
2023년도 해양금융1부 중점 추진사업

1. 한국형 선주사업 추진
2. 컨테이너선사 선박금융 지원 사업
3. 컨테이너박스 리스지원 사업
4. 항만·물류 인프라 지원 사업



항만물류금융팀
이상석 팀장



Contents

1. 한국형 선주사업 추진
2. 컨테이너선사 선박금융 지원 사업
3. 컨테이너박스 리스지원 사업
4. 항만·물류 인프라 지원 사업



1. 한국형 선주사업 추진

» 1. 추진 배경

해운재건 5개년 계획 성과점검 및 해운정책 운용방안

- ✓ 공사를 통한 **BBC 방식의 S&LB(운용리스)** 계획 발표

해운산업 리더국가 실현전략

- ✓ 선사의 **선대 확보 및 용선료 부담 완회**를 지원하기 위해 한국형 선주사 도입·육성
- ✓ **운용리스(BBC)** 도입하여 선박 매입 및 운용
- ✓ 국내 전문 선주사 육성을 위한 중장기 전략을 통해 **민간 선주사업 활성화** 추진

추진 배경

2020.08

2021.01

2021.06

2022.11

2021년 해양수산부 주요업무 추진계획

- ✓ **글로벌 해운강국 도약**
- ✓ 선박 부족 상황에도 **선박을 안정적으로** 제공하는 한국형 선주사 육성

해운산업 경쟁력 강화방안

- ✓ '26년까지 선박 50척 확보·임대하는 **공공 선주사업 추진**

“ 선박확보 지원을 통한 국내 해운산업 경쟁력 향상 목적 정책사업으로 추진 ”



1. 한국형 선주사업 추진

» 2. 추진 목적

공사의 선박 확보 및 국적선사에 임대하는 공공 선주사업 추진 → 불황기 과다·유휴 선박의 혈값 매각 방지 및 국적선사 지속적인 영업 활동 지원

선박공급사업(Tonnage Provider)

공사 신용 기반 경쟁적 조건의 선박 확보 후 국적선사에 대선

① 소형 '컨' 선박 공동발주 운용리스 사업

- ✓ 국적선사 한일항로 시장지배력 유지를 위한 소형컨선 신조발주 및 장기대선 추진

② 신조·중고선박 확보 운용리스 사업

- ✓ 선박확보 필요시 공사 BBC 구조 금융지원

③ 장기운송계약선박 확보지원 사업

- ✓ 계약 확보를 위한 BBC 구조 전략적 검토

“ 해운 **고시황기** 지원 역할 ”

선주사업 추진내용

선박인수사업(Tonnage Bank)

선박 적기 매입 후 재리스를 통해 선사에 긴급 유동성 지원

① 긴급 유동성 지원 및 선박 해외유출 방지

- ✓ 국적선사 위기 시 보유선박 매입 후 재리스 (공사 직접 투자구조 및 위기대응펀드 활용)

② 중장기 전문리스사 설립 검토

- ✓ Tonnage Bank 역할 및 신조선박 리스사업 본격 진행을 위한 전문리스사 설립 검토 추진

“ 해운 **저시황기** 지원 역할 ”



1. 한국형 선주사업 추진

3. 필요성

경쟁력 있는 원가의 선박 공급을 통한 해운산업 경쟁력 제고를 위해 선주사업 필요

선주사업 기대효과





1. 한국형 선주사업 추진

4. 추진경과

2021

선주사업
사전준비

- ✓ 선주사업 추진 T/F 운영 및 선주사업 추진 타당성 검토 용역 시행
- ✓ 선주사업 시범사업 대상선박 선정 및 투자 실행 (케미컬선 2척 사업 수행)
- ✓ 선주사업 전담 팀 조직 구성 준비

2022

본사업
개시

- ✓ 공사 사업운영본부 내 선주사업 전담 팀 신설
- ✓ 본 사업 대상 선박 선정 및 투자 실행 (소형 케미컬 탱커 3척 사업 수행)

2023

본사업(계속)
및 사업기반
마련

- ✓ 장기운송계약선박 확보 지원 등을 통한 사업 구조화 및 실행
- ✓ 내규 제정 및 사고관리 매뉴얼 수립 등 선주사업 기본절차서 마련
- ✓ 민관협의체 구성 및 전문선주사 설립 추진 검토



1. 한국형 선주사업 추진

» 5. 사후관리

용선사	선종	척수	용선기간
A	컨테이너선	10	✓ '17.05 ~ '25.05 (8년)
B	케미컬선	1	✓ '21.10 ~ '26.10 (5년)
C	케미컬선	1	✓ '21.10 ~ '26.10 (5년)
D	케미컬선	3	✓ '23.01 ~ '43.01 (20년)

손익 관리

- ✓ 정기용선료, 전체 용선기간 및 현시점의 현금 손익 현황 유지를 통해 용선사의 EOD에 따른 손실 발생 시 누적 사업수지 현황 적극 활용 및 대응



1. 한국형 선주사업 추진

▶ 소형컨선 공동발주 운용리스 사업

▶▶ 1. 사업개요

- ✓ 국적선사의 **한일항로 시장지배력 유지**를 위해 소형 컨테이너선 교체 수요 대응
- ✓ **(한일항로 특성) ① 700TEU 이하 소형선박 선호 ② 선박 노후화 ③ 선복 확보 불안정**
- ✓ '19년, '21년 소형컨선 공동발주 추진 검토 ➔ 선호 선형차이 및 선가 급등 등으로 실행 불발

