

經營學博士 學位論文

# 선박 조세 리스제도 도입의 경제적 효과 분석

An Analysis on Economic Effects of the Introduction of  
Tax Lease Scheme for Ships

指導教授 李基煥



2020年 8月

韓國海洋大學校 大學院

海運經營學科

曹 圭 烈

본 논문을 조규열의 경영학박사 학위논문으로 인준함.

위원장 : 안 기 명 (印)

위 원 : 이 재 민 (印)

위 원 : 김 재 봉 (印)

위 원 : 류 동 근 (印)

위 원 : 이 기 환 (印)

2020년 7월 13일

한국해양대학교 대학원

## <목 차>

Abstract .....	vii
국문초록 .....	x
제1장 서 론 .....	1
제1절 연구의 의의와 필요성 .....	1
1. 연구의 의의 .....	1
2. 연구의 필요성 .....	3
제2절 연구의 방법과 구성 .....	7
1. 연구의 방법 .....	7
2. 연구의 구성 .....	8
제2장 선박 리스금융의 현황과 사례연구 .....	10
제1절 선박 리스금융의 현황 .....	10
1. 선박 리스금융의 개요 .....	10
2. 선박 리스금융의 유형 .....	11
3. 선박 리스금융의 장단점 .....	14
4. 우리나라의 선박 리스금융 현황 .....	18
제2절 선박 리스금융의 회계처리와 리스크관리 .....	23
1. 선박 리스금융의 회계처리 .....	24

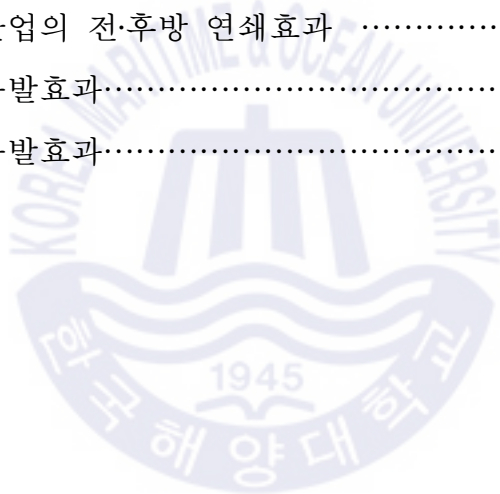
2. CVC계약의 회계처리 .....	25
3. 선박 리스금융의 리스크관리 .....	27
<b>제3절 선박 리스금융 프로젝트 사례 연구 .....</b>	<b>31</b>
1. 프로젝트 개요 .....	31
2. 프로젝트 관련당사자 .....	32
3. 프로젝트의 계약내용 분석 .....	33
<b>제3장 선박 조세 리스제도 분석 및 선행연구 .....</b>	<b>36</b>
<b>제1절 선박 조세 리스금융의 개요 .....</b>	<b>36</b>
1. 선박 조세 리스금융의 개념 .....	36
2. 선박 조세 리스금융의 성립요건 .....	38
3. 선박 조세 리스금융의 거래구조 .....	40
<b>제2절 주요국의 선박 조세 리스제도 현황 .....</b>	<b>43</b>
1. 프랑스 .....	43
2. 영국 .....	54
3. 일본 .....	57
4. 3개국 선박 조세 리스제도의 비교 .....	63
<b>제3절 선행연구 .....</b>	<b>65</b>
1. 국내문헌 .....	66
2. 국외문헌 .....	68

제4장 연구의 방법 및 실증분석 결과	71
제1절 연구의 기본방향	71
1. 연구의 방향	71
2. 설계의 기본가정	72
제2절 연구의 설계 및 방법	74
1. 가상모형의 설계	74
2. 가상모형의 거래구조	77
3. 실증분석의 방법	79
제3절 실증분석 결과	89
1. 세제혜택효과	89
2. 산업연관효과	94
제5장 결론	101
제1절 연구결과 요약	101
제2절 연구의 시사점 및 한계	103
1. 연구의 시사점	103
2. 연구의 한계	107
제3절 향후 추진과제	109
참고문헌	111
<국내문헌>	111
<국외문헌>	114

## [표 목차]

<표 2-1>	선박 금융리스와 운용리스의 차이점 비교 .....	14
<표 2-2>	선박 리스금융의 장단점 비교 .....	17
<표 2-3>	우리나라의 선박 리스금융 지원실적 추이 .....	18
<표 2-4>	KOBC와 KAMCO의 S&LB금융 지원제도 차이점 .....	21
<표 2-5>	IFRS 신 리스 기준서의 주요 내용 .....	25
<표 2-6>	CVC계약 회계처리 관련 감독지침의 주요 내용 .....	27
<표 2-7>	리스회사의 선박 운용리스 리스크 경감 방안 .....	30
<표 2-8>	Minseng리스 프로젝트의 리스계약 개요 .....	33
<표 3-1>	·국가별 선박 조세 리스제도 도입 목적 .....	37
<표 3-2>	선박 조세 리스금융의 주요 거래당사자.....	39
<표 3-3>	주요 3개국의 세제혜택 이전방법.....	40
<표 3-4>	CMA-CGM 조세 리스금융 프로젝트의 금융조달 현황.....	47
<표 3-5>	프랑스 선박 조세 리스금융의 주요 계약서 내용.....	48
<표 3-6>	프랑스 조세 리스제도의 변경내용 비교.....	50
<표 3-7>	프랑스 조세 리스제도의 선박 감가상각비 산출방법.....	53
<표 3-8>	일본 JOLCO 거래의 주요 참여자.....	61
<표 3-9>	JOL과 JOLCO의 비교 .....	62
<표 3-10>	주요 3개국 선박 조세 리스제도 비교.....	64
<표 4-1>	한국형 선박 조세 리스제도의 가상모형.....	76
<표 4-2>	국가별 세제혜택 규모 산출의 주요 변수 .....	81
<표 4-3>	산업연관표의 산업분류 .....	83

<표 4-4>	선박 제조업(조선) 및 금융업의 생산유발계수 .....	85
<표 4-5>	산업부문별 영향력계수 및 감응도계수 .....	88
<표 4-6>	주요국의 세제혜택효과 분석결과.....	90
<표 4-7>	국가별 세제혜택효과 분석결과.....	91
<표 4-8>	선박제조업 및 금융업 생산유발효과 .....	95
<표 4-9>	산업의 전·후방 연쇄효과.....	96
<표 4-10>	특정산업의 전·후방 연쇄효과 .....	97
<표 4-11>	취업유발효과.....	99
<표 4-12>	고용유발효과.....	100



## [그림 목차]

[그림 1-1]	글로벌 상위 40개 은행의 선박금융 잔액 현황.....	4
[그림 1-2]	글로벌 선박금융 잔액 지수 및 선복량 지수 비교 ...	5
[그림 2-1]	KOBC의 S&LB금융 지원구조.....	22
[그림 2-2]	선박 금융리스(BBCHP) 사례.....	32
[그림 2-3]	BBC와 TC의 차이점 비교 .....	35
[그림 3-1]	선박 조세 리스금융 거래의 기본구조.....	39
[그림 3-2]	선박 조세 리스금융의 세제혜택 구조.....	41
[그림 3-3]	선박 조세 리스금융의 TBP .....	42
[그림 3-4]	프랑스 조세 리스거래의 진행과정 .....	45
[그림 3-5]	프랑스 CMA-CGM 조세 리스거래의 기본구조.....	46
[그림 3-6]	프랑스 선박 조세 리스금융 거래의 계약구조 .....	52
[그림 3-7]	투자자의 SPV 지분매각 구조.....	53
[그림 3-8]	영국의 선박 조세리스(Rebate Mortgage) 계약구조도 ...	57
[그림 3-9]	JOL의 계약구조 .....	58
[그림 3-10]	JOLCO의 계약구조 .....	60
[그림 4-1]	한국형 선박 조세 리스거래의 구조 .....	77
[그림 4-2]	선박 조세 리스거래의 선박금융 차입조건 기본가정...	90



# An Analysis on Economic Effects of the Introduction of Tax Lease Scheme for Ships

Cho, Kyu-Yeol

Department of Shipping Management  
*Graduate School of Korea Maritime and Ocean University*

## Abstract

Tax lease scheme for ships is one of the advanced ship financing tools. It provides tax benefits through accelerated depreciation on capital allowance and transfer them to the ship operator(lessee) by reducing rental payments. Tax lease scheme for ships was introduced in 1978 by Japan and in 1998 by France to support their shipping and shipbuilding industries. The size of tax benefits in a tax lease scheme which can furnish the ship operator with effective tax benefits of about 10% of the ship price, varies by the country depending on the depreciation rate for ships, corporate tax rate, and the tax system on profits from the sale of a ship or SPC.

This study is the first academic attempt in Korea to analyze the tax lease scheme for ships in major countries such as France and Japan, and the process of generating and distributing tax benefits. It is also the first to design the virtual model of Korean tax lease scheme for ships, and to analyze economic effects such as tax benefit effects and industrial linkage effects. Consequently, this study mainly

benchmarked the French tax lease scheme for ships, which is considered to be the most appropriate to apply for building a virtual model of the Korean tax lease scheme for ships. In addition, the Korean virtual model was designed with the premise that the related tax laws such as the corporate tax law should be revised to the minimum extent possible while maintaining the basic framework of the current Korean tax laws.

First of all, based on the analysis of each country's tax lease scheme for ships, the size of tax benefits was analyzed to be 18.9% of the ship price in France, 13.6% in Japan, 10.8% in the UK, and 14.5% in Korea(virtual model). This is because the size of the tax benefits is differentiated according to accelerated depreciation rate and corporate tax rate of each country, both of which have the greatest influence on the size of tax benefit. The tax benefit of the Korean virtual model is the result of utilizing an accelerated depreciation rate of 25.9% p.a. and a corporate tax rate of 25%.

Next, the industrial linkage effect of the Korean virtual model is comprised of the production-induced effect and the employment-induced effect to the entire Korean industry when the Korean model is enforced to the proposed same project. It is assumed that the tax benefits(U\$14.5 million) generated by the Korean virtual model are distributed to ship operators with 75%(U\$10.9 million) and to investors with 25%(U\$3.6 million), respectively. If ship operators reinvest the tax benefit(U\$10.9 million) into the ship manufacturing industry and investors reinvest the tax benefit(U\$3.6 million) into the financial industry, two industries could have a ripple effect of U\$32.4 million(U\$27.1 million with the ship manufacturing industry and U\$5.3

million with the financial industry, respectively) on other industries which is 2.2 times the tax benefit US\$14.5 million.

In order to secure the effectiveness, in terms of the size of tax benefits, of the Korean tax lease scheme for ships, the following issues should be weighed and discussed in more detailed; ① to allow accelerated depreciation of ships ② to establish tax transparent entity(SPV) ③ to transfer tax losses of SPV to the parent company(investors) ④ to allow tax exemption on the profits from the sales of a ship or SPV before the end of the lease period.

Most of the above issues require revision of current tax laws such as corporate taxation law. Unfortunately, this study did not provide a clear solution to these issues. However, I think it may be more desirable for experts in the fields of law, accounting, taxation, shipping, and finance to set up Task Force Team to derive sophisticated solutions.

Despite limited information and data regarding the tax lease scheme for ships, this study was the first attempt in Korea to design a practical model of the Korean tax lease scheme based on some predictable assumptions. Consequently, a group of legal, accounting, tax, shipping and financing experts will follow up with more professional and practical reviews for the model in the near future, so that this study will serve as a small contribution to the early introduction of the Korean tax lease scheme for ships.

Key words: tax lease scheme for ships, financial lease, operating lease, tax benefit, industry-related effect

# 선박 조세 리스제도 도입의 경제적 효과 분석

조 규 열

한국해양대학교 대학원

해운경영학과

## 요 약

선박 조세 리스제도는 선박 인도 후 SPC(Lessor)가 리스기간 초기에 고속 감가상각을 통해 대규모 감가상각비(비용)를 발생시키고 이 비용을 SPC의 모회사(투자자)에게 이전시켜 투자자에게 세제혜택의 일부를 제공하고 나머지 세제혜택은 해당 리스거래에 대한 실질적인 리스크를 부담하는 선사(Lessee)에게 제공함으로써 선사의 선박 발주비용을 절감시키는 구조의 리스제도이다. 이러한 선박 조세 리스제도는 1960년대 초반 이후 영국, 프랑스, 일본 등 조선·해운·금융 산업이 발달된 국가에서 자국 산업의 보호·육성이란 목적으로 도입되어 널리 활용되었다.

세제혜택 규모는 리스거래 발생국의 선박에 대한 감가상각률, 법인세율, 선박 또는 SPC 소유권 이전 시 매각차익에 대한 과세제도 등에 따라 차이가 있다. 선박 조세 리스제도는 제도의 설계방법에 따라 선가의 약 10% 수준에 이르는 실효적 세제혜택을 선사에게 제공할 수 있다. 이 제도를 국내에 도입하여 세제혜택을 적절히 활용할 경우 국내 선박금융시장에서 다양한 신규 투자자 유치를 통해 선박금융시장의 유동성 부족을 해소할 수 있다.

국제적으로 조세 리스제도에서 생성되는 세제혜택이 보조금 시비 대상이 될 소지가 있어 각 국가는 제도의 구체적인 운영 방법을 사실상 공개하지 않아 선박 조세 리스제도에 관한 선행연구는 극히 제한되어 있다.

또한 선박 조세 리스제도가 아직 국내에 도입되지 않아 실제 제도의 운영 내용이나 추진거래를 대상으로 수집·분석한 자료도 매우 부족한 실정이다. 본 연구는 프랑스 등 주요국 선박 조세 리스제도의 운영 현황, 세제혜택 생성과 배분 과정, 한국형 선박 조세 리스제도 가상모형의 설계 및 세제혜택효과, 산업연관효과 등 경제적 효과 등을 분석한 국내 최초의 학문적 시도이다.

따라서 본 연구에서는 우리나라 실정에 적용하기에 가장 알맞은 것으로 판단되는 프랑스 선박 조세 리스제도를 주로 벤치마킹하여 한국형 선박 조세 리스제도의 가상모형을 설계하였다. 한국형 가상모형은 현행 우리나라 관련 세법의 기본 틀을 유지하되 가능한 최소의 범위 내에서 법인세법 등 관련 세법이 개정되는 것을 전제로 설계하였다.

