

# 비운항 선주사업

성낙주 | 해운금융2본부장  
한국해양진흥공사

2021. 09. 30 (목)



# Contents

- I 선주사업의 개념 및 유형
- II 선주사업의 필요성, 기대효과 및 장단점
- III 해외 선주사 사례 소개
- IV 선주사업의 속성 및 리스크
- V 공사 선주사업 추진현황



# chapter I 선주사업의 개념 및 유형

## 선주사업의 개념

### 선주사 (Ship Owner)

- ✓ 선박을 **소유**하면서 **대선 등의 해운경영을 영위**하는 자  
\* 운항사(Ship Operator) : 선박을 용선하여 운항에 전담하는 자
- ✓ 선박의 용선(또는 리스)과 관련하여 **용선자(임차인/운항사)의 대칭적 위치**에 있는 당사자

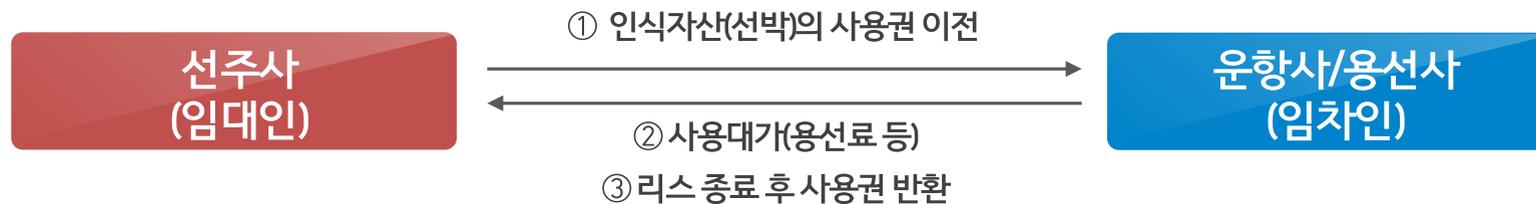
### 리스의 정의 및 기본구조

\* 선주사는 용대선을 전제로 하며, 용대선은 기업회계기준상 대부분 리스로 해석

#### ➔ “리스”의 정의

“대가와 교환하여 식별된 자산의 사용권을 일정기간 이전하는 계약” (기업회계기준 1116호)

#### ➔ 리스의 기본 구조



- ① 리스제공자(임대인)와 리스이용자(임차인) 간의 계약
- ② 계약에 의해 자산의 통제권이 리스이용자에게 이전
- ③ 일정기간 동안만 사용권 이전
- ④ 사용권 이전에 대한 보상으로 일정 대가(용선료)를 지급
- ⑤ 리스기간 만료 시 임차인은 자산을 임대인에게 반환

# I. 선주사업의 개념 및 유형

## 01 선주사업의 개념

### ➔ 선주사 관련 유사용어

#### Tonnage Provider

선복공급자

- ☑ "선주사"라는 용어와 혼용
- ☑ 선박의 **소유와 운항의 분리**: 선주는 선박을 확보(발주·금융)하고, 운송전담 해운사에 대신하는 **전문사**
- ☑ 국내 해운사의 선박 **소유 및 운영의 경영 형태에 따른 문제점\* 해소** 및 금융위기 이후 **해운기업 회생 논의 과정**에서 부각된 개념

\* 해운 호황시 선박 과잉 발주, 과잉 선복에 따른 운임 하락, 해운 불황과 금융시장 경색 등에 따른 해운사의 반복적인 유동성 악화 및 부실화

- ☑ 용선 방식: 선체용선(BBC/BBCHP), 정기용선(T/C), 항해용선(CVC/NC), 장기화물운송계약(COA)

#### Tonnage Bank

선박은행

- ☑ Tonnage Provider와 개념은 동일
- ☑ 선박의 **소유와 운항의 분리**
- ☑ **해운업 구조조정**을 위해 **정책적으로** 설립된 기구를 주로 지칭
- ☑ 우리나라에서는 '08년 이후 등장한 개념이며, 해외 사례는 찾기 어려움
- ☑ 크게 **자본시장 주도형 펀드**(KAMCO 선박펀드)와 **은행 주도형 펀드**(KDB/KEXIM 펀드)로 구분