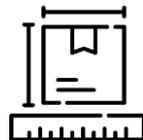
2023년 실행 추진방안

추진주체



공사, 해수부, 해운협회 참여하는
민관협업체 활용

표준선형



민관협업체 협의를 통한
다수선사 선호선형 확정

공동발주



조선소 사전협의를 통한
선가 경쟁력 개선 강구

발주척수



한근협 참여 10개 선사 대상
신청자격 부여 후
공동발주 선형 및 인도시기 고려하여 확정



1. 한국형 선주사업 추진

▶ 소형컨선 공동발주 운용리스 사업

▶▶ 2. 검토 대상 사업

BBC 대상 선박 개요



- ✓ 선종 : 700/1,000 TEU 컨테이너선
- ✓ 신조선가(예상) : US\$ 20 Mil 초반(1,000TEU 기준)
- ✓ 선박 예정 인도일 : 미정
(계약 ~ 실제 인도일까지 2년 소요 예정)
- ✓ 조선소 지급조건 : 10/10/10/10/60 % (예상)
- ✓ 희망 용선 방식 : 장기 BBC



1. 한국형 선주사업 추진

▶ 소형컨선 공동발주 운용리스 사업

▶▶ 3. 조선소 검토 현황

조선소 (지주사)		인도 가능시기	특이사항
현대미포조선	(HD그룹)	'25.2Q ~	<ul style="list-style-type: none"> ✔ 타 중소 조선소 대비 고가 ✔ Min 5척 이상 희망, 700TEU 수익성 낮아 수주 지양
HJ중공업	(동부건설)	'25.下	<ul style="list-style-type: none"> ✔ 최근 소형 컨선 건조실적 無 ✔ '25년 이내 2척 가능
대선조선	(동일철강)	'25.2Q ~	<ul style="list-style-type: none"> ✔ 소형 컨선 건조실적 有 ✔ Min 4척 이상 희망
대한조선	(KDH홀딩스)	'25.2Q ~	<ul style="list-style-type: none"> ✔ 팬오션 발주 1,000TEU 2척 건조 中

“ 해외조선소 견적비교 검토하되, **사업대상 선형의 건조실적과 디자인을 보유한 국내조선소** 우선 검토 ”

조선소 선정

- ✔ **민관협의체 활용 표준선형 확정**과 동시에 협상 추진
- ✔ **최소 4~5척 공동발주**를 통한 **선가협상 경쟁력** 개선 추진
- ✔ **조선해양플랜트협회 활용 국내조선소 발주 경쟁력** 협상 추진



1. 한국형 선주사업 추진

소형컨선 공동발주 운용리스 사업

4. 투자구조 및 조건(예시)

- 기본적으로 공사의 직접투자구조
- 선순위금융에 국내외 민간금융 참여 유도 검토
(금융규모에 따라 결정)

예상선가 및 투자규모

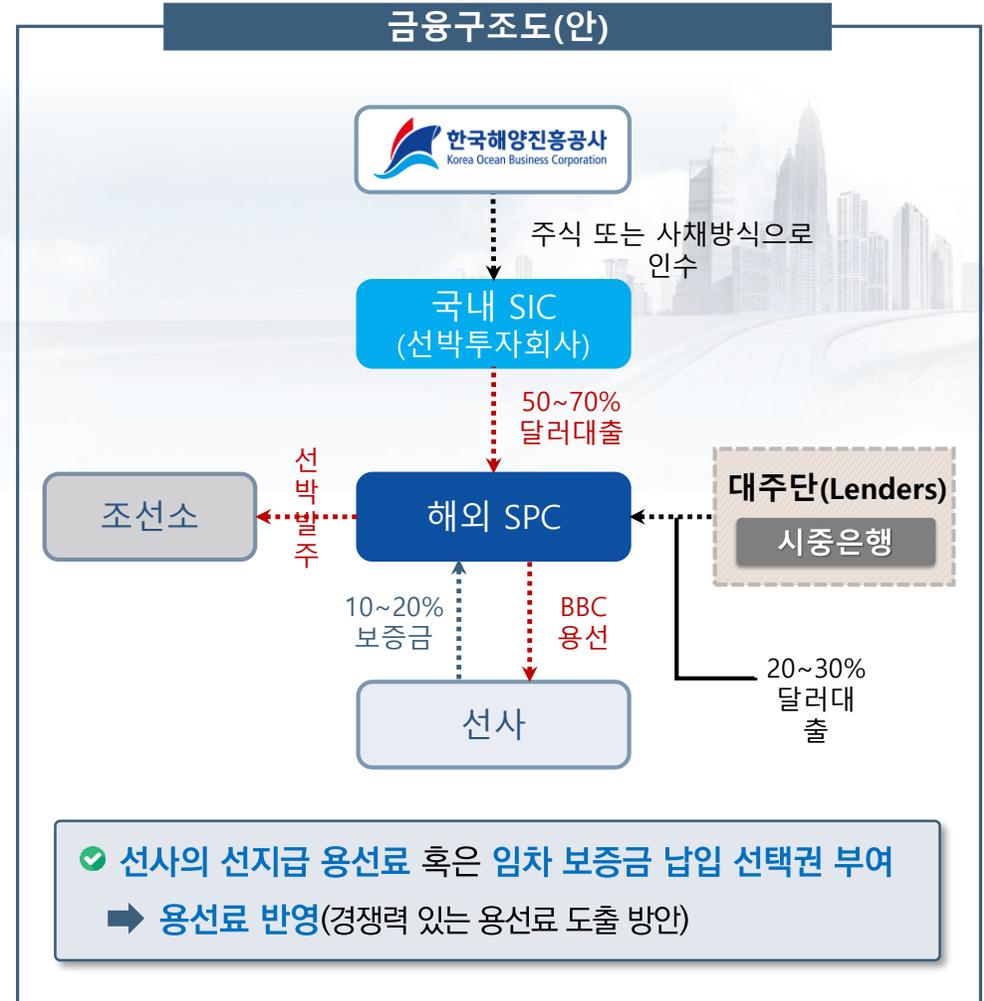
- (선가) 700TEU 컨선 척당 \$20M 가정
- (척수) 최소 4~8척
- (투자규모) \$80~160M(약 1,000~2,000억원)
- (공사투자규모) 최소 \$80M 이상

