經營學碩士 學位論文

한국 선박투자회사제도의 개선방안에 관한 연구

A Study for Improvement Plan of the Ship Investment Corporations System in Korea

指導敎授 金 在 棒

2005 年 **8** 月

韓國海洋大學校 大學院

貿 易 學 科

安 炳 恩

< 목 차 >

목 차 i

표 목 차 v

그 림 목 차 vii

ABSTRACT viii

제 1 장 서 론 1

제 1 절 연구의 배경 및 목적 1

제 2 절 연구의 방법과 구성 2

제 2 장 선박금융과 선박투자회사제도 4

제 1 절 선박금융과 선박투자회사제도 4

1. 선박금융의 정의와 특징 4
2. 선박금융의 의의 5
3. 선박금융의 종류와 기법 7

제 2 절 선박투자회사제도의 도입배경 및 개념 15

1. 도입배경 15
2. 선박투자회사제도의 개념 18
3. 선박금융으로서 선박투자회사제도의 유용성 19

4. 선박투자회사제도의 기능 20

제 3 장 우리나라 선박투자회사제도의 현황과 문제점 23

제 1 절 선박투자회사제도의 현황 23

1. 선박투자회사법..... 23

2. 선박투자회사법 시행령 29

3. 선박투자회사에 대한 정부의 지원 내용..... 30

제 2 절 선박투자회사제도의 운영시스템 33

1. 선박투자회사제도의 거래구조 33

2. 선박투자회사제도의 운영 시스템..... 33

제 3 절 선박운용회사와 선박투자회사의 현황..... 40

1. 선박운용회사의 운영현황 40

2. 선박투자회사의 운영현황 42

제 4 절 선박투자회사제도의 문제점 45

1. 선박투자회사 선박의 치적..... 45

2. 선박투자회사의 선박보유 관련 세제 48

제 4 장 우리나라의 선박투자회사제도와 유럽의 선박펀드제도의 비교..... 50

제 1 절 독일의 K/G펀드 50

1. 개요..... 50

2. 파트너십 과세제도 50

3. K/G펀드의 운영구조..... 51
4. 조세지원 정책 추이..... 53
5. K/G펀드의 선박투자 현황 (1990~1999년)..... 55
6. 톤세제도의 도입 57
제 2 절 노르웨이의 K/S펀드 58
1. 개요..... 58
2. K/S펀드의 운영구조..... 58
3. K/S펀드의 활성화 요인 60
4. 조세정책 추이 61
5. K/S펀드 선박의 치적 63
6. 톤세제도의 도입 64
제 3 절 한국, 독일, 노르웨이의 선박펀드제도의 비교 65
1. 회사의 형태 65
2. 수익 배당 및 과세제도 66
3. 선박펀드제도의 도입배경 66
4. 활성화 요인 및 정책 66
5. 톤세제도 67
6. 운용회사 67
7. 시사점..... 68

제 5 장 우리나라 선박투자회사제도의 개선 방안 70

제 1 절 선박금융시장 전망 70

제 2 절 선박투자회사 선박의 치적 관련 개선방안..... 72

1. 선박등록제도와 해운산업의 연관성..... 73

2. 우리나라의 선박등록 및 선박저당 제도 74

3. 우리나라 선박투자회사 선박의 국적취득..... 75

4. 개선방안..... 76

제 3 절 선박투자회사에 대한 세제지원 개선방안.....76

1. 조세제도가 선박투자회사 경영에 미치는 영향..... 76

2. 유럽의 선박확보에 관한 세제 77

3. 선박투자회사에 대한 세제지원 확대의 필요성..... 79

4. 선박투자회사의 세제지원 개선방안..... 80

제 6 장 요약 및 결론 82

【 참고문헌 】 84

< 표 목 차 >

<표 2-1> 선박리스 실적(실적기준)..... 11

<표 2-2> 우리나라 선박금융 종합비교 (2000년 5월)..... 14

<표 2-3> 국적외항선사 선박확보 추이..... 16

<표 2-4> 국내 해운회사 신조선 선박금융자금(BBC/HP자금)사용 현황..... 17

<표 3-1> 선박투자회사법 주요 내용..... 29

<표 3-2> 선박투자회사에 대한 정부의 지원 내용..... 32

<표 3-3> 선박투자회사의 운영 34

<표 3-4> 선박운용회사의 운영 36

<표 3-5> 자산보관회사의 운영 37

<표 3-6> 선박투자회사의 수익분배와 감독 등에 관한 사항..... 38

<표 3-7> 2004년 선박투자회사 청약현황..... 41

<표 3-8> 선박운용회사 현황 42

<표 3-9> 2004년 한국선박운용㈜의 선박투자회사 설립현황 43

<표 3-10> 2004년 KSF선박금융㈜의 선박투자회사 설립현황 44

<표 3-11> 편의치적선과 국적선의 조세 부담율..... 47

<표 3-12> 선박등록지별 조세부담 비교..... 48

<표 4-1 > 독일 K/G펀드의 세제 변화 55

<표 4-2> 독일 K/G펀드 선박투자 (1990~1999년)..... 56

<표 4-3> 독일 K/G펀드의 연도별 선박투자 규모 (1996 ~ 2000년)..... 57

<표 4-4> 1992년 노르웨이의 해운기업 조세혜택 변동내역..... 62
<표 4-5> K/S펀드에 의한 선박 확보 비율 추이..... 64
<표 4-6> 노르웨이국적 선박량 추이 (일반선박+NIS) 64
<표 4-7> K/G펀드와 K/S펀드의 조세정책 비교..... 65
<표 4-8> 한국, 독일, 노르웨이의 선박투자회사 비교 68
<표 5-1> 우리나라 선대 보유현황 및 전망..... 70
<표 5-2> 2020년까지 신조선 시장의 잠재수요 71
<표 5-3> 2020년까지 선박건조 소요자금 규모 71
<표 5-4> 선박투자회사의 투자규모 및 차입규모 전망..... 72
<표 5-5> 유럽 주요국의 해운관련 법인세제 (2001년) 78

< 그 림 목 차 >

<그림 2-1 > 우리나라의 선박확보금융제도 7

<그림 2-2> 한국의 국적취득조건부 나용선 형태 12

<그림 2-3> 선박투자회사제도의 개념 19

<그림 2-4> 해운시장에서 선박투자회사제도의 기능 21

<그림 3-1> 우리나라 선박투자회사제도의 운영구조 39

<그림 4-1> 일반법인 과세와 파트너십 과세의 비교 51

<그림 4-2> K/G펀드의 선박투자 운영구조 52

<그림 4-3> 노르웨이 K/S펀드의 구조 60

ABSTRACT

A Study for Improvement Plan of the Ship Investment Corporations System in Korea

Ahn, Byung-Eun
Department of International Trade
Graduate School of Korea Maritime University

Since the Asian financial crisis, the shipping industry has undergone enormous loss due to the lack of adequate local ship financial system. This led to the creation of ship investment corporation Act in 2002 by modeling on Germany's K/G fund and Norway's K/S fund system. As of 2004-end, two ship investment operating companies established 17 ship investment corporations, which are now under operation. During the year of 2004, thanks to ship investment corporation Act, 17 local ships and ships for overseas services were secured by placing orders of new ships and purchasing used ships.

The shipping industry has difficulty in borrowing large amount of capital from the local financial market, so it is allowed to establish foreign affiliates and to have flag of convenience, enabling them to borrow money at a low interest rate on a long-term basis.

The flag of convenience for local ships is made because of tax benefit and foreign financial entities' demands in order to exercise ship mortgage. 17 ships which were secured

in 2004 are known to have been registered in Panama. In the first year when ship investment corporation Act came into force, it is evaluated that the shipping industry and the financial market benefited each other.

The goal of this research is to offer ways to improve shipping registry and tax system based on the current state of ship investment corporation Act and shipping investment corporations.

This research is based on the existing research on ship investment corporation Act and documents about shipping finance, shipping tax system, and ship registration system. And data are also collected from the interviews with officials from ship investment operating company, and the Internet.

The second chapter deals with Korea's current shipping financial system and its limitations. And it also explains the newly introduced ship investment corporation Act: its introduction, concept and efficiency.

The third chapter raises the problems related with ship investment corporations' shipping registry and tax systems regarding ship investment corporations' holding of ships.

The fourth chapter deals with European shipping fund: its basic concept, success, the governments' support programs and investment. In particular, it presents Norway's NIS system, a shipping registry system. Based on this research, it sheds light on the difference between shipping fund systems of Korea, Germany and Norway.

Based on European cases, the fifth chapter presents a way to improve Korea's ship

investment corporation Act. Followings are the ways to improve ship investment corporations' shipping registry system, and tax benefit for ship investment corporations.

This will surely improve Korea’s shipping industry.

- Permitting flag of convenience according to the local financial market demand
- Liberalizing shipping registry system such as ship priority rights and ship mortgage to the level of meeting foreign creditor's expectations
- Adjusting ship's depreciation rate to the level of competing nations
- The expansion of taxation deferment for ship sales profit

In conclusion, the government's drastic support is required in this preliminary period in order to facilitate ship investment corporation system as seen in the cases of Germany and Norway.

I wish the system would help Korea to become a logistics hub in the Northeast Asia, ideal for the shipping industry.

제 1 장 서 론

제 1 절 연구의 배경 및 목적

해운기업의 특성은 막대한 자본이 소요되는 선박의 확보에 있어서 대부분 타인의 자본에 의존하게 되는데, 이로 인해 해운기업의 부채비율은 높아질 수 밖에 없다. 1997년 외환위기를 직면하여 국가신인도 하락, 환율 급락, 자금의 유동성 답보상태에 빠지는 등의 어려움을 겪게 되면서, IMF 구조조정을 위해 해운기업의 부채비율 인하 정책에 따라 해운기업에서는 회사의 자산인 선박을 대거 매각할 수 밖에 없는 상황에 처하게 되었다. 매각한 선박의 대금으로 자금의 유동성을 다소나마 해소할 수 있었으나, 기존의 영업을 위해 매각한 선박을 재매입하거나 용선하여 운항하게 됨에 따라 운항원가가 상승되는 역효과를 내게 되었다. 해운시황의 호조와 맞물려 용선료의 상승효과까지 갖게 되어 국내 해운기업으로서는 더욱 어려운 상황에 처하게 되어, 대형해운기업이 도산하는 경우까지 발생하게 되었다. 이러한 상황하에서 선박을 확보하기 위한 금융제도가 미미하였던 우리나라로서는 유럽과 일본의 자금시장으로부터 신조선을 건조하여 왔으나 전술한 바와 같이 국가 신인도 하락으로 인해 어렵게 되었다.

외환위기로 인해 해운기업에서 매각한 선박들은 독일의 K/G펀드와 노르웨이의 K/S펀드 등에서 상당수 매입하여 재임대(Charter-back)하는 형식으로 상당한 중간수익과 용선료 수익을 획득하였다.

이에 정부에서는 해운 선진국인 독일과 노르웨이에서 시행중인 K/G펀드와 K/S펀드에 대해 조사 · 연구하여 2002년 9월 선박투자회사법이 제정되었고, 선박투자회사제도가 도입됨에 따라 우리나라에 새로운 선박금융시장이 형성되었다.

이에 본 연구는 선박투자회사제도의 도입목적에 따라 우리나라의 국적선 확충에 기여하며, 해운산업 발전에 기여하는 제도로 정착되기 위하여 선박투자회

사 선박의 국적취득에 관한 문제에 대해 살펴보고, 선박투자회사에 대한 세제 지원의 확대와 관련하여 개선방안을 제시하는 것이 본 연구의 목적이다.

제 2 절 연구의 방법과 구성

선박투자회사제도와 관련된 연구보고서 및 논문으로는 제도의 도입을 위해 유럽 선박펀드인 독일의 K/G펀드와 노르웨이의 K/S펀드에 관한 선행 연구가 있으며, 이들 국가의 선박펀드 활성화를 위한 조세혜택에 관한 내용과 우리나라 도입방안에 관한 연구들이 있다.

본 연구는 선박투자회사제도에 대한 기존 연구와 선박금융 및 해운조세제도, 선박등록제도에 관한 문헌조사를 토대로 하였으며, 선박운용사의 실무담당자와의 인터뷰 및 인터넷의 관련 홈페이지를 통해 자료를 수집하였다.

본 연구의 구성은 다음과 같다.

제2장에서는 선박금융과 선박투자회사제도에 대하여 설명하므로서 기존의 우리나라 선박금융제도의 종류와 기법 그리고 한계점을 살펴보았다. 이에 따라 도입된 선박투자회사제도의 도입배경과 개념, 본 제도의 유용성에 대해 기술하였다.

제3장에서는 이러한 선박투자회사제도의 현황으로 선박투자회사법과 운영시스템에 대해 기술하고, 선박운용회사와 선박투자회사의 운영현황과 문제점에 대해 기술하였다.

제4장에서는 우리나라의 선박투자회사제도의 모본인 독일의 K/G펀드와 노르웨이의 K/S펀드제도와의 비교분석을 통하여 유럽의 선박펀드의 기본개념과 활성화요인, 정부의 지원정책과 선박투자에 대한 관계를 살펴보았고, 노르웨이의 경우 선박의 치적제도인 NIS제도와 관련한 사항을 살펴보았다. 이러한 비교를 통해 한국, 독일, 노르웨이의 선박펀드제도의 차이점과 시사점을 기술하였다.

제5장에서는 제4장에서 살펴본 유럽 선박펀드의 사례를 통해 우리나라의 선박투자회사제도의 개선방안을 제시하였으며, 향후 우리나라의 국적선대 보유전

망을 통하여 본 제도가 우리나라 해운산업에 긍정적 영향을 미칠 수 있도록 선박투자회사 선박의 치적과 선박투자회사에 대한 세제지원과 관련하여 개선방안을 제시하였다.

끝으로 제6장에서 연구결과를 요약하고 본 연구의 한계점에 대해 정리하였다.

제 2 장 선박금융과 선박투자회사제도

제 1 절 선박금융과 선박투자회사제도

1. 선박금융의 정의와 특징

선박금융(Ship financing)이란 선박의 건조, 매매, 임대차 등 선박거래를 위해 금융기관이 조선소와 해운회사에 금융서비스를 제공하는 것을 말한다.[1]

선박금융은 해운기업의 자금조달이라는 면에서 선박투자(Ship investment)와 동일시되는 경향이 있으나, 선박금융은 조선소, 선사, 금융기관간의 선박과 관련된 금융거래라는 광의의 개념으로 쓰이는 반면, 선박투자란 해운기업의 경영활동으로서 선박확보자금 조달기능으로 정의할 수 있다.[2]

선박금융을 통해 해운기업은 선박확보에 필요한 자금을 용이하게 조달하며, 조선소는 선박건조와 관련된 각종 금융위험을 줄이게 된다. 또한 금융기관은 선박금융을 통해 자금대출에 따른 채권확보를 보다 용이하게 할 수 있게 된다. 이러한 선박금융의 특징은 다음과 같다.[3]

첫째, 국제금융거래의 성격이 강하다. 선박금융에서는 국제간 대규모 자금이동이 발생하게 되며 국내외의 금융기관들이 함께 거래에 참여하는 구조를 가진다. 이에 세계적으로 선박금융거래는 국제간 자금이동이 자유롭고 금융기관들의 서비스활동에 제약이 적은 국제금융시장에서 활발하게 이루어진다.

둘째, 장기자본거래이다. 선박금융은 선박건조계약부터 선박을 인수할 때까지 계약에 따라 단계별로 선가가 지불되며, 선박 인수 후 금융제공자에 대한 융자

---

[1] 염은선, 「한국선박금융에 관한 연구 – 중고선박을 중심으로」, 고려대학교 경영대학원, 석사학위 논문, 2002. p. 11.
[2] 해운산업연구원, 「금융시장의 개방과 선박금융제도 개선방안」, 1995. p. 3.
[3] 전재훈, 「신조선박 금융기법의 전략방향에 관한 연구」, 고려대학교 경영대학원, 석사학위 논문, 1997. p. 25

상환기간까지 포함하여 10~20년 가까이 소요된다.

셋째, 정책금융적 성격이 강하다. 전통적인 해운국에서는 조선산업과 해운산업의 경제적 중요성을 고려하여 보조금을 지급하거나 금융 및 세제 혜택을 제공하였다. 정부 정책 지원으로 보다 유리한 선박금융을 제공함으로써 선대의 확충과 선박 관련 기술개발, 국제수지 개선, 소득증대, 고용창출 등의 효과를 추구하고 있다.

2. 선박금융의 의의

선박금융은 해운기업의 생산수단인 선박을 확보하기 위한 자금을 조달하는 제도로 다음과 같은 의의를 가지고 있다.

1) 해운기업 경쟁력의 원천

해운기업의 대외경쟁력은 선박을 확보하는데 소요되는 비용인 자본비가 주요 관건이 된다. 이러한 자본비는 국가별로 선박확보금융제도, 조세제도, 감가상각제도에 따라 큰 차이가 발생하여 경쟁력의 원천이 된다. 따라서 해운기업의 경쟁력은 선박확보시 조달하는 선박금융과 선박의 도입과 보유에 따라 적용받는 조세제도에 크게 좌우된다.

선박의 자본비는 선박의 가격과 선박의 금융조건에 의해 결정된다. 특히, 동일한 가격에 선박을 확보하는 경우에도 융자비율, 상환기간, 이자율 등 조달하는 금융조건에 따라 자본비 부담이 크게 달라지게 된다. 또한 자본비는 선박에 대한 감가상각비와 자본조달에 관련한 금리로 구성된다. 감가상각비는 선박취득가격에 따라, 금리는 취득선가와 자기자본비율 및 금리수준에 따라 결정된다.

선가에 대한 감가상각은 정액법이나 정률법이 일반적인 상각방법이나, 국가에 따라서는 자국해운의 국제경쟁력 제고를 위한 지원정책의 일환으로 고속상

각이나 자유상각을 허용하는 경우가 있으며[4] 우리나라에서도 투자준비비의 확립을 목적으로 특별상각을 1994년까지 허용하였다.[5]

따라서 유리한 조건의 선박금융의 조달 방법과 운용이 해운기업 경영에 있어서 매우 중요한 요소가 되고 있다.

2) 정부정책금융

해운기업이 선박을 확보하는데 전적으로 자기자본에 의존하는 경우는 극히 드물고 일부 자기자본과 차입금의 융자 또는 사채의 발행 등 외부로부터 선박확보자금을 조달하게 된다. 해운산업은 역사적으로 볼 때 호황의 기간은 짧은 반면, 불황은 장기간 계속되는 특징이 있어 민간 투자자의 투자가 미미하였고, 기업의 내부유보도 어려웠다. 해운산업에 대한 정부의 정책상 필요에 의해 금융 지원 조치가 상당히 강구되어 왔다.[6]

3) 조선산업의 활성화와 국제수지 개선에 기여

선박금융은 조선산업에도 영향을 미치게 된다. 선박건조에 대단위 자본이 소요되기 때문에 국제수지에 미치는 영향이 크다. 우리나라의 조선산업 및 해양플랜트 산업 분야의 무역수지는 매년 흑자를 기록하고 있다.

더 나은 금융조건에 의해 확보된 선박은 그렇지 못한 선박에 비해 운항원가가 낮아지므로 저렴한 운임을 제공할 수 있게 된다. 이러한 저렴한 운임은 상품의 원가에 반영되어 물류비 절감을 통해 수출상품의 가격경쟁력을 제고하는 결과를 가져온다.

---

[4] 김현영,「한국해운업의 선박투자 개선방안에 관한 연구」, 연세대학교 경영대학원, 석사학위 논문, 1985. pp.9~10.

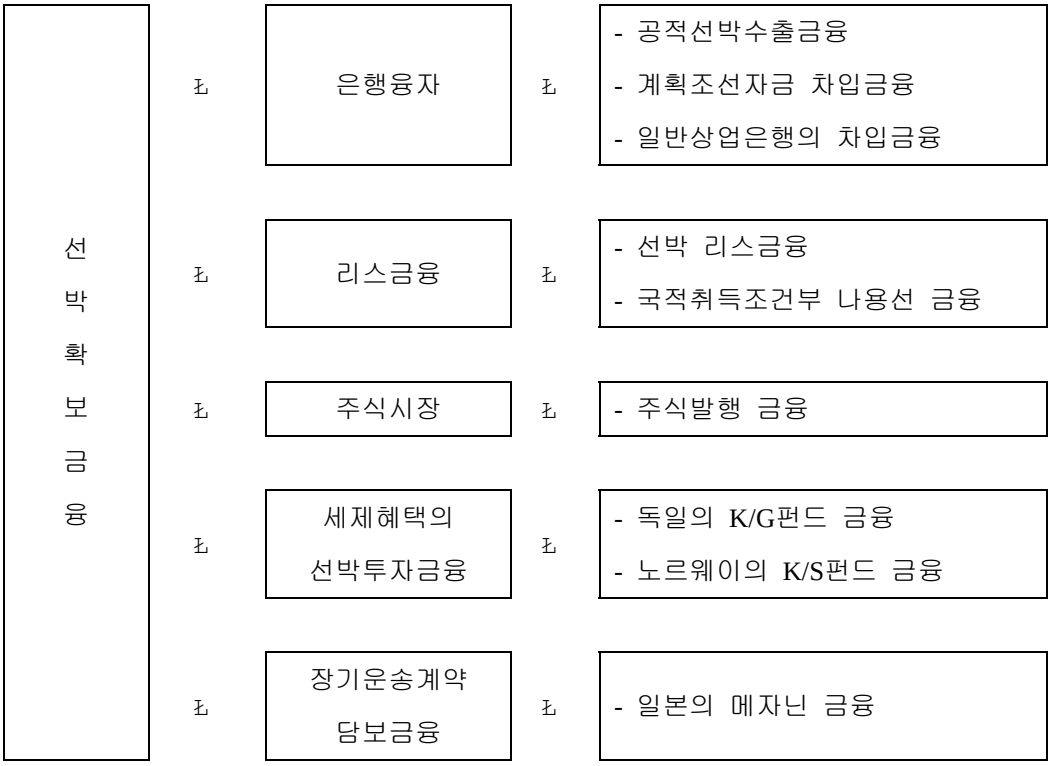
[5] 이광로,「해운산업의 국제경쟁력과 조세제도 – 톤세제도를 중심으로」, 한국해양대학교 대학원, 해운경영학과, 박사학위 논문, 2001. 2. p. 131.