우선 선박 조세 리스제도의 세제혜택효과 분석결과를 국가별로 보면 프랑스 18.9%, 일본 13.6%, 영국 10.8%, 한국(가상모형) 14.5%로 분석되었다. 이는 세제혜택 규모에 가장 큰 영향을 미치는 각 국가의 고속감가상각률과 법인세율에 따라 세제혜택 규모가 차등화된 것이다. 한국형 가상모형의 세제혜택 규모는 고속감가상각률 연 25.9%, 법인세율 25%를 적용한 결과이다. 이는 신조 선박 1척(US 1억) 건조 프로젝트에 대해 한국형 가상모형을 적용하였을 때 생성되는 세제혜택 규모가 선가의 약 14.5%(US14,537천)가 된다는 것을 말한다.

다음으로 한국형 가상모형의 산업연관효과는 신조 선박 1척(US 1억) 건조 프로젝트에 대해 한국형 가상모형을 적용하였을 때 우리나라 전체 산업에 유발되는 생산유발효과, 산업 전·후방 연쇄효과, 취업(고용)유발효과를 분석하였다. 한국형 가상모형의 기본가정에 따라 상기 프로젝트에 대해 한국형 가상모형을 적용하였을 때 생성되는 세제혜택(US14,537천)을 선사와 투자자에게 각각 75%와 25%를 분배하는 것을 가정하였다. 이에 따라 선사는 세제혜택의

75%(US\$10,902천)를 선박제조업에, 투자자는 25%(US\$3,635천)를 금융업에 모두 재투자한다고 하였을 때 타 산업에 파급되는 생산유발효과는 선박제조업이 US\$27,074천, 금융업이 US\$5,336천으로 총 US\$32,410천(세계혜택 US\$14,537천의 2.2배 규모)인 것으로 나타났다. 또한 동일한 가정 하에 산업 전체의 취업유발효과는 221명, 고용유발효과는 187명인 것으로 분석되었다.

본 연구의 세계혜택효과와 산업연관효과는 한국형 선박 조세 리스제도의 가상모형에 기반하여 분석하였기 때문에 분석결과의 일반화에는 분명히 한계가 있다. 본 연구에서 살펴 본 주요국 선박 조세 리스제도와 한국형 가상모형의 설계내용 등을 종합해 볼 때 향후 한국형 선박 조세 리스제도가 세계혜택 규모 등의 면에서 실효성을 확보하기 위해서는 ①선박에 대한 고속 감가상각 허용 ②비과세대상 특수목적법인(SPV) 설립 ③SPV의 모기업(투자자) 앞 손금 이전 ④비과세 익명조합 형태의 SPV 설립 허용 및 지분별 손금 이전(공동투자의 경우) ⑤리스기간 종료 전 선박/SPV 지분 매각 시 매각차익에 대한 면세 ⑥리스기간 종료 후 해당 선박의 톤세제도 편입 허용 등의 과제들을 해결하여야 할 것으로 보인다.

본 연구는 향후 관련 정부부처나 업계에서 제도 도입의 필요성과 당위성 등에 대한 공감대가 형성되고 법률, 회계, 조세, 해운, 금융 등 관련전문가들의 후행연구도 활성화되어 선박 조세 리스제도의 국내 도입을 위한 논의에 기여할 것으로 기대된다.

주제어 : 조세 리스제도, 금융리스, 운용리스, 세계혜택, 산업연관효과

# 제1장 서론

## 제1절 연구의 의의와 필요성

### 1. 연구의 의의

선박 조세 리스금융은 리스기간 초기에 선박 등 고가 자본재에 대한 고속 감가상각을 통해 대규모 감가상각비(비용)를 발생시켜 세제혜택을 받고 그 세제혜택의 상당 부분을 Lessee인 선사에게 이전시켜 선사의 선박 구매비용을 절감시켜 주는 선박 리스금융 기법의 하나이다. 선박 조세 리스제도는 1960년대 초반 영국이 자국의 해운·금융·법률 등의 산업 육성 목적으로 활용되었다. 이후 일본은 1978년 저금리 기조 하에 기 축적된 자국 중소기업의 여유자금 활용 및 외국자본 유치 등을 위해, 프랑스는 1998년 자국의 조선과 해운 산업 지원을 위해 각각 동 제도를 도입하였다. 상기 3개국의 선박 조세 리스제도 도입 배경은 각국의 경제 여건 등에 따라 다소간의 차이는 있으나 자국의 해운산업 보호 및 육성이란 면에서는 동일하다고 할 수 있다.

선박 조세 리스제도는 기본적으로 법인세 납부 지연효과 등을 통한 세제혜택(tax benefit)을 수반하고 있다. 각국은 제도의 기본적 골격을 제외하고는 제도의 핵심내용은 공개하지 않고 있으며, 주요 3개국 제도의 세제혜택 규모나 연도별 실적(일본 제외) 등 통계자료도 확보하기 어려운 실정이다. 프랑스 선박 조세 리스제도의 경우 2007년 EU 집행위로부터 제도의 투명성 등의 문제가 제기됨에 따라 고속감가상각률 하향 조정(연 40.6% → 28.125%), 정부의 사전 승인절차 폐지 및 지원대상 선사의 범위 확대(프랑스 선사 → EU 소재 선사) 등 대대적인 제도 정비를 단행한 바 있다. 그러나 이러한 제도의 정비 과정에서도 프랑스 정부는 고속감가상각률의 하향 조정에도 따른 세제

효과 축소를 우려하여 리스기간 종료 후 SPV(Special Purpose Vehicle)의 매각차익에 대한 95% 세금감면<sup>1)</sup> 조치를 마련하는 등 선박 조세 리스제도의 경쟁력 유지를 위해 많은 노력을 하였다는 점은 매우 주목할 만하다.

선박 조세 리스금융 외에 세제혜택을 기반으로 선박금융을 활성화시키고자 했던 국내외 사례는 독일의 KG펀드, 노르웨이의 KS펀드 및 우리나라의 선박 투자회사법에 의한 선박펀드 등을 들 수 있다. KG펀드는 1970년대부터 독일 정부가 제공하는 세제혜택<sup>2)</sup>에 힘입어 1990년 전후로 급성장을 하였다. 그러나 1999년 3월 세제개편에 따른 각종 인센티브 제도가 대부분 축소·폐지됨에 따라 현재는 거의 유명무실하게 되었다. KS펀드는 KG펀드보다 오랜 역사를 갖고 있다. 1980년대에 노르웨이 정부가 개인투자자들에게 파격적인 세제혜택<sup>3)</sup>을 제공하면서 당시에는 노르웨이 해운산업 부흥의 전기를 마련 하였으나 1992년 세제혜택 축소 등으로 이 역시 현재 잘 활용되지 않고 있는 상황이다.<sup>4)</sup> 우리나라도 2002년 5월 선박투자회사법이 제정되어 배당 소득의 비과세 또는 분리과세, 주식의 양도차익 비과세 등의 과세특례가 적용되어 선박투자펀드가 활발히 조성·운용된 바 있었다. 그러나 2016년 과세특례가 폐지되면서 현재는 해운시황의 장기 침체와 맞물려 민간투자자가 참여하는 선박펀드 조성이 매우 어려운 실정이다.

2020년 들어 코로나19 사태로 국내 선박금융시장이 더욱 위축되어 있고 글로벌 해상 물동량도 감소하는 등 국내 해운업계의 대내외 여건이 악화되고 있다. 이러한 여건 하에서 본 연구는 국내 선박금융의 유동성 부족을 해소 하고 선사의 선박 구매비용 절감을 통한 영업경쟁력을 제고시킬 수 있는

1) 본 논문 제3장 제2절 1. 프랑스 참조

2) 투자자에게 자산의 고속상각 허용(초기 5년간 선가의 40% 내에서 임의상각 허용), 투자 손실과 소득의 상계처리(투자손실을 투자금액의 125%까지 상계처리 허용), 선박 양도 차익에 대한 양도소득세 50% 감면 등 파격적 인센티브를 제공

3) 연 25% 고속감가상각률 적용, 자본이득 세금 8년간 유예 등

4) 김태일, 이호춘, 윤재웅, 2014. 「금융시장 기능 제고를 통한 선박금융 활성화 방안」, KMI 연구보고서, pp.53~61



새로운 금융기법의 하나로 선박 조세 리스제도를 소개하고 동 제도의 도입에 따른 세제혜택효과 등 경제적 효과를 분석하는바, 다음과 같은 점에서 본 연구의 의의를 요약해 볼 수 있다.

첫째, 선박 조세 리스제도에 관한 지금까지의 국내외 선행 연구자료는 매우 부족한 실정이다. 본 연구는 국내에서 처음으로 선박 조세 리스제도의 개념, 프랑스 등 주요국 제도의 세제혜택 생성·배분 과정 및 국가별 세제혜택효과 비교 등을 분석함으로써 향후 우리나라에서 선박 조세 리스제도 도입을 위한 세부 논의의 장을 마련한다는 데 가장 큰 의의가 있다.

둘째, 본 연구는 선박 조세 리스제도의 소개와 더불어 우리나라 실정에 가장 부합한 프랑스의 제도를 벤치마킹하여 한국형 선박 조세 리스제도의 가상 모형도 설계해 본다. 향후 이 가상모형에 따라 선박 조세 리스제도를 국내에 도입할 경우 창출 가능한 최대의 세제혜택효과도 아울러 추정함으로써 세제혜택효과 면에서 제도 도입의 필요성을 검증해 본다는 의미가 있다.

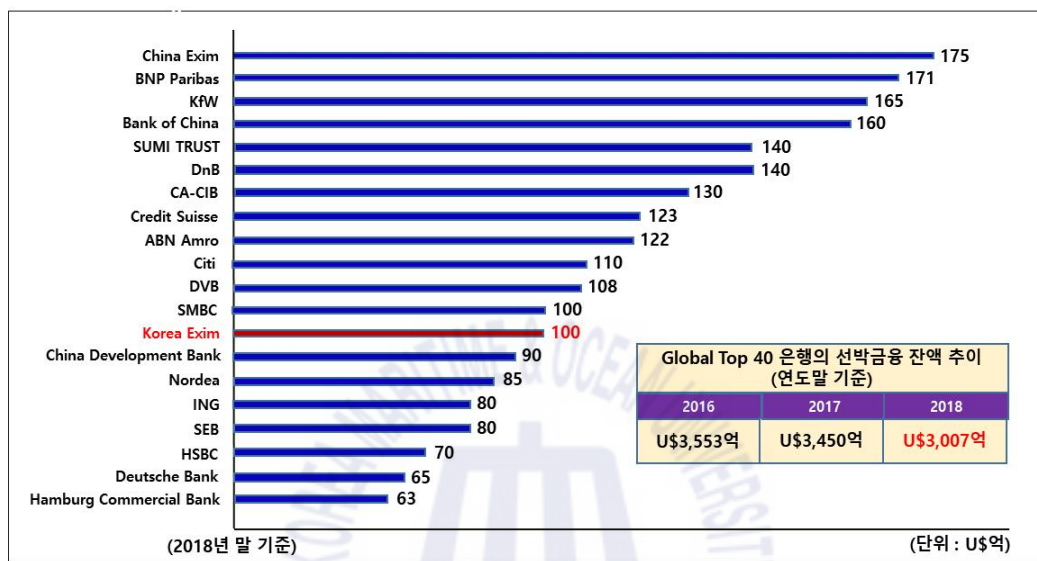
마지막으로, 한국형 선박 조세 리스제도 도입에 따른 경제적 효과도 생산 유발효과, 고용(취업)유발효과 등 산업연관분석을 통해 실증 분석해 본다. 제도 도입에 따른 세제혜택을 선박제조업 등에 재투자할 경우 관련산업에 미치는 파급효과를 분석하여 선박 조세 리스제도의 도입이 조선·해운 상생에 실질적으로 기여하는 지를 실증 분석한다는 점에서도 의미가 있다.

## 2. 연구의 필요성

최근 글로벌 선박금융시장 동향을 두 가지로 요약한다면 첫째로는 국제 상업은행들의 선박금융 익스포져 축소에 따른 선박금융 유동성 부족(liquidity gap) 상황이 지속되고 있다는 점을 들 수 있다. 둘째로는 중국 상업은행의 리스자회사를 중심으로 한 선박 리스금융이 기존 선박금융을 일정 부분 대체해 나가고 있다는 점이다.<sup>5)</sup> Petrofin Research가 최근 발표한 2018년 말 기준

5) Pasachidis Antonios, 2015/16. 「Alternative Financing in Shipping」, pp.16~18

글로벌 선박금융 상위 40개 은행들의 선박금융 잔액은 전년 말 대비 약 US\$443억 감소한 US\$3,007억으로 2008년 금융위기 이후 가장 저조한 것으로 나타났다.