#### Ship Operating Lease

선박 운용리스

- ☑ 회계/세법상 구분
  - ☑ **임대인**이 선박의 **소유권, 위험, 보상 등을 보유**하여, 선박의 수선·유지, 하자담보 등의 위험을 부담
- \* BBCHP: 금융리스 성격. 선박의 소유에 따른 위험 및 보상이 해운사(임차인)에게 존재
- ☑ **임대인**은 해당 선박의 실질적인 소유자로서 선박의 **잔존가치 변동 위험을 보유** (임차인은 선박 가치변동 위험을 회피)
  - ☑ 법적 성질은 **임대차**로서 민법상 임대차 규정을 적용

# I. 선주사업의 개념 및 유형

## 02 선주사업의 유형

### ➔ 다양한 분류

- ☑ **형태별** 전략형, 금융형, 회사형, 민간형, 전업형, 재무형, 기금형, 관리형
- ☑ **해 외** 그리스형, 일본형, 중국형 등

### ➔ 비운항 선주사업의 유형

|         | 전략형/회사형<br>(민간선주사)                       | 금융형<br>(금융선주사)                  | 기금형<br>(선박전용펀드)                           |
|---------|--|---------------------------------|---|
| 대상선박    | ☑ 신조·중고·자사선                              | ☑ 신조·중고·자사선                     | ☑ 선박(주로 외항선)                              |
| 지분출자    | ☑ 선주사                                    | ☑ 은행, PEF                       | ☑ 자본시장 투자자                                |
| 주요 용선방식 | ☑ 정기용선(TC)                               | ☑ 선체용선(BBCHP, BBC)              | ☑ 선체용선(BBCHP)                             |
| 운항주체    | ☑ 선주사(임대인)                               | ☑ 해운사(임차인)                      | ☑ 해운사(임차인)                                |
| 대외책임    | ☑ 선주사(임대인)                               | ☑ 해운사(임차인)                      | ☑ 해운사(임차인)                                |
| 주요 사례   | ☑ 거의 없음                                  | -                               | ☑ (선박투자회사) KOMARF, KSF, KAMCO 등           |
|         | ☑ (대형) Zodiac, Seaspan<br>☑ (소형) 이마바리 선주 | ☑ ICBC 리스, CDB 리스, BOCCOM, 민생리스 | ☑ (선박펀드) KDB/KEXIM 펀드 등<br>☑ KG펀드, KS펀드 등 |

# I. 선주사업의 개념 및 유형

## 03 용선의 종류 및 법적책임

➔ 선박 확보 방법 : ① 신조선 발주, ② 중고선 매입, ③ 용선

➔ 용선의 종류 - 주요 용선계약 형태 비교

|            | BBCHP<br>(Bareboat Charter Hire Purchase;<br>국적취득조건부나용선) | BBC<br>(Bareboat Charter; 나용선)       | TC<br>(Time Charter; 정기용선)   |
|------------|--|--------------------------------------|------------------------------|
| 리스구조       | 용선 만료 시 <b>용선사 앞 소유권 이전</b>                              | 용선 만료 시 <b>선주사 앞 선박 반환</b>           | 정기 용대선                       |
| 리스형태       | <b>금융리스</b>  | <b>운영리스</b>                          | <b>선원부 운영리스</b>              |
| 속 성        | <b>금융조달</b>  | 임대차(사용대가)                            | 임대차(사용대가)                    |
| 용선대상       | <b>선박(Dry Lease)</b>                                     | <b>선박 (Dry Lease)</b>                | <b>선박+선원+필요장비(Wet Lease)</b> |
| 선박확보       | 용선사가 발주/매입   | 선주사가 발주/ 매입                          |                              |
| 용선주 매입의무   | 있음   | 없음                                   |                              |
| 대외적 책임     | 용선사(해운사)   | 용선사(해운사)                             | 선주사/용선사 연대책임                 |
| 용선료        | 대출금의 분할 납입   | <b>시장 운임시세와 연동(용선기간 중 선가 전액 미회수)</b> |                              |
| 용선기간       | 장기   | 중·단기(금융 수반 시 장기)                     |                              |
| 만기시 선박 소유권 | 용선사(해운사)   | 선주사(용선사는 만기 시 선박반환)                  |                              |
| 선주의 리스크    | 주로 <b>신용리스크</b> (용선사)                                    | <b>+ 선가하락 리스크</b>                    | <b>+ 운항 리스크</b>              |
| 선주 부담항목    | 선박 자본비, 감가상각비  | 선박 자본비, 감가상각비                        | + 선박 운항관리비                   |
| 선박 정비·부보   | 용선사(해운사)   | 용선사(해운사)                             | 선주사                          |
| 운송주체       | 용선사(해운사)   | 용선사(해운사)                             | 선주사                          |