[6] 염은선, 전게논문, p.12.

3. 우리나라 선박금융의 종류와 기법

국내 선박금융시장이 발달하지 못하였고, 선박금융부문이 타 산업활동부문에 비하여 리스크나 수익율면에서 자본유인력이 약하기 때문에 한국선주는 선박금융을 외국의 금융기관이나 국제금융시장을 이용하여 조달하고 있다. 우리나라 해운기업의 이와 같은 국내외 금융시장에서 이용할 수 있는 다양한 선박금융의 원천 중 대표적인 것을 살펴보면 아래 <그림 2-1>과 같다.[7]

<그림 2-1 > 우리나라의 선박확보금융제도



[7] 오학균,「한국해운의 국제경쟁력과 선박금융제도」, 한국해양대학교 대학원, 해운경영학과, 박사학위 논문, 1999. p.11.

1) 공적선박수출금융

이 제도는 한국수출입은행이 1976년부터 국내 조선소에서 수출하는 선박에 대한 지원금융을 목적으로 시행되고 있다. 선박건조계약시 외국 선주로부터 선가의 20%를 지불 받으며, 한국 수출입은행으로부터 선가의 72%를 건조금유으로 융자를 받고, 국내 조선소에서 8%를 부담하게 된다. 선박 인도시 외국선주는 제1급의 은행의 지불보증을 제공한 후 한국수출입은행으로부터 선가의 70%를 연불금융으로 융자 받게 된다. 이 때 선가의 72%에 해당하는 건조금융과 조선소가 부담한 선가의 8%에 해당하는 금액이 회수되게 된다. 이 연불금융의 조건은 연 8%의 고정금리와 8.5년 상환기간을 적용하고 있다.

1975년부터 1992년까지 연불수출금융제도에 의한 선박수주량은 전체 수주량의 56%를 차지함으로서 수출선 수주에 큰 영향을 끼쳤으나, 1980년대 후반부터 연불수주가 감소하기 시작하였다.[8] 이는 공적수출신용에 의한 연불건조는 이자율이 연 8%이상인 반면 국제금융시장에서의 금리는 연 4~5% 수준이어서 외국 선주들이 직접금융을 차입하여 우리나라 조선소에 선박을 발주하였기 때문이다.

2) 계획조선자금 차입금융

해운업과 조선산업을 연계 육성할 목적으로 국가가 주도하여 계획조선금융자금과 같은 특별기금을 이용하여 국내 신조선 건조자금을 해운기업에게 융자하고 해운기업은 자국내 조선소에서 선박을 건조하게 하는 계획조선금융제도를 1976년부터 시행하였다.

선박발주시 한국산업은행은 국민투자기금, 일반설비자금, 외화표시 원화자금을 조달하였다. 한국산업은행에서는 선박건조기간동안 조선업자를 연대채무자로 세우거나, 해운기업으로 하여 산업금융채권을 매입하게 하고 본선 이외의 추가담보를 제공하게 하는 등의 행정적인 절차가 복잡하였다.

---

[8] 염은선, 전게논문, p. 32.

그러나 이 제도는 국내 조선산업 발전에 크게 기여하였으며, 1980년대 말까지 우리나라의 국적선대확보에 가장 많이 이용한 선박금융 중의 하나였다.[9]

자금원이 국내자금으로 대출금리가 국제수준에 비해 높고, 상환방법이 원금균등분할방식이어서 선박도입 초기에는 운임수입만으로는 원리금상환이 어려운 문제점이 있었다. 또한 융자액의 30%의 산업금융채권을 의무적으로 매입해야 하므로 자금부담이 가중되며, 선가의 20%는 해운회사가 자기자금으로 충당하도록 하고 있으나 사내 유보가 미미한 해운회사 입장에서는 자기자금을 차입하여야 하는 입장에 있다. 자금조달을 위한 행정적 절차가 복잡하고 본선 이외에 추가 담보를 요구하고 있다.

이러한 이유로 해운기업에서는 BBCHP제도[10]를 선호하고 있고, 1993년부터 외항해운기업에서는 계획조선제도는 기피하게 되었다.

3) 일반 상업은행 차입금융

해운기업이 선박을 도입하기 위하여 활용하는 선박금융 방법 중 가장 많이 이용하는 것이 일반 상업은행으로부터의 금융차입이었다. 1970년대 정부의 국적선대 증강정책에 따라 해운기업이 무리하게 선박을 확보하는 과정에서 해운경기의 불황과 겹쳐 해운기업의 원리금상환이 불가능하게 되었다. 이에 1984년부터 정부에서는 해운산업합리화 정책을 실시하였고, 이로 인해 금융기관들은 손실을 감수하면서 해운기업을 지원해야만 했다. 이러한 결과로 인하여 일반 상업은행에서는 선박금융의 규모가 크고 금융제공자가 선박에 대한 투자로부터 획득하는 이윤이 상대적으로 낮고 금융제공기간은 상대적으로 길기 때문에 해운기업에 대한 선박금융 제공을 주저하고 있다.[11]

---

[9] 오학균, 전게논문, pp.15~16.

[10] BBCHP : Bare Boat Charter with Hire Purchase의 약자로 국적취득조건부 나용선(國籍取得條件附裸傭船)을 말함.

[11] 염은선, 전게논문, p.22.

4) 리스금융

리스금융은 리스회사가 선박이나 항공기, 기계 또는 어떤 특정설비 등과 같은 동산이나 부동산을 회사의 자체자금으로 구입한 후, 이 구입한 자산을 리스이용자에게 대여하고, 리스회사는 자산구입에 필요한 비용 및 리스회사의 이익 등을 포함하여 책정한 리스료를 리스이용자에게 부과하며, 이 리스료를 이용하여 일정한 계약기간 동안 자산구입에 필요한 비용 및 리스회사 이익 등을 전액 회수하는 방법이다. 리스이용자는 리스회사로부터 자산을 임차하여 사용할 수 있으므로 자금조달과 자산매입을 동시에 할 수 있게 된다.

일반적으로 리스금융은 일반 상업은행으로부터 차입금융보다 자금조달비용이 높고, 확보된 자산운용 자율성 면에서도 불리하다.[12]

우리나라에서 리스산업은 시설투자를 위한 금융으로는 활성화되고 있으나, 선박에 대한 투자는 매년 리스금융 총액의 10%에 미치치 못하고 있다. 대형선 건조에 필요한 재원으로 리스금융을 이용하는 경우는 거의 없으며, 타 금융기관과 협조융자에 참여하는 경우가 대부분이다. 선박에 대한 리스가 부진한 이유는 리스회사의 영세한 재무구조와 높은 재원조달 금리 그리고 리스금융에 대한 투자세액공제제도에 대한 세제혜택 부재등이다.

[12] 오학균, 전게논문, p.19.

<표 2-1> 선박리스 실적(실적기준)

(단위 : 억원)

연도	리스총액	선박리스	비율 (%)
1995	143,284	5,448	3.8
1996	137,867	8,644	6.3
1997	129,876	10,750	8.3
1998	32,344	3,572	11.0
1999	10,646	423	4.0
2000	12,141	427	3.5
2001	15,640	1,328	8.4
2002	24,662	1,739	7.1
2003	30,184	1,584	5.2
2004	40,609	3,542	8.7

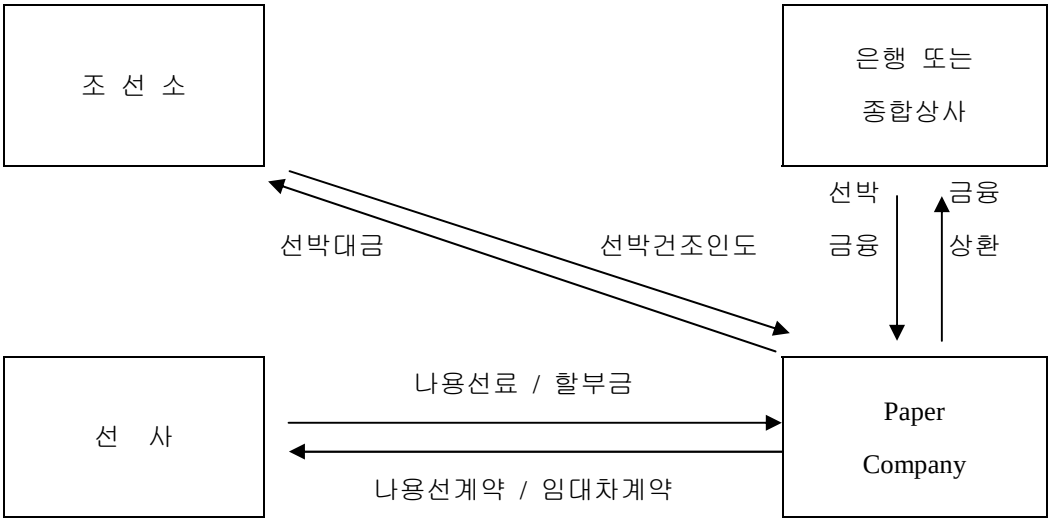
자료 : 한국여신금융협회(www.knfa.or.kr)

5) 국적취득조건부 나용선제도

이 제도는 우리나라의 독특한 환경에 따라 발전된 제도로, 선박이라는 물건을 대상으로 하는 "소유권 취득 조건부 임대차 계약"으로 내용상 일종의 리스계약이다. 선박의 국적은 편의치적국으로 등록하고 법률상 소유권은 리스회사나 외국의 종합상사 등의 금융제공자가 가지며 선박의 운영 및 이에 따른 수익은 선박을 임대하는 해운기업이 갖는 임대차 계약이다.

외환위기 이전에는 선가의 100% 차입으로 선박확보가 가능하였으나, 외환위기 이후에는 국가신인도 하락으로 인해 선가의 70% 정도밖에 차입이 불가능하여 BBCHP제도에 의한 선박의 확보가 사실상 어렵게 되었다.

<그림 2-2> 우리나라 국적취득조건부 나용선 형태



자료 : 강종희, 한철환, 황진회,「편의치적제도 활용방안 연구」, 한국해양수산개발원, 2001. 12. p.38.

6) 주식시장을 통한 자금조달

해운기업이 주식시장을 통하여 자금을 조달하는 하기 위해서는 해당 해운기업의 주식이 공개되어 주식시장에 상장되어야 한다. 이를 위해서는 부채비율이 동업종 평균 부채비율의 1.5배 미만이어야 하며, 우리나라의 경우 극히 일부의 해운선사만이 상장되어 있다.[13] 해운기업이 주식시장을 통하여 자금을 조달하여 선박을 확보하는 경우 이자지불 부담과 부채상환 부담을 경감시킬 뿐만 아니라 담보제공의무도 피할 수 있어 금융비용의 절감과 선박의 자본비 인하 효과를 올릴 수 있다. 그러나 선박도입에 필요한 대규모의 소요자금을 주식시장에서 전부 조달하는 것은 현실적으로 어려우며, 중소 해운기업의 경우 불가능한 제도이다.[14]

[13] 염은선, 전게논문, p.21.
[14] 오학균, 전게논문, p.22.

7) 세제혜택의 선박투자 금융

해운기업이나 선박 투자자에 대해 세제상의 혜택이 제도적으로 부여되면 선박투자에 대한 수익률이 그만큼 커져 보다 많은 선박투자를 기대할 수 있게 되며, 선박의 자본비도 낮아지게 된다. 이러한 예로 독일의 K/G펀드와 노르웨이의 K/S펀드제도가 대표적이며, 국내에서 시행되었던 제도는 아니었다.

K/G펀드와 K/S펀드제도는 우리나라 선박투자회사제도의 모본이 되는 제도로 제4장에서 상술하고자 한다.

8) 장기 운송계약 담보금융

제철소, 정유회사와 같이 재무구조가 튼튼한 화주는 자신이 필요로 하는 화물을 장기간에 걸쳐 안정적인 운임수준으로 안정수송을 원하고, 선주는 시황에 큰 영향을 받지 않고 운항원가가 보상되는 운임수입을 원한다. 이러한 양자의 요구를 충족시키기 위하여 원가보상제도에 의한 운임으로 장기화물운송계약(Contract of affreightments : COA)을 체결한다. COA에 의거하여 선박을 건조할 때 그 계약서는 금융제공자에게 단지 담보로만 제공되는 것이 아니고, 선박금융을 제공받을 수 있는 근거로 이용할 수 있다. 이러한 장기운송계약을 선박금융에 이용할 수 있는 금융방법이 메자닌(Mezzanine)금융이다.[15] 우리나라에서는 상술한 국적취득조건부 나용선(BBCHP)에서 이와 같은 방법을 활용하였었다.

OECD가입과 WTO의 제제로 인해 자국적 선박에 대한 화물우선적취권의 혜택이 없어진 이후 이러한 방법으로 선박확보가 거의 불가능하게 되었다.

---

[15] 오학균, 상게논문, p.23.

<표 2-2> 우리나라 선박금융 종합비교 (2000년 5월)

구분	BBC금융	계획조선	공적수출자금		상업차관
			제작금융	연불금융	
자금원	국내외 금융기관의 외화차입금	한국산업은행	수출입은행 자금 국적선사 자금 대출 불가		해외금융
자금차주	명목회사	국내선사	국내조선소	국내조선소 또는 명목회사	국내선사
대출표시 통화	외화	외화표시 원화대출	내자:원화 외자:외화	외화	외화
금리	LIBOR+a (a:2.5%이상)	10.9% (7.9%+3.0%)	내자:변동금리 (2월 15%) 외자: Libor+a	200년:연8% 조선협정발효시 : CIRR	협상금리
융자비율	선가의 100%	소요자금 80%	계약금액에서 선수금을 공제한 금액의 90%	계약금액에서 선수금을 공제한 금액의 100%	100%
상환기간	선박인도후 13년	대출 후 13년 이내 (거치 5년 포함)	제작기간 +30일 이내	2000년:인도후 8.5년이내 조선협정발효시 : 12년	협상조건
선수금	없음	-	계약금액의 20%		BBC와 동일
건조기간 중 이자	건조완료시 융자 대상금액에 합산 (선사에 산입)	융자 원선가에대한 이자만 지급	융자금액에 대하여 이자 청구(월1회)	-	BBC와 동일
채권보전	-본선담보 -용선료및보험계약 -선지급금 환급 보증 양도담보 -국내조선소 및 모기업의연대입보 등	-추가담보 130%	-신용 -계열사 및 조선사 연입보증	-신용이 양호한 외국금융기관의 지급보증 -P/N(약속어음) 양도담보 -수출보험부보	BBC와 동일
부대비용	-관리수수료(금융한도액의 1.25%) -약정수수료(미인출 금액의 0.537%) -주선수수료 (년 고정액)	-선가중 자기 담보 20% -산금채 매입 (융자액의 30%)및 매도시 할인(30%)	-매집행분에 대한 약정 수수료 (연 0.5%)	-	BBC와 동일

자료 : 한국해양수산개발원,「선박확보재원조달기금 설치방안 연구」, 2000.

제 2 절 선박투자회사제도의 도입배경 및 개념

1. 도입배경

국내 해운산업은 대외의존도가 높은 우리 경제를 지지하는 주요기간산업으로 수출입화물의 99.7%를 수송하고 있으며, 2004년도의 운임수입은 약 180억 달러로 반도체, 자동차, IT산업에 이어 우리 경제를 이끌어 가는 핵심 기간산업이다.[16]

이러한 해운산업의 생산수단인 1척의 선박을 취득하기 위해서는 보통 수백억원의 대규모 자금이 요구된다. 이러한 거액의 선가로 인하여 외환위기 이전에는 대부분 국내 해운회사들은 취득선가의 100% 금액을 국내외 은행으로부터 차입하여 선박을 확보하여왔다.

1997년 하반기에 발생한 외환위기로 인해 국내 해운회사들은 유동성 위기를 극복하기 위해 운항 중이던 선박을 대대적으로 매각하게 되었다. 1997년 128만톤(GT) 53척을 매각하고, 1998년에는 166만톤, 50척의 선박을 추가로 매각하였다.

이러한 시기에 독일의 K/G펀드들과 노르웨이의 K/S펀드들, 그리고 해외금융기관들은 우리나라 해운회사들의 선박을 매입하여 재임대하는 사업을 통해 상당한 중간 수익을 거두었다.[17]

외환위기 이후 우리나라의 해운업 여건은 국가 리스크의 상승, 원화가치 하락, 세계 경기침체 등의 3가지 요인에 의해 악화되어 그 결과로 조달 금리의 상승에 따라 신규 선박확보에 어려움을 겪게 되었다.

이러한 금융시장의 변화에 의하여 외환위기 이전에는 해외금융시장에서 선가의 100% 차입으로 선박을 확보할 수 있었으나, 그 이후에는 취득선가의 70% 정도까지만 차입이 가능하게 되었다. 국가 신인도 회복을 위한 정부의 기업부채비율 200%인하 정책으로 유동자금의 여유가 없는 국내 해운회사들은 선가의

[16] 임현택, "선박금융의 대전환기, 선박투자회사제도 시행",「해양한국」, 2002. 11.
[17] 임종관,「선박투자회사제도 도입방안 연구」, 한국해양수산개발원, 2001. 12. p.23.

30%에 해당하는 대규모 자금을 자기자금으로 투입하여 필요한 선박을 확보한다는 것은 불가능한 일이었다. 뿐만 아니라, 선박 확보를 위한 금융제도가 부재하였고, 정부지원제도 또한 미미하여 대부분 선박을 확보하기 위한 자금은 해외차입금융이었기 때문에 신규 선박 발주는 더욱 어렵게 되었다. 이러한 이유로 1998년 이후 국내 해운회사들이 신조선박을 거의 발주하지 못하는 상황이 지속되어 국내 해운산업 성장기반의 붕괴가 심각하게 우려되는 상황에 이르렀다.

<표 2-3 > 국적외항선사 선박확보 추이

연도	신조선 발주		중고선 도입		계	
	척	1,000 G/T	척	1,000 G/T	척	1,000 G/T
1995	41	1,351	10	87	51	1,438
1996	29	1,314	6	84	35	1,398
1997	13	1,011	6	59	19	1,070
1998	0	0	0	0	0	0
1999	2	33	23	340	25	373
2000	3	51	17	158	20	200
2001	11	725	6	191	17	916
2002	4	139	6	35	10	174

자료 : 해운연감 2002년 사업보고서, 한국선주협회, p. 81

이에 정부에서는 이러한 문제점을 해결할 수 있는 새로운 선박금융제도의 도입을 연구하여 은행차입이 어려운 선가의 30% 부분을 민간 자본시장으로부터 조달하여 해운회사의 자기자금 부담을 최소화하는 한편 일반투자자들에게는 새로운 장기 투자 상품을 제공한다는 개념으로 선박투자회사법을 제정하게 되었다.[18]

[18] 박명식, "선박투자회사제도 선박금융의 신항로를 열다",「바다와 사람들」, 2004.봄. p. 8.

선박펀드시장이 형성될 수 있었던 것은 국내금리의 인하로 해외금리에 근접하게 되어, 국내 자본시장에서 자금조달이 가능하게 되었고 증권투자회사법, 기업구조조정 투자회사법 등의 시행을 통해 뮤추얼펀드가 보편화되어 있기에 형성 가능하였다.[19]

<표 2-4> 국내 해운회사 신조선 선박금융자금(BBC/HP자금)사용 현황

년도	척수	톤수(G/T)	자금액 (천US$)
1991	23	760,000	1,003,000
1992	8	309,000	427,000
1993	30	1,367,000	1,368,000
1994	18	624,000	515,000
1995	23	791,000	984,000
1996	29	1,314,000	2,508,000
1997	13	1,011,000	2,108,000
1998	0	0	0
1999	2	33,000	45,000
2000	3	51,000	75,000
2001	11	725,000	485,000
2002	4	139,000	107,000

자료: 박명식, "선박투자회사제도 선박금융의 신항로를 열다",「바다와 사람들」, 2004. 봄. p. 8.

입법추진 과정을 살펴보면, 1999년 6월부터 2000년 5월까지 선박확보재원조달기금 설치방안 용역을 토대로 선박투자회사 실무작업반을 구성하여 법률안을 입안하고 워크샵 및 대토론회를 개최하여 각종 의견을 수렴하였다. 2002년 1월

[19] 문준영,「선박금융의 원활화를 위한 선박투자회사제도의 도입에 관한 연구」, 한국해양대학교 대학원, 해운경영학과, 석사학위 논문, 2001. 12. p.50.

국무회의를 거쳐 국회에 제출하였고 동년 4월 19일 국회를 통과하여 5월 13일 공포되었다. 선박투자회사법 시행령은 9월 26일, 시행규칙은 9월 28일에 각각 공포되었으며, 세제지원을 위한 조세특례제한법에 관련 조항이 12월 11일 신설되었다.

이러한 배경으로 법안이 가결되어 선박투자회사를 설립 운용하게 되는 선박운용회사가 설립되었고 2004년 말까지 2개사가 설립되었고, 이들 선박운용회사에 의해 17개사의 선박투자회사가 설립되었다.

2. 선박투자회사제도의 개념

선박투자회사제도는 선박을 확보하기 위한 민간 자본을 모집하기 위하여 생성된 제도로 해운기업의 자본비 부담 경감을 통한 경쟁력 향상을 꾀하고, 정부의 정책적 지원을 통하여 해운산업의 국가 경쟁력을 높이기 위한 제도라 할 수 있다. 이러한 선박투자회사 제도의 개념은 다음과 같다.

