황기 공사가 투자할 수 있는 안전장치 영역으로, BBC 방식의 선주사업 확대를 통한 한국형 선주사업 추진

IMO 환경규제

IMO의 단-중-장기 규제 계획

IMO GHG(온실가스) 전략	
단기 (‘18~’23년)	▪ 에너지 효율 관리 계획(SEEMP) 이행 강제화 ▪ 현존선 에너지 효율지수(EEXI) 도입 ▪ 탄소집약도(CII) 개발
중기 (‘23~’30년)	▪ 2030년까지 선박 탄소집약도 ‘08년 대비 40% 저감 ▪ 시장기반조치(MBM) 시행
장기 (’30~’50년)	▪ 2050년까지 온실가스 배출량 50% 감축 ▪ 2050년까지 선박 탄소집약도 ‘08년 대비 70% 저감 ▪ 탈탄소 연료 및 기술개발 공급

IMO 규제 내용				
기술적규제	신조선	EEDI	기준	▪ ‘13년 선종, 선형별 평균효율로 Phase0 지수 산정 ▪ 2015년 Phase 1부터 5년마다 지수 기준 10%씩 강화. Phase 3 2022년 4월로 앞당김
			패널티	▪ 선박 건조·운항 금지 조치
	현존선	EEXI	기준	▪ EEDI와 동일 기준 현존선에 적용 ▪ 2023년부터 시행 ▪ 2025년에 EEDI Phase 3단계 적용
			패널티	▪ 미충족 시 엔진출력을 저하, 즉 운항속도를 감속
운항적규제	운항 중 선박	CII	기준	▪ 실제 배출하는 온실가스 양에 따라 A~E등급을 부여
			패널티	▪ D, E 등급 선박은 개선계획서를 제출하고 개선 결과에 따라서 운항 지속 불가
시장기반조치		MBM	기준	▪ 선박의 배출량에 따라 인센티브 또는페널티 부여 ▪ 선박의 효율과 성능 개선을 유도하는 조치 ▪ 탄소배출권 거래제, 탄소세, 탄소펀드 등
			패널티	▪ 배출원에 일정 금액을 부과

IMO 규제의 단계적 대응을 위한 준비 必

탄소배출량 저감, 탄소배출권 거래 등 해진공의 규제대응 역할 강화 必

한국해양진흥공사 Korea Ocean Business Corporation

해운산업 디지털 전환

해운산업 디지털 전환 프로세스

- 수출입물류 플랫폼 구축 및 운영
- 민간 서비스 인큐베이션
- 해운업계 디지털 전환

수출입 물류 공공 · 민간 데이터 공유 플랫폼

디지털 기술 적용: AI + Analytics + 블록체인 + 클라우드

공급자
- 화주
- 선사
- 항만공사
- 터미널 운영사
- 내륙 운송사
- 스타트업

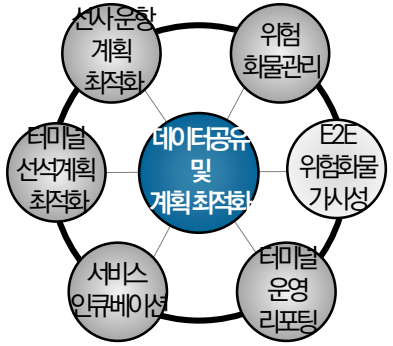
공유 데이터

민간
- 선사/포워더
  - 선박운항/운영정보
  - 화물컨테이너
  - 위험화물정보
- 터미널
  - 터미널운영 스케줄
  - 크레인작업일정
  - 야드운영스케줄

공공
- 창고/물류창고 정보
- 항만운영정보

서비스

공유 플랫폼을 통한 실시간 데이터 공유 및 계획 수립 · 조정



연계 시스템
- Port-MIS(공공)
- 터미널운영시스템(민간)
- 선사시스템(민간)
- IoT, GPS, AIS

수요자
- 화주
- 포워더
- 선사
- 항만공사
- 터미널 운영사
- 내륙 운송사
- 장비 리스사
- 스타트업

혁신 서비스

물류 가시성	선사-항만간실시간 운영최적화서비스
물류운영 최적화	위험물DB화및 가이드공유
	해상-화주-포워더 운송매칭서비스
서비스 인큐베이션	민간서비스 인큐베이션
데이터 거래	데이터거래서비스
지속가능 항만	지속가능항만서비스

1차년도 구현 서비스

민간 서비스 인큐베이션

1단계에서 집적된 공공 bigdata의 민간개방 통해 스타트업 지원 또는 Biz Model 창출 / 스마트 해상물류 분야로 청년들이 준비된 창업을 하고 일자리를 찾을 수 있도록 동기부여부터 기업성장지원까지 지원하는 민간 비즈니스 생태계 조성 디지털 플랫폼.

해운업계 DT 전환

선사들의 디지털 전환 지원 / 현실적으로 개별 선사 맞춤형 지원보다는 공모 방식 등으로 진행 가능할 것으로 예측 / 선사들의 DT 전환 유도하여 Maersk 등 DT활용도가 높은 선진 기업 대비 경쟁력 갖추고 효율성 제고 유도 가능

한국해양진흥공사
Korea Ocean Business Corporation

Chapter III 공사 미래상

공사 미래방향 설정

한국해양진흥공사 미래방향 도출

산업환경

- 해운시황 양호에 따른 해운선사의 재정여건 개선
- 코로나19 이후 시장변동성 高
- 해운물류 디지털화 가속화
- 친환경규제에 대한 단계적 대응 필요
- 해운리더국가 전략 등 강한 정책적 의지

	As-Is		*To-Be*
공사의 방향성	해운산업 재건	→	해운산업 글로벌 선도
공사의 모습	해운업 전담 금융지원기관	→	해양진흥플랫폼 (해양금융, 정책, 정보, ESG)

기존 기능

해운산업 재건을 위한 금융지원 기능

- 선박도입금융 지원
- 선박재금융 지원
- 항만물류금융 지원
- 해운정보 서비스

→ *미래 기능*

정책금융+비금융 종합지원을 통해 해운리더국가 달성에 주체적 역할 수행

- 해양금융 통한 산업활성화
- 해운산업 디지털전환 지원
- 국적선사 탄소중립 지원
- 해운물류 플랫폼 역량 강화

ESG 경영

1. 미래 해양산업 활성화를 위한 금융지원 강화 및 제도개선
2. 탄소중립, 디지털화 변화 속 혁신,상생 생태계 강화
3. 민간 경영혁신 및 글로벌 역량제고를 위한 Think Tank 기능 강화