# I. 선주사업의 개념 및 유형

## 03 용선의 종류 및 법적책임

### ➔ BBC(운용리스)와 BBCHP(금융리스)의 차이점

| 항목          | BBC (운용리스)   | BBCHP (금융리스)   |
|-------------|--|--|
| 매입가격        | · 선박의 공정시장가격(Fair Market Value) x 지원비율(LTV)                                      | · 좌동(신조선은 Invoice 가격 x LTV)  |
| 용선료의 결정/수취  | · 취득선가(이자포함), 매각 예상가치, 용선료 수준, 경쟁 요인 등 반영(시장 경쟁원리에 의하여 결정)<br>· 통상 고정 용선료 선취(매월) | · 시장요인 보다는 취득선가(이자포함)를 용선기간에 걸쳐 분할한 금액으로 결정<br>· 통상 변동 용선료 후취(3~6개월) |
| 선가회수        | · 용선료 수취에 의해 선박 취득가격의 전액 회수 어려움<br>· 만기 시 선박의 재리스 또는 시장 매각 필요                    | · 용선료 수취에 의해 대부분(통상 90%이상) 회수  |
| 용선기간        | · 선박 (잔존) 내용연수의 상당부분(통상 75%) 미만<br>· 통상 중단기(3~7년, 외부 차입 시 장기 가능)                 | · 선박 내용연수의 상당부분(통상 75%) 이상<br>· 통상 장기(10~12년)                        |
| 보증예치금       | · 용선 개시 시점에 통상 2~3개월치 선취   | · 통상 예치 의무 없음  |
| 재무서약조항      | · 통상 없음  | · 있음(LTV 비율 유지 등)  |
| 선박 중도반환     | · 용선기간 중 약정손실가액(Stipulated Loss Value) 지급 조건으로 반환 가능                             | · 원칙적으로 선박 반환을 허용하지 아니함  |
| 선박소유권       | · 용선기간 만료 시 선주사에 반선<br>(용선사의 선박사용권은 종료)  | · 용선기간 만료 시 Purchase Option 행사에 의해 용선사에 소유권 이전                       |
| 선박 유지/관리/부보 | · 용선사가 부담<br>· 선주사의 선박 검사권 보유<br>· 용선사의 유지/관리 감독, 구조변경상 제약 요건 등 다소 엄격            | · 용선사가 부담<br>· 선주사의 선박 검사권, 선박 유지/관리, 반환조건 등이 거의 형식적인 수준             |



chapter II 선주사업의 필요성,  
기대효과 및 장단점

## II. 선주사업의 필요성, 기대효과 및 장단점

01

### 선주사업의 필요성 및 기대효과

1

#### 해운경기 변동리스크 해소

- ✓ 경기역행적 선박투자로 해운업 사이클 갭 해소
  - \* (불황기) 저가 선박 매입 → (호황기) 선박매각 차익 또는 재용선
  - \* 해운불황기: 계획조선(1976년), IMF 외환위기(1997년), 글로벌금융위기(2009년), 해운파산 및 재건(2016년)
- ✓ 불황기에 선사에 대한 유동성 공급 및 선박 확보 지원
- ✓ 기능 분리에 의한 분업화로 전문성 향상