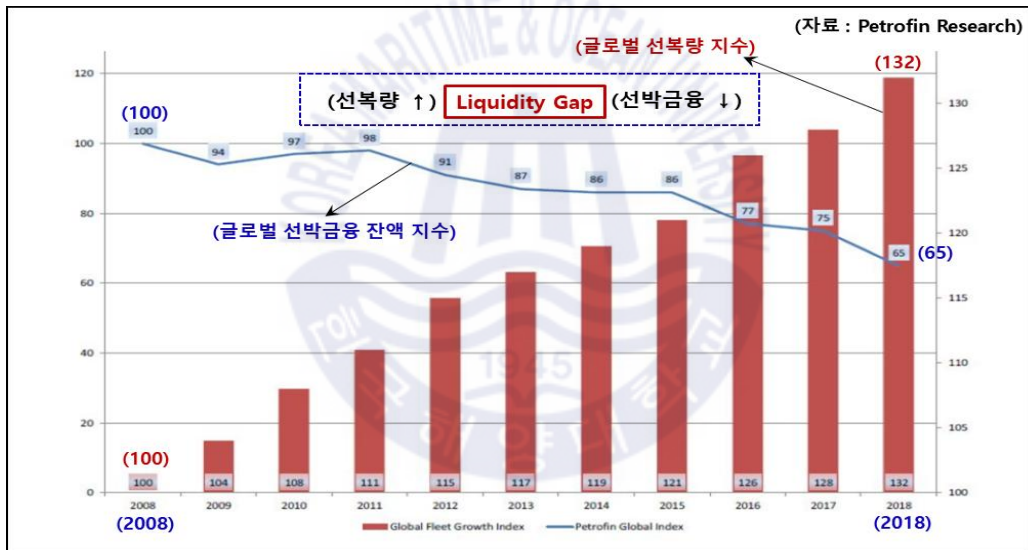
[그림 1-1] 글로벌 상위 40개 은행의 선박금융 잔액 현황

자료 : Petrofin Research, Oct. 2019. 「Key Developments and Growth in Global Ship Finance」, p.5

Nord LB 등 일부 유럽계 상업은행<sup>6)</sup>들은 최근 대규모의 선박금융 부실 채권을 매각하였다. 과거 세계 선박금융시장에서 주역으로 활약해 온 Deutsche Bank, DVB 등은 선박금융시장에서 Exit을 선언하는 등 유럽계 상업은행들의 글로벌 선박금융시장 점유율(잔액 기준)이 2010년 말 83%에서 2018년 말에는 59%(US\$1,774억)로 크게 하락하였다. 반면 중국 리스사들의 선박 리스금융 지원 잔액은 2017년 말 US\$470억에서 2018년 말에는 US\$513억으로 크게 증가하여 선박금융시장에서 리스금융 등 비은행권 조달 비중이

6) 2019년부터 단계적으로 도입 예정인 Basel III 적용으로 자기자본비율 규제가 강화되어 대규모 위험가중자산 성격을 지닌 선박금융 보다는 위험가중치가 낮은 안전자산 투자 및 금융주선 등 fee business를 선호하게 됨.

계속 상승하고 있다. 선박 리스금융은 전통적인 선박금융을 완전히 대체하지는 못하지만 지원규모와 선호도 면에서 은행권으로부터 선박금융 조달이 여의치 않은 중소·중견 선사들에게는 선박금융 대체 조달 수단으로 활용되고 있다. 다만, 글로벌 선박금융 잔액에서 차지하는 중국의 선박 리스금융 잔액 비중이 약 17%에 불과해 선박 리스금융 증가가 글로벌 선박금융시장의 유동성 부족을 완전히 대체하기에는 한계가 있다고 하겠다.<sup>7)</sup> [그림 1-2]는 글로벌 상위 40개 은행의 선박금융 잔액 지수와 선복량 지수를 비교한 것인데 세계 선박금융시장의 유동성 부족 상황을 잘 보여주고 있다.



[그림 1-2] 글로벌 선박금융 잔액 지수 및 선복량 지수 비교<sup>8)</sup>

자료 : Petrofin Research, 상계자료, p.4

2008년 말 기준 100으로 출발한 글로벌 선복량 지수는 2018년 말 132에 달해 글로벌 선복량은 과거 10년 동안 32만큼 증가하였다. 반면, 글로벌

7) Petrofin Research, 상계자료, pp.3~12

8) 각 연도별 글로벌 상위 40개 은행의 선박금융 잔액 지수와 선복량 지수는 2008년 말 글로벌 선박금융 잔액과 글로벌 선복량을 지수 100으로 하여 산정한 것임.

선박금융 상위 40개 은행의 선박금융 잔액은 2008년 말 100에서 2018년 말에는 오히려 65로 감소하여 글로벌 선박금융시장에서 계속 이어져 온 선박금융 유동성 부족 현상을 잘 보여주고 있다.

국내 선박금융시장을 보면 2016년 한진해운 파산 이후 대부분의 국내 상업은행들은 선박금융시장에서 철수하였다. 산은과 수은을 제외하고는 장기운송계약이 확보된 우량거래 외에 선박 자산을 담보로 한 본연의 자산담보부 선박금융을 취급하는 은행은 거의 없는 실정이다. 다만, 2018년 7월 한국해양진흥공사<sup>9)</sup>가 설립된 이후 KOBC의 보증 하에 농협, 수협, 부산은행 등 일부 금융기관들이 선박금융에 참여하고 있으나 전체적으로는 정책금융기관에 전적으로 의존하고 있는 상황이다. 더욱이 KOBC의 보증 없이 후순위 선박금융 또는 펀드에 참여하고자 하는 투자자 및 대출취급기관을 확보하는 것은 당분간 기대하기 어려운 실정이다.

이러한 국내 선박금융시장의 금융경색을 해소할 수 있는 금융기법으로서 선박 조세 리스제도는 최적의 대안이 될 수 있다. 선박 조세 리스제도는 제도의 설계방법에 따라 선가의 약 10%를 상회하는 실효적 세제혜택을 제공할 수 있다. 이 제도를 도입·시행할 경우 세제혜택을 활용하여 국내 선박금융시장에서 다양한 신규 투자자와 대출기관 참여를 유인함으로써 선박금융의 유동성 부족을 해소할 수 있다. 따라서 향후 선박 조세 리스제도의 국내 적기 도입을 위해서는 지금까지 연구 실적이 부족한 외국의 사례, 세제혜택의 생성·배분과정 및 산업연관효과, 한국형 가상모형의 설계 등을 선행 연구하는 것이 반드시 필요한 것으로 보여 진다.

또한, 국내 원양 국적선사인 HMM이 발주한 초대형 컨테이너선 20척(24K 12척, 16K 8척)이 금년 4월부터 순차적으로 인도되고, THE Alliance 동맹도 2020년 4월부터 개시된다. 이와 병행하여 정부(해수부)는 우수 선화주 인증제도

9) Korea Ocean Business Corporation(KOBC, 이하 KOBC라 함)

시행을 포함한 국적 원양선사의 화물 적취율 제고를 위한 선화주 공동투자 확대 등 국적 원양선사의 영업경쟁력 강화를 위한 다양한 방안을 검토하고 있다. 이러한 선화주 공동 투자 확대 등의 방안은 화주에 대한 실질적인 인센티브를 제공하지 않고는 현재 상대적으로 우월한 입지에 있는 화주의 적극적인 참여를 기대하기가 쉽지 않다. 그러나 선박 조세 리스제도가 도입되어 세제혜택의 일부를 화주에게 제공될 경우 선화주 공동투자 확대를 통한 선화주 상생협력도 시현될 수 있으므로 제도 도입을 위한 본 연구의 필요성이 크다고 할 수 있다.

## 제2절 연구의 방법과 구성

### 1. 연구의 방법

본 연구에서는 다음과 같은 연구 방법을 사용한다.

첫째, 선박 조세 리스제도의 분석에 앞서 연구의 도입 부분에서는 선박 리스금융과 선박금융의 장단점 분석, 운용리스와 금융리스의 차이점 비교, 선박 리스금융의 회계처리 방법 등 선박 리스금융 전반에 걸쳐 살펴본다.

둘째, 프랑스, 일본 등 주요 3개국의 선박 조세 리스제도 도입 배경과 제도 내용을 비교 분석한다. 특히 우리나라가 벤치마킹하기에 적합한 프랑스 제도의 세제혜택 생성과 배분 과정에 대하여는 심층 분석한다.

셋째, 선박 조세 리스제도와 관련한 국내외 선행연구 자료를 분석한다.

넷째, 프랑스의 선박 조세 리스제도를 바탕으로 몇 가지 가정을 전제하여 우리나라 실정에 적합한 한국형 선박 조세 리스제도의 가상모형을 설계한다. 아울러 이 가상모형과 주요 3개국의 선박 조세 리스제도 간 세제혜택효과를 비교 분석하며 향후 우리나라의 제도 도입 시 예측 가능한 세제혜택의 규모도 추정해 본다.

다섯째, 2015년 기준 한국은행 산업연관표 상의 투입산출표 등을 활용하여 한국형 가상모형에서 생성된 세제혜택을 선박제조업과 금융업에 재투자하였을 때 선박제조업과 금융업 각각의 최종수요 1단위 증가에 따른 주요 연관 산업의 생산유발계수, 영향력계수, 감응도계수, 취업(고용)유발계수를 추정하여 각각의 산업연관효과를 분석한다.

## 2. 연구의 구성

본 연구는 다음과 같이 다섯 개의 장으로 구성된다. 제1장은 연구의 의의와 필요성, 그리고 연구의 방법과 구성을 기술한 서론 부분으로 이 연구를 수행하게 된 의의와 필요성을 소개하고 연구의 구체적인 방법과 대략적인 각 장별 구성내용을 기술한다.

제2장에서는 선박 리스금융의 개념을 간략히 소개하고 선박 리스금융의 유형, 금융리스와 운용리스의 차이점, 우리나라의 선박 리스금융 현황에 대해서 살펴본다. 그 다음에는 2019년 1월 1일 이후 적용되는 신 회계기준에 따른 선박 리스금융과 CVC계약의 회계처리 방법, 그리고 선박 리스금융의 리스크관리 방법에 대해서도 간략히 살펴보고자 한다. 다음으로는 선박 리스금융의 프로젝트 사례 분석으로 수출입은행이 2014년 6월에 승인한 18,400TEU 컨테이너선(3척) 리스금융 프로젝트를 소개하고자 한다.

제3장에서는 선박 조세 리스제도의 개념과 도입 배경, 선박 조세 리스 거래의 참여 당사자, 거래의 기본구조 및 세제혜택 생성과 분배 과정에 대하여 분석해 보고자 한다. 또한 현재 조세 리스제도를 시행하고 있는 프랑스, 일본, 영국의 선박 조세 리스제도의 내용과 차이점을 국가별로 분석하고자 한다. 특히, 프랑스는 조세 리스제도를 통하여 국적 원양선사인 CMA-CGM을 정책적으로 지원하고 있으며 선사에 제공하는 세제혜택 규모도 선가의 약 15% 수준으로 알려지고 있다. 따라서 프랑스 사례는

향후 한국형 선박 조세 리스제도를 설계할 때 벤치마킹하기에 적합하다고 판단되므로 가능한 범위 내에서 세제혜택 생성과 분배 과정, 조세 리스금융 진행절차 등을 제도 도입기와 도약기로 구분하여 자세히 살펴보고자 한다. 또한 본 장의 마지막 부분에는 문헌연구를 통해 선박 조세 리스제도와 관련한 국내외 연구 자료를 분석해 보고자 한다. 다만, 선박 조세 리스제도에 관한 국내외 연구자료는 매우 부족한 실정이다. 따라서 본 문헌연구에서는 선박에 국한하지 않고 일반적인 국제 조세리스에 관한 선행연구 중 유형자산의 고속감가상각 방법, 세제혜택 이전, 신 국제회계 기준(IFRS) 적용에 따른 리스거래의 회계처리 등 본 연구의 세제혜택효과 분석과 관련한 국내외 정기 간행물, 연구논문 등의 자료를 국내와 국외로 나누어 살펴보고자 한다.

제4장에서는 선박 부문에서 가장 많이 활용되고 있고 선사 앞 제공되는 세제혜택 규모도 가장 큰 프랑스 선박 조세 리스제도를 바탕으로 우리나라 실정에 가장 적합한 한국형 선박 조세 리스제도의 가상모형을 여러 가정 하에 설계해 보고자 한다. 또한 가상모형의 거래구조와 더불어 실제 거래에 적용할 경우 생성되는 세제혜택을 산출하고 이를 주요 3개국의 세제혜택과 비교 분석해 본다. 그 다음에는 한국형 가상모형에서 생성된 세제혜택을 모두 재투자하였을 때 파급되는 산업연관효과 등 경제적 효과를 실증 분석하여 보기로 한다.

마지막으로 제5장은 본 연구의 결론 부분으로 연구의 결과를 종합하고 연구의 시사점과 한계를 도출하는 한편 향후의 연구과제도 아울러 같이 제시하고자 한다.

## 제2장 선박 리스금융의 현황과 사례연구

### 제1절 선박 리스금융의 현황

#### 1. 선박 리스금융의 개요

선박 리스금융은 선박 리스를 목적으로 선박을 소유·운영하는 리스거래에 대한 선박금융이며 우리나라에서는 여신전문금융업<sup>10)</sup>의 일종으로 분류된다. 선박 리스거래는 리스회사(Lessor)가 선박을 구입하여 임차인(Lessee)으로부터 리스 약정기간동안 리스료를 분할하여 징수하는 거래를 말한다.

우리나라의 경우 여신전문금융업법(이하 ‘여전법’이라 함) 등의 특별법을 제정하고 리스의 개념을 법적으로 정의하고 있으며 여전법 제2조(정의) 제10항에 따르면, 「시설대여란 대통령령으로 정하는 물건(이하 ‘특정물건’이라 한다)을 새로 취득하거나 대여 받아 거래 상대방에게 대통령령으로 정하는 일정 기간 이상 사용하게 하고, 그 사용 기간 동안 일정한 대가를 정기적으로 나누어 지급받으며, 그 사용 기간이 끝난 후의 물건의 처분에 관하여는 당사자 간의 약정(約定)으로 정하는 방식의 금융을 말한다」라고 정의하고 있다.

구체적으로 선박 리스란 임대인, 즉 리스회사가 일정기간 동안 리스료를 받는 대가로 선박의 사용권을 임차인, 즉 리스이용자에게 이전하는 계약을 말한다. 선박 리스는 정확한 의미에서 직접적인 자본조달의 수단이라고 할 수 없으나 선박을 선주가 직접 발주·구매하지 않고 임차하여 사용할 수 있다. 일정기간마다 지급하는 임차료는 조달된 자본에 대한 비용과 같은 성격이므로 임차인에게는 해당자산에 대한 구입금액 만큼의 자본을 조달한 것과 같은 효과를 가져다준다. 이와 같이 선박 리스는 계약

10) 신용카드업, 시설대여업, 할부금융업 또는 신기술사업금융업(여신전문금융업법 제2조 제1항)



의 형식이라는 측면에서 볼 경우 임대차의 성격을 지니고 있지만 실질적으로는 자금조달의 성격을 가진 물적 금융이기 때문에 리스를 리스금융으로 볼 수도 있다.<sup>11)</sup>

## 2. 선박 리스금융의 유형

우리나라의 현행 여전법에서는 금융리스와 운용리스를 별도로 구분하지 않고 있다. 금융리스와 운용리스 구분은 기업회계기준<sup>12)</sup>을 따르고 있으며 그의 기준이 되는 것은 2019.1.1.일부터 적용되는 新 리스기준(K-IFRS 제 1116호<리스>)<sup>13)</sup>이다. 금융리스와 운용리스의 일반적인 분류 기준은 리스자산의 소유에 따른 위험<sup>14)</sup>과 이익<sup>15)</sup>이 실질적으로 임차인에게 이전될 경우 금융리스로 분류하고 그 외의 경우에는 운용리스로 분류한다.<sup>16)</sup> .