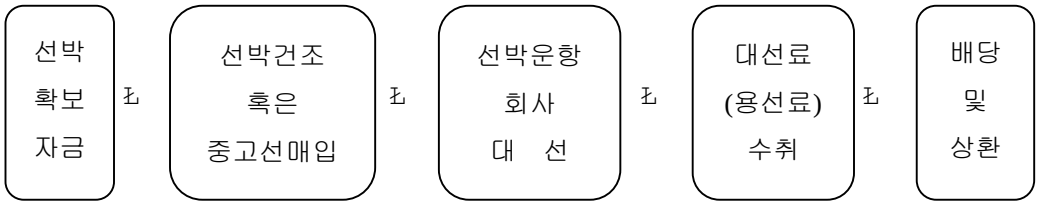
선박투자회사제도란, 일반투자자 및 기관투자자들이 선박을 확보하기 위한 자금을 조성하여 신조선을 건조하거나 중고선을 매입하여 해운회사에 임대하여 용선료를 수취하여 차입금을 상환하고, 투자자에게 수익을 배당하는 제도이다. 선박이 매각되는 경우 매각 대금을 투자자에게 환원함으로, 멸실되는 경우 선박보험금을 투자자에게 상환함으로 선박투자회사는 자동적으로 소멸하게 되는 한시적인 회사이다. 유럽 등에서는 일반화된 제도이나 아시아에서는 우리나라에서 처음으로 도입하는 제도이다.

선박투자회사법에 따라 설립된 선박투자회사는 1척의 선박만을 소유하여야 하며 상근 임직원을 고용할 수 없다. 즉, 선박의 취득자금을 모집하기 위한 서류상의 회사에 불과하므로 자체적인 회사설립 능력 및 영업행위를 수행할 능력이 없는 것이다. 따라서 선박투자회사법에서는 선박운용회사가 선박투자회사를 설립하고 그 회사의 모든 업무를 대행하도록 규정하고 있다.

선박운용회사는 매년 다수의 프로젝트를 개발하고 이의 진행을 위해 다수의

선박투자회사들을 계속 만들고 관리함으로써 많은 해운회사들에게 경쟁력이 있는 선박확보 기회를 제공하게 된다. 또한 투자자들에게는 다수의 선박펀드 상품을 계속적으로 제공하는 업무를 수행하게 되므로 선박투자회사제도의 실질적인 운영주체가 되는 것이다.[20]

<그림 2-3> 선박투자회사제도의 개념



자료 : 한국선박운용㈜ 내부자료

3. 선박금융으로서 선박투자회사제도의 유용성

선박을 확보하기 위한 금융제도로서 선박투자회사제도는 다음과 같은 유용성을 가지고 있다. 선박투자회사제도는 해운회사가 선박을 확보하는 경우 자기자금으로 투입하여야 하는 선가의 약 30% 부분을 투자자 자금으로 충당하게 되므로, 자기자본 부담을 최소화할 수 있고, 그 여유자금을 비축하여 향후 긴급한 경우의 유동성 위기에 대처하거나 다른 프로젝트에 투자할 수 있는 여력을 갖게 해 준다.

투자자 자금을 이용하는 해운회사는 회사가 부담하여야 하는 투자자 수익률은 정부의 세제지원에 힘입어 해운회사가 직접 그 금액만큼 자본시장에서 회사채를 발행하여 지불하여야 하는 금리보다 훨씬 낮아 비용면에서도 유리하다.

[20] 박명식, 전게서, p. 7.

4. 선박투자회사제도의 기능

1) 해운시장에서의 기능[21]

선박투자회사제도는 해운시황에 따른 선대규모를 조절하는 기능을 수행할 수 있다. 호황기일 때는 선박의 공급자 역할을 수행하고, 불황기에는 해운기업의 구조조정 및 선박의 해체를 지원할 수 있다.

호황기에는 선복량 부족으로 운임이 상승하게 되므로, 해운선사에서는 선복을 확충하게 되며, 신규 참여자들이 선박을 확보하고자 한다. 이때 선박투자회사는 신조선을 건조하여 해운기업들 또는 신규참여자들에게 선박을 공급하여 선복량 부족을 해소해 줄 수 있게 된다.

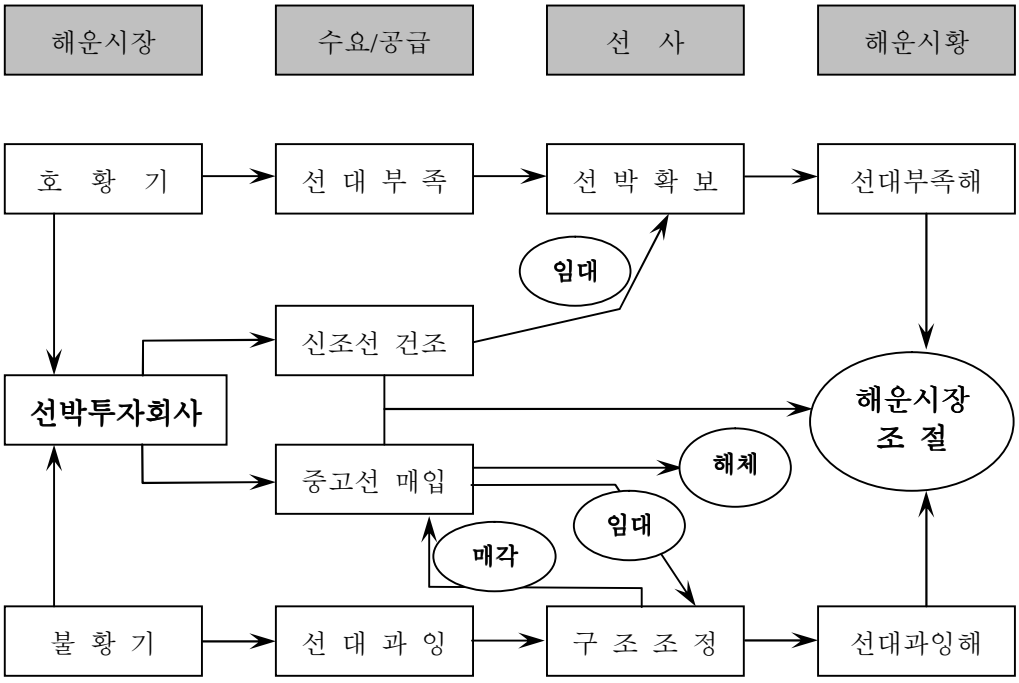
불황기에는 선복량의 공급이 수요에 비해 많기 때문에 운임이 하락하게 된다. 이에 해운기업들은 고비용과 저운임간의 괴리를 극복하기 위해 선대합리화를 추진하게 된다. 이때 일시적인 자금의 유동성 부족을 해결하고자 하는 해운기업들은 선박투자회사에 선박을 매각하게 되고, 이 선박을 매입한 선박투자회사는 재대선(Charter-Back)함으로써 자금의 유동성 부족해소에 도움을 줄 수 있게 된다. 또한 해운기업이 시장 탈퇴를 하고자 하는 경우 선박투자회사에서 선박을 매입하여 다른 해운기업에 대선할 수 있으며 노후 선박을 매입하여 해체함으로 선대과잉 해소에 기여할 수 있게 된다.

이러한 기능을 국가적 차원에서 볼 때, 호황기에는 선대증강을 촉진시켜 해운산업의 국가적 성장에 기여하고, 불황기에는 선사의 구조조정을 통해 해운위기를 극복할 수 있는 수단을 제공할 수 있게 된다. 1997년 외환위기 당시 자금 유동성 부족을 해소하려는 우리나라 해운기업들의 선박들을 독일의 K/G펀드와 노르웨이의 K/S펀드 등의 회사에서 매입하여 재대선하는 역할을 수행하였다.

---

[21] 임종관, 전게서, pp.17~19.

<그림 2-4> 해운시장에서 선박투자회사제도의 기능



자료: 임종관,「선박투자회사제도 도입방안 연구」, 한국해양수산개발원, 2001. 12. p.18.

2) 금융시장에서의 기능

초저금리시대에 돌입한 국내 금융시장의 여건에서 안정적이고 시중보다 높은 금리의 이자를 제공하는 선박펀드는 자금의 흐름을 원활하게 하는 역할을 할 수 있다. 저금리로 인해 마땅히 투자처를 찾지 못하는 자금을 산업자금으로 유인할 수 있으며, 시중의 부동자금의 융통에 기여할 수 있게 된다.

또한, 선박펀드는 5년 이상 장기 투자 상품이므로 자본시장에 대한 다양화와 안정화에 기여할 수 있게 된다.

선박펀드는 안정된 투자상품이므로 국내 각종 기금 등에 투자 기회를

제공하고, 장기 안정된 외국자본의 국내유입을 촉진시킬 수 있다.

그리고, 정부의 동북아 선박금융의 중심지로서의 국가 목표에 부합하는 기능을 수행할 수 있게 된다.

제 3 장 우리나라 선박투자회사제도의 현황과 문제점

제 1 절 선박투자회사제도의 현황

본 절에서는 제도의 현황에 대한 고찰로서 선박투자회사법과 선박투자회사법 시행령에 규정되어 있는 사항들을 살펴본다.

1. 선박투자회사법

우리나라 선박투자회사제도는 2002년 5월 13일 제정된『선박투자회사법』에 근거 시행되며, 동 법의 주요 내용을 살펴보면 다음과 같다.

1) 선박투자회사의 설립

선박투자회사는 해양수산부장관의 인가를 받아 주식회사의 형태로 설립된다.(제13조). 이때 선박투자회사의 자본금의 최저기준에 관하여는 명문 규정을 두지 않고 사업계획 등에 따라 자율적으로 정하도록 하고 있다(제8조 제1항). 발기인은 발행할 주식 중 10% ~ 30%를 범위 안에서 주식을 인수하여야 한다(법 제7조 제2항, 시행령 제3조). 사업 인가 후 6개월 이내에 사업을 개시하여야 하며, 정당한 사유가 있을 경우에는 6개월을 연장할 수 있다(제14조).

선박투자회사의 소유구조와 관련하여 대주주 1인당 주식소유한도는 20%로 제한된다(제18조 제1항).

선박투자회사가 증권거래법 제71조와 제162조에서 명시한 등록요건을 갖추게 되면 주식을 상장하여 거래되도록 하여야 한다(제17조 제1항). 또한 정당한 사유 없이 증권거래소 상장 또는 한국증권업협회 등록을 이행하지 않으면 해양수산부장관은 이행을 명할 수 있다(제17조 제2항).

소수의 주주로 법인을 설립하는 경우에는 인가 이전에도 주주모집이 가능토록 하고 있다(제55조). 또한 선박투자회사는 주식청약서와 투자설명서를 주식인수를 청약하고자 하는 자 또는 인수청약을 권유하는 상대방에게 제공토록 하고 있으며(제15조 제1항), 선박의 건조가 완료되거나 선박의 매입이 완료된 이후에는 주식을 발행할 수 없다(제15조 제2항). 선박투자회사의 존립기간 중 주주는 당해 주식의 환매를 청구할 수 없다(제15조 제3항).

2) 투자운용

선박투자회사는 주식회사 형태로 되어 있으므로 주식회사 고유의 기관인 총회, 이사회, 이사, 감사를 두고 있다(제3장).

선박의 건조, 매매, 용대선 계약, 자금의 차입 및 사채발행, 선박운용회사 및 자산보관회사와의 위탁계약에 관한 사항에 대하여는 이사회 및 총회의 의결을 거쳐야 한다(제21조, 제25조, 제35조).

선박운용회사에서는 매6개월마다 선박운용사업 내역을 해양수산부장관에게 보고해야 하고, 선박투자회사의 이사회는 선박운용내역 등을 평가한 결과를 년1회 이상 주주총회에 보고하여야 한다(제21조 제3항, 제44조)

선박투자회사는 그 수입을 연 1회 이상 투자자에게 분배하여야 한다(제41조 제4항).

3) 자산관리

선박투자회사는 그의 자산보관 업무를 자산보관회사에 위탁하여야 한다(제36조 제1항).

선박투자회사의 자산과 보관회사의 고유자산 및 제3자로부터 위탁 받은 자산을 구분하여 관리하여야 한다(제37조 제3항).

자산보관회사는 선박투자회사에 대하여 선량한 관리자로서 업무를 수행하여야 한다(제37조 제1항).

4) 투자자보호

선박투자회사는 운영의 투명성을 확보하기 위해 1척의 선박만을 소유하여야 하며, 그 존립 기간 중에 다른 선박으로 대체하여서는 안 된다(제3조 제2항).

용선계약과 선박투자회사의 안정을 위하여 선박의 대선기간을 2년 이상으로 한다(제26조 제1항).

선박투자회사는 그의 자산을 유가증권에 투자하지 못하도록 규정하고 있으며, 은행예탁만 가능하다(제24조 3항).

선박투자회사는 국제적으로 인정받은 선박검사기관의 검사에 합격한 선박을 소유하여야 한다(제27조 제1항).

선박투자회사 또는 선박운항회사는 선박, 선원 등의 사고를 보전할 수 있는 보험에 가입하여야 한다(제28조).

선박투자회사는 영업보고서 및 사업보고서를 해양수산부장관에게 제출하고 이를 선박운용회사의 영업소에 비치하여야 한다(제44조).

선박투자회사의 이사는 결산서류를 작성하여 이사회 및 총회의 승인을 받아야 하고 이를 해양수산부 장관에게 보고하여야 한다(제38조, 제40조).

해양수산부 장관은 선박투자회사, 선박운용회사, 자산보관회사에 대하여 자료의 제출 또는 보고를 명할 수 있고, 선박투자회사 및 선박운용회사에 대하여 검사를 할 수 있으며 관계인의 출석, 업무의 전부 또는 일부의 정지, 임원에 대한 해임, 징계 요구를 할 수 있다(제45조).

금융감독위원회는 금융감독과 관련하여 필요하다고 인정하는 때에는 선박투자회사, 선박운용회사, 자산보관회사에 대하여 자료의 제출이나 보고를 요구할 수 있으며, 검사를 할 수 있다(제46조).

해양수산부장관과 금융감독위원회는 선박투자회사의 업무를 위탁받은 상대방의 지도감독 회사에 대하여 행정제제 등 필요한 조치를 요구할 수 있으며, 특별한 사유가 없는 한 이에 응하도록 한다(제45조 제4항, 제46조 제3항).

5) 선박운용회사

선박투자회사는 영업소와 상근 임직원이 없는 서류상의 주식회사이므로, 선박투자회사의 실질적 운영은 선박운용회사가 담당하게 된다.

선박투자회사로부터 위탁받은 선박운용회사의 업무범위는 제24조 및 제30조에 명기되어 있다. 선박의 취득, 선박의 임대, 자금의 차입 또는 사채의 발행, 주식의 발행 (당해 주식의 모집 또는 판매), 취득한 선박의 관리, 매각 등의 업무를 수행하게 된다.

선박운용에 관한 업무를 하고자 하는 자는 해양수산부에 등록을 하여야 하며 제31조에 다음과 같이 등록요건을 명기하고 있다.

상법상의 주식회사, 납입자본금이 50억원 이상으로 대통령령이 정한 금액[22], 선박운용 및 금융전문인력 보유(기준 및 인원수는 대통령령[23]으로 정함), 임원은 결격사유가 없고, 회사는 건전한 재무구조를 갖고 있어야 한다.

납입자본금을 50억원 이상으로 한 것은 선박 건조, 매입 자금의 60% 정도를 외부금융기관 등으로부터 차입하는 사실상의 주체가 선박운용회사이기 때문에 선박운용회사의 규모와 대외 신용을 고려한 것이다.

투명하고 안정적인 경영을 위한 몇 가지 제한 규정을 두고 있다.

- 회사의 겸업제한 및 임직원의 다른 사업영위 금지(제32조)
- 선박운용에 의한 수익을 담보로 제공하거나 타인에게 대여 또는 이전 등 금지(제33조 제2항)
- 해양수산부 장관 또는 금융감독위원회의 자료 요구, 검사, 등록 취소 등 감독(제45조 및 제46조)
- 선박투자회사는 긴급한 경우에 이사회의 결의로 선박운용회사와의 업무위탁계약을 해지할 수 있으며, 이 경우 지체없이 주주총회의 승인은 얻어야 한다(제35조).

---

[22] 시행령 제18조 70억원 이상

[23] 시행령 제18조 금융전문인력 2인 이상, 해운전문인력 2인 이상으로 총 6인 이상

6) 자산보관회사

자산보관회사제도는 선박투자회사의 자산을 선박운용회사의 업무와 분리하여 객관적으로 투명하게 관리하기 위한 제도이다.

선박투자회사는 선박(소유관련 증서), 유가증권, 현금 등 자기자산의 보관업무를 신탁업법에 의한 신탁회사인 자산보관회사에 위탁하도록 하며(제36조 제1항), 위탁받은 자산 중 유가증권은 증권예탁원에 예탁하도록 한다(제36조 제2항).

자산의 입·출 절차와 기준은 대통령령으로 정하도록 규정하고 있으며(제36조 제3항, 제37조 제2항), 자산의 횡령 또는 거래사고의 우려가 있을 경우 자산의 입·출을 제한하거나 선박투자회사 또는 감독기관에 보고토록 의무화 하고 있다.

선박투자회사의 자산과 자기고유자산 및 제3자로부터 위탁받은 자산을 구분하여 관리하도록 규정하고 있으며(제37조 제3항), 자산보관회사는 법령 및 자산보관회사의 계약에 따라 선량한 관리자로서의 의무를 성실히 수행하여야 한다(제37조 제1항).

7) 수입의 분배

선박투자회사는 자산운용에 따른 수입에서 제25조의 규정에 의한 자금차입 및 사채발행에 따른 상환금 및 대통령령이 정하는 운영비용을 공제한 금액을 주주에게 분배하여야 한다(제41조 제1항).

위의 법 제41조 제1항의 규정에 의하여 금액을 분배하는 경우 상법 제458조의 규정에 의한 이익준비금은 이를 적립하지 아니한다(제41조 제2항).

선박투자회사는 선박의 건조 기간 중에도 조선소로부터 선가를 할인 받은 경우, 자본금으로부터 발생한 수입이 있는 경우, 선박운항회사로부터 수입이 있는 경우 및 기타 대통령령이 정하는 사유로 인해 수입이 발생할 경우 주주에게 금액을 분배할 수 있다(제41조 제3항).

선박투자회사는 자산운용에 따른 수입과 배당이 일정하고 주주총회의 결의가 있는 경우 정관이 정하는 바에 따라 연1회 이상 일정한 날을 정하여 제1항 및

제3항의 규정에 의한 금액을 분배할 수 있다(제41조 4항).

법 제41조 제4항의 규정에 의한 금액의 분배를 위하여 필요한 분배기능금액은 산정방식 등 필요한 사항은 대통령령으로 정한다(제41조 제5항).

선박은 사고에 따른 수리비 등 비용이 보험으로 담보되므로 부동산과 같이 관리운영 된다고 볼 수 있다. 다만 선박개조 등 불가피하게 많은 비용이 발생할 경우에는 제25조의 규정에 의거하여 자금의 차입 또는 사채를 발행하여 충당 가능하다.

선박투자회사는 정기적으로 발생하는 용선료에서 선박의 유지 및 관리비, 보험금, 선급유지비, 수수료, 행정비 등 비용을 공제한 후 배당금을 안정적으로 지급할 수 있으므로 별도의 이익 준비금과 감가상각충당금 설정은 불필요하다.

8) 선박등록에 관한 특례

선박투자회사의 선박이 선가의 50% 이상을 외국인으로부터 차입하는 경우에는 그 외국인이 요구하는 국가에 선박을 등록할 수 있다(제52조).

<표 3-1> 선박투자회사법 주요 내용

조 항	내 용
제1조 ~ 제5조	선박투자회사법의 총칙으로 목적과 정의 등
제6조 ~ 제12조	선박투자회사의 설립에 관한 사항 존립기간, 발기인의 요건, 정관 등에 관한 조항
제13조, 제14조	선박투자회사의 인가에 관한 요건 선박투자업의 인가와 인가의 실효에 관한 조항
제15조 ~ 제19조	주식의 발행에 관한 사항 주식 발행의 조건, 상장, 주식소유의 제한 등
제20조 ~ 제23조	선박투자회사 기관에 관한 사항 이사의 자격, 이사회의 직무 등
제24조 ~ 제37조	선박투자회사의 업무에 관한 사항 업무의 범위와 자금운용, 선박의 대선, 선박운용회사와 자산보관회사에 관한 조항
제38조 ~ 제42조	결산에 관한 사항 결산서류 작성, 수입의 분배에 관한 조항
제43조 ~ 제47조	선박투자회사에 대한 감독에 관한 사항 자산운용명세의 보고, 금융감독위원회의 감독과 선박투자업의 인가 취소에 관한 조항
제48조 ~ 제51조	선박투자회사의 합병 제한과 해산, 청산에 관한 조항
제52조 ~ 제55조	선박등록에 대한 특례 조항과 타 법률과의 관계에 관한 조항
제56조 ~ 제60조	벌칙에 관한 조항

2. 선박투자회사법 시행령

2002년 9월 제정된『선박투자회사법시행령』의 주요 내용은 아래와 같다.

선박투자회사의 발기인은 설립시 자본금의 10% 이상에 해당하는 주식을 의

무적으로 인수하여야 한다(제3조).

선박운용회사는 납입자본금 70억원 이상, 6인 이상의 전문인력을 확보하여 해양수산부장관에게 등록하여야 한다(제18조).

선박의 취득 또는 개조 및 기존 차입금 및 사채의 상환에 사용하기 위한 경우에 한하여 자금의 차입 및 사채발행의 한도를 자본금의 10배로 한다(제13조).

선박의 대선과 관련하여 선박운항회사에 2년 이상의 기간 동안 임대하도록 규정하고 있으며, 소유권을 이전하는 조건으로 선박을 대선하는 경우 대선기간 및 용선료 등 계약의 중요내용을 해양수산부 장관에게 신고하도록 하고 있다(제14조).

선박투자회사는 선박 및 부동산은 취득하는 즉시 회사명의로 소유권에 관한 등기를 하고, 그 서류를 자산보관회사에 위탁할 것과 유가증권 및 현금 그 밖의 자산은 취득한 즉시 자산보관회사에 그 보관을 위탁하도록 규정하고 있다(제20조).

3. 선박투자회사에 대한 정부의 지원 내용[24]

1) 법인세

선박투자회사는 선박투자회사법 제3조 제1항에 의하여 주식회사의 형태로 설립되며 동법 제4조에 의하여 상법의 적용을 받게 되므로, 법인세를 납부하게 된다.