2

#### 선사 운항경쟁력 제고

- ✓ 탄력적 선대운용: 수익향로 신속 투입 및 불황 시 유휴 선박 반선 가능
- ✓ 자본투입 최소화: 초회 용선료 지불만으로 고가의 선박 확보 가능, 100% 금융 효과\*
  - \* BBC: 자기자금을 통상 선주가 부담(BBCHP: 선사가 선가의 10-30% 부담)
- ✓ 대기기간 최소화: 건조기간(발주→인도, 1.5~2년) 대기 없이 단기간 내 필요 선박을 확보하여 즉시 항로투입 가능
- ✓ 잔가리스크 해소: 용선기간 종료 시 선박 반환으로 선가변동 리스크 회피

3

#### 선사 재무비율 개선 효과

- ✓ K-GAAP 적용 선사
  - 부채비율 개선효과(Off-balance Sheet Effects)
- ✓ K-IFRS 적용 선사
  - 짧은 용선기간에 따른 부채 계상액 및 부채비율 축소 가능

4

#### 국적선대 보호

- ✓ 선사의 운항-선주 겸업 형태 유지에 따른 영업 경쟁력 저하, 동반 부실화 위험 방지
  - \* 해운불황 → 운임하락 → 유동성 고갈 → 차입금 미상환 → 구조조정
- ✓ 운항선사의 경영 악화 시 주요 영업자산인 선박의 회수 및 해외 헐값 매각 위험을 사전에 방지

## II. 선주사업의 필요성, 기대효과 및 장단점

01

### 선주사업의 장단점

용선사

#### 장점

- ✓ 선박 잔존가치 위험 회피
- ✓ 초기 자본투입 최소화
- ✓ 선박 운용 탄력성 제고
- ✓ 부채비율 축소(K-GAAP)
- ✓ 저신용 선사도 필요 선박 확보 가능
- ✓ 절차 간편 및 선박도입 인력 절감(TC)

선주사

- ✓ 수익성 제고
  - 높은 신용도, 자본력 및 저리 금융 조달에 바탕
  - 용선료 수입 이외에 선박 매각에 따른 자본이익 거양
- ✓ 소재국가에 따라 조세 혜택 향유 가능
- ✓ 대량발주가 가능하여 구매협상력 확보 가능

#### 단점

- ✓ 선가 상승 시 시세차익 향유 불가
- ✓ BBCHP 대비 상대적으로 높은 비용
- ✓ 선박 관리, 검사요건 엄격
- ✓ 시장수요가 적은 특수선, 대형선 등 확보의 어려움

- ✓ 선박 잔존가치 위험 인수
  - 시황 하락, 기술진부화 위험
  - 관리 부주의로 인한 선박 상태 저하 등
- ✓ 글로벌 경쟁으로 인한 수익성 확보의 어려움
- ✓ 시황급변, 용선주 파산 등 예기치 않은 사건 발생 시 재무관리 어려움 발생



# chapter III 해외 선주사 사례 소개

## 01 그리스 선주사업

### 발전과정

#### 18 - 19C

- 지중해에서 영국·프랑스와 경쟁하며 성장
- 19C 후반 서부 지중해 및 북유럽까지 진출



#### 20C 초-중반

- 1차대전: 중립국 지위를 바탕으로 막대한 이익 축적
- 2차대전: 연합군에 가담하여 승리에 기여



#### 2차대전 이후

- 전후 유럽 재건 및 산업개발을 위한 원자재 및 원유 수송으로 상당한 이윤 창출
- 다수가 글로벌 해운사로 발전



#### 현재

- 세계 1위의 해운강국
- 국내 주요 조선소 연간 발주 비중 20-30% 차지

### 주요 선주사

(2019년 9월 기준)

| 순위 | 회사명                 | 보유선박 (척) | 선복량 (백만 DWT) | 점유율 (%) |
|----|---------------------|----------|--------------|---------|
| 1  | ASGL                | 125      | 23.8         | 7.2     |
| 2  | Cardiff Marine Inc. | 114      | 15.4         | 4.7     |
| 3  | Dynacom Tankers     | 117      | 15.0         | 4.6     |
| 4  | Navios Group        | 132      | 12.8         | 3.9     |
| 5  | Star Bulk           | 105      | 11.6         | 3.5     |