### 가. 금융리스

선박 금융리스(finance lease)는 선박의 소유에 따른 대부분의 위험과 효익이 리스이용자에게 이전되는 리스계약으로 리스이용자가 선박의 유지보수에 관한 책임을 지며 리스기간 중 중도해약이 금지되어 있다. 리스이용자는 선박의 사용에 대하여 리스사에게 리스료를 지급할 의무가 있으며 리스이용자는 리스계약에서 정한 시기에 선박을 인도받아야 한다.

선박 금융리스는 임차인이 선박구매가격을 리스기간 동안 리스료로 상당부분을 지급하고, 리스기간 만료 후 명목상의 가액으로 선박을 구매할 수

---

11) 최준선 & 김선이, 2009. 「항공기 리스·임대업제도 도입방안 연구」, p.7

12) 기업이 회계처리를 할 때 준수하여야 할 기준으로 회계원칙(Generally Accepted Accounting Principle : GAAP)을 논리적으로 요약 체계화한 것임.

13) 국제회계기준위원회(IASB)가 2016년 1월 새로운 ‘리스’ 기준서인 IFRS 16 ‘Lease’를 공표함에 따라 금융감독원 및 한국회계기준원도 이를 반영한 기업회계기준서 제1116호 ‘리스’를 공시(2018.1.16.)

14) 기술적 진부화로 인한 손실, 경제여건의 변화에 따른 이익 변동의 가능성 등

15) 자산운용수익, 잔존가치의 실현이익 등

16) 금융감독원, 보도자료(新 리스기준 영향 공시는 금감원 모범사례를 참고하세요), 2018.1.16. 재정리

있는 선택권을 보유하여야 한다. 또한 10-15년의 장기계약 하에 임차인이 선박의 실질적인 소유자로서 위험 및 관리에 관한 책임을 부담한다.

선박 금융리스 구조는 선박금융 조달, 선박 인도·리스 및 리스기간 만료 후 리스이용자가 선박 소유권을 취득한다는 면에서 소유권취득조건부 선채용선(Bareboat Charter Hire Purchase : 이하 'BBCHP'라 함) 계약과 유사한 구조를 가진다. 선박 금융리스는 ①리스사가 조선소와 선박건조계약을 체결하고 ②선박금융을 조달하여 건조된 선박을 인도받아 ③해운회사와 리스사간에 리스계약과 BBCHP 계약을 체결하는 방식으로 진행된다.<sup>17)</sup>

#### 나. 운용리스

운용리스는 금융리스 이외의 리스를 총칭하는 것으로서 리스이용자 입장에서는 '자금조달' 보다는 '물건의 사용' 이 우선이라고 할 수 있다. 따라서 선박 운용리스는 리스기간이 선박의 내용연수보다 짧은 5년 정도가 일반적이고 리스기간 만료 후 선박을 반환하거나 재계약하는 것이 가능하며 선박의 소유권도 리스사가 계속 보유하게 된다.

결국 금융리스와 운용리스의 주요한 경제적 차이는 금융리스는 자금의 조달(financing)을 목적으로 하고 대부분 임차인이 선박의 조달비용을 전부 지급하는데 비하여 운용리스의 경우는 선박을 사용할 수 있는 권리의 확보를 주된 목적으로 한다는 점이다. 선박 운용리스의 경우 리스사가 조선소로부터 새로 구매하는 선박을 해운회사가 임차하여 사용하므로 통상의 임대차계약과 유사한 거래구조라고 할 수 있다. 이러한 선박 운용리스는 대개 선박 및 항공기 리스를 전업으로 하는 대형 전문리스사가 취급한다. 리스사가 선박을 소유하고 관리함에 따라 일반 금융리스보다 높은 수준의 임차료를 수취하며 리스기간 만료 후에는 선박을 잔존가치로 매각하거나 재리스 하는 것이 관행이다.<sup>18)</sup>

17) 이기환 외 3명, 2016. 「선박금융원론」, 도서출판두남, pp.362~364

선박 운용리스는 5년 내외의 단기 리스계약 하에 임차인이 리스기간 중 선박 구매가격 전액을 리스료로 지급하지 않고 리스계약을 종료시키는 리스이다. 리스사는 임차인이 리스기간 만료 전에 계약 해지를 할 경우에는 임차인에게 상당한 금액의 해지수수료를 지급케 하여 리스기간 중 안정적 현금흐름을 확보할 수 있다.

한편, 국내 삼정회계법인의 K-IFRS 제1116호 문단 63에 관한 의견서<sup>19)</sup>에 따르면 ①리스기간 종료시점 이전에 기초자산의 소유권이 리스이용자에게 이전되는 경우 ②리스이용자가 선택권을 행사할 수 있는 날의 공정가치보다 충분히 낮을 것으로 예상되는 가격으로 기초자산을 매수할 수 있는 선택권을 가지고 있고, 그 선택권을 행사할 것이 리스약정일 현재 상당히 확실한 경우 ③기초자산의 소유권이 이전되지는 않더라도 리스기간이 기초자산의 경제적 내용연수의 상당 부분(major part)을 차지하는 경우 ④리스약정일 현재 리스료의 현재가치가 적어도 기초자산 공정가치의 대부분(substantially all)에 해당되는 경우 ⑤기초자산이 특수하여 해당 리스이용자만이 주요한 변경 없이 사용할 수 있는 경우의 5가지에 해당하지 않는 거래는 운용리스로 처리할 수 있다고 해석하고 있다.

#### 다. 금융리스와 운용리스의 차이점

선박 금융리스는 임차인이 선박을 사실상 소유하는 것을 목적으로 하며, 운용리스는 사용만을 목적으로 한다. 통상적으로 금융리스의 거래 대상은 범용성이 떨어지는 자산이 많아 임차인이 사실상 소유하고 장기에 걸쳐 사용한다. 반면에 운용리스의 거래 대상은 범용성이 크고 재리스 또는 매각이 용이한 자산이 주류를 이루고 단기에 걸쳐 사용된다.

금융리스의 경우는 리스기간이 10년 이상의 장기인데 비하여 운용리스의

18) 최준선 & 김선이, 상계논문, pp.18~21

19) 삼정회계법인, 2020. 2. 「컨테이너박스 회계처리」(법률의견서)

경우는 5년 내외의 비교적 단기이다. 선박의 경우 금융리스는 리스계약이 BBCHP 계약 방식으로 체결되며 운용리스는 단순나용선(Bareboat Charter : 이하 “BBC” 라 말함) 계약 방식으로 체결된다. 선박 금융리스와 운용리스 주요 차이점은 [표 2-1]과 같다.

[표 2-1] 선박 금융리스와 운용리스의 차이점 비교

구 분	운용리스(BBC)	금융리스(BBCHP)
선박소유권	리스회사 <sup>1)</sup>	· 리스기간 중 : 금융기관 · 리스만기 후 : 해 운 사
리스기간	내용연수의 75% 이내	특별한 조건 없음
선박관리	해 운 사	해 운 사 <sup>2)</sup>
중도해지 시 해운사 위약금	협 의 (금융리스보다는 작음)	있 음
리스료 원천징수세	해운사 부담	원천징수세 없음
선박취득세	리스회사 부담	해운사 부담
주요 고려 사항	리스 회사	리스만기 시 선가 변동에 따라 손익 발생 선가변동에 따른 손익 발생 없음 ※ 리스 만기 시 해운사 앞 Purchase Obligation 부여
	해운사	리스료만 부담 ⇒ 선박구매 위한 차입 불필요 채무상태표에 자산부채 반영 · 선박구매대금 차입 시 부채비율 상승 · 선가하락 리스크 부담

주 : 1) 리스기간 만기 시, 해운사 앞 선박구매 선택권(Purchase Option) 부여

2) BBCHP의 경우로 해운사 소유의 선박이므로 해운사가 선박의 유지·보수에 적극적

자료 : 한국수출입은행, 2015. 12. 「선박 운용리스 도입방안」, p.17

### 3. 선박 리스금융의 장단점

해운회사가 선박을 직접 발주하여 해당 선박을 직접 소유하지 않고 리스 회사로부터 선박을 리스 하는 것은 해운회사 입장에서 각각의 장단점이

있다. 우선, 선박 리스금융 거래에 대한 장점부터 살펴보기로 한다.

첫째, 유동성 관리 면에서 금융리스와 운용리스를 불문하고 리스금융이 유리하다. 리스금융은 통상 100%<sup>20)</sup> 금융을 제공하는 반면, 선박금융은 선박가치 대비 60~80% 금융만 제공하고, 그 차이는 선주의 자기자금 또는 후순위금융으로 충당하는 것이 일반적이다. 그러나, 해운회사는 재원확보에 따른 제약이 있는바 대규모로 선박을 투자할 경우 선박금융시장에서 유동성 부족(liquidity gap)이 발생하거나 금융기관들이 선박가치대비 선박금융 지원 비율을 낮게 책정하게 되면 자기자금 부담이 크게 되므로 유동성 잉여 확보가 가능한 리스금융이 유리하다고 할 수 있다. 특히 자본적 진입장벽이 존재하는 경우 자금조달 능력이 부족하여 선박투자가 어려운 중소해운회사들은 리스금융을 활용해 신규 선대를 확보하거나 선대를 추가 확충할 수 있다.<sup>21)</sup>

둘째, 금융조달 수단의 다원화(funding diversification) 면에서 리스금융이 유리하다. 통상적으로 우량선주는 차입선 및 재원조달 수단의 다원화를 중요시한다. 특히 선박 투자규모가 큰 컨테이너 정기선사는 재원조달 수단을 다원화하는 것을 중요한 투자전략의 하나로 채택하고 있다. 더욱이 금융위기 발생 시 금융기관들이 긴축 기조를 유지할 경우 선박금융, 채권 등 자본시장, 리스금융 등 다양한 재원조달 방법을 사전에 숙지하고 가능한 많은 금융 거래선을 확보해 놓는 것은 매우 중요하다.<sup>22)</sup>

셋째, 투자자산의 잔존가치 리스크 관리 면에서 리스금융이 유리하다. 리스금융은 리스자산의 잔존가치 리스크를 제3자에게 이전할 옵션을 해운회사에게 제공하므로 기술의 혁신과 시장의 변화 등을 통해 투자자산의 가치가

---

20) 금융리스의 경우 임차인의 신용도에 따라 20% 내외의 자담을 부담하는 것이 일반적임.

21) Li, Y., 2006. WMU Journal of Maritime Affairs, Vol. 5, No.1, 「The Pros and Cons of Leasing in Ship Financing」, pp.66-67

22) Law Explorer, 2015. 「Ship Leasing」 [On Line] Available at: <https://lawexplores.com/ship-leasing/> (검색일자 : 2020.2.28)

급락하는 위험을 회피할 수 있다.

넷째, 조세효과는 선박 부문에서 리스금융을 활용하는 가장 중요한 이유 중의 하나이며 조세효과가 없는 지역에서의 리스금융 활용은 선박금융보다 유리한 것이 없다고도 할 수 있다. 또한 세금 감면효과는 선박 리스산업에서 매우 중요한 역할을 하고 있는데 대부분의 국가에서 대출 이자와 감가상각비는 법인세 공제항목이다. 일부 국가는 고속감가상각(프랑스 : 28.125%)도 허용해 주고 있으며 2000년대부터 프랑스는 CMA-CGM을 중심으로 선박 조세 리스금융 거래를 적극적으로 활용하여 왔다. 또한, 프랑스 해운선사는 톤세제도를 통하여 영업이익이 아닌 자신이 보유한 선복량 기준에 따라 일정 비율의 법인세를 납부하기 때문에 추가적인 세금 감면 혜택도 동시에 향유하고 있다.<sup>23)</sup>

마지막으로 시장 대응전략 면에서 리스금융이 유리하다. 선박금융 조달을 통한 선박투자의 경우 발주에서 인도까지 상당기간이 소요됨에 따라 건조기간 중 해운시황이 변동하면 이에 대한 효율적 대응이 곤란하다. 반면 리스금융의 경우 호황기에는 리스계약을 통해 즉각적으로 영업을 확장할 수 있다. 또한 불황기에는 재계약을 유보하거나 계약 해지를 통해 보다 신축적으로 시황변동에 대응할 수 있다.

그러나 선박 리스금융이 선박금융에 비해 항상 이점만 갖는 것은 아니다. 이제 해운회사 입장에서 리스금융의 단점을 살펴보기로 한다.

첫째, 영업기반 안정성 면에서 리스금융이 선박금융에 비해 유리하지 않다. 해운회사는 선박 자산을 보유하지 않음으로써 영업기반이 불안정하고 해운시황이 악화되면 리스료 이상의 수익이 발생하지 않아 대규모 손실이 발생할 수 있다. 2016년 한진해운의 파산 사례에서 보듯이 다수의 고비용 용선

---

23) Li, Y., 2004, World Maritime University, 「The lease as a financing vehicle in ship acquisition」, pp.43~44

선박을 보유하게 된 것이 한진해운의 주요 부실발생 요인 중의 하나라는 점은 주지의 사실이다.