그러나, 법인세법 제51조의 2(유동화전문회사등에 대한 소득공제)에 의해 선박투자회사가 배당가능이익의 100분의 90이상을 배당하는 경우 그 금액은 당해 사업연도의 소득금액에 있어서 이를 공제할 수 있는 혜택을 받고 있다.

따라서, 배당가능이익을 투자자에게 전액 배분하는 경우 법인세 무세(0%)가 된다.

---

[24] 한국선박운용㈜ 홈페이지(*www.komarf.co.kr*) 참조

2) 개인소득세

개인투자가가 선박투자회사로부터 수취하는 수익분배금에 대해 투자원금 3억 한도 내에서는 비과세가 되며, 3억원 초과 분에 대해서는 분리과세가 적용된다.

이는 조세특례제한법 제87조의 5 (선박투자회사에 대한 과세특례)에 근거한 것이며 2008년 12월 31일까지 적용하는 한시적 혜택이다.

3) 해외자회사 설립과 신조선박 건조

선박투자회사가 편의치적국가에 해외자회사(Special Purpose Company)를 설립하여 선박의 취득, 소유, 대선 등의 업무를 수행하게 된다. 이것은 조세감면 혜택 및 해외 금융기관으로부터의 원활한 자금차입의 목적이다. 선박투자회사가 해외자회사를 설립하는 것은 외국환 관리 규정 제 9-11조에 근거하고 있다.[25]

선박투자회사법 제3조 제3항에 해외자회사 설립을 허용하는 조항을 명시하고 있으며, 이는 원활한 해외차입을 목적으로 하고 있다.

선박투자회사는 해외에 자회사를 설립하고 해외자회사가 선박을 보유, 조선소 및 해운기업 계약의 주체가 되므로 선박보유와 관련하여 발생하는 재산세와 공동시설세를 면제 받을 수 있고, 용선거래에 대한 부가세를 납부할 의무가 없게 된다. 또한, 국내 조선소와 해외에 설립된 자회사 간의 선박건조 거래는 국내 조선소가 해외에 선박을 수출하는 거래로 간주하게 됨에 따라 선박을 건조하기 위해 수입된 자재에 대한 관세를 환급 받게 되고 그 환급되는 금액만큼 선박의 매매가액을 낮출 수 있게 된다.

---

[25] 한국선박운용㈜ 홈페이지 (*www.komarf.co.kr*) 참조

4) 선박투자회사 선박의 국적취득

선박투자회사법 제52조에는 선박등록에 관한 특례 규정이 있다. 선박투자회사가 선박을 소유함에 있어서 그 선박 가격의 100분의 50 이상을 외국인으로부터 차입하는 경우에는 선박법 제2조 및 제8조의 규정에 불구하고 그 외국인이 요구하는 국가에 선박을 등록할 수 있도록 허용하고 있다.

<표 3-2> 선박투자회사에 대한 정부의 지원내용

항 목	관 련 규 정	지 원 내 용
법인세	법인세법 제51조의 2 (유동화전문회사등에 대한 소득공제)	선박투자회사가 배당가능이익의 90%이상을 배당한 경우 그 금액은 당해 사업연도의 소득금액계산에 있어서 이를 공제.
개인소득세	조세특례제한법 제87조의 5 (선박투자회사의 주주에 대한 과세특례)	선박투자회사로부터 2008년 12월 31일 이전에 받는 선박투자회사별 액면가액 3억원 이하 보유주식의 배당소득에 대하여는 소득세를 부과하지 않으며 3억원 초과분에 대해서는 분리과세가 적용.
해외자회사	외국환 관리 규정 제 9-11조	국내외 금융기관으로부터 원활한 자금의 차입을 위해 해외 자회사 설립의 허용 국내 조선소와 해외에 설립된 자회사 간의 선박건조 거래는 국내 조선소가 해외에 선박을 수출하는 거래로 간주하게 됨에 따라 선박을 건조하기 위해 수입된 자재에 대한 관세를 환급 받게 되고 그 환급되는 금액만큼 선박의 매매가액을 낮출 수 있게 됨.
편의치적	선박투자회사법 제52조 (선박등록에 관한 특례)	선박투자회사가 선박을 소유함에 있어서 선가의 50%이상을 외국인으로부터 차입하는 경우 그 외국인이 요구하는 국가에 선박을 등록할 수 있음.

제 2 절 선박투자회사제도의 운영시스템

1. 선박투자회사제도의 거래구조

선박투자회사제도는 투자자, 선박투자회사, 자산운용회사, 자산보관회사, 선박관리회사, 해운기업, 선박매도자 등이 참여하는 구조를 가진다.

이 중에서 가장 기본적인 참여주체는 투자자, 선박투자회사, 해운기업으로 압축될 수 있다. 선박투자회사는 투자자들로부터 자금을 조성하여 선박을 확보한 뒤 해운회사에 선박을 임대하고, 해운기업으로 용선료를 수취하여 그 중 순수익을 투자자들에게 환원한다.

이와 같은 기본거래를 보다 원활하고 효과적으로 수행하기 위해서 다른 주체들이 참여하는 확대구조가 형성된다. 즉 선박투자회사가 선박을 매입하기 위해 조선소 또는 선주와의 거래구조를 형성하고, 이 과정에서 부족한 자금을 차입하기 위해 금융기관과의 대출계약을 체결한다. 그리고 매입한 선박의 관리를 대행시키는 선박관리회사와의 업무 위·수탁관계가 형성되며, 선박투자회사의 자산의 보관을 대행하는 자산보관회사와의 용역거래관계도 형성된다.[26]

2. 선박투자회사제도의 운영시스템

선박투자회사제도의 거래구조에 참여하는 각각의 참여 주체의 역할과 기능, 상호간 관계의 흐름을 구성하는 운영시스템은 다음과 같다.

1) 선박투자회사

선박투자회사는 개인 및 기관 투자자들로부터 선박을 도입하기 위한 자금을 모집하여 설립되는 회사이다. 이렇게 자본금을 구성하고 금융기관으로부터

---

[26] 임종관, 전게서, p.35.

부족한 자금을 차입하여 선박을 건조하거나 중고선을 매입하게 된다. 확보한 선박을 해운회사에 대선하여 용선료 수익을 창출하고, 일정기간이 지난 후에는 선박을 매각하여 매매차익을 창출하는 역할을 한다. 이와 같이 창출된 수익으로 투자자들에게 투자금에 대한 배당을 하고 선박 매각시 투자원금에 대한 환원 수익과 투자원금을 투자자들에게 배당하고 차입금의 원리금을 상환하게 된다. 차입금의 상환 종료 시점 혹은 그 이후 선박 매각시 투자원금에 대하여 환원하는 절차를 거쳐 해산하게 된다.

<표 3-3> 선박투자회사의 운영

구 분	기 본 내 용	비 고
회사형태	선박 1척만 보유하는 서류상의 주식회사	상근 임직원 없음
존립기간	5년 이상, 선박매각시 해산	
조 직	주주총회, 이사회, 감사	
주요업무	선박의 취득, 임대, 관리, 매각 자금의 차입, 리스크 관리, 금전의 분배 등	모든 업무는 선박운용회사에 위탁
설 립	발기인의 자격 및 설립관련 의무사항 규정 정관 기재사항 및 투자설명서 기재사항 명문화	일반투자자 보호
설립감독	해양수산부 장관의 인가제	
주식발행	공모 또는 사모 발행 공모는 해양수산부장관 인가 후 시행 선박의 확보 후에는 주식발행 금지	
환 금 성	주식 환매를 금지, 주식 상장을 의무화	
이 사 회	발기인 자격에 준하는 이사의 자격요건 이사회는 주주 이익에 중요한 사항 심의, 집행	
선박확보	중고선 또는 신조선의 매입	
선박임대	임대기간은 2년 이상 / 임대방법은 정기용선, 나용선, 소유권취득조건부나용선	선박보험가입 의무화

자료: 임종관,「선박투자회사 도입방안 연구」, 한국해양수산개발원, 2001, p.6.

2) 투자자

선박투자회사는 상법상의 주식회사 형태로 설립되므로 주주들의 투자자금이 선박투자회사의 설립자본금이 된다. 투자자인 주주들은 개인, 기업, 법인 등 일반 투자자와 기관투자자로 구성된다. 이들은 자신의 이익을 보호하기 위해 회사의 경영과 운영 전반에 걸쳐 감시하고, 통제하며, 간섭하게 된다. 집단적으로 선박투자회사의 최고의결기구인 투자자 총회에 참석하여 권리를 행사한다.[27]

3) 선박운용회사

선박투자회사는 투자자들의 자금을 모집하기 위한 서류상 회사(Paper Company)이므로 그 선박투자회사와 선박운항회사, 선박관리회사, 조선소, 금융기관, 자산보관회사 등 모든 관련 당사자들의 계약은 선박운용회사가 선박투자회사의 위임을 받아 처리하게 된다.[28]

선박운용회사의 역할은 투자자의 이익을 창출하고 보호하는 모든 행위의 주체이자 책임의 주체가 되는 것이다. 선박운용회사의 실질적인 업무의 내용은 시장분석, 투자상품 개발, 용선자 선정, 조선소 선정 혹은 중고선 매입, 용선계약을 체결하는 대 선사 업무, 차입금 규모 및 상환 절차를 협의하는 대 금융기관 업무, 비용산출 업무, 수익성 점검, 선박투자회사 설립, 자금 모집, 건조계약 및 용·대선 계약 체결의 업무 등이며, 선박의 매각 혹은 멸실로 인하여 해산할 때까지 모든 업무를 대행하게 된다.

---

[27] 임종관, 상게서, pp.37~38.
[28] 한국선박운용㈜ 홈페이지 (*www.komarf.co.kr*) 참조

<표 3-4> 선박운용회사의 운영

구 분	기 본 내 용	비 고
회사형태	상법상 주식회사	
설 립	최저자본금(70억원) 설정, 등록요건 설정 겸업금지 및 전문인력 고용 의무화	부실펀드 판매 예방 해양수산부장관에게 등록
업 무	선박투자회사로부터 위탁받은 업무 수행	선박펀드의 실질적 운영주체
책 임	위탁업무의 선량한 수행자로서 책임사항 행위준칙 설정 및 시행	선박투자회사에 대한 책임주체

자료: 임종관,「선박투자회사 도입방안 연구」, 한국해양수산개발원, 2001. p.7.

4) 선박관리회사

선박관리회사는 선박투자회사의 선박을 관리하는 업무를 수행하며 수수료를 받는 회사이다. 선박관리회사의 업무는 선원의 고용 및 관리, 선박의 유지 보수와 법적 운항요건을 충족하는 업무를 수행하며, 선박관리에 소요되는 비용전략 수립 및 정산을 한다.

5) 자산보관회사

자산보관회사는 선박투자회사가 보유하는 선박의 소유관련 증서, 유가증권, 현금 등의 자산을 보관하는 업무를 수행하게 된다. 이 자산보관회사는 신탁업법에 의한 신탁회사이며, 위탁받은 자산 중 유가증권은 증권예탁원에 예탁하게 된다. 자산보관을 외부 전문기관에 위탁하는 것은 선박투자회사의 자산을 선박운용회사의 업무와 분리하여 객관적이고 투명하게 관리하기 위해서이다. 따라서 자산보관회사는 선박투자회사의 자산과 자기고유자산 및 제3자로부터 위탁받은 자산을 구분하여 관리하도록 하고 있다.

<표 3-5> 자산보관회사의 운영

구 분	기 본 내 용	비 고
회사형태	신탁업법상의 신탁회사	
업 무	선박투자회사로부터 위탁받은 자산보관업무	선박운용회사와 독립적인 관계 유지
보관자산	선박소유권 관련 서류, 유가증권, 현금 등 타 수탁자산과 분리 보관	

자료: 임종관,「선박투자회사 도입방안 연구」, 한국해양수산개발원, 2001. p.7.

6) 해외자회사

선박투자회사가 편의치적국가에 해외자회사(Special Purpose Company)를 설립하여 선박의 취득, 소유, 대선 등의 업무를 하는 것은 조세감면 혜택 및 해외 금융기관으로부터의 원활한 자금차입에 목적이 있다. 선박투자회사가 해외자회사를 설립하는 것은 외국환 관리 규정 제 9-11조에 근거하고 있다.[29]

7) 계산 및 금전의 분배 등

이사회에서는 대차대조표, 손익계산서, 자산운용보고서, 금전의 분배에 관한 보고서 등을 엄격히 심사하며, 이러한 결과에 대하여 감사가 감사보고서를 작성하게 된다. 또한 이러한 결산서류는 주주총회의 승인을 받게 된다.

주주총회 승인 후 결산서류와 감사보고서 투자자 및 이해관계인에게 공고하도록 하고 있다.

수익의 배당은 연 4회에 걸쳐 배당을 하고 있으며, 배당수익 가능액의 100%를 투자자에게 배당하는 것으로 면담시 조사되었다.[30]

투자자 보호를 위해서 해양수산부와 금융감독위원회가 선박투자회사와

[29] 한국선박운용㈜ 홈페이지 (*www.komarf.co.kr*) 참조
[30] 2005년 3월 한국선박운용㈜ 실무자와 면담내용임.

업무의 위·수탁관계에 있는 회사에 대해 필요한 관련 자료들을 요구 및 검토하여 감독하고 있다.

선박투자회사의 선박이 합법적으로 매각하는 경우와 사고로 인해 멸실되는 경우에는 인가를 취소하게 되며, 선박투자회사 상호간 합병을 금지하고 있다. 이는 투자자 보호를 위한 조치이다. 만일 합병을 허용하면 회사의 한시성과 투명성이 사라질 수 있고, 공모로 설립할 경우 대주주에 의해 소액 투자자들이 피해를 볼 수 있기 때문이다.

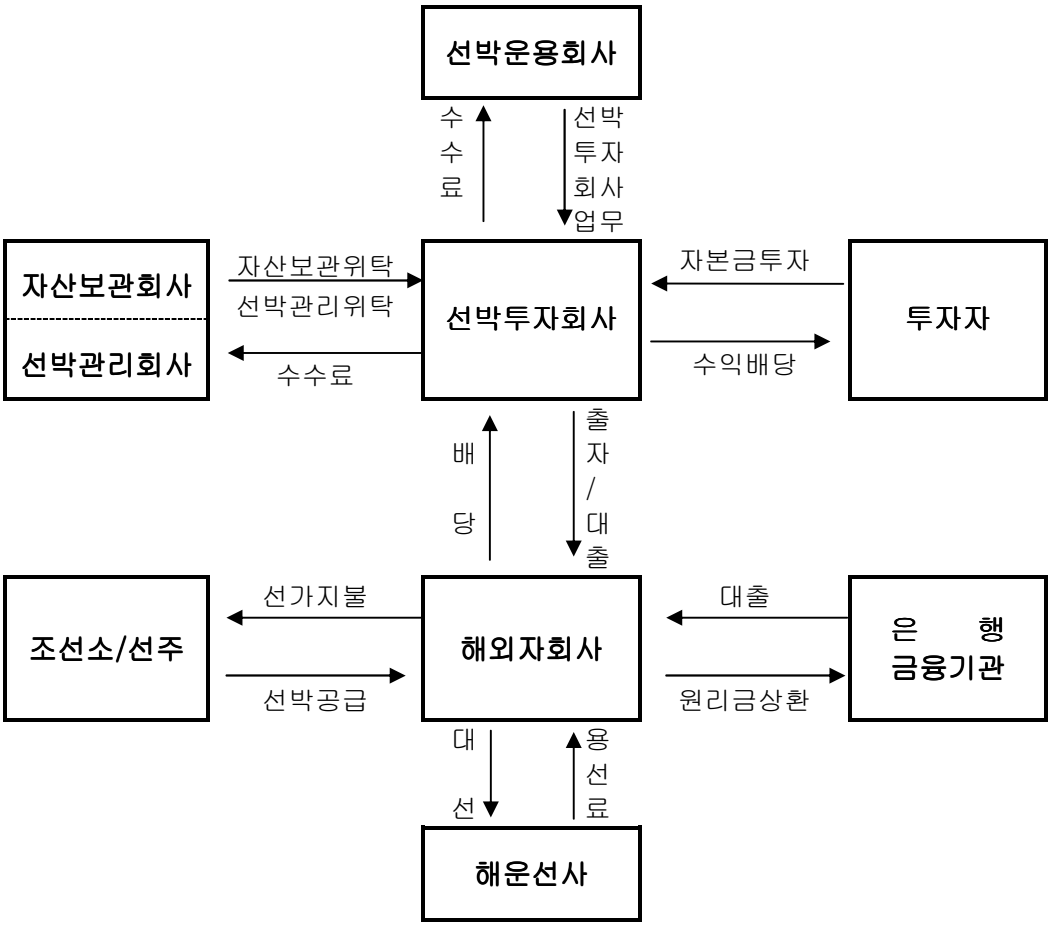
선박투자회사의 해산 기준을 정관에 명시하여 존립기간 만료시 선박을 매각하여 매각금액을 투자자에게 환원하게 되어있다. 이러한 정상적인 해산 이외에도 주주총회의 결의나 파산, 법원의 명령, 해양수산부의 선박투자업 인가 취소시에도 해산하도록 한다.

<표 3-6 > 선박투자회사의 수익분배와 감독 등에 관한 사항

구 분	기 본 내 용	비 고
계 산	대차대조표, 손익계산서, 자산운용보고서, 금전의 분배에 관한 보고서 등에 대해서는 이사회가 엄격히 심사 / 감사의 감사보고서 작성, 결산서류의 주주총회 승인, 결산서류와 감사보고서 공고	
금전분배	사내유보 없이 최대한 배당(90% 이상) 가능한 한 자주 배당(용선료 유입 즉시 배당)	
감 독	투자자 보호를 위한 감독체계 / 선박투자회사는 물론 업무수탁회사, 거래회사 등도 필요시 조사	해양수산부, 금융감독위원회
인가취소	선박의 멸실이나 해산 등 인가취소사유 발생시 조치 선박운용회사도 등록취소 사유 발생시 조치	투자자 보호
합 병	합병 금지	투자자 보호
해 산	선박투자회사의 해산기준 명시 선박 매각, 주주총회 결의, 파산, 법원의 명령 또는 판결, 선박투자업 인가 취소 등	

자료: 임종관,「선박투자회사 도입방안 연구」, 한국해양수산개발원, 2001. p.7.

<그림 3-1> 우리나라 선박투자회사제도의 운영구조



자료: 한국선박운용㈜ 홈페이지(*www.komarf.co.kr*) 참조

제 3 절 선박운용회사와 선박투자회사의 현황

1. 선박운용회사의 운영현황

2004년 3월 동북아1호 선박투자㈜를 시작으로 2004년 한 해 동안 총 17개의 선박투자회사가 설립되었다.[31] 17개의 선박투자회사를 설립한 실질적 운영의 주체인 선박운용회사는 한국선박운용㈜ (2002. 2. 13 설립)와 KSF선박운용㈜[32](2003. 2. 설립)에서 각각 8개사, 9개사를 설립하여 운용하고 있다.

또한 2005년 3월 세계로선박금융㈜가 선박운용회사로 해양수산부에 등록되었고, 2005년 4월에는 서울선박금융㈜가 등록되어 2005년 6월 현재 총 4개의 선박운용회사가 운영중에 있다.

2004년 한 해동안 선박투자회사의 투자상품인 선박의 종류를 살펴보면, 초대형 유조선이 7척, 컨테이너선이 7척, 벌크선이 3척이며, 이 중에서 신조선은 10척, 중고선 매입은 7척 이었다.

자본금의 모집형태는 주로 주식청약의 형태로 16개사가 공모로 일반 투자자로부터 자금을 모집하였고, 1개사가 사모로 설립되었다.

선박의 용·대선 계약을 체결한 해운회사로는 현대상선㈜에서 초대형 유조선과 컨테이너선 11척을 계약하였고, 대한해운㈜에서 벌크선 2척, 홍콩에 소재한 오리엔탈 쉬핑이 초대형 유조선 3척, 창명해운㈜이 중고 벌크선 1척을 계약하였다.

공모시 공모금액 2,009억원에 청약금액이 27,440억원이 몰려 필요자금보다 14배 이상되는 자금이 몰려 선박투자회사제도가 해운 및 금융시장에 성공적으로 진입한 것으로 평가된다. 현행 금리보다 두배 가까운 6%대의 수익률이 시중자금 유인의 중요한 요인으로 분석된다.

투자자 예상 배당 수익률은 연 5.8% ~ 6.5% 정도이며, 투자금액 3억원까지는

---

[31] 해양수산부, 차관 정례브리핑 자료, 2005. 2. 15. p. 8.
[32] KSF선박금융㈜ 홈페이지(*www.koreashipfinance.com*) 참조

소득세 비과세이므로 실질적인 수익률은 연 8%에 달한다고 볼 수 있다.

<표 3-7> 2004년 선박투자회사 청약현황

(단위 : 억원)

펀드명	공모금액	청약금액	청약율
동북아 1호	160	1,301	8.10
동북아 2호	158	783	4,97
동북아 3~5호	600	2,662	4.40
동북아 6호	137	1,350	9.82
동북아 7호	81	사 모 증 자	
동북아 8호	122	1,792	14.67
소 계	1,258	6,096	6.70
아시아퍼시픽 1호	234	2,600	11.10
아시아퍼시픽 2호	96	4,211	43.80
아시아퍼시픽 3호	96	4,098	43.40
아시아퍼시픽 4호	68	4,815	71.30
아시아퍼시픽 8호	124	2,538	20.40
아시아퍼시픽 9호	133	1,290	9.70
소 계	751	24,358	26.00
합 계	**2,009**	**27,440**	**14.23**

자료 : 해양수산부, 차관 정례브리핑 자료, 2005. 2. 15. p. 8.

금융기관을 통해 차입한 금액은 8,612억원, 용선자인 해운기업의 자기부담금은 1,032억원 정도된다.