### 특징

#### ✓ 가족경영 중심(개인주의)

- 수대에 걸친 경험과 교훈을 경영에 접목
- 고객 신뢰를 바탕으로 장기적·일관된 정책 추진
- 신속한 의사결정 체계, 높은 자기자본 투자비율 등

#### ✓ 해상·선박 관련 다수 전문가 보유

- 승선경험 있는 우수인력 배출, 선박관리·운항실무 능력, 해운시황 변화에 대한 감각, 기업가 정신, 혁신선박 도입 등에 강점

#### ✓ 도서국가의 지리적 특성 및 산업구조상 높은 해운업 의존도

- 관광·해운업 의존 산업구조
- 선장·기관장 경력 등 우수한 해운업 노하우

#### ✓ 범용선박 위주의 선박 보유

- 벌크선, 탱커선이 84.6% 차지('19.9월 기준)
- 컨테이너선보다는 가족경영 잇점, 전문성, 밀착 선박관리 등 가능

#### ✓ 비용선도·혁신적 경쟁력 보유

- 풍부한 선박관리·운항능력 바탕
- 중고선 위주 투자로 단기 매각 수익

#### ✓ 연관산업과의 밀접한 네트워크

- 런던 등 해운중심지 진출, 금융기관 네트워크 구축 및 신뢰 형성

## 02 일본 선주사업

### 발전과정

#### 17C 후반 - 20C 초반

- 에히메현 이마바리시 염전 개발을 필두로 발전
- 1901년 어선 등 건조/수리 사업이 이마바리 조선의 시초



#### 20C 초-중반

- 이마바리 조선 등 에히메현의 조선소에서 선박을 매입해 선박대여업을 하는 선주 출현



#### 1980년대 말- 2000년

- 대형 선사들이 에히메 선주 보유 선박의 장기용선 시작
- 에히메현 금융기관(이요은행, 에히메은행)의 적극적 용자 지원



#### 현재

- 금융위기 이후 불황 극복을 위해 정부 및 지자체 지원 노력
- 에히메 지역의 해사클러스터 중심으로 지속 발전 중

### 주요 선주사

- ☑ 에히메(또는 이마바리) 선주: 이마바리시 주변에 60여개社 소재

| 회사명                                 | 특징   |
|-------------------------------------|--|
| 쇼에이기센<br>(Shoei Kisen Kaisha, Ltd.) | 이마바리 조선에서 신조발주 및 지역은행(이요은행, 에히메 은행 등)에서 선박금융 제공받아 성장 |

### 특징

#### ☑ 가족경영 중심(화합주의)

- 영세 중소선사가 다수(50% 이상이 5억 미만 소유), 가업형
- 안정적 수익 추구(투기 지양), 지역사회 발전을 위한 장기 관계 형성

#### ☑ 지역은행의 금융 지원에 의해 성장

- 해운경기와 상관없이 선박금융을 제공하여 선주사의 일관성 있는 발전에 큰 영향
- 선가의 100%까지 금융지원, 선박 담보부 장기 균등분할 상환 등

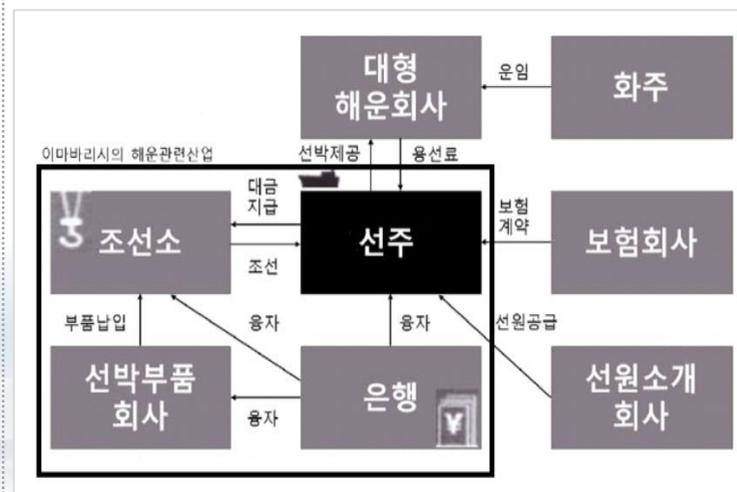
#### ☑ 편의치적 SPC를 활용한 장기용선

#### ☑ 일본 선주사는 선박관리회사 역할 수행

- 편의치적 SPC는 서류상 회사에 불과 (운용리스의 특성)