[표 2-2] 선박 리스금융의 장단점 비교(해운회사 입장)

장 점	단 점
<ul style="list-style-type: none"> <li>• 유동성 잉여 확보가 가능하여 유동성 관리가 용이</li> <li>• 리스금융 활용을 통한 금융조달 수단 다원화 가능</li> <li>• 리스 만료 시 선박 잔존가치 리스크의 제3자 앞 전가 가능</li> <li>• 재무레버리지 및 세금감면 효과 등을 통한 비용절감 가능</li> <li>• 시장 대응전략상 유연성 확보 가능               <ul style="list-style-type: none"> <li>- 시황회복 : 선대 즉시 확충</li> <li>- 시황침체 : 리스 재계약 유보 등</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 자사선대 미확보로 영업기반이 불안정하고 해운시황 침체 시 손실 발생 가능</li> <li>• 선박 리스료가 통상 선박금융 조달 비용을 상회하여 원가구조 악화 초래</li> <li>• 선박 리스기간 만료 시 선박 매각 차익 수혜 불가</li> <li>• 선박 자산을 직접 소유(리스사 소유)하지 않아 리스기간 중 자산관리 곤란</li> </ul>

둘째, 원가구조 면에서 리스금융이 반드시 유리하다고 할 수 없다. 자금 조달의 총 비용 면에서 리스료가 선박금융 비용보다 절대적으로 저렴하다고 단정할 수 없다. 리스료에는 해당자산의 차입에 대한 이자비용과 감가상각비뿐만 아니라 리스회사의 일반관리비와 적정 마진까지 포함되어 있어 통상적으로 리스료는 선박금융 조달비용 보다 다소 높게 산정된다. 따라서 과도한 리스금융 활용은 고정비 확대로 이어져 원가구조를 악화시키며, 해운시황 침체 시 수익 감소로 손실 가능성이 높아진다.

마지막으로 리스금융을 활용할 경우 해운회사는 선박을 직접 소유(리스사 소유)하지 않으므로 리스기간중 선박의 수리나 개조 등 선박의 기능 개선을 위한 선박 관리가 용이하지 않게 된다.

#### 4. 우리나라의 선박 리스금융 현황

우리나라의 리스금융은 1970년대 초부터 본격적으로 도입되었고 1998년 여전법 제정 및 여신금융협회 설립 이후 설비 및 자동차 부문을 중심으로 리스시장이 급성장하였다. 2018년 기준 우리나라의 리스시장 규모는 총 13.6조원으로서 이중 자동차 리스가 10.2조원으로 약 75%를 차지하고 있으며 자동차 리스를 제외한 여타 품목의 리스 규모는 해를 거듭할수록 줄어들고 있는 실정이다. 이하에서는 우리나라의 선박 리스금융과 S&LB금융 현황에 대하여 간략히 살펴보기로 한다.

##### 가. 선박 리스금융

우리나라의 선박 리스금융은 산은캐피탈과 신한캐피탈 등의 여신전문금융회사<sup>24)</sup>가 2000년 초부터 주도하여 왔으며, 선박 리스금융 지원실적도 2007년에는 1조 407억원에 달하는 등 증가 추세를 보이다가 2008년 금융위기 도래 및 해운시황 장기침체 등으로 이후 계속 감소하였다. 지원거래도 주로 국내 중·소형 선사의 내항선 거래가 주류를 이루게 됨에 따라 2018년에는 지원실적이 1,763억원으로 감소되는 등 미미한 수준에 그치고 있다.<sup>25)</sup>

[표 2-3] 우리나라의 선박 리스금융 지원실적 추이

(단위 : 억원)

연도	2006	2007	2009	2011	2013	2015	2017	2018
선박	2,601	10,407	8,154	5,556	2,427	1,977	2,817	1,763
산업기계기구	10,571	17,794	8,960	22,945	21,771	19,603	16,641	14,306
자동차	38,952	46,048	41,172	61,804	64,171	93,306	92,558	101,852
합계	70,908	96,687	74,500	106,018	108,067	134,082	128,081	135,695

자료 : 여신금융협회

24) 2018년 말 현재 여신금융협회에 리스금융업 등록을 한 국내 금융회사는 총 57개사이며 이중 리스금융사는 25개사이고 나머지는 신용카드사(6개), 할부금융사(19개) 등임.

25) 여신금융협회 통계자료(<https://www.crefia.or.kr/>), 「연도별/물건별 리스실행 현황」, (검색일자 : 2020.2.28)



해운산업에서 선박 리스금융은 자금사정이 여의치 않은 리스이용자가 선박 확보 시 높은 재무레버리지를 활용하여 초기 자기자금 부담을 완화할 수 있다. 불황기에는 유형자산인 소유 선박을 S&LB금융을 통하여 추가 유동성을 확보할 수 있어 장점이 많은 금융기법이다.

그러나, 리스금융이 아무리 장점이 많은 금융기법이라 하더라도 리스회사 입장에서는 리스료 납입이 담보되어야 하고 선박 운항을 통한 수익 창출을 기대할 수 있어야 하기 때문에 산업적 측면에서 지원을 강요할 수는 없다. 현재 선박 리스금융시장은 리스회사가 대부분 해운에 대한 지식과 경험이 부족하기 때문에 원천적으로 신용이 우량한 해운회사에만 리스금융을 제공하려는 관행이 굳어져 있다. 다만, 시장실패 보완 차원에서 정책적으로 선박리스 전문회사를 설립하여 선박 리스금융을 전문적으로 취급하던지 아니면 우리 해운업계가 매년 영업이익을 창출하여 리스회사가 스스로 수익창출을 위해 선박 리스금융을 제공하도록 할 수 밖에 없다.

또한, 법률적인 측면에서도 2008년 금융위기 이후 선박 리스금융을 통하여 선박을 투자한 선사들 중 일부가 리스기간 중에 원리금을 상환하지 못한 상태에서 법정관리 절차에 들어갔고, 법정관리 절차상 리스금융 채권을 어떻게 취급하는 지가 당시에 큰 관심사로 대두된 바 있다. 이와 관련 대법원은 ‘[1] 금융리스는 시설대여회사(리스회사, 캐피탈회사)가 대여시설 이용자(선사)가 선정한 특정 물건(선박)을 새로이 취득하거나 대여 받아 그 리스물건에 대한 직접적인 유지 관리책임을 지지 아니하면서 리스 이용자에게 일정 기간 사용하게 하고 그 대여기간 중 지급받는 리스료에 의하여 리스물건에 대한 취득 자금과 그 이자, 기타 비용을 회수하는 거래 관계로서, 그 본질적 기능은 리스이용자에게 리스물건의 취득 자금을 대는 금융 편의를 제공하는 데에 있다’라고 판결하고 있다.<sup>26)</sup>

26) 대법원 선고 97다26098 판결, 1997.11.28. (검색일자 : 2019.8.5)

선박 금융리스 계약에 있어서 리스기간 동안 선박의 소유권을 리스회사에 유보시키는 것이 일반적인데, 선박 금융리스의 경우 거의 예외 없이 대상선박의 소유권은 리스회사 명의로登記된다. 위 판결 내용에 따르면 대법원은 선박의 소유권은 처음부터 리스회사에 귀속되어 최종적으로는 그 취득 자금의 회수 및 기타 손해에 대한 담보로서의 기능을 가진다는 입장이다.

따라서 국내 대부분의 선박 금융리스 계약은 리스이용자(선사)의 회생절차 신청 또는 개시를 리스계약의 당연 해지사유로 정하여 리스회사가 선박을 회수(환취)하여 매각 또는 재리스를 통하여 선박 대출원리금을 회수한다. 만일 회수하지 못한 잔존 대출원리금 채권이 있다면 이를 회생채권으로 신고하는 방법으로 실무적인 대응을 하고 있다.

#### 나. 선박 S&LB금융

선박 S&LB금융은 KOBC 등 금융기관이 해운회사의 선박을 매입한 후 선사에 채용선해 유동성을 지원하는 판매후리스금융을 말한다. 선박 S&LB금융의 특징은 선박의 판매자(공급자)와 리스이용자가 동일하며 자산유동화 성격이 강하다는 점이다. 해운회사는 일시적인 유동성 부족 상황에 처하거나 자산가치가 상승하여 추가적인 담보여력이 생기는 경우 해당 선박의 대출금을 상환하더라도 잉여 현금흐름이 유입될 수 있기 때문에 유동성 확보를 위해 추진하는 리스금융 거래이다.

선박 매도자 입장에서 S&LB금융의 가장 큰 장점은 선박 자산을 유동화하여 잉여 현금흐름을 확보함과 동시에 선박 자산에 대한 사용 권리를 계속 유지할 수 있다는 점이다. 이는 부채비율 증가 없이 신규 자금을 조달할 수 있으며, 재무구조 개선을 통해 추후 자본조달 비용도 절감시키고, 확보한 잉여 현금흐름을 신규 사업에 투자할 수도 있고 해운경기 침체에 따른 선박 가치 하락 위험을 리스제공자에게 전가시킬 수도 있다. 다만, 리스이용자

에게 선박을 수리 또는 성능개선 할 수 있는 권리가 형식적으로는 없으며, 리스 계약 종료 시 선박에 대한 소유권을 유지하지 못할 수 있다는 단점이 있다.

한편, 우리나라에서는 현재 KOBC와 KAMCO<sup>27)</sup>가 선박 관련 S&LB금융 업무를 취급하고 있다. KAMCO는 2015년 3월 한국자산관리공사의 자회사로 KAMCO 선박운용(Ship Investment Management)을 설립하여 S&LB금융의 사후관리업무를 담당케 하고 있다. 양사의 S&LB금융 취급 목적은 각 기관의 성격에 따라 일부 차이가 있다. KOBC는 유동성 지원을 통한 해운회사의 재무구조 개선이 주된 목적인 반면에 KAMCO는 구조조정 차원에서 채무 변제 목적으로 취득한 선박보유 금융기관을 대상으로도 S&LB금융을 지원하고 있다는 점이다. KOBC와 KAMCO의 S&LB 지원제도 차이점은 [표 2-4]와 같다.

[표 2-4] KOBC와 KAMCO의 S&LB금융 지원제도 차이점<sup>28)</sup>

구 분	KOBC	KAMCO
대상회사	해상화물운송업자	- 선박소유 해운사 - 채무변제 목적 취득 선박보유 금융기관
주요 선정기준	종합평가 (사업성 외 정책부합 등도 평가)	사업성중심 평가 (미회수 리스크 최소화)
선박 임대방법	BBCHP 중심 (BBC 사례도 있음)	BBCHP
리스기간	5년 이내	10년 이내
회수방법	원리금균등분할	원금균등분할
투자비율	- Spot : 60~80% - 용선 : 최대 95% 이내	60% 이내
임대 선박 수 (2019년 말)	- BBCHP : 14척 - BBC : 10척	BBCHP : 55척

27) 한국자산관리공사(Korea Asset Management Corporation)

28) 2019년 12월 말 기준

KOBC의 S&LB금융 제도는 기본적으로 KOBC가 국내 해운업 지원 전담 금융기관이라는 점 등이 고려되어 지원조건 면에서 리스이용자에게 좀 더 유리한 특성을 지니고 있다. KOBC S&LB금융 제도의 장점은 첫째, 투자 비율 면에서 KAMCO는 선박가치 평가금액의 60% 이내에서 지원되는 반면에 KOBC는 해운회사의 신용도에 따라 선박가치 평가금액<sup>29)</sup>의 약 60~80% (장기용선계약 거래 : 최대 95%) 범위 내에서 지원된다. 둘째로, 지원대상거래의 선정 면에서도 KOBC는 KAMCO의 사업성 중심의 평가요소 외에 정책 부합 및 지원형평성 측면도 고려하여 평가한다.

또한, 투자금 상환 면에서도 KAMCO는 원금균등분할인 반면에 KOBC는 원리금균등분할로 되어 있어 해운회사는 리스기간 초기에 투자금 상환 부담이 경감되는 측면이 있다. 다만, KAMCO는 최장 리스기간이 10년으로서 KOBC의 5년보다 장기로 지원되는 장점이 있다고 하겠다. KOBC의 S&LB 금융 지원구조는 [그림 2-1]과 같다.



[그림 2-1] KOBC의 S&LB금융 지원구조

29) 2개의 국내외 선박가치평가 공인기관의 선박가치 평가금액을 평균한 금액

한편, KOBC와 KAMCO 선박운용은 각 기관의 S&LB 업무 도입 취지에 따라 투자비용, 리스기간 등에 차이는 있으나 해운업계 입장에서는 양 기관이 건전한 경쟁을 통하여 제도가 개선되어 해운업계가 조달 가능한 재원이 더 확대되는 것을 선호하고 있다. 또한 양 기관이 모두 S&LB금융을 취급하게 되면 해운회사는 S&LB에 대한 선택권을 갖게 된다는 점에서 양 기관이 균형 발전되기를 희망하고 있다. 양 기관도 기관 간 공조방안 모색과 제도 개선 등을 위해 실무급 회의를 개최하는 등 그동안 상생협력을 위한 노력을 계속해 온 것으로 보여 진다.

## 제2절 선박 리스금융의 회계처리와 리스크관리

2019년 1월 1일부터 리스 관련 새로운 회계기준이 적용되었다. 그동안 리스는 자산취득 방법 중 하나로 리스이용자의 자산 확보 시 일시 지급해야 하는 자금의 조달 부담을 낮추어 주거나 재무상태표 상 부담을 경감하는 용도로 활용되었다. 기존 리스회계 모형은 리스이용자와 리스제공자가 리스를 금융리스 또는 운용리스로 분류하고 두 유형의 리스를 다르게 회계 처리하도록 하였다.