투자비율

- (1안) 공사 100% 투자
- (2안) 선순위 민간금융 40% / 후순위 공사 60%

대선 (용선)기간

- 10년 이상의 장기계약 구조 필요
- 최초 용선계약 체결 후 매 용선기간 연장옵션,
매입옵션 등 부여





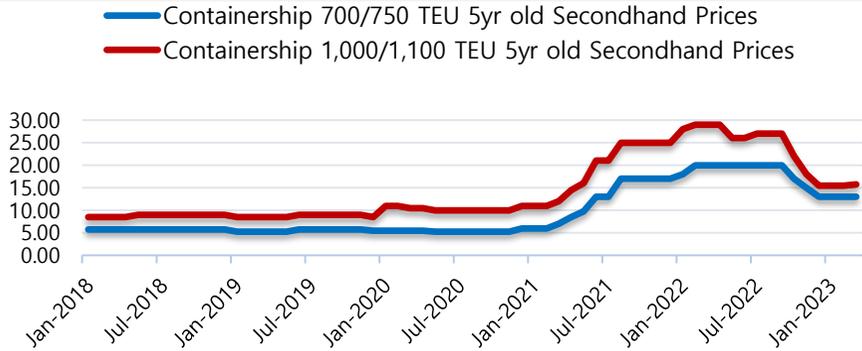
1. 한국형 선주사업 추진

소형컨선 공동발주 운용리스 사업

5. 소형컨선 시황

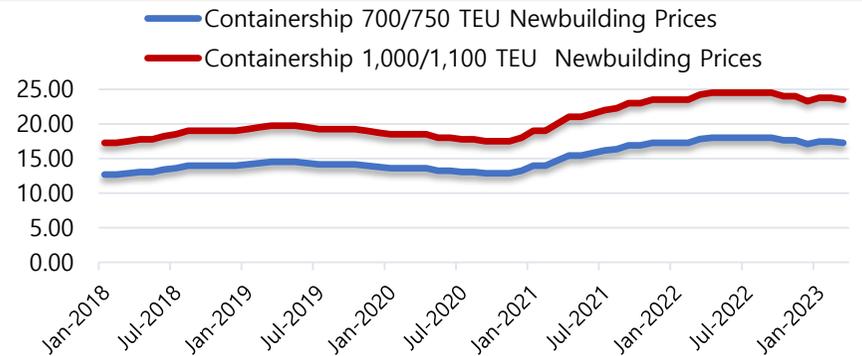
중고선가

(단위: US\$ Mil)



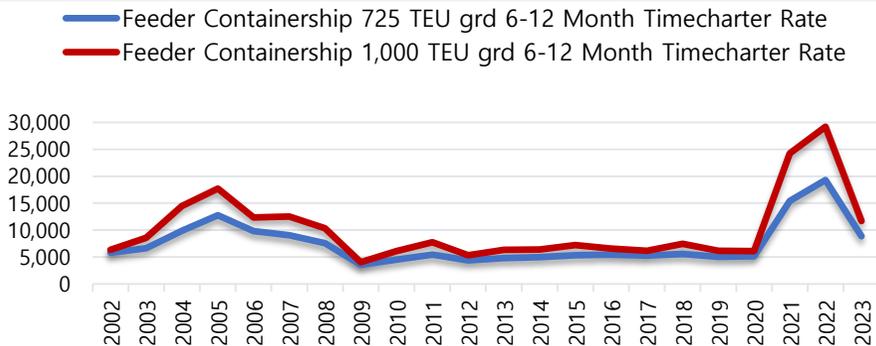
신조선가

(단위: US\$ Mil)



T/C 용선료

(단위: US\$ / day)



- ✓ (중고선가) '22년말 이후 컨테이너 선박 중고선가 하락세 및 조정 국면
- ✓ (신조선가) 글로벌 인플레이 기조로 인한 원가상승으로 큰 변동 없는 상황
- ✓ (T/C용선료) '23년 3월 4주차 성약 기준
 - 700TEU : \$10,000/day (7개월)
 - 1,000TEU : \$12,000/day (5개월)