#### ☑ 해사클러스터를 통한 상생협력

- 선주사 중심으로 조선소, 운항사, 선박관리회사, 지역은행 등과 협력관계



## 03 중국 선주사업

### 발전과정

#### 1990년대

- 중국 국내 중심 선박금융 시작
- 1994년, 중국수출입은행과 국가개발은행 설립 → 주요 국영해운사와 조선소 선박금융



#### 2000년대

- 국내 선박수요에서 나아가 선박수출에 대한 정책지원 실시
- 2007년, 상업은행의 금융리스회사 자회사 설립 허용



#### 2010년대

- 정부의 선박금융 적극 장려·지원으로 크게 발전
- 중국 선박금융 참여주체와 자금원 다양화(신탁회사 등)



#### 현재

- 정부 차원의 전폭적 지원 정책
- 정책금융기관 및 상업은행 중심으로 선박금융 활성화

### 주요 리스사

| 설립주체    | 운영 특성   | 주요 리스사   |
|---------|---|--|
| 주요 상업은행 | - 가장 일반적인 선박금융 리스형태<br>- 투자 결정에 비교적 장시간 소요                        | BoComm Financial Leasing, ICBC Financial Leasing, Minsheng Financial Leasing |
| 조선소     | - 자사 선박 수주 목적<br>- 비교적 높은 금융조달 비용                                 | COSCO Shipping Leasing, CSSC Shipping  |
| 투자회사    | - 운용, 금융, 조인트벤처형 리스 등 유연한 구조로 경영<br>- 회사 능력에 따라 금융조달 경로와 비용 크게 상이 | China Minsheng Trust, China Huarong Financial Leasing                        |
| 특정산업    | - 모회사 자금조달 목적 등으로 운영<br>- 특정영역/분야에 대한 노하우를 바탕으로 경쟁력 강화            | AVIC International Leasing, Taiping & Sinopec Financial Leasing              |

### 특징

- ✓ **정부 주도에 의한 빠른 성장세**
  - 세계 혜택 부여, 금융리스업 지원, 해운 발전기금 설립 등 리스사 지원('13-15년)
  - 국영 해운사와 조선소에 전폭적 지원
- ✓ **모은행의 지원에 의한 높은 신용도**
  - 유동성 위험, 자본잠식 등 위기 시 모은행의 자금보충 의무 법제화('14.3월)
  - 모은행과 동등한 신용등급으로 저리 자금조달 가능
- ✓ **해외선사 대상 적극적 영업**
  - 해외선사 비중: 약 60%
  - 영업이익 극대화 가능

- ✓ **항공기·기계설비·선박 등으로 포트폴리오 다양화**  
(선박비중: 20-30% 수준)

- ✓ **최근 운용리스, T/C 등 확대 추세**
  - 2014년 이후 신조선가 저점을 기준으로 운용리스 본격 확대



chapter **IV** 선주사업의  
속성 및 리스크

## 01 선주사업의 속성



- 1 | 저비용으로 선박을 확보하여
- 2 | 운임, 선가변동 등 시장위험을 관리하며
- 3 | 용선사에 선박을 대신하여 용선료를 수취하고
- 4 | 선가가 높은 시황에서 재리스 또는 매각하여 이익을 창출하는 사업



- 1 | 시장성, 사업성 증시
- 2 | 선박자체에 대한 전문역량 보유
- 3 | 사업의 일관성, 신속한 의사결정
- 4 | 저렴한 자본 및 재무조달 능력 보유
- 5 | 선박의 운항위험 관리