이러한 회계기준으로 인해 상당수 리스 약정(운용리스)이 리스이용자의 재무상태표 상에 나타나지 않아 영업 자산이나 채무를 정확히 파악하기 어려웠으며, 이로 인해 기업 간 비교 가능성도 저하되었다. 또한 리스를 활용한 거래 구조화 유인도 컸다. 이렇게 종전 리스회계 모형이 리스 거래를 충실하게 표현하지 못하여 재무상태표 이용자의 요구를 충족하지 못한다는 비판을 받았다.<sup>30)</sup>

이런 배경 하에 국제회계기준위원회(IASB<sup>31)</sup>)는 2016. 1월 새로운 리스

30) 한국기업평가, 2018. 11. 「리스 회계기준 변경의 영향과 신용평가 방법론」, pp.2~3

31) International Accounting Standards Board(1973년 국제 재무회계기준 제정을 위해 설립)

기준서인 IFRS 16 ‘Lease’ 를 공표하였다. 2019년부터는 리스이용자의 회계 처리 시 금융리스와 운용리스를 구분하지 않고 모든 리스에 대해 리스자산과 리스부채를 재무상태표에 반영하게 된다. 이에 따라 운용리스도 리스 관련 자산·부채를 인식해야 하므로 운용리스 사용 비중이 높은 항공업과 해운업 등의 경우에 부채비율이 상승하는 등의 영향이 클 것으로 예상된다. 결국 리스이용자에게는 리스 회계처리의 새로운 시대가 시작된 것이며 리스이용자는 新 리스 기준서에 따라 금융리스와 운용리스 모두를 재무상태표에 반영하여야 한다.<sup>32)</sup>

### 1. 선박 리스금융의 회계처리

리스금융의 회계는 리스계약을 금융리스와 운용리스로 나누어 각각의 회계 처리 방법을 정하고 있다. 선박을 리스회사로부터 리스하는 상용적인 방법이 용선(Charter)이므로 선박 용선의 실질이 BBCHP 거래이면 금융리스 회계처리 방법을 따르고, BBC 거래이면 운용리스 회계를 적용하면 된다. 리스는 계약의 형식보다는 거래의 실질에 따라 금융리스나 운용리스로 분류한다.<sup>33)</sup> 현행 회계기준에서 운용리스는 재무상태표에 표시되지 않으나, 새로운 리스 기준에서는 운용리스와 금융리스를 구분하지 않고 모든 리스에 대해 리스자산과 리스부채를 모두 인식하도록 되어 있다.

新 리스 기준서에 따라 부채비율 및 자본비율과 같은 재무상태표와 관련된 지표가 영향을 받는다. IFRS 16에 따라 리스부채에 대한 이자비용과 사용권자산에 대한 감가상각비를 인식하여야 하므로 손익계산서도 영향을 받게 된다. 이에 따라 종전에 운용리스로 분류하였던 리스계약의 경우 현행 회계기준 보다 리스기간 초에 인식하는 비용의 총액이 커진다. 신 기준서에 따라 현금흐름표도 달라진다. 이전에 운용리스로 분류하였던 계약과 관련

32) 한국회계기준원, 2016.1.22. 「새로운 리스 국제회계기준(IFRS) 공표」(보도자료)

33) 이연호, 2018. 한국금융연수원, 「선박금융의 회계와 세무」, p.255

되는 리스료는 더 이상 전체 금액을 영업현금흐름으로 표시하지 않고 리스부채에 대한 이자를 나타내는 리스료의 일부만을 영업현금흐름으로 표시하게 된다.<sup>34)</sup>

[표 2-5] IFRS 신 리스 기준서의 주요 내용

구 분	종 전	IFRS 16
리스이용자 회계처리	금융리스와 운용리스 구분 회계처리	금융리스와 운용리스 단일 회계모형 사용
재무상태표 (운용리스)	자산/부채 인식 없음	- 리스자산 : 자산 인식 <sup>35)</sup> - 리스부채 : 부채 인식
손익계산서 (운용리스)	리스료 : 비용처리	- 리스료 : 감가상각비와 이자 비용으로 구분 인식

자료 : 한국회계기준원, 상계 보도자료, 2016.1.22

리스이용자는 거의 모든<sup>36)</sup> 리스약정에 대해 리스부채와 사용권자산(리스 자산)을 인식하되 리스부채는 리스개시일 현재 미지급된 리스료의 현재 가치로 측정한다.

## 2. CVC계약의 회계처리

IFRS 16 新 리스 기준이 2019년부터 적용됨에 따라 CVC 등 운용리스 성격의 선박 운송계약을 많이 확보하고 있는 해운업계는 리스자산 부채의 증가로 부채비율이 크게 상승하게 됨에 따라 이에 대한 대책 마련을 정부에 요구하고 나섰다. 이에 금융위원회는 「회계개혁의 연착륙을 위한 관계기관 간담회」를 개최(2019.4.17.)한 후 대응방안을 마련하였는데 그 주요 내용은 다음과 같다. 新 리스기준 적용에 따른 핵심쟁점은 해운회사

34) 삼일회계법인, 2016. 2. 「IFRS 16, a new era of lease accounting」, No. INT2016-01, pp.1~2

35) 리스기간이 12개월 이하인 경우 및 소액리스는 제외

36) 단기리스(리스기간 12개월 이하)와 소액리스(예 : 기초자산 US\$5,000 이하)는 현행 운용리스처럼 리스료 지급 시 비용만 인식할 수 있음.

와 화주간 체결한 CVC계약<sup>37)</sup>이며 이 계약은 ①선박을 사용하게 해 주는 계약과 ②운항비, 인건비, 연료비 등을 부담 하는 용역계약으로 구분할 수 있는데 ①의 계약을 리스로 회계처리 해야 하는지 여부다.

舊 리스기준은 ①특정자산 사용 그리고 ②사용통제권 이전 요건 충족 시 리스로 판단하나, 사용통제권 이전 기준을 新 리스기준에 비해 구체적으로 기술하고 있지 않고 있다. 그동안 국내 해운회사는 舊 리스기준 하에서 CVC계약 전체를 운송계약으로 회계처리하면서 매출로 인식<sup>38)</sup>(감사인 이전 無/2018년 보고서도 적정의견)하여 왔다. 그러나 국내 해운사는 新 리스기준 하에서 CVC계약의 내용 중 일부(①을 금융리스로 해석)가 매출로 인식되지 않을 것을 우려하였다. 한편, 新 리스기준 시행(19년) 이후 CVC 계약 회계처리를 둘러싸고 해운사와 일부 회계법인간 이견이 존재하였는데 국내 해운사는 新·舊 리스기준서 해석·적용 시 CVC계약이 리스 요소를 포함하지 않고 있다고 주장하고 있다. 반면, 일부 회계법인은 新 리스기준 상 일부 CVC계약은 리스를 포함하고 있으며, 舊 리스기준으로도 리스를 포함한다고 볼 여지가 있다고 주장하였다. 이에 금융위원회는 CVC계약 회계처리 관련 감독지침을 마련하여 발표하였는바 그 주요 내용은 [표 2-6]과 같다.<sup>39)</sup>

이에 따라 국내 해운사들은 2019년 이전에 체결한 CVC계약을 舊 리스기준에 따라 운송계약으로 판단한 회계처리에 오류가 없는 경우에는 해당 계약이 종료될 때까지 운송계약으로 회계처리가 가능하게 되었다.

---

37) 연속항해용선계약(Consecutive Voyage Charter)으로 일정 선박을 이용, 일정 화물을, 일정 장소로 운송하는 여러 회차로 이어지는 조건의 용선계약

38) 대만(IFRS 채택), 중국 해운사도 CVC계약을 舊 리스기준서 하에서 리스요소가 포함되지 않는다고 해석

39) 금융위원회, 2019.4.23., 「新 리스기준서 시행(19년) 이후 해운사·화주간 장기운송계약(CVC) 회계처리 관련 감독지침」(보도자료), pp.1~3



[표 2-6] CVC계약 회계처리 관련 감독지침의 주요 내용

구 분	감독지침의 주요내용
2019년 이전 체결 CVC 계약	2019년 시행된 新 리스기준서의 경과규정은 舊 리스 기준에 따라 계약에 리스가 포함되지 않았다고 판단했고, 판단 오류가 없다면 리스로 회계처리하지 않을 수 있음.
2019년 이후 체결 CVC 계약	2019년 이후 체결한 CVC계약은 新 리스기준상 계약별로 판단하도록 되어 있으므로, 이에 맞추어 회계처리
기 타	외부감사인은 舊 리스기준을 적용한 기업의 판단을 최대한 존중하되, 그 판단 과정(Due Process)에 미흡한 부분이 있는 지를 점검

### 3. 선박 리스금융의 리스크관리

리스회사가 선박 리스금융(운용리스 가정)을 취급할 때 관리하여야 할 위험은 ①리스 개시 전, ② 리스 기간 중, ③리스기간 만료 시로 구분하여 분석할 수 있다. 이 외에 선박 리스금융의 시장위험관리는 해운 운임시황 변동에 따른 손익의 변동성을 감당할 수 있는 지를 점검하는 것이 될 것이다. 국내 금융기관은 시장위험관리의 기준으로 통상 Value at Risk(VaR)<sup>40</sup>를 주로 사용하고 있으나 해운업은 운임시황 변동에 구조적으로 크게 노출되어 있어 시장위험 관리지표로 VaR를 사용하기는 곤란하다.

우선, 선박 운용리스 개시 전 관리대상위험은 선박위험이다. 리스회사는 리스만료 시 선박매각을 위해 범용성이 양호한 선박을 대상 선박으로 선정해야 한다. 또한 대상 선박을 선정할 때 해운사(임차인) 등의 자문을 받는 것이 중요하며, 선박 완공위험을 담보하기 위하여 신용이 양호한 은행의 선수금환급보증을 담보로 징구하여야 한다.

40) 일정 기간 동안 일정한 확률 하에서 발생할 수 있는 최대 손실 추정액(worst expected loss)

다음으로 리스기간 중에는 장기운송계약 등 선박 리스계약을 BBC(hell or high water) 방식으로 체결하여 선박 운영 및 관리 위험을 해운회사(lessee)와 선박관리 전문회사에게 전가하는 것이 중요하다. 리스계약 해지위험은 중도해지 시 잔여 리스료에 상응하는 해지수수료를 부과하여 리스계약 해지를 불허토록 하며 선주상호보험(P&I) 등 선박관련 필요한 모든 보험을 가입하는 것이 중요하다.

마지막으로 리스기간 만료 시 위험관리는 임차인에게 선박 구매선택권을 제공하여 리스 만기 시 해운회사가 구매 옵션을 선택하도록 리스료를 금융 리스보다 다소 높게 책정하는 등 선박 잔존가치 리스크 축소 및 최적의 리스금융 구조화에 주력하여야 한다. 또한, 리스회사는 선박 매각 및 채용선 위험에 대비하여 세계 우수 선박 Broker 등과도 우호적인 협력관계를 구축해 놓아야 한다.

선박의 잔존가치는 리스기간의 종료시점 기준 선박가치를 의미하며 일반적으로 리스계약의 개시 시점에 리스회사에 의해 산정되며 선박 중고가격에 대한 미래 추정치이다. 리스 선박의 현금흐름은 리스이용자가 지급하는 리스료와 리스계약 만료 시 선박의 매각에 따른 현금유입액으로 구성된다. 선박의 잔존가치는 선박 매각이나 채리스 등을 통해 현금흐름에 반영되며, 리스기간의 종료시점에 불규칙적으로 현금흐름이 발생하게 되어 추정이 어렵다. 일반적으로 선박 잔존가치는 리스계약에 따라 달라진다.

우리나라의 경우 선박 리스기간 종료 시 리스이용자가 매입(임가구매선택권)하거나, 채리스 하는 방식으로 운영되고 있으며 선박 잔존가액은 리스 실행일에 리스이용자에 의해 사전 지급보증 되는 것이 일반적이다. 잔존가액이 무보증된 경우 리스실행 시점에 추정된 선박의 가치를 리스기간의 종료시점에 유지할 수 있는 지가 불확실하다. 리스 만료 시 선박의 처리방법은 크게 ① 채리스, ②리스 이용자에게 양도(매각), ③리스사 앞 반환 등 3가지로 구분되며,

리스계약 시점에 리스 선박의 처리방법을 정하여 계약서에 반영하는 것이 일반적이다. 재리스와 양도의 경우에는 각각 재리스 기간과 이자율, 양도 가격을 사전에 정하여 계약서에 명시하여야 한다.<sup>41)</sup>

따라서 리스회사는 선박 잔존가치에 의한 현금흐름을 반영한 경우 선박이 매각되지 않거나 재리스 되지 않을 경우 자신의 선박자산 풀(pool)의 신용도 하락과 유동성 부족이 발생할 수도 있다. 특히 잔존가치가 선박 리스금융의 신용보강장치의 하나로 활용될 경우 선박 잔존가치의 현금흐름 추정이 용이하지 않은 점을 감안할 때 그 실현시기에 대해 보수적으로 접근하여 유동성 위험이 발생하지 않도록 하여야 한다. 리스 선박의 현금흐름 추정 시 선박의 특성과 리스계약의 제반 조건들을 면밀히 분석하여 리스료와 선박의 잔존가액을 추정하여야 한다.

또한, 리스 선박은 리스이용자의 채무불이행 시 리스료 채권에 대한 담보 즉 recovery 역할을 하기 때문에 리스 선박의 건조조선소, 친환경선박 여부, 연비 등 선박에 대한 정밀한 검토가 병행되어야 한다. 선박은 중고시장이 비교적 잘 형성되어 있으므로 선박 매매가격, 매각에 따른 time lag 등을 감안한 적정 recovery 금액을 현금흐름 분석에 반영할 수 있다.

선박은 중고 매매시장이 잘 형성되어 있고 범용성도 우수하며 잔존가치가 크고 내용연수가 20년 이상인 자산이므로 recovery 가능성을 높게 평가하는 것이 일반적이다. 또한 선박을 재리스 하거나 매각을 통해 잔존가치를 실현하는 경우에는 자산관리자의 역할이 중대하므로 자산관리자의 채무불이행은 잔존가치의 실현에 크게 영향을 미치므로 자산관리자에 대한 신용도 분석 또한 매우 중요하다. 한편, 리스회사의 선박 운용리스 취급 시 리스크를 경감할 수 있는 방안은 [표 2-7]과 같다.