출처 : Clarkson Research



1. 한국형 선주사업 추진

▶ 소형컨선 공동발주 운용리스 사업

▶▶ 6. 향후 추진일정

구분	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월
1. 민관협업체 구축									
구성인원 확정, KICK-OFF Meeting	■	■							
선박 수요조사, 선박 필요성 검토	■	■	■						
2. 공동발주 추진									
조선소협의 및 공동발주 표준선형 개발	■	■	■	■	■	■			
선박 상세 사양 검토 및 건조계약 체결					■	■	■	■	
3. 사업구조 검토 및 내부 승인									
사업구조 검토 및 선사/운영사 협의	■	■	■	■	■				
투자구조 확정 및 민간 투자자 모집			■	■	■	■	■		
공사 내부승인 및 투자 실행						■	■	■	■



Contents

1. 한국형 선주사업 추진
2. 컨테이너선사 선박금융 지원 사업
3. 컨테이너박스 리스지원 사업
4. 항만·물류 인프라 지원 사업



2. 컨테이너선사 선박금융 지원사업

▶▶ 컨테이너선사 선박금융

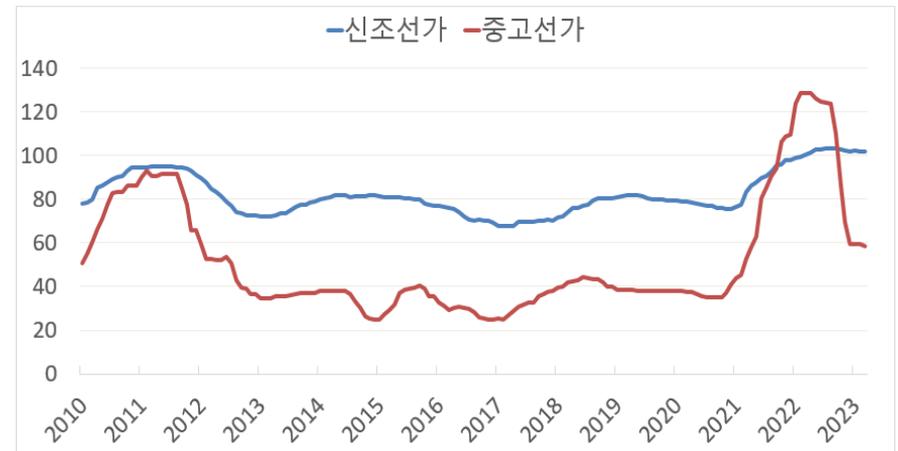
금융지원 실적 및 선가변동 추이

'22년 누적기준 지원실적

단위사업	세부사업	선사	척수	금액(억원)
선박도입금융 (BBCHP)	투자	2	10	2,046
	보증	2	21	14,506
보유선박금융 (S&LB)	투자	1	3	399
합계		5	34	16,951

➔ 5개 선사 34척, 총 1조 6,951억원 지원

컨테이너선박 신조 및 중고 선가변동 추이



2010.1. ~ 2023.3. Containership Newbuilding & Secondhand Price Monthly Index (1997.1. = 100)

* Source: Clarksons



Contents

1. 한국형 선주사업 추진
2. 컨테이너선사 선박금융 지원 사업
3. 컨테이너박스 리스지원 사업
4. 항만·물류 인프라 지원 사업



3. 컨테이너박스 리스 지원 사업

>> 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

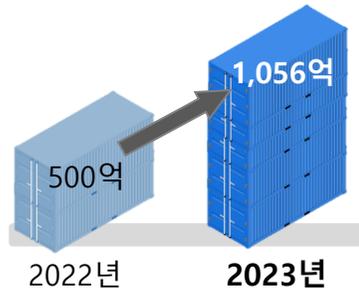
✔ USD 555백만



지원선사

✔ 6개 국적선사

'컨'박스 사업 추진현황('23)



예산 규모



예산 투자금액



투자대상



3. 컨테이너박스 리스 지원 사업

2. '컨'박스 시장동향

- ✔ (신조단가) 중국 제조사들의 담합 노력으로 '23년 신조단가는 상승세로 전환하였으나, 이는 소량 발주 기준 단가로 향후 글로벌 리스사의 대량 발주 시에도 상승세 유지될지 여부는 미지수
- ✔ (제작사 동향) 최근 신조 발주 물량부족으로 주요 중국 제작 공장은 가동 시간을 제한하고 있음에도 불구하고, 제작사 간 담합을 통해 20ft 기준 USD 2,400 이하로는 계약 거부 중

'컨'박스 신조단가(20ft DC) 추이

(단위: USD)