차입금액을 금융기관별로 살펴보면, 산업은행이 전체 차입금액의 40%를 차지하고 있고, 수출입은행 25%, 우리은행 17%, 외국계 은행인 Calyon이 12%, Nordea 5%, 기업은행이 1%를 차지하고 있다. 외국 금융으로부터의 차입이 17%

에 이르고 있다. 해운회사의 자기자본 비율은 대부분 선가의 10%로서 선지급 용선료 형태로 기 지급하고 있으며, 외국계 해운회사의 경우 자담비율이 없는 것으로 나타났으나 이는 선박의 임대방법 및 계약조건에 따라 차이가 있을 수 있기 때문이다.

해외자회사 설립과 관련해서는 한국선박운용㈜와 KSF선박금융㈜ 양사가 모두 파나마에 해외자회사(Paper Company)를 설립하여 선박을 확보하는 것으로 나타났으며, 이를 통해 확보된 선박이 파나마에 편의치적 되는 것으로 조사되었다.

<표 3-8> 선박운용회사 현황

2005년 6월 현재

운용회사명	설립일	자본금	주요 주주
한국선박운용㈜	2003년 3월	85억원	대우조선해양㈜, STX조선㈜, 한국산업은행, 대한해운, 수협 등
KSF선박금융㈜	2004년 2월	84.7억원	J1 인베스트먼트, 수출입은행, 우리은행, 장금상선 등
세계로선박금융㈜	2005년 3월	70억원	창명해운, 삼성물산, 한진중공업, 미래에셋
서울선박금융㈜	2005년 4월	70억원	세양선박, 우리은행, 하나증권, 대한화재, MSP

2. 선박투자회사의 운영현황

2004년 한 해 동안 설립되어 운영중인 선박투자회사는 총 17개사로 아래 <표 3-9> 와 <표 3-10>과 같다.

<표 3-9> 2004년 한국선박운용㈜의 선박투자회사 설립현황

(단위 : 천US$)

	선박투자 회사명	인가일자	선종 Size	확보방법 신조/선령	용선자	용선계약형태	해외자회사명	선가 비율				투자자 수익률
								자본금 (%)	차입금 (%) 차입기관	선사자담(%)	총선가	
1	동북아1호 선박투자㈜	'04. 2. 2	VLCC 30만DWT	신조	현대상선	용선계약기간 : 14년 7년차 자본금상환예	High Virtue Shipping Co. S.A.	13,386(20%)	40,160(60%) 수출입은행 6,693(10%) 기업은행	6,693(10%)	66,934	6.5%
2	동북아2호	'04. 7. 14	VLCC 30만DWT	11년	현대상선	용선계약기간:10년	High Courtesy Shipping Co. S.A.	12,000(20%)	42,000(70%) 산업은행	6,000 (10%)	60,000	6.5%
3	동북아3호	'04. 7. 30	컨테이너선 6,800TEU	신조	현대상선	용선계약기간:18년	High Speed 1 Ship Investment Co. S.A.	16,694(20%)	58,429(70%) 산업은행	8,347(10%)	83,470	6.2%
4	동북아4호	'04. 7. 30	컨테이너선 6,800TEU	신조	현대상선	용선계약기간:18년	High Speed 2 Ship Investment Co. S.A.	16,694(20%)	58,429(70%) 산업은행	8,347(10%)	83,470	6.2%
5	동북아5호	'04. 7. 30	컨테이너선 6,800TEU	신조	현대상선	용선계약기간:18년	High Speed 3 Ship Investment Co. S.A.	16,694(20%)	58,429(70%) 산업은행	8,347(10%)	83,470	6.2%
6	동북아6호	'04. 9. 15	VLCC 27만DWT	10년	현대상선	용선계약기간:6년	High Wisdom Shipping Co. S.A.	10,700(20%)	37,450(70%) 산업은행	5,350(10%)	53,500	6.2%
7	동북아7호	'04. 10. 29	BULK 7.3만DWT	9년	창명해운	4년	-	6,750(25%)	17,685(65.5%) 산업은행	2,700(10%)	27,000	사모 증자
8	동북아8호	'04. 11. 23	BULK 17만DWT	신조 (나무라 조선소)	대한해운	인도후 15년	High Sincerity Shipping Co. S.A.	10,520(20%)	36,820(70%) 산업은행, DVB, Commerz, SG	5,260(10%)	52,600	6.15%

주1) VLCC : Very Large Crude Carrier의 약자로 15만 DWT급 이상의 초대형 유조선을 말함.
주2) DWT : Dead-Weight Tonnage의 약자로 재화중량톤수를 말함.
주3) 선사자담 : 선사 자기자본 부담금으로 해운회사의 보증금 명목이며, 용선료를 미리 지급하는 형태임.

<표 3-10> 2004년 KSF선박금융㈜의 선박투자회사 설립현황

(단위 : 천US$)

	선박투자 회사명	인가일자	선종 Size	확보방법 신조/선령	용선자	용선계약형태	해외 자회사명	선가 비율				투자자 수익률
								자본금 (%)	차입금 (%) 차입기관	선사자담(%)	총선가	
1	아시아 퍼시픽1호	'04. 7. 14	VLCC 30만DWT	9년	현대상선	용선기간: 인도후 10년	KSF 1 Int'l S.A.	19,500(30%)	39,000(60%) Calyon/Credit Suisse	6,500(10%)	65,000	6.5%
2	아시아 퍼시픽2호	'04. 10. 5	VLCC 28만DWT	8년	오리엔탈 쉬핑(홍콩)	용선기간: 10년 원금:만기일시상환	KSF 2 Int'l S.A.	8,410(17%)	45,090(85%) 우리, AA*, SG**	-	52,000	5.8%
3	아시아 퍼시픽3호	'04. 10. 5	VLCC 30만DWT	8년	오리엔탈 쉬핑(홍콩)	"	KSF 3 Int'l S.A.	8,410(17%)	45,090(85%) 우리, AA, SG	-	52,000	5.8%
4	아시아 퍼시픽4호	'04. 10. 5	VLCC 13만DWT	8년	오리엔탈 쉬핑(홍콩)	"	KSF 4 Int'l S.A.	6,290(15%)	33,800(85%) 우리, AA, SG	-	39,000	5.8%
5	아시아 퍼시픽5호	'04. 10. 22	컨테이너선 4,728TEU	신조 (현대삼호)	현대상선	용선기간:10년 만기원금일시상환	KSF 5 Int'l S.A.	13,380(20%)	46,830(70%) 수출입은행, SG	6,690(10%)	66,900	6.0%
6	아시아 퍼시픽6호	'04. 10. 22	컨테이너선 4,728TEU	신조 (현대삼호)	현대상선	"	KSF 6 Int'l S.A.	13,380(20%)	46,830(70%) 수출입은행, SG	6,690(10%)	66,900	6.0%
7	아시아 퍼시픽7호	'04. 10. 21	컨테이너선 4,728TEU	신조 (현대삼호)	현대상선	"	KSF 7 Int'l S.A.	13,380(20%)	46,830(70%) 수출입은행, SG	6,690(10%)	66,900	6.0%
8	아시아 퍼시픽8호	'04. 10. 22	BULK 17만DWT	신조 (대우)	대한해운	인도후 12~15년	KSF 8 Int'l S.A.	11,470(20%)	5,718(70%) Nordea Bank 외	5,420(10%)	54,200	6.15%
9	아시아 퍼시픽9호	'04. 12. 13	유조선 10만DWT	신조	대한해운	인도후 10년	KSF 9 Int'l S.A.	12,600(20%)	44,100(70%) Calyon Bank	7,560(12%)	63,000	6.0%

주1) TEU : Twenty-foot Equivalent Units의 약자로 20ft 컨테이너 박스을 적재할 수 있는 용량을 말함

주2) *AA:ABN AMRO BANK N.B.(외국계 은행) / **S.G. :SOCIETE GENERALE ASIA LIMITED (외국계 은행)

제 4 절 선박투자회사제도의 문제점

1. 선박투자회사 선박의 치적

본장 제3절에서 선박투자회사 현황에서 해외자회사 설립과 선박의 국적취득 현황 조사 결과, 17개의 선박투자회사 선박 모두 파나마에 편의치적한 것으로 나타났다.

편의치적의 이유는 해외자본을 유치하고, 조세를 경감하기 위해서이다. 2003년 선박투자회사법 개정시 선박투자회사가 해외에 자회사를 설립할 수 있다는 규정을 두게 되었으며(선박투자회사법 제3조제2항), 이로 인해 해외자회사가 선박을 취득할 수 있게 됨으로 조세감면의 이익과 외국 금융기관으로부터의 장기, 저리의 자금을 원활하게 유치할 수 있게 되었다.[33]

편의치적에 대한 정부의 입장은 명확하지 않다.[34] 각 행정기관마다 입장과 주장이 다르고, 편의치적에 대한 명확한 법규의 부재로 인해 해운기업에서는 현행법 제도하에 적절하게 편의치적하고 있다. 해외자회사의 합법적인 설립과 각종 계약 체결 등은 현지법인 주체로 수행되므로 국내법으로 규제할 수 있는 사항은 아니다.

편의치적은 금융권자의 자산 저당권 실행과 관련해 편의치적을 선호함에 따라 선박 취득시 편의치적국에 선박의 국적을 등록시키게 되지만, 선박의 운항통제권은 선박투자회사와 용선자에게 있다고 볼 수 있다.

선박투자회사의 선박은 대부분 파나마에 편의치적을 하고 있으며 자본조달이 용이하다는 점과 조세혜택이 주된 이유이다.

---

[33] 이훈종, "선박투자회사제도의 특성",「사회과학연구」, 호서대학교 사회과학연구소, 제22집 2003. p.60.

[34] 강종희, 한철환, 황진회, 「편의치적제도 활용방안 연구」, 한국해양수산개발원, 2001. 12. p. 48.

1) 해외금융시장의 자본조달[35]

선박확보를 위해 국제금융기관으로부터 융자를 받는 경우 통상적으로 선박에 저당권을 설정하게 된다. 담보권자는 담보권의 원활한 실행을 위해 편의치적국에 등록하기를 희망하고 있어 선박투자회사는 편의치적국에 선박을 등록해야 금융조달상 혜택을 누릴 수 있다.

파나마와 라이베리아 등의 편의치적국의 법 제도는 투자재원 확보를 용이하게 하며, 금융기관의 선박에 대한 유치권 행사를 용이하게 하는 이점이 있다.[36]

또한 편의치적제도가 인정될 경우에 선주는 편의치적에 대한 아무런 부담감 없이 단순나용선, 선박건조 후 장기용선, 선박매각후 용선 등 다양한 형태로 선박을 확보, 운영할 수 있는 장점이 있다.

현재 우리나라 자체 자본으로는 국적선사들의 선박금융을 조달하는데 한계가 있으며, 따라서 외국자본의 유치가 제도 활성화의 관건이므로 해외자회사의 설립과 해외자회사가 선박을 소유할 수 있도록 허용하고 있다.

선박투자회사법 제52조 선박등록에 관한 특례 규정에 의하면 선가의 50%이상을 외국인으로부터 차입하는 경우 그 외국인이 요구하는 국가에 선박을 등록할 수 있게 되어있다. 그러나, 국내금융시장으로부터의 차입금융에 의한 선박확보의 경우에도 파나마에 선박을 치적한 것은 문제점으로 볼 수 있다.

2) 조세혜택

대부분의 편의치적국들은 자국에 치적하는 선주들에게 통상적으로 최초 등록세와 매년 갱신료를 부과할 뿐 선박운항에 따라 발생하는 영업이익에 대해서는 세금을 부과하지 않는다. 이러한 세제혜택은 해운회사의 자사 현금흐름을 원활

---

[35] 한철환,「편의치적제도 활용의 필요성 및 기대효과에 관한 연구」, 한국해양수산개발원, 2001. pp. 20~21.

[36] 강종희 외 2인, 전게서, p.22.

하게 할 수 있어 해운시황에 탄력적으로 대응할 수 있게 한다.[37]

<표 3-11> 편의치적선과 국적선의 조세 부담율

(단위:천US$)

	조세	선원비	계	비고
한국	187	835	1,022	한국선원
리베리아	12	542	544	필리핀선원
NIS*	18	542	560	필리핀선원

주 : 선가 3,360만US$, 21명 승선 기준으로 선박취득후 1년 경과시 부담금액

*NIS: 노르웨이 국제선박등록제도

자료: 김영무, "편의치적제도와 해운산업",「해양한국」, 2001. 2.

1998년도부터 시행된 국제선박등록제도가 그 동안의 운영상의 문제점을 보완하고 제도를 개선하여 2002년 4월 제주국제자유도시특별법의 국제선박등록특구제를 시행하였다. 2005년 1월 현재 제주선박등록특구에 국제선박으로 등록한 선박은 국적외항선 357척, BBCHP선박 123척으로 총 480척이 등록하였다. 국적외항선의 국제선박등록의 주된 이유는 등록세를 제외한 각종 세금을 면제해 주기 때문이다. 신규등록선박의 경우 취득세와 농특세, 지방교육세의 세금이 면제가 되며, 국제선박에 등록된 국적선박이 선적항을 이전하는 경우에도 재산세와 지방교육세, 공동시설세가 면제된다.[38]

따라서, 선박등록과 관련된 세제는 국제선박등록법과 제주선박등록특구제도의 개선으로 국제경쟁력이 갖추어졌다고 볼 수 있다. 그러나 선박투자회사 선박이 우리나라 국적 취득을 위한 외국금융차입을 위해서는 선박담보제도로서 선박우선특권과 선박저당권 설정 등에 관한 문제가 개선되어야 한다.

[37] 한철환, 전게서, pp.18~19.
[38] 인터넷 한국해운신문, "제주선박등록특구 등록선박 480척", 2005. 1. 11

<표 3-12> 선박등록지별 조세부담 비교

(단위: US$)

	파나마	선박투자회사			
		BBCHP(국) 파나마	BBCHP(일) 파나마	한국적(국)	제주선박 등록특구
등록세	6,500	6,500	6,500	12,500	12,500
(교육세)				250	
취득세			4,464		
(농특세)		1,786	1,339	1,153	
재산세				93,750	
(교육세)				18,750	
공동세					
연간톤세	3,000	3,000	3,000		1,000
연차검사비	1,000	1,000	1,000		
Annual fee	3,000	3,000	3,000		
계	13,500	15,286	19,303	126,403	13,500

조건 * 선형 : 5,600 TEU 컨테이너선 * 톤수 : 60,000 G/T, 30,000 N/T
* 선가 : 62,500천달러 (800억원, 환율 1,280원) * 순익 : 780만불 (약 100억원)

주1) BBCHP(국)은 우리나라의 국제선박이며, BBCHP(일)은 일반선박임.
주2) 조세부담비교는 등록세액을 제외한 연간부담액으로 비교하였음.
주3) BBCHP의 취득세는 연간 용선료(원리금상환) 지불금액임.

자료 : 문준영,「선박금융의 원활화를 위한 선박투자회사제도의 도입에 관한 연구」, 한국해양대학교 대학원, 해운경영학과, 석사학위 논문, 2001. 12. p. 64.

2. 선박투자회사의 선박보유 관련 세제

우리나라 선박투자회사 선박이 우리나라 국적을 취득하는 경우 국내법의 적용을 받게 된다. 앞서 살펴본 바와 같이 선박투자회사 선박의 편의치적 이유가 해외자본의 원활한 차입을 위한 것이기도 하지만 우리나라 국적을 취득하여 갖

게 되는 장점이 사실상 부재하기 때문이다.

독일의 K/G펀드와 노르웨이의 K/S펀드 제도의 활성화요인이 선박펀드소유의 선박에 대한 고속상각, 선박매각익에 대한 조세감면혜택 등의 정부의 세제지원 정책의 결과로 볼 수 있다.

따라서, 선박투자회사제도의 활성화와 우리나라 해운산업의 활성화를 위해 선박투자회사 선박을 우리나라 국제선박등록제도에 등록하도록 유인하여야 한다. 현재는 이를 위한 정책적인 지원이 미흡한 실정이다.

제 4 장 우리나라의 선박투자회사제도와 유럽의 선박펀드제도의 비교

제2장과 제3장에서 우리나라의 선박금융제도와 선박투자회사제도의 의의 및 운영시스템에 관하여 설명하였다. 본 장에서는 독일과 노르웨이에서 선박도입에 활용된 선박펀드제도에 대해 살펴보고 우리나라의 제도와 비교하고자 한다.

제 1 절 독일의 K/G펀드

1. 개요

K/G는 "Kommandit Gesellschaft"의 약자로 유한책임파트너들이 투자상품에 참여하는 계약관계(Limited partnership)를 의미하며[39] 이 제도는 일반 개인투자자들의 자금과 금융기관의 차입금으로 선박의 건조 및 운영에 투자하는 제도이다. 선박뿐만 아니라, 항공기, 부동산, 인프라 등에도 투자하고 있다.

제2차 세계대전 이후 피폐된 산업을 부흥시키기 위해 주택건설, 조선부문에 투자하는 사람들에게 조세혜택을 부여하기 시작하였다. 1970년대부터 선박에 대한 투자가 활성화되기 시작하였으며, 1980년대를 거쳐 1990년대에 들어 선박투자가 크게 팽창하였다.

2. 파트너십 과세제도

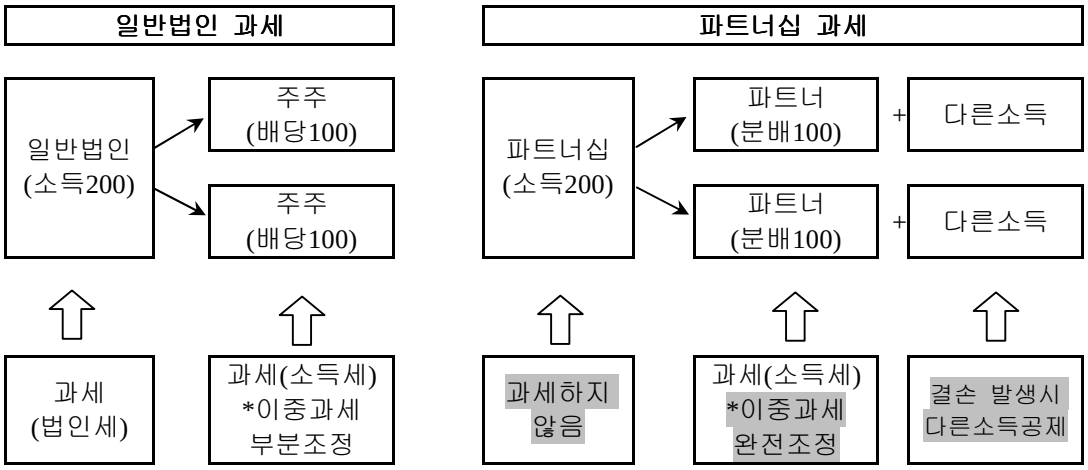
K/G펀드에 대한 세제혜택은 파트너십 과세제도로 투자유인을 위하여 정부에서 정책적으로 지원하는 세제혜택이었다. 이는 기업(파트너십)의 소득을 모두 그 소유주(파트너)에게 귀속시켜 파트너 단계에서만 과세하는 제도를 말한다.

---

[39] 임종관, 전게서, p.20.

파트너십의 소득을 개별 파트너에게 배분하여 과세함으로써 배당소득에 대한 이중과세 문제를 해결할 수 있게 된다. 또한 파트너십의 손실을 각 파트너에게 배분하여 파트너의 다른 소득과 상계가 가능하므로 파트너의 세부담을 경감할 수 있게 되는 것이다.[40]

<그림 4-1> 일반법인 과세와 파트너십 과세의 비교



자료: 김재진,「파트너십 과세제도의 도입방안」, 한국조세연구원, 2004. 7. p. 3.

3. K/G펀드의 운영구조

K/G 펀드의 운영구조는 <그림 4-2>와 같다. 한 사람의 관리자(Arranger)가 다수의 개인투자자를 모집하여 회사형태로 펀드를 설립한다. 이 때 관리자는 무한책임파트너가 되며 일반투자자들은 유한책임을 지게 되므로, 독일의 선박투자회사제도는 유한책임회사 형태가 된다.

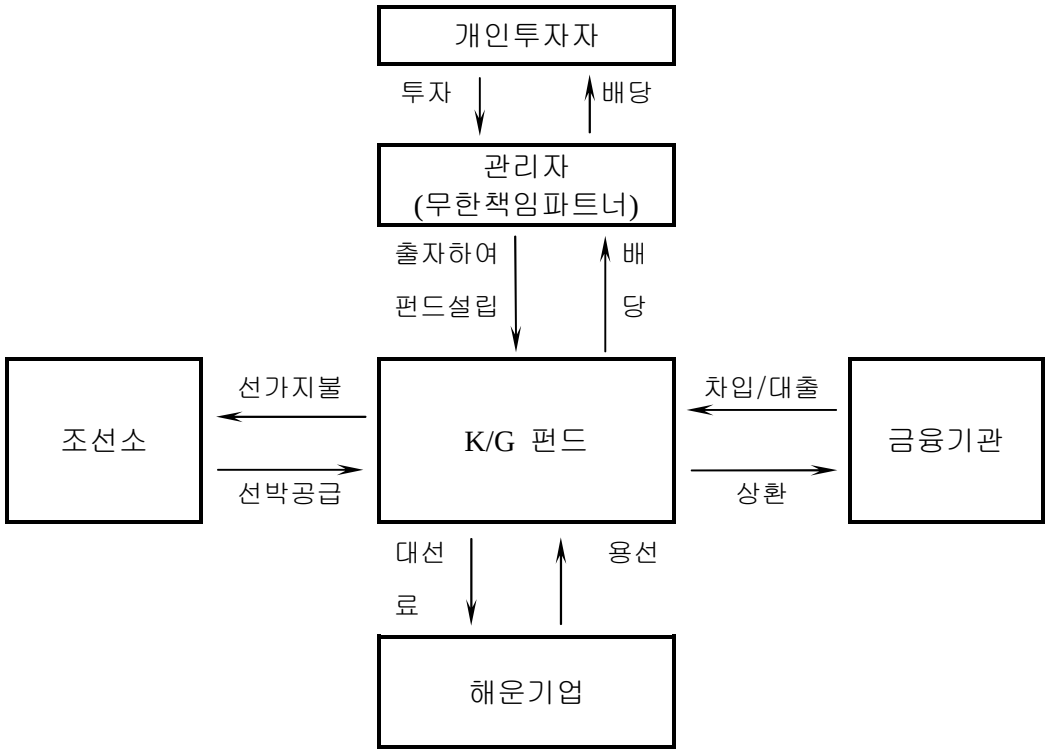
이 K/G펀드는 선박 1척만 보유하게 되므로, "1펀드 1회사" 또는 "선박 1척 1회사"가 되는 것이다. 또한 K/G펀드는 회사형 투자제도이며 서류상 회사(Paper

[40] 김재진,「파트너십 과세제도의 도입방안」, 한국조세연구원, 2004. 7. pp. 2~3.