---

41) 이정훈 & 김태우, 「리스자산의 유동화」(한국기업평가, 2015. 2.), pp.10~11

[표 2-7] 리스회사의 선박 운용리스 리스크 경감 방안

리스크 요인		리스크 경감 방안
리스 개시 전	선박 위험	· 선박매각이 용이한 범용성 양호 선박을 선정 · 대상선박 선정 시 해운사 등의 자문 필수
	완공 위험	· 선박 건조계약 및 선수금 환급보증 양도담보 · 해운사(lessee)에 선박건조 관리감독 역할 부여
리스 기간 중	리스계약 위험	· BBC계약 (hell or high water) ↳ 선박관리· 운영 위험을 lessee에게 전가
	리스료회수 위험	· 통상 3개월 선박 리스료 선 예치 · 필요시 선가의 일정비율 리스료 선 예치
	운영관리 위험	· 선박의 관리· 운영 의무 부담 : 해운사(BBC계약) ↳ 기검증된 선박관리회사와 선박관리계약 체결 · 담보자산 관리 및 사후관리 : 자산운용사 앞 위탁 ↳ 선박 자산가치 변동 여부 모니터링
	계약해지 위험	· BBC기간 중 해운사의 BBC 계약해지 불허 ↳ 중도해지 시 잔여 리스료에 상응하는 벌금 부과
	환경 위험	· IMO(국제해사기구) 기준 충족 선박 계약 및 건조 · 선주상호보험(P&I) 등 보험부보
리스 기간 만료 시	잔가 위험	· 금융리스보다 높은 수준의 리스료 책정 · 리스 만기 시 선박구매선택권(Purchase Option) <sup>42)</sup> 부여 · 해외보험기관의 선박 잔가보증(RVI) <sup>43)</sup> 활용 검토
	재용선 위험	· 세계 우수 Chartering Broker 활용 · 리스 만기 시 해운사(lessee)가 구매옵션을 행사하도록 리스료, 상환스케줄 등을 구조화

자료 : 한국수출입은행, 2015. 12. 상계자료, p.14

42) 선박금융 미상환잔액을 상회하는 수준에서 일정 투자자 수익률을 보장하는 수준으로 사전 약정

43) 선박의 담보가치금액(선박평가금액)이 대출잔액을 하회하는 경우, 그 차액을 보충

### 제3절 선박 리스금융 프로젝트 사례 연구

선박 리스금융 거래는 국내에서 2013년 이후 연간 2,000억원 내외에서 내항선 중심으로 추진되어 본 연구에서 프로젝트 사례로 분석할 만한 선박 리스거래를 찾기가 어렵다. 이하에서는 수출입은행이 2014년 6월 승인한 중국 Minsheng리스<sup>44)</sup>의 스위스 MSC(Mediterranean Shipping Company)에 대한 18,400TEU 컨테이너선 3척 선박 리스금융 프로젝트의 사례를 간략히 소개해 보고자 한다.

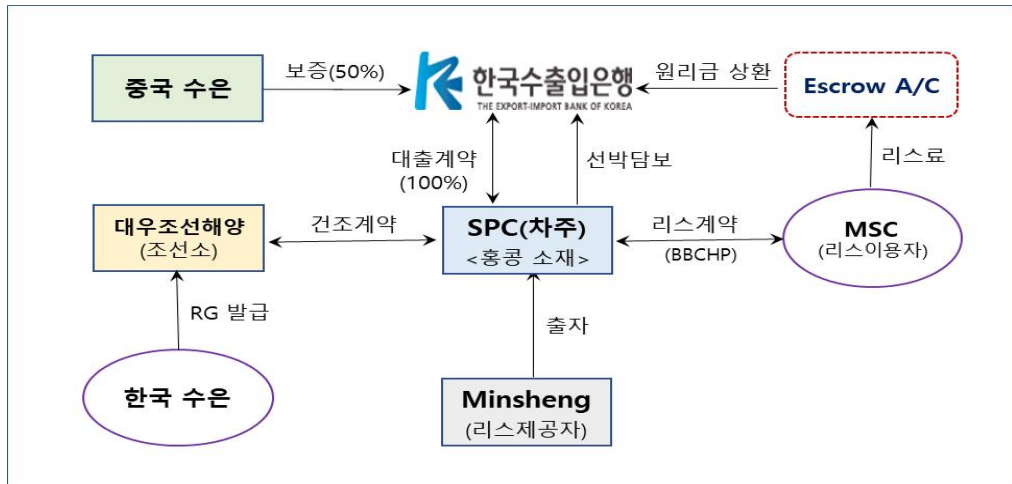
#### 1. 프로젝트 개요

본 건은 우리나라 대우조선해양(주)이 중국 Minsheng리스 앞 건조·수출하는 18,400TEU 컨테이너선 3척을 Minsheng리스가 선박 인도 후 스위스 MSC 앞으로 금융리스를 제공하는 리스거래에 대해 수출입은행(이하 수은이라 함)이 선박금융을 제공한 프로젝트이다. 특히, 본 건은 중국이 국내 조선소에 발주한 선박에 대해 중국의 선박 리스금융과 한국의 선박 수출금융을 연계한 매우 특이한 프로젝트로 평가된다.

또한 본 건은 「한·중 수은 상호 리스크참여 협약(RRPA)<sup>45)</sup>」 체결 이후 양국 수은이 최초로 공동 참여하는 선박금융 거래로 향후 양국 수은간 협력을 강화할 수 있는 계기를 마련하였다. 즉, 우리나라 수은이 중국 Minsheng 리스에게 선박금융을 확약한 후 Minsheng 리스가 국내 대우조선해양(주)에 선박을 발주한 전형적인 선금융·후발주 선박금융 프로젝트이다. 상기 협약은 한국과 중국이 상호 수출계약 체결 시 수출(또는 수입)자가 속한 국가의 수은이 Lead Exim으로서 수출(또는 수입)금융을 제공하고, 다른 국가의 수은이 Follower Exim으로서 수출거래 관련 보증을 제공하는 양국 수은간 합의서이다.

44) Minsheng Financial Leasing Co. Ltd.(중국 민생은행의 자회사이며 당시 중국 제3위의 종합리스회사)

45) Reciprocal Risk Participation Agreement(RRPA)로서 한국과 중국기업의 공동 수출거래 또는 양국간 수출거래 진행시 한국 수은과 중국 수은이 대출 및 (복)보증을 공동으로 제공한다는 한국 정부와 중국 정부의 협약(2013.6.27)



[그림 2-2] 선박 금융리스(BBCHP) 사례

## 2. 프로젝트 관련당사자

본 건 실선주점 리스회사인 Minsheng리스는 2013년 말 기준 중국 제3위의 종합리스회사로서 항공기 254대와 선박 133척을 운용하고 있었다. 동사는 MSC 및 CNOOC(중국해양석유총공사) 등 우수기업들과 장기리스 계약 위주로 선박 자산을 운용하면서 2003년 설립 이래 계속 영업흑자를 시현하여 왔다. 또한 리스이용자인 MSC는 1970년에 설립된 세계 제2위의 비상장 글로벌 컨테이너 선사로서 당시 421개의 지역 사무소를 기반으로 전 세계를 연결하는 해운 서비스망을 구축하고 있었다. 또한 동사는 시장 내 과점적 지위를 확보하고 있는 등 오랜 업력과 시장 지위를 기반으로 유럽계 상업은행들과 양호한 거래관계를 유지하고 있었다.

지급보증기관인 중국 수은은 중국의 수출입 촉진 등을 위해 1994년 설립된 중국의 정책금융기관으로 정부가 100% 지분을 보유하고 있으며 당시 중국 전역에 21개 지점을 보유하고 있었고 소매금융은 취급하지 않으며 국제 신용 등급은 Aa3(Moody's)로 양호한 신용상태를 유지하고 있었다. RRPA에 따라 중국 수은은 우리나라 수은의 대출금액 50%에 대해 무조건부, 취소불능

채무보증(대지급 사유 발생시 15일 이내에 대지급)을 제공한다. 선박 담보는 우리나라 수은이 보유하되 채무불이행 발생 시 담보권을 행사하여 대출금을 회수할 경우 중국 수은에게 리스크 참여비율(본건 50%)에 따라 회수금을 배분하는 방식으로 금융 및 보증이 구조화되었다.

[표 2-8] Minsheng리스 프로젝트의 리스계약 개요

구 분	용선계약의 주요내용
용선주	스위스 MSC
리스계약	BBCHP (리스대상선박 : 18,400TEU 컨테이너선 3척)
선박운항	MSC 정기선 노선에 투입
리스기간	선박 인도일로부터 17년
특이사항	리스기간 종료 후 MSC가 선박 매입

### 3. 프로젝트의 계약내용 분석

리스대상 선박인 18,400TEU 컨테이너선 3척은 MSC에 임대(BBCHP 방식의 리스)되어 정기선 노선에 투입될 예정이며 리스기간 중 조기 반선될 경우에는 잔여 용선료를 전액 지급토록 되어 있어 리스계약 중도해지에 따른 리스크는 크게 경감되었다. 여기에 더하여 채무불이행 발생 시 실선주 겸 Lessor인 Minsheng리스가 본건 대출원리금 잔액 이상을 지불하고 선박을 구매하도록 확약<sup>46)</sup>하여 우리나라 수은 입장에서는 실질적 채권보전 효과가 실선주 지급보증과 유사하도록 안전장치가 마련되어 있었다.

해운시장에서 선박을 용선하는 방법은 크게 ① 정기용선(Time Charter)<sup>47)</sup>, ② 나용선(Bareboat Charter)<sup>48)</sup>, ③ 항해용선(Voyage Charter)<sup>49)</sup>으로 구분해 볼 수

46) 중국 기업이 외화보증서를 발급할 경우 중국 외환관리국의 승인이 필요한바 지급보증서와 채권보전 효과가 비슷한 구매확약서로 대체하는 것이 일반적임.

47) 선주는 선박 소유권 및 통제권을 보유하되 선박 사용권은 용선주가 보유

48) 선주는 선박 소유권을 제외한 선박의 모든 운영권을 용선주에게 이전

49) 선주는 특정 항해를 목적으로 선박을 화주(선박만 이용)에게 임대해 주는 화물운송계약임.

있다. 정기용선계약은 용선계약상 용선주에게 제공되는 선박이 특정되고 동 선박을 사용해야만 이행할 수 있는 계약이다. 용선기간중 선박의 사용권이 용선주에게 이전되어 용선주의 사전 서면 동의 없이는 용선기간 동안 선주의 선박 매각 및 처분이 금지되므로 리스거래로 인정된다.

또한 나용선 계약은 용선기간 중 용선주가 스스로의 권리·지배하에 선박을 사용하여 수익을 창출할 권리를 보유하며 제3자에 대해 사실상 선박소유자와 동일한 권리와 의무를 보유한다는 측면에서 정기용선계약보다 더 리스 성격이 강하다고 할 수 있다. 한편, 항해용선계약은 단순 운송계약으로서 선박의 사용권과 점유권이 용선주에게 이전된다고 볼 수 없으므로 리스로 분류하지 않았으나, 2019년 新 리스기준에 따라 2019년 이후 체결된 CVC계약은 계약별로 계약의 내용에 따라 리스 여부를 판단하도록 되어 있다.

Minsheng리스와 같은 선박 리스금융회사(Financial Leasing Company)는 리스 거래 시 선박의 운항사(operator)가 아닌 선박의 소유자(owner)의 역할을 수행하며 리스계약은 정기용선계약 보다는 ‘hell or high water’ 조건의 나용선 계약을 체결하는 것이 일반적이다. 왜냐하면 리스금융회사는 선박의 운항으로부터 발생하는 환경위험 등 제반 위험을 사전 차단하기 위해서는 용선주가 운항사 역할을 하는 나용선 계약이 보다 안전하기 때문이다.

리스거래와 관련한 국내외 법률 유권해석상 리스금융회사는 선박의 운항사가 아닌 선박의 소유자로서 ‘passive financier’의 역할을 수행한다면 환경오염 사고위험으로부터 면책된다고 해석되고 있다. 이에 따라 리스금융회사는 리스 계약상 선박을 운항하는 주체로 해석될 수 있는 조항이 삽입되는 것을 기피함에 따라 통상 선박의 운항 및 관리는 제3자에게 위탁하는 것이 일반적이다.<sup>50)</sup>

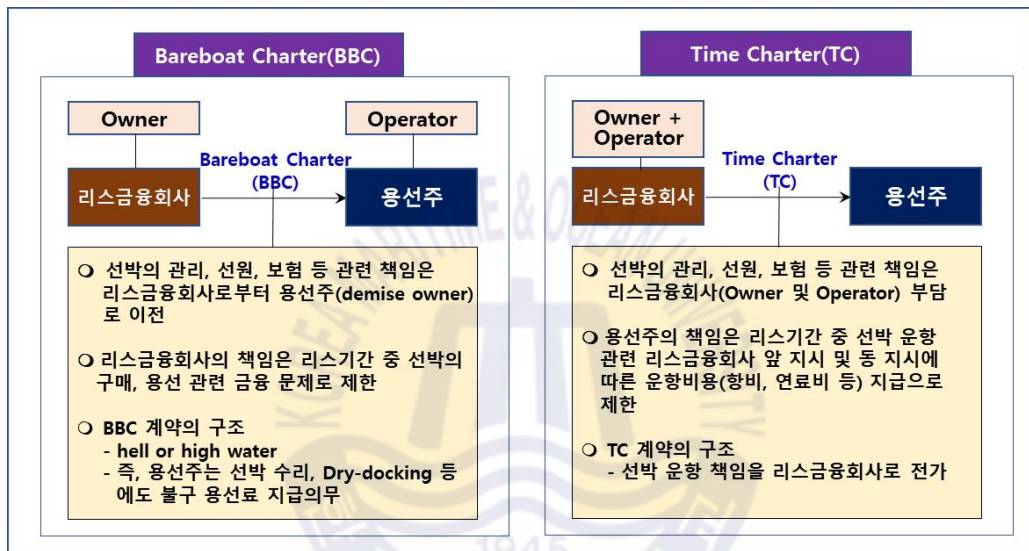
OECD 선박 수출신용양해<sup>51)</sup>에 따르면 수출입은행 등 공적수출신용기관은

50) CA-CIB, Jan. 2018. 「Ship Finance Initiatives」, p.44

51) Understanding on Export Credits for Ships



선박금융 지원 시 원금균등분할상환 조건으로 취급해야 하나, 동 양해 제5조 c)52)에 따르면 해당 선박 수출거래가 리스 거래인 경우에는 원리금균등분할상환 조건도 허용한다고 명시되어 있다. OECD 선박양해 비공식 전문가회의 논의 과정에서 다수 참가국들은 용선계약(TC, BBC)을 수반한 선박 수출거래는 리스거래로 분류할 수 있다는 의견을 제시한 바 있다.