3. 컨테이너박스 리스 지원 사업

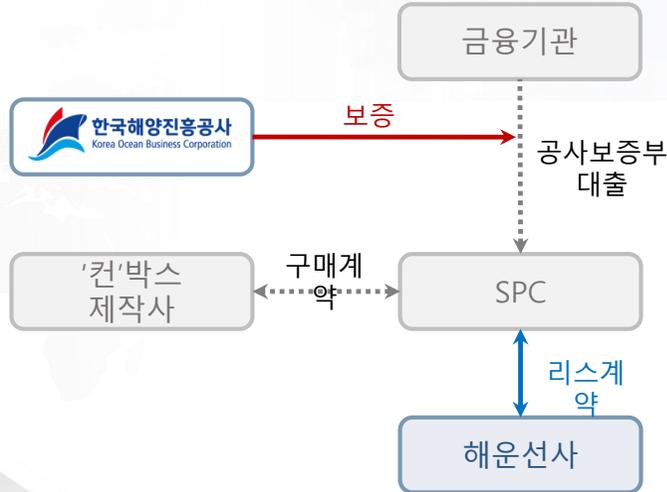
3-①. 금융보증

- ✓ (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



3. 컨테이너박스 리스 지원 사업

3-②. 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]



상품 주요조건

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



3. 컨테이너박스 리스 지원 사업

3-③. 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]



상품 주요조건

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



3. 컨테이너박스 리스 지원 사업

4. (신규) 운용리스 사업

- ✓ (배경) 국적 정기선사들은 **최소 50% 이상** 글로벌 리스사 통해 운용리스 방식으로 '컨'박스 조달
 - ➔ 국적 중소·중견선사의 공사 운용리스 방식 '컨'박스 확보 지원 요청
 - ※ 공사 기존 상품(리스플랫폼)의 경우 대규모 '컨'박스 제작 지원에 적합한 상품으로 중소·중견선사 소규모 지원 시 활용 어려움
- ✓ (기본방향) 기존 공사 '컨'박스 펀드투자 구조 활용, **국내 리스사와의 협업** 통한 운용리스 구조 추진
- ✓ (장점) 글로벌 리스사 대비 경쟁력 있는 리스료 제공



상품 주요조건

- ✓ (지원대상) '23년 국적 정기선사 운용리스 '컨'박스
- ✓ (리스방식) 운용리스
 - ※ 선사 자기부담금 없음
- ✓ (리스기간) 7~10년 장기 리스지원
 - ※ 선사 선호에 따라 기간조정 가능
- ✓ (리스요금) 선사 신용등급, 금융조건에 따라 결정
- ✓ (기타) 세부 리스조건은 **글로벌 리스사와 동일조건**

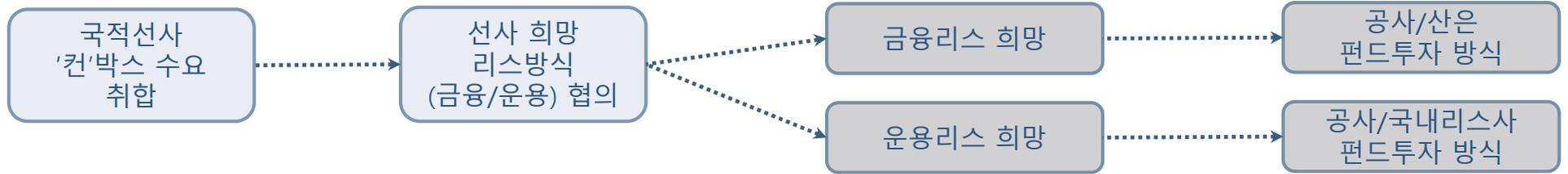


3. 컨테이너박스 리스 지원 사업

4. (신규) 운용리스 사업

예상 기대효과

✓ (선사별 맞춤지원) 공사 상품 다각화를 통한 선사별 니즈 맞춤 지원



✓ (국내 리스사 육성) 국내 민간 '컨'박스 리스사 육성/활성화 통한 국내기업 경쟁력 강화 발판 마련





Contents

1. 한국형 선주사업 추진
2. 컨테이너선사 선박금융 지원 사업
3. 컨테이너박스 리스지원 사업
4. 항만 · 물류 인프라 지원 사업



4. 항만·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



4. 항만·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



4. 항만·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



4. 항만·물류 인프라 지원 사업

2. 대외환경

▶ 글로벌 컨테이너 선사 동향

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



- ✓ 프랑스 Bolloré 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



4. 항만·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, 타이중항, 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)