# IV. 선주사업의 속성 및 리스크

## 02 선주사업의 리스크

### ➔ 선주사업의 리스크 유형 및 BBCHP와의 비교

| 분 류                    |                  | 내용                              | 금융리스크<br>(BBCHP)           | 선주사업<br>(BBC 또는 T/C)  |
|------------------------|------------------|---------------------------------|----------------------------|---|
| 시장<br>위험<br>(가격<br>위험) | 선가<br>구입위험       | 선박을 고가에 매입할 위험                  | LTV 탄력 적용 등으로 축소           | <b>노출된 위험</b><br>(선가 모니터링에 의한 저가<br>매입 포착 등으로 축소)               |
|                        | 잔존가치<br>변동위험     | 용선 만료 후 반선시 잔가<br>하락 및 처분손실 가능성 | 용선사 부담<br>(용선사가 소유권 취득)    | <b>노출된 위험</b><br>(RVI 부보 가능하나 비용 과다)                            |
|                        | 운임<br>변동위험       | 용선 만료 시 재리스<br>확보위험             | 용선사 부담<br>(용선사가 소유권 취득)    | 예기치 않은 위험은 노출<br>(외부자금 조달, 시장<br>모니터링 강화, 포트폴리오<br>다양화 등으로 최소화) |
| 신용<br>위험               | 거래상대방의<br>신용위험   | 용선료 미지급위험, 계약<br>중도파기 위험        | <b>노출된 위험</b><br>(신용분석 강화) | <b>노출된 위험</b><br>(신용분석 강화 등으로 축소)                               |
| 운영<br>위험               | 부보가능 위험          | 선박 운항중 사고 발생<br>위험              | 부보로 커버                     | 부보로 커버<br>(선체, 제3자 책임보험 등)                                      |
|                        | 부보불가 위험          | 부보범위 이외의 위험                     | 용선사 부담                     | 용선사에 전가(BBC) 가능<br>(선박 관리 강화로 훼손·선가<br>하락 가능성 방지)               |
| 금융<br>위험               | 자금조달/<br>재무구조 위험 | 유동성, 환율, 금리,<br>세무위험 등          | 노출된 위험(채권단)                | 재무구조 건전화, 금융역량<br>강화로 축소 가능                                     |

## 03 성공적인 선주사업의 요건

1

### 시장리스크 관리

- ✓ 시장위험 분석 및 예측능력(시황 변동성, 해운업 전반에 대한 연구·분석, 네트워킹 등)
- ✓ 시장리스크 관리능력(신속한 의사결정, 다양한 포트폴리오 구성 등)
- ✓ 선박리스크 관리능력(감항능력, 정비상태 유지 등)

2

### 재무구조의 건전성 및 저비용 자금조달

- ✓ 재무구조 건전화(자기자본 투자 비율 상향 등)
- ✓ 선주사 신용도 제고
- ✓ 금융조달 전문성 향상
- ✓ 국내외 금융기관과의 네트워크 강화 등

3

### 선박에 대한 관리

- ✓ 선박관리, 선박운항, 해사기술, 법률 및 계약 관리, IT/시스템 고도화 등
- ✓ 전문적 지식 및 경험 필요
- ✓ 외주 운용 가능하나 최소한의 관리·감독 기능 및 자체 역량 구축 필요

4

### 관련 제반 인프라의 정비

- ✓ 구체적인 관련 회계, 세제, 법규 등의 미비
- ✓ 명확한 선례, 기준 등이 마련되어 있지 않아 불확실성 존재



# chapter V 공사 선주사업 추진현황

# V. 공사 선주사업 추진현황

## 01 공사 선주사업 개요

### 개념

- ✓ 국내 해운기업에 BBC(운용리스) 방식으로 선박을 대여하는 사업
- ✓ 공사(지분투자자)는 용선 만료 후 선박의 잔존가치 위험을 인수
  - \* 용선기간 중 법적소유자 : 해외 SPC