Company)로 실질적인 조직은 아니다.

개인투자자자의 투자금으로 조성된 자금으로 조선소와 신조선 건조계약을 맺게 된다. 조선소로부터 인도된 선박은 해운기업에 리스 또는 용선되어 운항된다. 따라서 이 펀드는 해운기업으로부터 수취하는 리스료 또는 용선료가 수입원이 되며, 이 수입원에서 지급이자 및 경상경비 등을 공제한 후 주주들에게 배당되는 구조를 가진다.

<그림 4-2> K/G펀드의 선박투자 운영구조



4. 조세지원 정책 추이[41]

독일에서 선박금융으로 K/G펀드가 활성화될 수 있었던 가장 큰 요인은 조세혜택이었다.[42] 이로 인해 많은 국민과 기업들이 선박투자에 참여했으며, 특히 펀드운용회사들은 고소득층을 선박펀드에 참여시키는데 성공했다.

조세혜택의 대표적인 예로 투자액의 125%까지의 소득공제혜택과, 고속상각에 의한 초기투자손실을 투자자의 타 소득과 상계처리를 허용한 점, 선박매각익의 50%를 과세대상에서 공제하는 것이 주요 지원 정책이었다.

K/G펀드에 의해 설립된 회사는 선박을 건조하는 첫해부터 일반적 감가상각뿐만 아니라 특별상각까지 가능하므로 대부분 손실이 발생하게 된다. 이 회사의 이러한 손실은 투자자의 투자액에 비례하여 투자자에게 분할하여 투자자의 해운 이외의 소득과 상계할 수 있으며 투자자가 상계할 수 있는 손실액의 범위는 투자액의 125%까지였다.

감가상각부분에 있어서는 선박에 대하여 독일 재무성이 정한 감가상각률은 정액법을 채택할 경우 취득가액의 8.33%(내용연수 12년)이며, 정율법을 택할 때는 취득가액에서 전 회계기간까지의 감가상각 누계액을 공제한 잔액에 25%의 감가상각을 적용하게 하였다.[43]

이러한 지원정책은 1996년 4월 이전에 확보되어 외항운송사업에 투입된 선박에 대하여는 초기 4년간 50%까지 고속상각이 허용되었으며 첫해에는 25%까지 감가상각이 가능하였다. 그러나 1999년 1월 이후 취득한 선박에 대해서는 고속상각이 허용되지 않고 정률법 25% 또는 정액법 8.3%의 정상적인 감가상각율이 적용되었다.

---

[41] 임종관, 전게서, p.22.
[42] ShipEcon.com., "Small but important – German equity finance", November, 1991.에서 재인용.
[43] 이광로, 전게논문, p. 85.

선박매각익에 대한 조세감면혜택은 K/G펀드가 운항하던 선박을 매각하였을 때 매각으로부터 발생한 이익에 대하여 50%의 조세감면을 부여하였다.[44]

선박을 매각하여 자본이익이 발생하였을 때에 처분한 선박에 대체하여 새로운 선박을 매입하지 않으면 발생한 자본이익은 과세대상이익에 포함되어 정상적인 법인소득세율이 부과되었다. 그러나 처분한 선박을 대체하는 새로운 선박을 취득하였을 때에는 기존선박을 처분하였을 때 발생한 자본이득액이 신규선박의 매입 가액에서 공제되도록 함으로써 자본이익에 대한 조세부과는 연기되었다.

선박의 처분으로부터 발생한 자본이익을 매입 가액에서 공제하는 방법으로 조세부과를 연기할 수 있는 요건은 처분된 선박이 당해 해운기업에 의해 처분시점 이전에 최소한 6년간 보유하여야 하며 신규선박은 기존선박을 처분한 회계연도 또는 처분한 연도의 다음 회계연도 이내에 취득하는 경우에 가능했다. 이러한 선박매각익의 과세이연은 2000년 이전에 인수한 선박에까지 혜택을 부여하였다.

독일은 1990년대 초까지 정부가 해운 및 관련산업에 대하여 다양한 방법으로 지원하여 왔다. 세제혜택에 힘입어 K/G펀드의 선박투자가 활성화되고 제도적으로 안정화되어 독일정부에서 세제지원을 1996년부터 단계적으로 축소시켜 나갔다.[45]

---

[44] 이광로, 상게논문, p.86.
[45] 이광로, 상게논문, pp.112~113.

<표 4-1> 독일 K/G펀드의 세제 변화

구분	1996년 4월 30일 이전	1999년 3월 4일 이전	1999년 3월 4일 이후
소득공제범위	- 투자액의 125%까지 공제	- 투자액의 100%까지 공제	좌동
특별상각범위	- 초기 5년간 선가의 40%범위에서 임의 상각	- 1999년1월1일 이후에는 전면취소되고, 정액 또는 정률상각만 인정	좌동
양도소득세 감면	- 사업 개시후 8년이 경과되면 선박매각이 가능하고, 매각이익 발생시 잔존가의 50%만 과세 대상	좌동	-양도소득세 감면취소
적용시점 혜택	없음	- 1999년4월40일까지 Tax office에 파일링 - 1997년12월31일까지 선박인도	- 1999년3월4일까지 Tax office에 파일링 - 2000년12월31일까지 선박인도
투자손실처리	- 펀드손실과 기타 사업이익간 상계처리 (선박의 경우 초기손실 인정)	좌동	- 상계처리 불인정

자료: 한국해양수산개발원,「선박확보재원조달기금 설치방안 연구」, 2000. p. 55.

5. K/G펀드의 선박투자 현황 (1990 ~ 1999년)

1990년대에 10년동안 독일 K/G펀드에 의해 확보된 선박은 신조선 920척, 중고선 280척으로 총 1,200척 2,150만톤(DWT)에 달하였다. 조성된 펀드 금액은 86억US$, 은행차입금융은 130억US$에 달하였다.

이 기간동안 신조 컨테이너선을 약 650척(100만 TEU)을 K/G펀드에 의해 건조하였으며 총투자비는 155억US$로 이중 펀드조성금액은 60.2억US$였다. 또한 중고 컨테이너선 75척을 확보하였으며 8.6억US$의 총투자비와 3.7억US$의 펀드조성금이 투자되었다. 이러한 결과로 세계 컨테이너선 용선시장의 80%까지 독일의 K/G펀드가 점유하기도 하였었다.

독일의 은행들은 선박투자액의 60 ~ 65%를 대출하였으며, 세계 최대의 선박금융공급기관인 Hamburgische Landbank의 대출규모는 2000년 말에 91억 마르크(39

억US$)에 달하기도 하였다.

920척의 신조발주 중 330척(5,300만 DWT)을 독일 조선소에 건조하여 64.5억 US$의 선가를 수취하였으며, 톤수기준으로는 30%, 선가기준으로는 41% 수준이다. 1990년에는 독일 조선소 건조비율이 70%에 달하였으나, 1998년 이후로는 17%로 하락하였다.[46]

<표 4-2> 독일 K/G펀드 선박투자 (1990 ~ 1999년)

투 자 규 모			(단위 : 억US$)
펀드	금융	합계	
86	130	216	

투 자 척 수			(단위 : 척, 억US$)
	신조선	중고선	소계
컨테이너선	650척	75척	725척
신조 투자 금융 펀드조성	60.2	3.7	63.9
신조 투자 금융 차입금융	94.6	4.9	99.5
신조 투자 금융 총투자비	154.8	8.6	163.4
컨테이너선 외	270척	205척	475척
합 계	920척	280척	1,200척 (2,150만DWT)

자료 : 임종관,「선박투자회사제도 도입방안 연구」, 한국해양수산개발원, 2001. p.21.

독일의 경우 선박투자에 참여하는 선박펀드운영사는 22개사 정도되며, 2000년 기준으로 선박펀드 운용규모는 약 30억US$에 달하였다. 펀드의 운영규모가 33.5억US$에 달하였으나 세제혜택의 축소정책으로 인해 규모가 축소되는 경향을 보였다. 1999년 말 선박톤세제도가 도입, 시행됨에 따라 2000년에는 다시 펀드규모가 증가하였다.

[46] 임종관, 전게서, p.21.

<표 4-3> 독일 K/G펀드의 연도별 선박투자 규모 (1996 ~ 2000년)

단위 : 백만DM

구분	1996	1997	1998	1999	2000
전체투자	7,866	7,617	6,981	5,616	7,052
일반투자자	3,378	3,326	2,879	2,498	2,898

자료 : 임종관,「선박투자회사제도 도입방안 연구」, 한국해양수산개발원, 2001. p.22.

또한 2003년도에 일반투자자의 K/G펀드 선박투자액은 20억유로(25억US$)였으며, 2004년도에는 30억유로(37.5억US$)로 추산되어 이 제도가 선박에 대한 대중적인 투자제도로 정착되었음을 의미한다고 볼 수 있겠다.[47]

6. 톤세제도의 도입

1990년대 초 독일 정부는 해운관련산업에 대한 다양한 지원정책을 축소시켜 나갔다. 이러한 해운산업에 대한 지원 감축정책은 독일국적선박에 대한 선원의 국적요건과 선원소득세 부과에 대한 선주들의 불만, 정부의 해운산업정책에 대한 불신 등과 더불어 선주들이 선박의 등록지를 해외로 이전하는 주요원인이 되었으며[48], 그 결과 아래의 표에서 보는 바와 같이 독일에 등록된 상선대의 척수가 1990년대 초부터 계속 감소하는 추세를 보였다.

이에 따라 독일 정부에서는 해운 및 관련산업에 대한 지원의 폐지에 대체하여 당시 유럽의 여타 경쟁국들이 도입하였던 톤세제도를 1999년도에 도입함으로써 독일 국적선의 해외치적을 방지하고 독일 내에서 해운산업과 관계되는 기업활동을 독일 내에 유지하고자 톤세제도를 도입하게 되었다.

독일정부의 톤세제도 도입으로 인해 1999년 이후부터 K/G펀드의 선박투자에

[47] 문해남, "선박투자회사제도 도입 통한 해운산업의 경쟁력 강화", 「나라경제」, 2004. 3. p. 90.
[48] Lloyd's List (1997), Feb. 14, p. 2.에서 재인용.

대한 수익을 확보하고 있으므로 K/G펀드에 의한 선박 확보율은 꾸준하게 상승하고 있다.

제 2 절 노르웨이의 K/S펀드

1. 개요

노르웨이의 K/S는 "Kommandittselskap"의 약어로 독일의 K/G와 유사한 개념이다. 무한책임파트너(kommplementar : general partner)와 유한책임파트너가 참여하는 일종의 계약관계이다.

이 제도는 일반투자자들의 유동자금을 Venture Capital형태로 선박에 투자하기 위한 제도로 노르웨이 정부의 지원으로 급속하게 발달되었다. 이 제도의 목적은 각종 금융 및 세제상의 혜택으로 개인투자자들이 유한책임지며 손익분배하는 일종의 투자클럽 형성을 지원하는 것으로 선박금융의 활성화를 도모하기 위함이었다.[49]

2. K/S펀드의 운영구조

K/S펀드는 각 펀드 단위로 자본을 투자하는 무한책임파트너(General Partner) 1인과 다수의 유한책임파트너(Limited Partner)와 펀드 및 선박의 운영을 담당하는 금융관리자 (Corporate Finance Syndicator / CFS), 영업관리자(Commercial Manager / CM), 기술관리자(Technical Manager / TM) 등으로 구성된다.

General Partner가 통상적으로 실제 선주가 되며, K/S펀드 차입금 및 부채에 대한 무한책임을 지게 된다. 그러나 노르웨이에서는 General Partner 자신이 주식회사와 같은 유한책임회사이므로 사실상 무한책임은 부과되지 않는다고 볼 수 있

[49] 마문식,「선박금융과 해운기업의 경영전략」, 해운산업연구원, 1992. p. 43.

다. K/S펀드는 노르웨이의 The Partnership Act 1985를 적용을 받으며, 펀드설립 시에는 General Partner에게는 불입 자본금의 10%를 Limited Partner들에게는 통상 5%이상 불입하도록 요구하고 있다. 또한 설립 시에는 총 소요자금의 20%만 불입하게 되며, 설립 후 2년 이내 추가로 20%를 불입하도록 하고 있다. 2년 이내에 불입된 40%의 자본금은 구속자본금(restricted capital)으로 각 파트너가 인출할 수 없게 된다. 따라서 설립 시에는 총 소요자금의 80%를 은행에서 차입하게 되며 2년이 경과되면 차입금은 60%로 축소하게 된다.[50]

K/S펀드의 실제 설립과 운영은 금융관리자, 영업관리자, 기술관리자등이 담당하게 되며, 금융관리자가가 K/S펀드 설립을 주도하며 보통 보험회사의 투자부서나 주식중개업자가 많다. 금융관리자는 시장조사를 통하여 투자와 수요를 분석해 적절한 선박을 확보하기 위해 금융기관을 통해 자금을 차입하고 동시에 Limited Partner에게 지분을 배분하고 약정 자본금의 20%를 불입하도록 하여 펀드 설립등기를 한다.

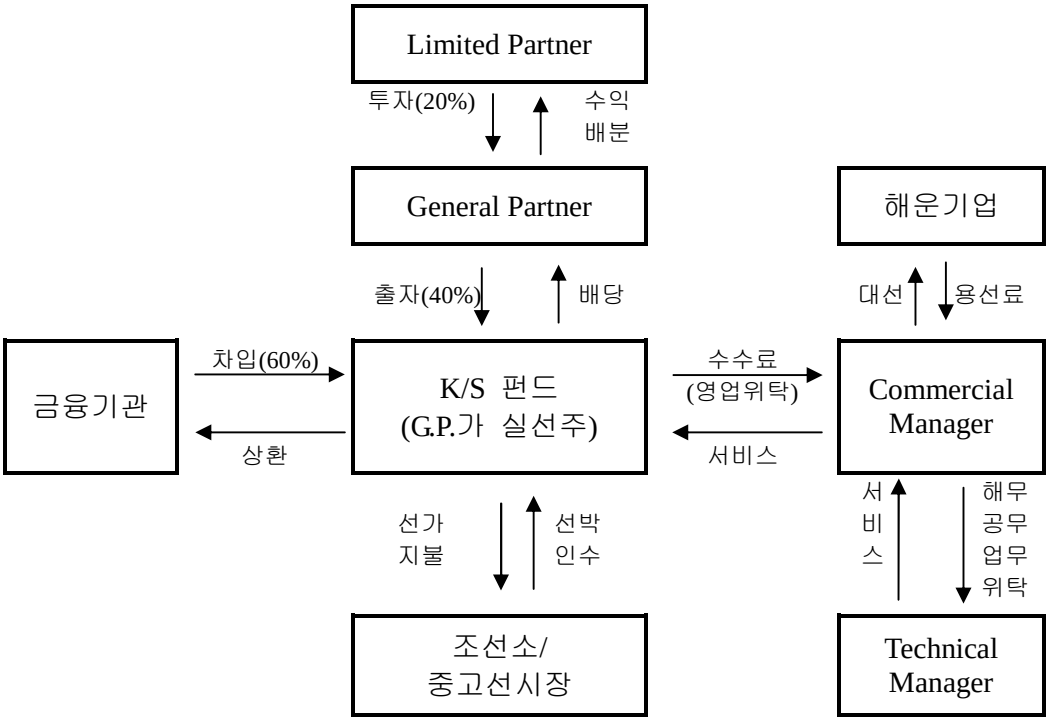
영업관리자(Commercial Manager)와 기술관리자(Technical Manager)는 K/S펀드와의 계약(Sub-contract)에 의해 선박영업 및 기술적인 면을 담당하게 된다. K/S펀드의 최고의사결정기관은 파트너 총회(Partner's meeting)이나, 일반회사처럼 K/S펀드 경영을 위해 별도의 이사회를 구성하거나 General Partner 또는 영업관리자(Commercial Manager)에게 위임할 수 있다.

K/S펀드는 그 자체로 법인격을 가지고 있으며, 직접 소송당사자가 될 수 있으며, 파산신청도 가능하다. 펀드의 존속기간은 대주와 용선자간의 정기용선계약기간에 따라 다르다. 정기용선계약 종료시 새로운 용선계약이 없거나, 선박매각차익이 높다고 판단하여 매각할 경우 K/S펀드는 해산하게 된다.[51]

---

[50] 임종관, "독일과 노르웨이의 선박투자회사제도",「해양수산법제」, 2001. 4, p.6.
[51] 마문식, 전게서, p.47.

<그림 4-3> 노르웨이 K/S펀드의 구조



자료 : 임종관, "독일과 노르웨이의 선박투자회사제도",「해양수산법제」, 2001. 4. p.5

3. K/S펀드의 활성화 요인

K/S펀드의 선박투자는 독일의 K/G펀드보다 일찍부터 활성화되어, 20세기 초부터 노르웨이 해운산업을 부흥시켰다. K/S펀드의 선박투자규모는 1985년 이후 급속히 팽창하였다. 1987년부터 1989년까지 3년간 약 30억US$의 선박펀드가 조성되었다.[52] 1987년 노르웨이의 등록선박은 약 1,000만톤(DWT)였으며, 이 중 39%인 390만톤(DWT)가 K/S펀드 소유의 선박이었다. 1990년 6월에는 전체 등록선박이 약 4,000만톤(DWT)으로 증가하였고, 이 중 61%인 2,440만톤(DWT)의 선

[52] ShipEcon.com.,"Tax absurdities - Cost", December 1982 p.29. 에서 재인용.

박이 K/S펀드에 의해 확보된 선박이었다. 그리고 1990년 말에는 노르웨이 등록 선박의 70% 이상이 K/S펀드에 의해 확보되었으며, 오슬로 증권시장에서 조성된 자금보다 훨씬 큰 규모의 자금이 K/S펀드를 통해 조성되었다. 자금조달능력이 약한 중소선사들이 선박을 도입하기 위해 K/S펀드를 적극적으로 활용하였다.

이처럼 K/S펀드가 활성화된 주된 요인은 노르웨이 정부가 선박투자에 세제혜택을 부여하였고, 선박등록제도를 개선하여 국제선박등록제도(NIS)를 도입하였으며, K/S펀드가 투자한 중고선박의 가격이 해운시황의 호조에 힘입어 상승하였기 때문이다.[53]

4. 조세정책 추이

노르웨이 K/S펀드의 선박투자활성화에 결정적 역할을 한 것은 독일과 마찬가지로 정부의 조세지원 정책이었다. 이 펀드의 납세주체는 펀드를 구성하는 각 파트너들로서 독일의 K/G펀드의 파트너십 과세제도와 유사하다. 즉, 투자자들은 유한책임만 부담하면서도 선박의 직접소유에 따른 많은 조세혜택을 누리게 되는 것이다.[54] K/S펀드의 경우 파트너십 형태의 회사이므로, 일반회계 목적으로는 회사전체의 손익이 계산되지만 조세회계 목적으로는 각 파트너별로 개별적 손익이 계산된다. 따라서 선박운항에 지출된 일반비용은 물론이고 선박에 대한 감가상각액도 지분비율에 따라 공제되게 된다. 투자자들이 선박1척을 공유한다고 해석하여 연25%의 감가상각을 투자자의 지분비율에 따라 허용하였다.

이러한 감가상각을 이용하여 투자자들은 세전소득을 제로(0%), 심지어 적자상태로 낮추는 방법으로 절세효과를 추구하였다. 이러한 공제액은 투자자의 선박투자이익 이외의 이익에서도 공제될 수 있기 때문에 투자자는 동 제도를 이용하여 개인소득세를 크게 감소시킬 수 있었고 경우에 따라서는 소득세를 전혀 부담하지 않을 수도 있었다.

---

[53] ShipEcon.com., *Ibid.*에서 재인용

[54] Shoichi Yamaguchi(1990), *Reflections on the K/S Fund*, Japan Maritime Research Institute Report, No. 37 (Tokyo: JAMRI), p. 12.에서 재인용.

또한, 선박 매각으로 발생할 수 있는 자본 소득에 대한 과세를 8년 동안 유예 받을 수 있고 8년 경과 후 그 자본소득을 또 다른 K/S펀드에 재투자했을 경우 더 연장이 가능하였다.

노르웨이 정부는 K/S펀드와 해운기업에 대한 다양한 조세혜택을 1992년 세제개혁으로 아래 표와 같이 대폭 축소되어[55] 선박에 대한 투자가 위축되었다.

노르웨이는 연간 감가상각을 14%로 인하하여 고속상각에 의한 세제감면효과를 크게 축소시켰으며, 자본소득(capital gain)에 대한 세금이 3년 동안 40%만 부과되던 것을 기간 제한없이 28%씩 부과시킨 것이다. 이러한 조치는 세제혜택을 축소시키고 투자기간을 장기화시킴으로 중고선 위주의 단기투자에 치중해 왔던 K/S펀드의 선박에 대한 투자를 위축시키는 원인이 되었다.[56]

<표 4-4> 1992년 노르웨이의 해운기업 조세혜택 변동내역

항 목	변 동 내 용
법인세율	50.8% 28%
선박감가상각공제	정율법 25.0% 20%
예상감가상각공제	25.0% 불허
특별개발비 유보	허용 불허
선박처분소득세	8년간 조세부과 유예 매년 과세유보잔액의 20%를 과세
조세부과유보액과세 등	특별개발비유보에 대해 매년 잔액의 20%를 세전 이익에 산입

자료: 이광로,「해운산업의 국제경쟁력과 조세제도 – 톤세제도를 중심으로」, 한국해양대학교 대학원, 해운경영학과, 박사학위 논문, 2001. 2. p. 108.

[55] 이광로, 전게논문, pp.107~108.
[56] 임종관, 전게서, p.30.