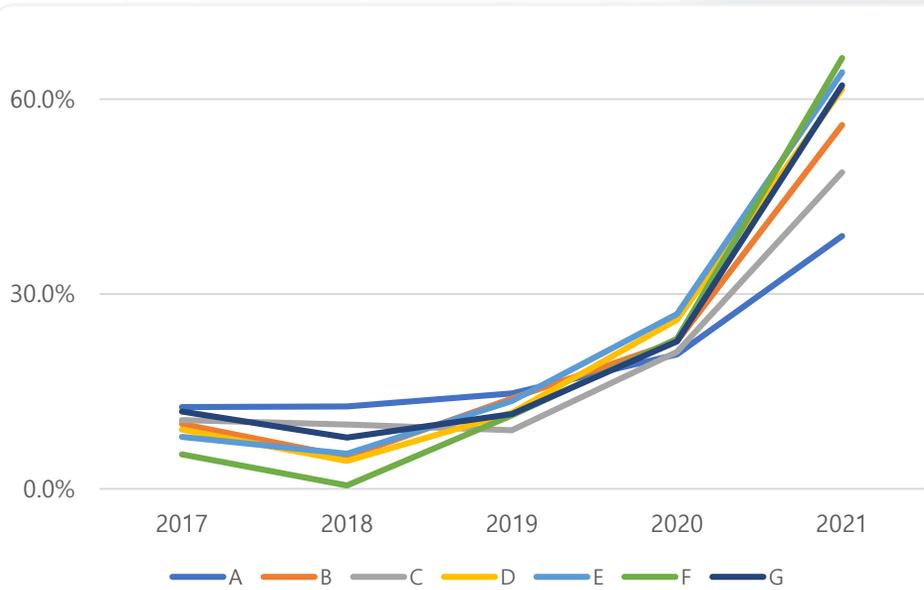
4. 항만·물류 인프라 지원 사업

2. 대외환경

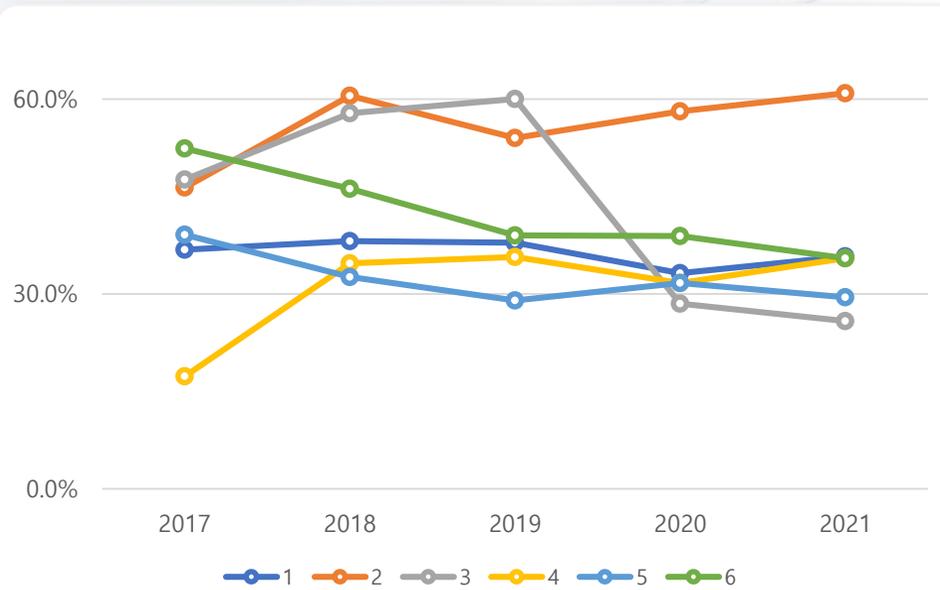
최근 5개년 재무실적 추이

- ✔ 최근 글로벌 컨테이너선사와 터미널 운영사의 재무실적(EBITDA Margin %) 분석 결과, 컨테이너선사의 실적 변동폭이 월등히 큼
 - ☞ 반면, 터미널 운영사의 재무실적은 동 기간 상대적으로 안정적이며 꾸준한 추이를 보임

최근 5개년 글로벌 컨테이너선사 EBITDA Margin(%) (7개사)



최근 5개년 글로벌 터미널 운영사 EBITDA Margin(%) (6개사)