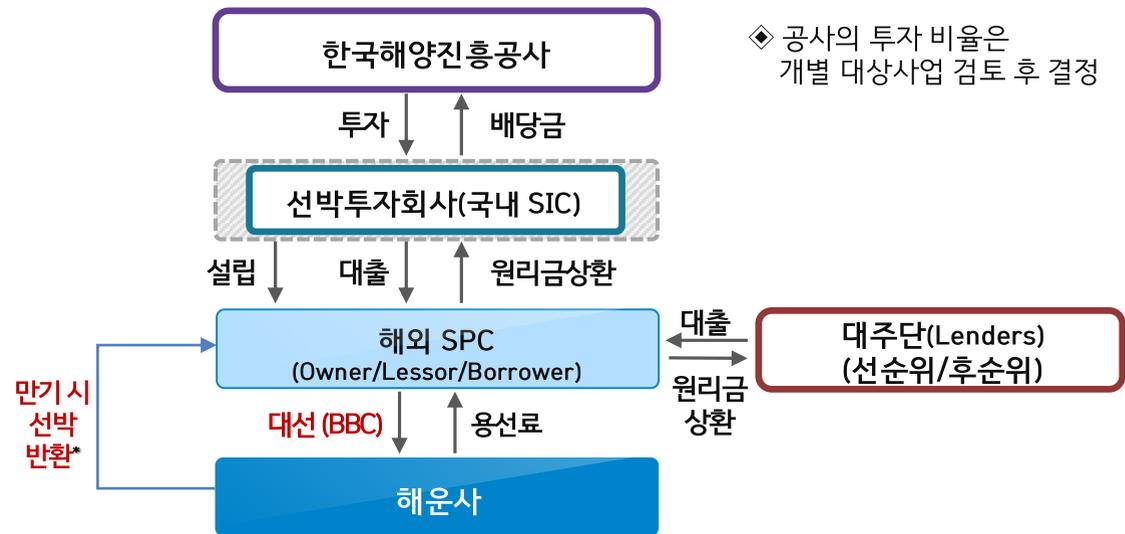
### 추진배경

- ✓ 선박 등 영업자산 확보에 필요한 자금부담 경감으로 선사 경영안정 지원(「해운산업 리더국가 실현전략(21.6. 해수부 발표)」)
- ✓ 「해운재건 5개년 계획 성과점검 및 해운정책 운용방안(208.해수부)」에서 “해운산업 경쟁력 강화를 위한 공사 중심 지원체계 강화”의 일환으로 추진하고, 해운산업 리더국가 실현전략을 통해 구체화

### 지원방식

- ① BBC 방식의 S&LB  
국내 해운사 보유 선박을 매입 후 동일 선사에 BBC 형태로 재용선 (Sale & BBC back)
- ② 제3자로부터 매입 후 대선  
제3자(해외 또는 국내)로부터 중고선박을 매입 후 국내 해운사에 BBC 형태로 대선

### <구조도(예시)>



\* BBCHP의 경우 용선 만기 시 SPC(법적소유자) → 해운사로 소유권 이전

## 02 추진경과 및 향후계획

➔ 추진방향 ① 시범사업 시행 및 ② 외부 연구용역 검토를 통한 단계적 추진('21.4月~)

### 추진경과

### 향후계획

#### 시범사업 (S&LB BBC)

- ✓ 선사가 보유한 선박 등을 **공사가 매입 후 BBC로 재용선**(Sale & BBC Back)
- ✓ 기대효과: ① 선사 유동성 확보  
② 선대 포트폴리오 조정 지원  
③ 선사 원가경쟁력 제고
- ✓ 시범사업 신청·접수 및 대상선정(4-5月), 주요조건 협의(6-7月), 투자승인 완료(8月)

- ✓ 최종 계약 체결 및 투자 실행('21.9月)
- ✓ 투자 사후관리
- ✓ 시범사업을 통한 선주사업 운영 경험 축적 및 **실무적 시사점 도출**

#### 선주사업 추진 타당성 검토 용역 수행

- ✓ 외부 연구용역을 통하여 공사 선주사업 추진의 **타당성 검토** 및 **공사 사업 시행을 위한 선결과제 도출**
- ✓ 외부 연구용역 입찰공고(1-2月), 제안서평가 및 업체 선정(2-3月), 용역검토 수행(4-8月)

- ✓ 외부 용역 결과를 바탕으로 **공사 세부 추진방안 수립**
- ✓ 사업 추진을 위한 **선결과제 해결**에 필요한 **공사 내 조직 구성** 및 **유관부처 등과의 협의** 진행('21.下~)

감사합니다  
Thank You