5. K/S펀드 선박의 치적

노르웨이의 해운산업은 1980년대 들어서면서 세계적인 해운경기 불황과 노르웨이 선원의 고임금에 의한 경쟁력 약화로 노르웨이 국적선의 해외 이적이 크게 증가하였다. 이에 노르웨이 정부는 해운산업이 국민경제에 미치는 영향이 크고, 국방상 중요한 산업임을 인식하여 상선대의 증대를 통하여 해운산업의 발전과 해사관련 산업을 육성, 발전시키기 위해 노사간 합의를 바탕으로 하여 노르웨이 국제선박등록제도(Norwegian International Ship Register, NIS)를 1987년 도입하였다. 이 제도는 자국내의 특정지에 선박을 등록하도록 하고, 여기에 등록된 선박에 대해 외국선원 고용자율권을 부여하고 선원근로계약에 대해 자국법령을 배제하며, 자국내에서 선박관리가 이루어지도록 한 것이다.

NIS제도 도입의 주 목적은 우선, 선원비를 절감하여 노르웨이 선박의 국제경쟁력을 강화하고 둘째, 해외로 이적한 노르웨이 선박을 자국으로 재등록하도록 유도하고 셋째, 외국선주의 선박을 노르웨이에 유치하여 쇠퇴하는 노르웨이 해운업에 대해 선박관리로서 해운산업을 회복시키고자 하였으며, 넷째, 이로 인해 노르웨이 해운산업과 관련 산업의 발전시키고 국제기준에 부합하는 선박 안전수준을 유지하는 것이었다.[57]

NIS의 도입은 K/S펀드 활성화에 긍정적인 영향을 끼치게 되었다. 1980년에는 노르웨이 전체 선박량 중 15%정도만 K/S펀드에 의해 확보되었으나, NIS 도입 이후 39%, 약 1,000만 DWT로 증가하였으며, 1989년 1월에는 56%, 약 2,210만 DWT, 1990년 6월에는 61%, 약 4,000만DWT까지 증가하는 결과를 가져왔다.

[57] 박찬재, 「국제선박등록제도 비교연구 - 한국 해운산업의 국제 경쟁력을 중심으로」, 한국해양대학교 대학원, 해운경영학과, 박사학위 논문, 2001. 8. pp.33~37.

<표 4-5> K/S펀드에 의한 선박 확보 비율 추이

Year	Percentage	Tonnage(D.W.T.)	Remarks
1980년	15%		
1987년	39%	약 1,000만 D.W.T	NIS 도입
1989년 6월	56%	약 2,210만 D.W.T	
1990년 6월	61%	약 4,000만 D.W.T	

6. 톤세제도의 도입

1992년 실시된 노르웨이의 해운산업에 대한 조세개혁은 노르웨이 등록선박의 감소와 아울러 노르웨이 선주들은 선사를 해외로 이주하는 결과를 초래하였다.

이외에도 노르웨이의 조세개혁은 노르웨이에 선박 운영거점을 두고 있던 외국선주들도 선박 운영거점을 외국으로 옮기기 시작하는 원인이 되었다.

이러한 사태가 지속되자 노르웨이 해사공동체(Maritime Community)는 노르웨이 해운산업 전망에 대하여 전문가 그룹을 구성하여 연구를 수행하였다. 그 결과, 노르웨이의 해사산업은 노르웨이 산업 중에서 가장 경쟁력 있는 산업이며, 해운기업에 의하여 노르웨이 관할 내에서 수행되는 해운활동의 중요성을 강조하였다. 이러한 연구 조사의 결과로 1996년 노르웨이의 해운산업의 활성화를 위하여 톤세제도를 도입하게 되었다.[58]

<표 4-6> 노르웨이국적 선박량 추이 (일반선박+NIS)

연도	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
척수	2,274	2,325	2,350	2,349	2,363	2,299	2,253
1,000 G/T	22,839	23,136	23,447	22,604	22,591	22,195	20,510

자료: 2004년 해운통계요람, 한국해양수산개발원, pp. 414~415

[58] 이광로, 전게논문, p. 109.

K/S펀드의 장점으로는 첫째 해운경기변화에 능동적으로 대처할 수 있는 선박금융이 가능하며, 둘째 해운관련 전문기술과 일반 투자자의 자금을 효율적으로 사용할 수 있으며, 셋째 투자 위험을 최대한 분산할 수 있다는 점이다.
반면, 문제점으로는 첫째 일반 투자자들이 단기적 투기에 관심이 많아 안정적 현금 관리가 어렵고, 둘째 해운경기 하락 시에는 손실이 커지고 대비책이 부족하다. 셋째 선박의 유지관리가 비효율적이 된다는 점이다.[59]

<표 4-7> K/G펀드와 K/S펀드의 조세정책 비교

	독일의 K/G펀드	노르웨이의 K/S펀드
과세형태	파트너십 과세	파트너십 과세
활성화요인	조세정책 - 소득공제와 고속상각을 통한 타소득과 상계 허용 - 선박매각익 과세이연	조세정책 - 소득공제와 고속상각을 통한 타소득과 상계처리
세제지원 축소	1996년부터 단계적 축소	1992년부터 축소
톤세도입	1999년 도입	1996년 도입

제 3 절 한국, 독일, 노르웨이의 선박펀드제도의 비교

1. 회사의 형태

우리나라의 선박투자회사는 일반국민들의 참여를 용이하게 하기 위하여 상법상 주식회사 형태를 취하고 있다.[60] 반면 독일과 노르웨이의 선박펀드 기업은 파트너십 형태의 기업조직으로, 우리나라의 합자회사와 유사한 개념의 기업형태를 띠고 있다.

[59] 마문식, 전게서, p.44.
[60] 임종관, 전게서, p.42.

2. 수익 배당 및 과세제도

우리나라는 투자자의 투자금액에 대한 배당을 통상 연 4회 실시하고 있으며, 투자금액 3억원까지 2005년 말까지 한시적으로 비과세 혜택을 부여하고 있다.

독일과 노르웨이는 파트너십 과세제도로 파트너들의 투자비율에 따른 소득을 배당하고 자산인 선박의 감가상각등의 결손금을 투자자의 타 소득과 상계처리를 하여 절세효과를 추구하였다.

3. 선박펀드제도의 도입배경

우리나라의 선박투자회사제도는 국적선사의 선박확보를 위해 '선박투자회사법'이라는 특별법을 제정하여 선박투자회사를 통하여 국적선 확보를 용이하게 하고 이로인해 해운산업의 활성화 등 국민경제에 이바지함이 목적이다[61].

유럽의 경우 선박펀드제도는 파트너십 기업형태로 중상주의 시대의 이탈리아에서부터 시작된 형태로 유럽에서는 오랜 역사속에서 보편화 되어 있는 제도의 하나이다.[62]

1970년대부터 선박에 대한 투자가 활성화 되었고 독일과 노르웨이에서 선박에 대한 투자에 대하여 정부의 세제지원정책이 활성화 되기 위한 주요 요인으로 작용하였다.

4. 활성화 요인 및 정책

우리나라에서 본 제도의 활성화를 위한 세제혜택으로 법인세 경감, 배당소득 비과세, 해외자회사 설립 허용 및 선박투자회사 선박의 편의치적 허용 등이다.

---

[61] 선박투자회사법 제1조
[62] 임종관, 전게서, p.20.

유럽에서는 선박 도입시 고속상각을 허용하고 이에 따른 손실에 대한 타소득과의 상계허용, 선박매각이익의 과세이연등의 세제혜택을 부여하였다.

5. 톤세제도

우리나라에서는 2005년도에 톤세제도를 시행하기 시작하였으나, 해운기업의 선박보유 및 운항이익과 관련된 제도이므로 해운기업과 직접적인 연관이 있으며, 선박투자회사 선박이 편의치적하는 경우에는 무의미하다.

유럽에서는 해운기업의 세제와 관련하여 자국의 해운산업의 활성화와 자국내 선박의 등록을 유인하기 위하여 톤세제도를 도입하여 시행하고 있으며, 독일에서는 1999년, 노르웨이에서는 1996년에 각각 도입하였다.

독일의 경우, 초기 2년간 라이베리아에 편의치적하여 감가상각등에 대한 세제혜택을 누리고, 3년 이후부터는 독일로 이적하여 독일의 톤세를 적용받아 절세효과를 추구하고 있다.[63]

6. 운용회사

우리나라는 2005년 6월 현재 5개의 선박운용회사가 해양수산부로부터 인가를 받았으나 이 중 1개사는 등록이 취소되었고, 현재 4개사가 운영중에 있다.

한국선박운용㈜와 KSF선박금융㈜에서 2004년 한 해 동안 총 17개의 선박투자회사를 설립하여 운용중에 있다.

독일의 경우 선박에 투자하는 대형K/G펀드운용회사가 22개사가 있으며, 주요 선박펀드 운용회사는 약 2만명 이상의 투자고객을 확보하고 있다. 펀드에 참여하는 일반 투자자들은 약 600~700명 정도 된다고 한다.[64]

---

[63] 임종관, 전게서, p.20.
[64] 임종관, 상게서, pp.22~23.

<표 4-8> 한국, 독일, 노르웨이의 선박투자회사 비교

	한국	독일	노르웨이
회사형태	상법상 주식회사	파트너십 기업	
수익 배당 및 과세제도	투자자 수익배당 법인세 / 배당소득세	파트너십 과세제도	
도입배경	선박확보를 위한 금융제도 도입	기존의 투자회사형태의 기업으로 선박에 대한 세제혜택으로 투자가 활성화된 것임	
활성화요인 및 정책	세제정책 - 법인세 - 배당소득 비과세 - 해외자회사 설립	세제지원 - 고속상각 - 타소득과 상계 - 선박매각익 과세이연	
조세혜택	2008년까지 투자자 배당이익 비과세 등 한시적 혜택 부여	1996년부터 단계적 축소	1992년부터 축소
톤세제도	2005년 도입 (편의치적의 경우 본 제도와 무관)	1999년 도입	1996년 도입
선박의 치적	편의치적	편의치적 + 독일치적	NIS제도
운용회사	4개사(2005년 기준)	22개사(2000년 기준)	

7. 시사점

우리나라와 유럽의 선박펀드회사의 큰 차이점은 회사형태와 그에 따른 조세제도이다. 유럽의 파트너십 기업형태와 선박이라는 실물자산의 특수성을 활용한 조세정책이 선박펀드의 활성화에 큰 도움을 주었다.

선박투자에 대한 세제지원은 선박투자에 대한 안정적 정착과 대중적 투자수단으로 인식됨에 따라 타 산업과의 형평성을 고려하여 축소해 나갔으며, 현재는 조세혜택을 받고 있지 않다. 다만, 해운산업의 보호차원에서 전세계적으로

확산되어 시행되는 톤세제도를 도입하여 선박펀드제도에 적용하여 세제혜택을 적절히 활용하고 있다.

우리나라가 1997년 외환위기 이후 선박도입을 위한 금융제도의 미미로 국적선사의 선박을 확보하기 위한 지원제도로 생성된 제도인 반면, 유럽의 선박펀드는 파트너십 형태의 보편적인 기업이 선박이라는 실물자산에 투자하여 수익을 확보하는 제도로 발전시킨 것으로 볼 수 있다.

따라서, 우리나라 선박투자회사제도의 활성화를 위한 수단으로 세제지원이 가장 효과적이며, 선박금융제도로서 안정적으로 정착한 후 세제지원 축소 정책 또한 하나의 방안으로 볼 수 있다.

노르웨이의 자국 해운산업의 활성화를 위해 기존의 선박등록제도를 대폭 개선하여 노르웨이 국제선박등록제도(NIS)를 도입하였다. 이는 노르웨이의 편의치적선의 재이적과 외국해운기업의 유치에 성공적인 사례로 꼽히고 있다. 또한 K/S펀드의 선박투자에 대한 활성화 요인으로 작용하였다.

이는 우리나라의 국제선박등록법과 제주선박특구제도에 정책적 시사점을 제공한다고 할 수 있다.

제 5 장 우리나라 선박투자회사제도의 개선 방안

제 1 절 선박금융시장 전망

선박투자회사제도가 신규 금융상품으로 도입되는 만큼, 과거 추세 자료가 없는 상황에서 정확한 시장규모를 예측하는 것은 사실상 어려움이 있다. 따라서 본 연구에서는 문헌조사를 토대로 하여 시장규모를 추정해 보았다.[65]

1. 우리나라 선박량 전망

우리나라의 외항선박과 연안선박을 합한 총 선대는 2003년 기준 1,336만G/T에서 2006년에는 1,733만G/T, 2011년에는 2,027만G/T, 2020년에는 3,341만G/T 정도가 될 것으로 전망하고 있다.

<표 5-1> 우리나라 선대 보유현황 및 전망 (단위 : 천G/T)

구 분	2003년	2006년	2011년	2020년
외항선박	10,853	15,447	20,267	29,865
연안선박	1,473	1,884	2,630	3,547
합 계	12,326	17,331	20,270	33,412

자료 : 해양수산부, 「해운산업 중장기 발전계획」, 2001. 6.

2. 선박투자회사의 선박확보수요 전망

선박의 내용연수를 통상 20년으로 가정하면, 2020년까지 우리나라 해운기업들

[65] 임종관, 상게서, pp.65~68.

은 총 3,341만톤(G/T)의 선박을 확보해야 한다. 이러한 국적선사 선박수요 중 선박투자회사가 2,147만톤(G/T)을 공급할 것으로 예상된다.

<표 5-2> 2020년까지 신조선 시장의 잠재수요 (단위 : 천G/T)

구분		국내수요건조량	선박투자회사 건조
국적선사 수요	외항선박	29,865	19,233
	연안선박	3,547	2,235
	합 계	33,412	21,468
외국선사 수요		-	24,749
총 계		33,412	46,217

주 : 선박투자회사는 선박량 전체를 신조선으로 확보하는 것을 가정함. 따라서 중고선을 매입할 경우 위의 선박건조량은 감소하게 됨.

자료 : 해양수산부, 「해운산업 중장기 발전계획」, 2001. 6.

3. 우리나라의 선박확보 소요자금 전망

이러한 소요선대를 확보하는데 있어서 대체선박 건조비와 신규 투입선박 건조비를 합한 총 건조소요자금은 향후 15년동안 37조 8천억원 정도가 필요할 것으로 예상된다.

<표 5-3> 2020년까지 선박건조 소요자금 규모 (단위 : 억원)

구분	2006 ~ 2011	2012 ~ 2020	합 계
외항선박	93,324	239,457	332,781
연안선박	20,187	24,805	44,992
합 계	113,511	264,262	377,773

자료 : 해양수산부, 「해운산업 중장기 발전계획」, 2001. 6.

4. 국적선박확보를 위한 선박투자회사의 투자규모 및 차입규모 전망

선박투자회사의 총 건조비용 중 일반투자자들로부터 조성할 투자금액은 향후 15년 동안 10조 1,000억원으로, 연간 평균 6,749억원 정도로 예상되며, 선박투자회사의 총 차입금은 15조 2,000억원으로 연간 평균 10,152억원이 예상된다.

<표 5-4> 선박투자회사의 투자규모 및 차입규모 전망 (단위 : 억원)

구분		2006 ~ 2011	2012 ~ 2020	합 계
투자액	외항선박	22,398	67,048	89,446
	연안선박	4,845	6,945	11,790
	소 계	27,243	73,993	101,236
차입액	외항선박	33,597	100,572	134,169
	연안선박	7,267	10,418	17,685
	소 계	40,864	110,990	151,854
건조소요 자금	외항선박	55,995	167,620	223,615
	연안선박	12,112	17,363	29,475
	합 계	68,107	184,983	253,090

자료 : 해양수산부, 「해운산업 중장기 발전계획」, 2001. 6.

제 2 절 선박투자회사 선박의 치적 관련 개선방안

선박투자회사 선박의 편의치적의 주된 이유가 외국금융 용이한 차입과 조세혜택이나 이중 조세혜택은 제주선박등록특구제 시행으로 세제부문에 있어서 경쟁력이 있는 것으로 나타났다. 따라서 선박담보제도 및 선박저당권과 관련하여 외국금융의 원활한 차입을 위한 국내 관련 법규의 개선방안에 대해 살펴보고자 한다.

1. 선박등록제도와 해운산업의 연관성

유럽의 해운국들은 전통적으로 해운자유의 원칙을 주창하였으며, 이에 선주들의 해외치적을 제한할 수 없었다. 유럽의 선주들은 1970년대 이후 자국선대의 국제경쟁력이 약화되자 편의치적국으로 선적을 이적하기 시작하였다.[66]

1980년대 들어 세계 해운시장의 불황이 장기화됨에 따라 유럽의 해운기업들은 소속선대의 편의치적을 가속화하였다. 이러한 편의치적의 결과로 이들 국가에 다음과 같은 부작용이 나타나게 되었다.[67]

첫째, 편의치적에 의한 자국선 감소로 해운관련산업의 위축과 해운국으로서의 지위 상실 및 정치, 경제, 국방상의 문제가 심각해 졌으며, 둘째 막대한 자본의 해외유출에 따른 해운업의 부가가치와 잉여금의 환수불가 등 정부의 재정정책적 차원에서 문제가 되고, 셋째 자국선대의 편의치적화를 계속 방치할 경우 자국의 해운기반이 말살되어 해기기술의 전수와 선원양성체제가 붕괴되고, 자국민 고용 기회의 근원적 감소와 더불어 해운산업에 대한 기반이 붕괴될 우려가 예견되었다.

이러한 부정적 영향에 따라 유럽의 해운국들은 자국선박의 해외치적을 방지하기위한 정책을 시행하였다. 그리스의 경우 해외 이적을 방지하고 자국선주가 소유한 편의치적선을 자국으로 이전시키기 위해 행정상 불간섭, 외국인 선원고용 허용 및 편의치적국가와 비교해서 불리한 점을 개선해 주었다. 그 외 노르웨이, 영국, 프랑스, 네델란드, 덴마크가 역외등록제도 또는 국제선박등록제도인 제2선적제도를 도입하여 편의치적국가와 유사한 혜택을 주고 있다.[68]

제2선적제도는 자국정부의 적극적인 지원과 협력을 얻어 선원고용의 융통성과 세제감면 혜택을 통해 국제경쟁력을 강화하고 궁극적으로 편의치적된 선박을 자국으로 환류시키고자 시행된 제도이다. 이 제도는 자국해운의 국제경쟁력

---

[66] 김영무, "국적 외항 해운업계의 현안 문제와 대응 방안",「해운연구 : 이론과 실천」, 한국해운학회, 2001. 봄, p.60.
[67] 박찬재, 전게논문, p. 25.
[68] 김영무, 전게서, p.60.

강화와 자국적선의 선복량 확보라는 명제를 동시에 해결학 위한 유럽 해운국들의 대응책으로 평가되며, 자국 해운세력의 유지에 상당한 효과를 거두었다.[69]

우리나라에서도 1998년 4월 9일부터 국제선박등록제도를 시행하고 있으며, 여기에 등록된 선박은 취득세와 공동시설세를 전액감면 받고 선박매각차익의 80%를 과세이연할 수 있는 세제지원을 받고 있으나[70] 선박투자회사 선박은 등록을 하고 있지 않다.

2. 우리나라의 선박등록 및 선박저당 제도[71]

선박투자회사가 소유한 선박은 선박법 제2조[72]에 따라 대한민국 선박으로 대한민국 국기를 게양해야 한다.

선박의 등기는 거래관계에 들어가는 제3자를 위하여 권리내용을 명백히 공시하기 위하여 예측하지 못한 손해를 방지하려는 제도이다. 따라서 한국선박은 선박등기법에 따라 등기할 선박의 선적항을 관할하는 지방법원, 동지원 또는 등기소의 선박등기부에 등기해야 한다. (선박등기법 제1조, 선박법 제8조)

선박은 동산이지만 부동산과 같이 선박등기라는 공시제도가 있어서 선박저당권제도를 인정하고 있으며, 선박의 저당권에는 민법의 저당권에 관한 규정을 준용하고 있다(상법 제871조, 민법 제365조).

선박저당권은 이미 등기된 선박에만 인정되며 등기할 수 있는 선박이라도 등기 전의 선박에는 인정하지 않고 있다. 건조중인 선박이라도 등기가 되어 있다면 선박저당권을 설정할 수 있다(상법 제874조).

대한민국 선박은 행정상의 필요와 선박의 국적을 명백히 하기 위해 선적항을

---

[69] 박찬재, 전게논문, p.27.
[70] 김영무, 전게서, p.60.
[71] 해양수산부,「선박투자회사법(안) 해설」, 2002. 4.
[72] 선박법 제2조(대한민국 선박의 범위) 1. 국유 또는 공유의 선박, 2. 대한민국 국민이 소유하는 선박, 3. 대한민국 법률에 의하여 설립된 상사법인이 소유한 선박, 4. 대한민국에 주된 사무소를 둔 제3호 이외의 법인으로서 그 대표자가 대한민국 국민일 경우에 그 법인이 소유하는 선박

관할하는 해운관청의 선박원부에 등록하고, 선박의 요목을 기재한 공문서인 선박국적증서를 교부받아야 한다(선박법 제8조)

이러한 우리나라의 선박에 관한 등록, 등기의 요건으로 인해 해외차입에 의한 선박확보시 해외금융권자의 국내치적을 회피하고 있다.

3. 우리나라 선박투자회사 선박의 국적취득

선박투자회사가 선박을 확보를 위한 저렴한 해외자금을 이용하고자 할 때 해외차입선은 담보권 행사 및 선박처분의 용이성을 이유로 편의치적국에 Paper Company(법인)를 설립하여 동 법인으로 하여금 선박을 소유하게 하는 것이 관례이다.

우리나라에서 선박확보를 위한 새로운 금융제도를 신설하여 선박투자회사제도를 도입하였으나 단순히 선박을 확보하는 제도로서만 정착시킬 것인가, 아니면 관련 부대산업의 활성화에까지 영향을 미칠 것인가는 관련 제도의 개선없이는 불가능하다. 또한, 앞으로 선박투자회사제도를 통하여 많은 선박들이 확보되고 그에 따른 관련산업의 확장이 예견되는바 유럽 해운국의 사례에서 볼 수 있듯이 이적의 결과로 인한 폐단을 제2선적제도의 도입등으로 개선하고자 하였다.