4. 항만·물류 인프라 지원 사업

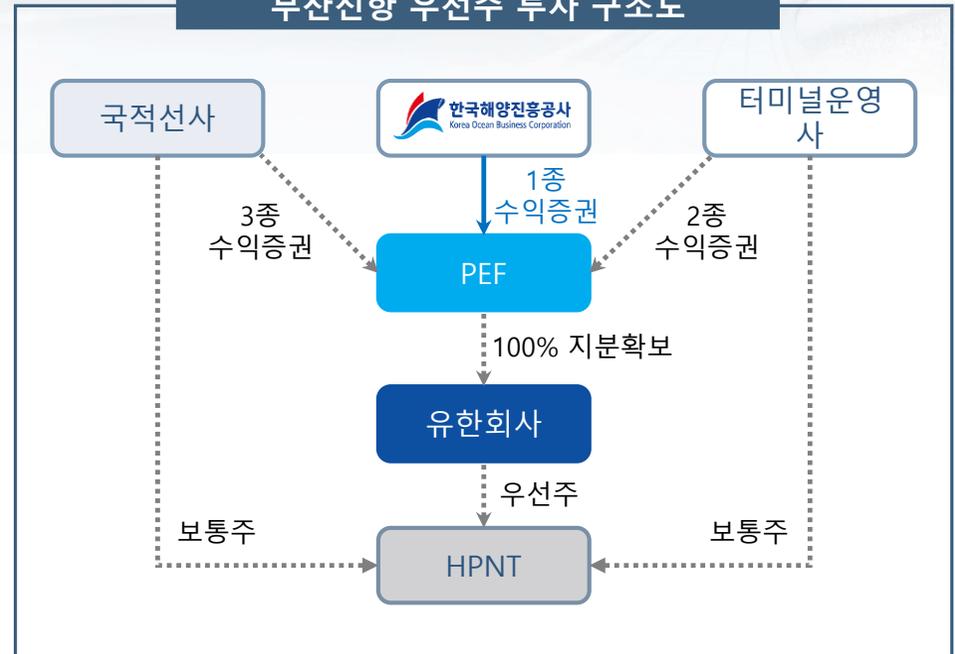
3. Case Study

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





4. 항만·물류 인프라 지원 사업

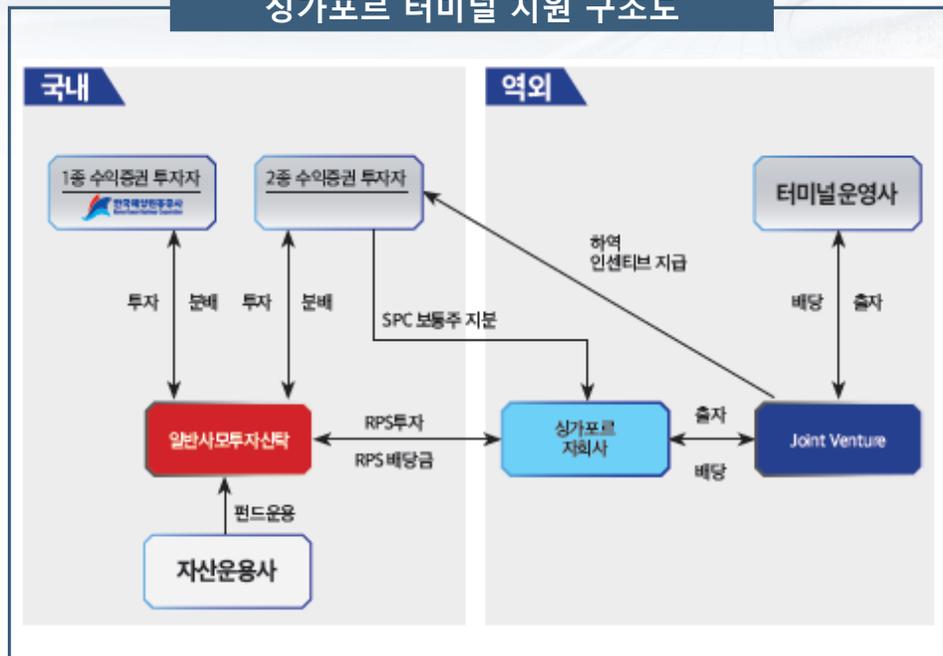
3. Case Study

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





4. 항만·물류 인프라 지원 사업

3. Case Study

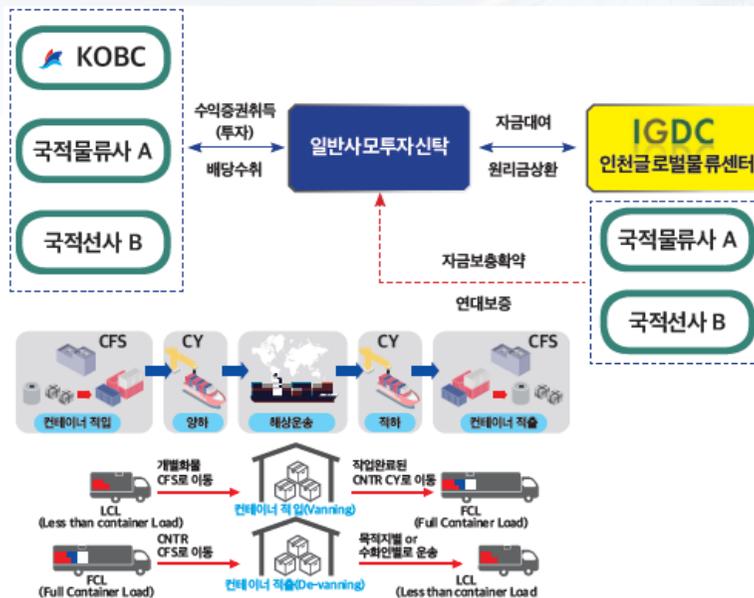
기존 주요 투자 자산 ③ - 인천신항 배후단지 복합물류센터 확보 지원

- ✔ (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





4. 항만·물류 인프라 지원 사업

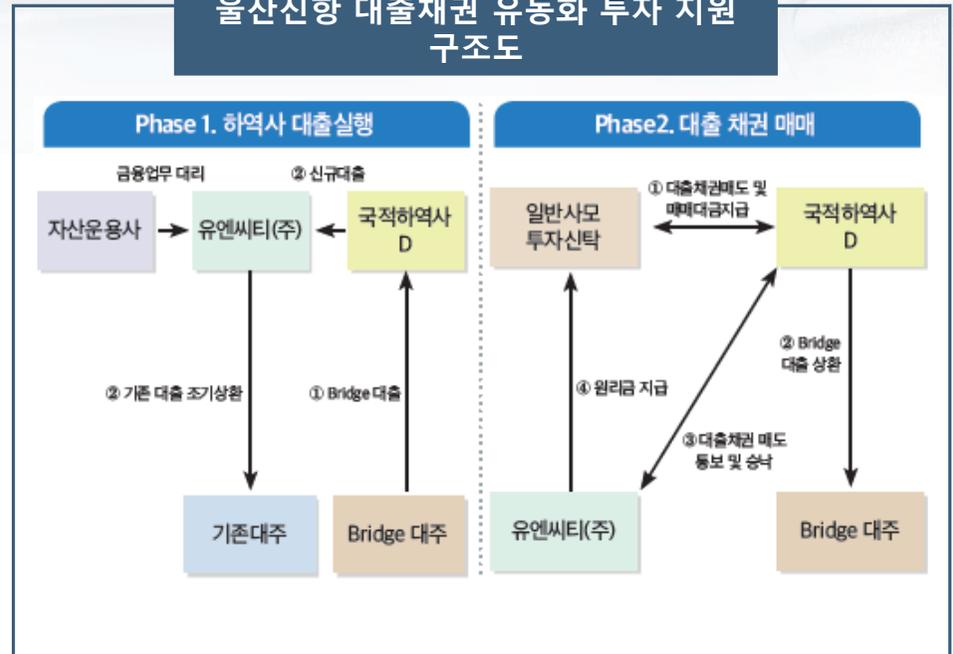
3. Case Study

기존 주요 투자 자산 ④ - 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





4. 항만·물류 인프라 지원 사업

3. Case Study

기존 주요 투자 자산 ⑤ - 말레이시아 물류시설 합작법인 투자 사업

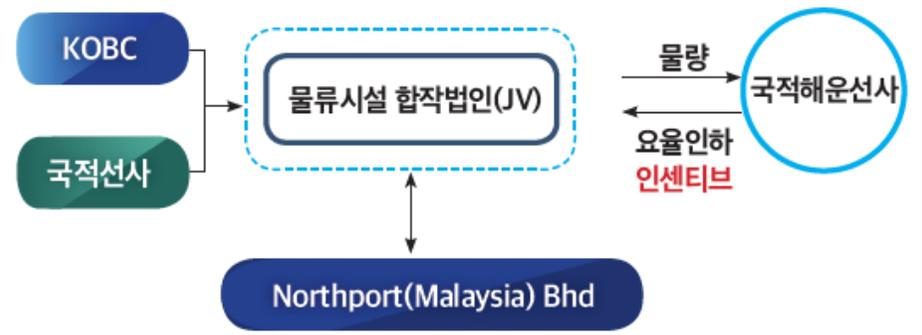
- ✓ (투자목적) 국적선사의 해외 물류거점 확보 및 물류비용 절감
- ✓ (투자방식) 현지 합작법인(JV)의 우선주 투자
- ✓ (투자구조) 공사와 국적선사가 공동 출자하여 현지 합작법인(JV) 설립

✓ 예상효과

- ➔ - 공동출자한 JV 통해 국적선사 해외 물류거점 확보 및 물류비용 절감



말레이시아 물류시설 합작법인 투자 구조





4. 항만·물류 인프라 지원 사업

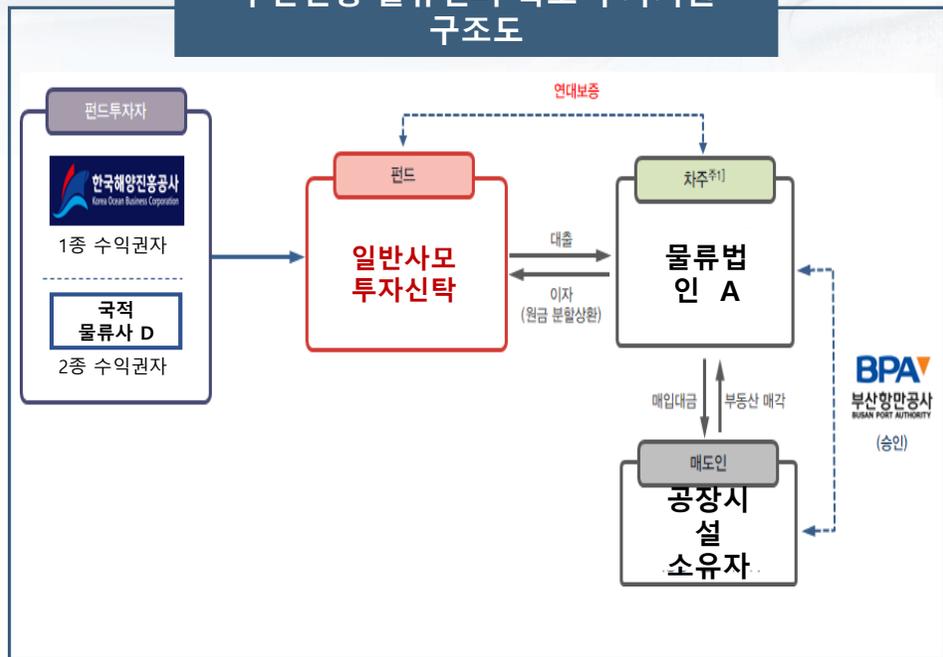
3. Case Study

기존 주요 투자 자산 ⑥ - 부산신항 물류시설 확보 투자지원

- ✔ (투자목적) 신규 물류센터 확보 지원을 통해 영업경쟁력 제고 및 항만배후단지 활성화
- ✔ (투자방식) 물류법인 A가 항만배후단지 내 기존 공장시설 매입 및 리모델링
- ✔ (투자구조) 자본시장법 상 일반사모투자신탁 투자 → 물류법인 A에 대한 자금대여



부산신항 물류센터 확보 투자지원 구조도





4. 항만·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





감사합니다

Copyright © 2023, Korea Ocean Business Corporation, All right reserved