따라서 선박투자회사 선박의 우리나라 국제선박등록을 위한 제도의 개선이 필요하다. 앞서 노르웨이의 K/S펀드의 활성화 요인으로 NIS제도의 도입배경과 목적에 대해 살펴보아 알 수 있듯이 이는 우리나라 선박투자회사제도의 발전방향에 긍정적 모델로 볼 수 있다.

4. 개선방안

선박투자회사 선박의 편의치적을 국내금융권자의 요구에 의해서도 허용을 하는 방안이 있으며, 우리나라의 선박우선특권 및 선박저당권 등에 관련된 법규정을 국제화시킴과 동시에 우리나라 선박등록제도를 외국금융권자들이 신뢰할 수 있는 수준으로 국제적인 선박등록제도를 개방하는 방안이 있을 수 있겠다.

노르웨이의 NIS제도가 유럽 해운국의 제2선적제도로 성공적인 사례로 평가를 받고 있는 요인을 분석하여 우리나라 선박투자회사제도에 벤치마킹하여 우리나라 국제선박등록제도의 활성화를 통한 해운산업과 해운관련산업의 발전을 도모할 수 있을 것이다.

제 3 절 선박투자회사에 대한 세제지원 개선방안

1. 조세제도가 선박투자회사 경영에 미치는 영향

선박도입과 관련된 세금항목이 많거나 세율이 높은 경우 선박등록척수가 감소하여 세수입이 감소하게 된다. 대표적인 예로, 해운기업들의 편의치적 선호이다. 해운기업은 편의치적을 통해 선박관련 세금을 회피하고 있으며, 기업소득에 대한 법인세만 납부하게 된다. 특정 년도에는 법인세율만큼 세금을 부과할 수 있으나 세율이 지나치게 높거나 소득공제 및 세액공제가 미흡할 경우 선사의 수익성을 악화시킬 수 있게 된다. 수익성 악화는 다음해부터 재투자 억제와 경쟁력 저하를 유발하여 매출감소를 발생시키게 되고, 이것은 다시 기업소득을 감소시켜 이에 대한 법인세를 감소시키는 결과를 가져오게 된다.

또한, 선박투자이익에 대한 세율이 높거나 투자이익에 대한 과세이연이 어려울 경우 투자자의 선박투자에 대한 동기를 억제하게 된다. 또한 해운기업의 경쟁력을 약화시켜 투자이익률이 저조해지는 결과를 초래함으로써 과세대상이 되는 투자이익의 감소를 가져오게 된다.

따라서, 국가의 조세수입 원천으로서 해운산업은 적극적인 세금감면과 조세항목의 단순화 및 대폭적인 폐지를 통해 경쟁력을 강화시켜 주는 지원정책이 필요하다. 이러한 지원정책을 통해 오히려 과세대상의 범위를 확대시킬 수 있으며 결과적으로 조세수입의 증가를 가져올 수 있게 되는 것이다.

해운조세의 단순화와 대폭적인 감면을 통해 자국선박등록의 증가, 해운기업 경쟁력 강화를 통한 기업소득의 증가, 선박투자 활성화 및 투자이익의 증가 등

을 기대할 수 있을 것이다.[73]

2. 유럽의 선박확보에 관한 세제

유럽의 경우 해운산업에 대해 다양한 소득공제와 세액공제를 시행하여 명목상 법인세보다 훨씬 낮은 수준에서 법인세를 부과하고 있다. 자본집약적인 해운산업의 특성상 자국 해운산업의 발전과 경쟁력 확보를 위해 실질세율을 하향조정하고 있는 것이다.

또한 해운산업 진흥을 위해 법인세 산출시 필요한 세전이익에 대해 투자공제, 선박매각익 이연제도, 결손금의 소급 또는 이연상계, 그룹내 계열기업간 또는 기업내부의 해운이외의 소득 및 손실과 상계처리를 허용하고 있으며, 비과세 유보등의 다양한 조세 경감 정책을 시행하고 있다.[74]

선박투자를 유인하기 위해 유럽 각국 정부에서 해운기업의 현금흐름을 원활히 하기 위해 선박도입 초기에 투자세액공제와 고속감가상각을 허용하였다.

유럽의 주요 해운국으로 독일, 노르웨이, 영국, 네델란드, 4개국에서 시행중인 해운기업의 선박확보와 관련한 세제는 다음과 같다.

해운기업의 법인세율은 노르웨이는 단일세율로 28%이며, 독일도 2001년부터 단일세율 25%[75]를 적용하고 있다. 영국은 소득구간별 한계세율을 적용한 10% ~ 32.5%, 네델란드는 50,000길더를 기준으로 30%와 35%를 적용하고 있다. 투자공제제도는 독일의 K/G펀드는 100%까지 투자공제를 허용하고 있으며, 1999년 이후부터는 타소득과의 상계는 허용하고 있지 않다. 노르웨이의 K/S펀드의 경우 투자자에 대한 이익상계를 허용하고 있다. 영국은 투자액별로 차등비율을 적용하고 있으며, 네델란드는 3%~24%를 적용하고 있다.

---

[73] 한국해양수산개발원,「해운기업의 법인세제 개선 및 선박톤세제 도입방안 연구」, 2002. 11. pp.35~36.
[74] 한국해양수산개발원, 상게서, p. 28.
[75] 김유찬,「한국과 독일의 최근 세제개편에 대한 평가」, 대외경제정책연구원, 2001. pp. 16~17.

감가상각 부분에 있어서 독일의 K/G펀드는 고속상각이 폐지되어 1999년부터 정상적인 감가상각을 시행하고 있으며, 노르웨이는 정률법 14%로 감가상각을 하고 있다. 영국은 정률법으로 25%, 네델란드는 정액법(5 ~ 8.3%)으로 상각하거나 세무당국의 허가를 얻어 정률법 11.8%로 상각을 하고 있다.

선박매각이익의 과세이연은 독일의 경우 2년간 50%가 이연 가능하며, 노르웨이는 선박의 화재, 사고, 국가의 강제수용 등에 의한 비자발적인 처분의 경우 1년 전액이연이 가능하다. 영국은 6년 전액이연, 네델란드는 준비금을 활용하여 3년 전액이연을 허용하고 있다.

<표 5-5> 유럽 주요국의 해운관련 법인세제 (2001년)

구분	독일	노르웨이	영국	네델란드
기본세율	25%	28%	1만￡ 이하 : 10% ~ 5만￡ : 22.5% ~ 10만￡ : 20% ~ 150만￡ : 32.5% 150만￡초과:30%	5만길더이하: 30% 5만길더초과: 35%
투자공제	K/G펀드 투자자의 경우 투자액의100% 까지 소득공제	K/S펀드 투자자 이익상계허용	투자액별로 차등요율	3~24%
감가상각	정률법: 25% 정액법: 8.3%	정률법: 14%	정률법: 25%	정률법:11.8% 정액법: 5~8.3% 가속상각허용 (사업이익이 있는 경우)
선박매각익 과세이연	적용 (비자발적 처분에 한해 2년간 50% 이연가능)	적용 (비자발적 처분에 한해 1년간 전액 이연)	적용 (6년 전액이연)	적용 (준비금으로 3년 전액이연)

자료: 한국해양수산개발원,「해운기업의 법인세제 개선 및 선박톤세제 도입방안 연구」, 2002. 11. p.31.

3. 선박투자회사에 대한 세제지원 확대의 필요성

선박투자회사제도가 도입되고 2004년 한 해동안 17개의 선박투자회사를 설립하여 투자자모집에 평균 청약율이 14:1이라는 성공을 거두었다.

하지만 선박투자회사제도는 현재 도입기이며 앞으로 해운 및 금융시장에 긍정적인 투자모델로 정착하기 위해서는 세제지원이 확대되어야 할 것이다.

이를 위해 필요한 세제혜택으로는 선박투자회사 선박이 우리나라 국적을 취득하는 경우에 선박등록세, 선박재산세 등과 투자자들의 투자소득공제, 배당세 등의 감면을 고려해 볼 수 있다. 그리고 선박펀드의 활성화에 의한 세수 증가부문은 선사, 조선소, 철강회사, 금융회사, 선박운용회사 등의 수요 증가에 의한 법인세 증가와 고용창출에 의한 개인소득세 증가 등이 있다. 2020년까지 세수 감소액은 약 4조원 정도로 예상된다. 그러나 세수 증가효과는 계산하기 쉬운 것만도 3조 2,300억원에 달한다. 따라서 향후 15년동안 세수 감소액이 7,700억원 정도로 예상된다. 그러나 현재 증권투자회사제도 하에서 실시되고 있는 조세혜택 중 투자회사 법인세와 투자자 배당세만 제외시켜도 향후 15년동안 세수 감소액은 470억원 정도에 그친다. 즉 연평균 세수 감소액은 25억원 정도에 불과하다. 이러한 비용으로 연간 3조 3천억원의 조선수요가 현실화됨으로써 연간 2만여명의 조선인력 고용효과를 기대할 수 있다. 그리고 해운기업의 경쟁력 강화로 연간 1천명 이상의 해운인력 고용효과도 기대할 수 있다. 여기에 선박펀드운용부문과 선박관리부문의 새로운 세수원이 창출되고, 연안해운회사, 금융회사, 보험회사 등의 고용이 증대된다는 점에서 보면 조세감면의 편익이 비용을 초과할 수 있을 것으로 예상된다.[76]

조선산업의 내수시장은 해외시장 침체시 완충역할을 해 줄 수 있고 장기 성장기반이 될 수 있다는 측면에서 중요하다. 그러나 국내 내수시장을 형성하고

[76] 임종관, "선박투자회사제도 활성화를 위한 과감한 조세정책이 필요하다", 「해양수산」, 2002. 8.

있는 해운산업은 보유선박의 규모면에서, 일본은 2002년 기준으로 7,328만G/T로 세계에서의 비중이 12.9%, 중국은 5,002만G/T로 8.8%에 이르는 반면 우리나라는 1,715만G/T로 3.0%에 불과하다. 이러한 내수기반에 따라 내수선박의 건조비중을 비교해 보면 일본은 50%, 중국은 30%를 상회하고 있는 것으로 나타나는 반면 우리나라는 극히 미미한 5% 미만 수준으로 나타나고 있다.[77]

선박투자회사제도의 도입으로 내수시장 활성화의 계기가 마련되었다. 이는 일반투자자들의 투자자금을 이용하는 선박건조 방식으로 재무구조가 취약한 해운업계의 선박확보의 금융부담을 크게 경감시켜주기 때문에 해운산업 규모 확대에 크게 기여할 것으로 예상된다. 현행 선박투자회사제도는 조선산업의 내수진작에 크게 기여할 것으로 전망된다. 또한 선박투자회사제도의 활성화는 조선산업과 철강산업의 발전에 기여하는 산업연관 효과가 막대하기 때문에 합리적인 세제지원정책 요구된다.[78]

4. 선박투자회사제도의 세제지원 개선방안

우리나라의 선박투자회사는 주식회사의 형태이므로 유럽 선박펀드의 파트너십 과세제도의 세제지원과는 다른 형태의 조세지원이 필요하다.

현행 정부의 지원사항으로는 법인세법 제51조에 따라 유동화전문회사등에 대한 소득공제 조항을 적용받아 배당가능이익을 전액 배당하는 경우 법인세 면제 혜택을 받고 있다.

주식회사 형태의 본 제도가 활성화 되기 위해서는 선박투자회사를 활용하여 선박을 도입하는 해운기업에 대해 세제혜택을 통하여 경쟁력있는 선박을 확보할 수 있는 지원정책이 필요하다.

선박투자회사를 통해 선박을 확보하는 경우 국·내외 해운기업에 세제혜택을 부여함으로 선박투자회사제도를 활성화시킬 수 있으며 그에 대한 세제지원 방

---

[77] 홍성인, "글로벌 리더, 한국 조선산업의 성장원천과 향후 과제", 「KIET(산업연구원) 산업경제」, 2004. 10. pp.21~22.
[78] 임현택, "선박금융의 대전환기, 선박투자회사제도 시행",「해양한국」, 2002. 11. p. 36

안은 다음과 같다.

1) 감가상각률을 경쟁국 수준으로 조정

우리나라의 선박투자회사제도는 주식회사 형태이므로 감가상각을 실시하여 법인에게 혜택을 줄 수 있다.[79]

BBCHP(국적취득조건부나용선)형태로 선박을 확보하는 해운기업 법인에 대한 투자지분에 대하여 정상적인 감가상각 뿐만 아니라 고속상각을 허용하여 법인세 절감과 자금 유동성 확보에 정부의 제도적 지원이 필요하다.

우리나라는 정율법에 의하여 인정되는 상각율이 14%이지만 유럽의 주요 해운국가들은 20%이상이기 때문에 조기상각에 따른 조세절감액의 현재가치에서 차이가 발생한다.[80] 따라서 경쟁국 수준으로 감가상각율을 조정할 필요가 있으며, 독일과 노르웨이의 선박펀드가 활성화된 주요인이 고속상각이었으므로 40% 정도의 고속상각을 허용하는 것 또한 검토해 볼 필요가 있다.

2) 선박 매각이익 과세이연 제도 확대

현행 국제선박등록법에 등록된 선박에 국한되어 시행되고 있고, 매각이익의 80%까지만 과세이연이 가능하도록 되어 있다. 선박투자회사 선박이 국제선박등록제도에 등록하는 경우, 매각 이익 전액이 과세이연 되도록 개선할 필요가 있다.[81]

---

[79] 해양한국, "선박펀드 성공의 관건은 일반투자자에 대한 세제 혜택", 2003. 6. p. 17.
[80] 이광로, 전게논문, p.166.
[81] 한국해양수산개발원, 전게서, p.78.

제 6 장　요약 및 결론

외환위기 이후 국내의 선박금융제도의 부재로 인해 해운기업은 많은 손실을 겪게 되었으며, 이를 계기로 국적선박을 확보하기 위한 새로운 대안을 강구하게 되었다. 그 결과로 독일의 K/G펀드와 노르웨이의 K/S펀드 제도를 벤치마킹하여 2002년 선박투자회사법을 제정하게 되었다. 2004년 말 현재 선박운용회사 2개사가 선박투자회사 17개사를 설립하여 운영중에 있다. 즉 2004년 한 해 동안 선박투자회사제도를 통하여 신조 발주 및 중고선 도입으로 국,내외 외항선 17척을 확보하게 된 것이다.

선박확보 초기에 막대한 자본이 소요되는 해운산업의 특성상 국내 금융시장으로부터의 차입에는 한계가 있으며, 이에 따라 외국의 금융기관으로부터 장기, 저리의 자금 차입을 위해 해외자회사의 설립 및 편의치적을 허용하고 있다.

국적선의 편의치적 원인은 선박저당권의 원활한 행사를 위한 해외금융권자의 요구와 편의치적국의 조세혜택에 기인하고 있다. 2004년도에 확보된 선박 17척 모두가 파나마에 해외자회사를 설립하였고, 선박의 등록을 파나마에 한 것으로 나타났다. 또한, 선박투자회사제도의 시행 첫 해에 해운산업 및 금융시장에 성공적으로 진입된 것으로 평가되고 있다.

이에 본 연구에서는 선박투자회사제도와 선박투자회사의 현황을 살펴보고 선박투자회사 선박의 치적과 선박투자회사에 대한 세제지원에 관한 개선방안을 제시하였다.

이를 위해서, 우리나라의 선박투자회사제도의 모본인 독일의 K/G펀드와 노르웨이의 K/S펀드제도와의 비교를 통하여 유럽의 선박펀드의 기본개념과 활성화 요인, 정부의 지원정책과 선박투자에 대한 관계를 살펴보았고, 노르웨이의 경우 선박의 치적제도인 NIS제도와 관련한 사항을 살펴보았다. 이러한 비교를 통해 한국, 독일, 노르웨이의 선박펀드제도의 차이점과 시사점을 기술하였다.

향후 우리나라의 국적선대 보유전망을 살펴보고 선박투자회사제도가 우리나라 해운산업에 긍정적 영향을 미칠 수 있도록 선박투자회사 선박의 치적과 선박투자회사에 대한 세제지원과 관련하여 다음과 같은 개선방안을 제시하였다.

- 차입금융의 국내금융권자의 요구에 의한 편의치적 허용
- 선박등록과 관련하여 선박우선특권 및 선박저당권 등의 관련 법규정을 국제화시키므로 우리나라 선박등록제도를 외국채권자들이 신뢰할 수 있는 수준으로 개방
- 선박의 감가상각률을 경쟁국 수준으로 조정
- 선박 매각이익 과세이연 제도 확대

본 연구를 통하여 선박투자회사제도의 활성화를 위해서 독일과 노르웨이의 선박펀드제도가 정부의 세제지원을 통해 활성화 되었던 것처럼 선박투자회사제도 도입기의 현 시점에서 정부의 과감한 지원정책이 필요함을 알 수 있었다.

본 연구의 성과는 선박투자회사제도의 활성화를 위한 세제지원과 우리나라 해운산업 활성화를 위한 선박투자회사 선박의 치적에 대하여 개선방안을 제시한 점으로 생각된다.

본 연구의 미흡한 점으로는 선박투자회사 선박의 치적과 관련하여 선박우선특권과 선박저당권에 관하여 구체적인 개선방안을 제시하지 못한 점과, 선박투자회사의 세제지원의 범위와 방법에 대하여 구체적인 방안을 제시하지 못한 점이다.

"해운하기 좋은 나라" 건설을 위한 선박금융의 활성화를 위해 도입한 선박투자제도의 활성화를 통해 동북아시아 물류 중심국가로 성장하기를 기원한다.

참 고 문 헌

< 국 내 문 헌 >

김현영, 「한국해운업의 선박투자 개선방안에 관한 연구」, 연세대학교 경영대학원, 석사학위 논문, 1985.

문준영,「선박금융의 원활화를 위한 선박투자회사제도의 도입에 관한 연구」,한국해양대학교 대학원, 해운경영학과, 석사학위 논문, 2001. 12.

박찬재,「국제선박등록제도 비교연구 - 한국 해운산업의 국제 경쟁력을 중심으로」, 한국해양대학교 대학원, 해운경영학과, 박사학위 논문, 2001. 8.

염은선,「한국선박금융에 관한 연구 – 중고선박을 중심으로」, 고려대학교 경영대학원, 석사학위 논문, 2002.

오학균,「한국해운의 국제경쟁력과 선박금융제도」, 한국해양대학교 대학원, 해운경영학과, 박사학위 논문, 1999.

이광로,「해운산업의 국제경쟁력과 조세제도 – 톤세제도를 중심으로」, 한국해양대학교대학원, 해운경영학과, 박사학위 논문, 2001. 2.

전재훈,「신조선박 금융기법의 전략방향에 관한 연구」, 고려대학교 경영대학원, 석사학위 논문, 1997.

강종희, 한철환, 황진회, 「편의치적제도 활용방안 연구」, 한국해양수산개발원, 2001. 12.

김영무, "편의치적제도와 해운산업",「해양한국」,한국해사문제연구소, 2001. 2.

_____, "국적 외항 해운업계의 현안 문제와 대응 방안",「해운연구 : 이론과 실천」, 한국해운학회, 2001. 봄호.

김유찬,「한국과 독일의 최근 세제개편에 대한 평가」, 대외경제정책연구원, 2001.

김재진,「파트너십 과세제도의 도입방안」, 한국조세연구원, 2004. 7.

마문식,「선박금융과 해운기업의 경영전략」, 해운산업연구원, 1992.

문해남, "선박투자회사제도 도입 통한 해운산업의 경쟁력 강화",「나라경제」, 2004. 3.

박명식, "선박투자회사제도 선박금융의 신항로를 열다",「바다와 사람들」, 2004. 봄호.

이훈종, "선박투자회사제도의 특성",「사회과학연구」, 호서대학교 사회과학연구소, 제22집, 2003.

임종관, "독일과 노르웨이의 선박투자회사제도",「해양수산법제」, 2001. 4.

_____,「선박투자회사제도 도입방안 연구」, 한국해양수산개발원, 2001. 12.

_____, "선박투자회사제도 활성화를 위한 과감한 조세정책이 필요하다", 「해양수산」, 2002. 8.

임현택, "선박금융의 대전환기, 선박투자회사제도 시행",「해양한국」, 2002. 11.

홍성인, "글로벌 리더, 한국 조선산업의 성장원천과 향후 과제", 「KIET(산업연구원) 산업경제」, 2004. 10.

한철환,「편의치적제도 활용의 필요성 및 기대효과에 관한 연구」, 한국해양수산개발원, 2001.

해양수산부,「해운산업 중장기 발전계획」, 2001. 6.

_____,「선박투자회사법(안) 해설」, 2002. 4.

_____, 차관 정례브리핑 자료, 2005. 2. 15

해양한국, "선박펀드 성공의 관건은 일반투자자에 대한 세제 혜택", 2003. 6

해운산업연구원,「금융시장의 개방과 선박금융제도 개선방안」, 1995.

한국해양수산개발원,「선박확보재원조달기금 설치방안 연구」, 2000. 5.

_____,「해운기업의 법인세제 개선 및 선박톤세제 도입방안 연구」, 2002. 11.

한국선주협회, 「해운연감 - 2002년 사업보고서」

< 외 국 문 헌 >

Lloyd's List, Feb. 14. 1997

Shoichi Yamaguchi(1990), *Reflections on the K/S Fund*, Japan Maritime Research Institute Report, No. 37 (Tokyo: JAMRI)

ShipEcon.com., "Small but important – German equity finance", November, 1991.

_____,"Tax absurdities - Cost", December 1982

< Internet >

금융감독원 인터넷공시사이트 (*dart.fss.or.kr*)

산업연구원 홈페이지 (*www.kiet.re.kr*)

한국여신금융협회 홈페이지 (*www.knfa.or.kr*)

한국선박운용㈜ 홈페이지 (*www.komarf.co.kr*)

한국해양수산개발원 홈페이지 (*www.kmi.re.kr*)

한국해운신문 홈페이지 (*www.maritimepress.com*)

KSF선박금융㈜ 홈페이지 (*www.koreashipfinance.com*)