[그림 2-3] BBC와 TC의 차이점 비교

한편, 본건 Minsheng리스 거래는 지원대상 선박인 컨테이너선이 기존 선박 대비 연료효율이 크게 개선되어 담보가치가 높고 스위스 MSC와 17년 장기 리스계약이 체결되어 있어 프로젝트의 사업성이 양호하다. 또한, 이 Deal은 우리나라와 중국의 수은 간 RRPA 체결 후 최초로 추진된 공동 금융지원 프로젝트로서 향후 양 은행 간 협력을 강화하고 우리나라 수은이 우량 고객인 중국 리스회사와의 추가적인 선박 리스금융을 확대할 수 있는 계기도 아울러 마련한 것으로 평가된다.

52) “For export credits provided in support of lease transactions equal repayments of principal and interest combined may be applied ---”

## 제3장 선박 조세 리스제도 분석 및 선행연구

### 제1절 선박 조세 리스금융의 개요

조세 리스금융은 미국 정부에 의해 1962년 최초로 도입된 이래 항공기, 선박, 철도 등 대규모 자본재의 구매 촉진을 통한 연관산업 지원 목적으로 영국(1960년대 초반 도입), 프랑스(1998년 도입), 일본(1978년 도입) 등 주요국 정부가 도입·시행하였다. 조세 리스금융의 도입 초기에는 항공기 구매에 많이 활용되었으나 최근에는 선박 구매 등 해운·조선 산업 지원 목적으로도 많이 활용되고 있다. 선박 조세 리스금융은 선박 인도 후 임대인이 선박에 대한 고속감가상각<sup>53)</sup>을 통해 리스기간 초기에 대규모 감가상각비를 발생시켜 법인세 감면 혜택을 받아 선박 구매비용을 절감시키는 금융기법이다. 이하에서는 선박 조세 리스금융의 개념, 거래당사자 및 거래의 기본구조 등에 대해 간략히 살펴보기로 한다.

#### 1. 선박 조세 리스금융의 개념

조세 리스금융의 정의는 선박, 항공기 등 고가의 자본재를 구매할 때 고속감가상각을 통한 세제혜택을 이용하여 자본재 구입비용을 절감하는 금융기법이다. 고속감가상각은 회계적으로 감가상각 방법(정액법 또는 정률법) 중 고속의 정률법을 활용하여 대상 자본재 내용연수 초기에 상대적으로 많은 금액을 상각하는 이른바 차등적 감가상각을 말한다.

이러한 조세 리스금융은 경제침체로 불황이 장기화될 때 설비 등 투자를 촉진시켜 경제 활성화를 추진하고자 할 때 가장 많이 활용된다. 또한 정부 차원에서 대규모 투자가 필요하거나 정책적으로 특정 산업을 육성·

53) 회계 상 감가상각 방법(정액법, 정률법) 중 정률법으로 유형자산의 내용연수 초기에 상대적으로 많은 금액을 상각하여 차등적으로 감가상각을 하는 방법

발전시킬 필요가 있을 때 고속감가상각을 허용하여 투자를 유치·확대하는 사례도 많이 있다.

조세 리스금융은 미국 등 각국 정부의 주도로 항공기와 선박 등 대규모 설비 구입을 촉진하고자 널리 활용되었다. 특히 선박의 경우 선가 절감으로 자국 해운사의 경쟁력 제고 및 전·후방 산업연관효과를 통한 관련 산업의 동반 성장에 크게 기여한 것으로 평가된다. 선박은 각국별 고속 감가상각률<sup>54)</sup>과 법인세율<sup>55)</sup>에 따라 세제혜택 규모가 선가의 약 11%에서 19%까지 차이가 있다.

선박 조세 리스제도는 각 국가별로 도입한 목적에 차이가 있는데 영국은 금융·해운의 중심지로 선박금융 활성화를 통한 법률, 보험 등 관련산업의 발전에 중점을 두었다. 프랑스는 여타 유럽 경쟁국에 비해 상대적으로 낙후된 자국의 해운산업 육성 차원에서 국적선사인 CMA-CGM을 지원하기 위해 도입하였다. 일본은 오랜 기간 동안 자본을 축적하여 온 중소기업들의 투자기회 제공 및 자국의 조선·해운산업 육성 등을 위해 도입하였다.

[표 3-1] 국가별 선박 조세 리스제도 도입 목적

국가별	선박 조세 리스제도 도입 사유
영국	금융의 중심지로 선박금융 활성화에 따른 해운, 법률, 보험 등 관련 산업 파급효과 유발 등
프랑스	- 타 유럽경쟁국 대비 상대적으로 낙후된 자국 해운산업 지원 - 세제혜택 수혜자 및 선박 운항주체를 EU 국적선사로 확대
일본	자국내 선박 등록 활성화, 자국 해운·조선업 지원, 투자기회 제공 등

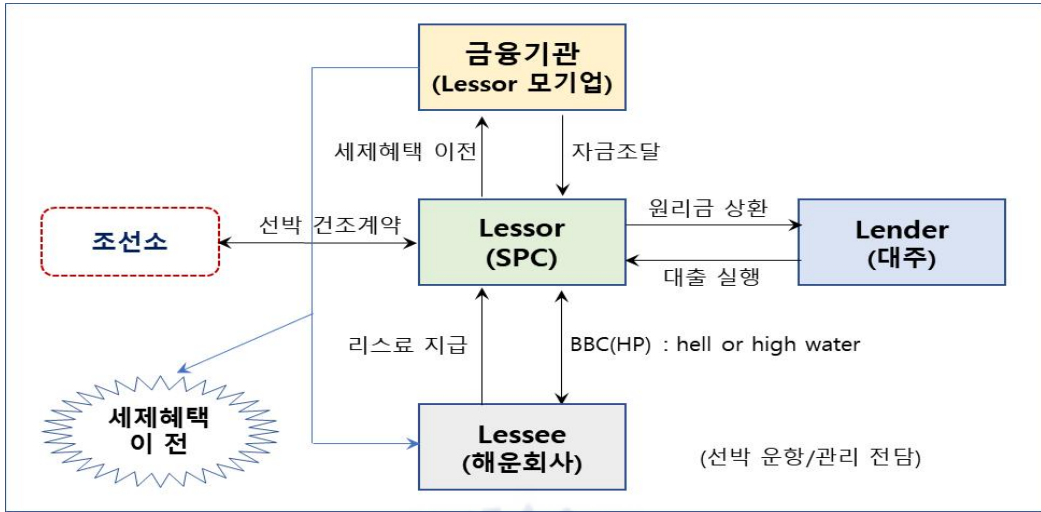
54) 영국 25%, 프랑스 28.125%, 일본 15%(단, 선박 인도 후 첫해에 한해 30% 특별상각 가능)

55) 영국 19%, 프랑스 31%, 일본 30.62%, 한국 25%(KPMG, Corporate Tax Rate Table, 2020. 2)

## 2. 선박 조세 리스금융의 성립요건

선박 조세 리스금융이 성립되기 위해서는 첫째, 조세 리스금융은 거래 당사자가 다수이고 계약구조도 복잡하여 거래 추진에 상당한 시간과 비용이 발생하므로 수척의 시리즈 선박금융 거래와 같이 통상 1억불 이상의 대규모 금융거래이어야 한다. 둘째, 해당 국가의 세법상 대규모 감가상각비를 발생시킬 수 있도록 정률법에 의한 고속감가상각이 허용되어야 한다. 셋째, 조세 리스는 통상 운용리스로서 투자자는 금융 조달과 선박 잔존가치 리스크를 부담하되 선박 운항 및 관리 등 선박과 관련한 모든 책임은 선사와 선박관리회사가 부담하는 것이 일반적이다. 넷째, 투자자는 세금절감 효과 극대화를 위해 리스기간 초기 발생하는 대규모 감가상각비를 상쇄할 만한 충분한 당기순이익을 시현하는 우량 금융기관이 그 역할을 주로 담당한다. 다섯째, 대부분의 선사는 이러한 감가상각비를 상쇄할 만큼 매년 충분한 영업이익을 안정적으로 내지 못하므로 비용을 제3자에게 이전할 수 있는 관련 세법이 마련되어 있어야 한다. 여섯째, 고속감가상각 효과의 극대화를 위해 조세 리스금융은 통상 신조 선박을 대상으로 추진된다. 마지막으로, 조세 리스금융은 세금절감 효과로 인해 모든 선박 거래에 대해 무차별적으로 허용되는 것이 아니다. 조세 리스금융은 세제혜택 가능성을 담보하기 위해 정부와 사전협의 후 추진되므로 통상 전문 컨설턴트가 중간에 agent 역할을 담당하여 알선·추진한다. 선박 조세 리스금융 거래의 이해관계자별 역할을 살펴보면, 우선 투자자는 세금절감을 받게 되는 금융기관<sup>56)</sup>으로서 리스기간중 선박의 소유주 겸 차주가 되는 SPC를 설립한다. SPC는 선박 자산에 대한 고속감가상각을 통해 리스기간 초기에 막대한 금액의 회계상 비용을 발생시켜 영업손실(리스료 수입 - 감가상각비 - 대출이자)을 기록하게 된다.

56) 프랑스와 영국은 주로 금융기관이 일본은 중소기업과 금융기관이 투자자로 참여



[그림 3-1] 선박 조세 리스금융 거래의 기본구조

자료 : KOBC, 2020. 「한국형 선박 Tax Lease 제도」, p.4

리스기간 중 발생한 영업손실은 SPC 모회사인 금융기관으로 이전시키고 금융기관의 영업비용으로 계상되어 금융기관의 법인세를 절감<sup>57)</sup>시킨다.

[표 3-2] 선박 조세 리스금융의 주요 거래당사자<sup>58)</sup>

구분	주요기능
임대인(Lessor)	리스기간 중 선박 소유자(차주)가 되는 SPC
Lessor 모회사	Lessor의 영업 손실을 이전받아 법인세를 절감하는 금융기관
임차인(Lessee)	SPC 소유 선박을 임차(리스)하여 운항하는 해운회사
대주(Lender)	SPC(차주)앞 선박금융을 제공하는 금융기관

금융기관은 대규모 영업손실을 흡수할 수 있는 영업이익 창출 능력(tax capacity)을 보유하고 있으나, 선박의 운항에 따른 제반 리스크는 선사가 사실상

57) Lessor 모회사(금융기관)의 법인세 절감액 : Lessor의 영업손실 금액 × 법인세율

58) CA-CIB, 2017. 「Ship Finance Initiatives」(Key Principles of Tax Leasing), pp.50~53.

부담<sup>59)</sup>하므로 각 국가의 조세 리스 관련법령 또는 투자자와 선사 간 합의에 따라 법인세 절감분의 대부분은 선사에게 이전된다.<sup>60)</sup> 한편, 선박 조세 리스 금융 거래에 따른 세제혜택 이전 방법은 국가별로 상이한데, 주요 3개국의 세제혜택 이전 방법은 [표 3-3]과 같다.

[표 3-3] 주요 3개국의 세제혜택 이전방법

구 분	세제혜택 이전방법
영 국	Lessor가 생성·배분된 세제혜택 금액을 매년 Lessee에게 이전
프랑스	Lessor 모회사는 매년 발생하는 세제혜택 금액을 Cash Deposit A/C에 적립한 후 리스기간 종료 시 선순위 대출금액에서 차감 → 선사는 세제혜택 분을 리스료에서 차감 지급
일 본	세제혜택은 선가의 20~30%를 투자(리스기간 만기 시 일시상환)하고 선가 리스크를 부담하는 투자자에게 제공 다만, 선사는 통상 자담 부담 없이 100% 선박금융을 조달하여 선박을 발주입차

### 3. 선박 조세 리스금융의 거래구조<sup>61)</sup>

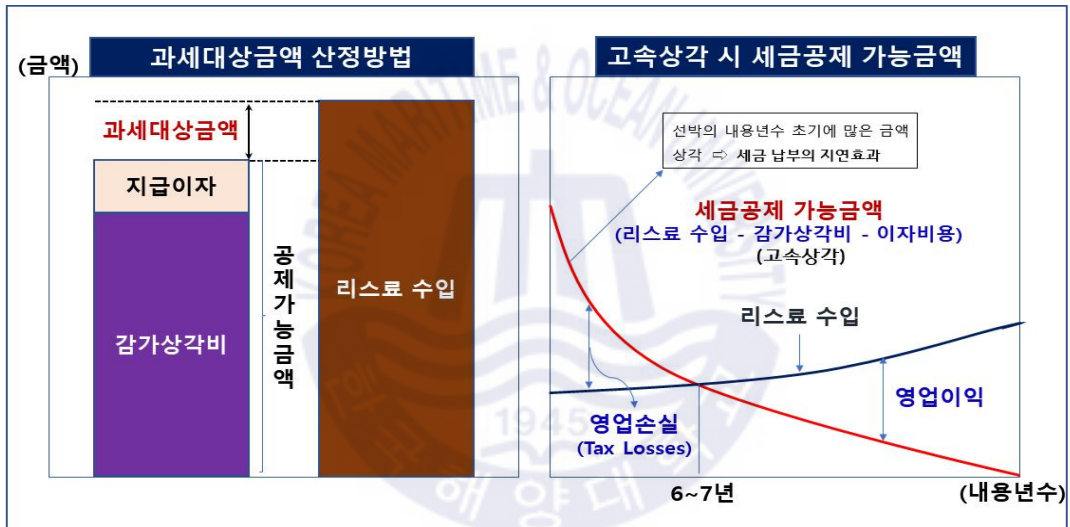
선박 조세 리스금융의 핵심은 해당 관할 소재국 세법상 선박 소유자에게 고속감가상각이 허용되어야 한다. 예를 들면 프랑스에서는 선박의 법률적 소유자(legal owner)에게, 그리고 일본에서는 회계적 소유자(accounting owner)에게 가속상각을 허용해 주고 있다. 또한, 선박 조세 리스금융은 주로 신조 선박을 대상으로 활용되며 선박의 감가상각비는 고속 방식으로 상각된다. 프랑스의 경우 신조 선박은 8년에 걸쳐 감가상각이 완료되며 일본은 정해진 요건을 구비한 선박을 대상으로 통상 12년에 걸쳐 감가상각이 완료된다.

59) 조세 리스제도 변경에 따른 거래 취소 등 조세 리스금융과 관련한 제반 위험은 선사가 모두 부담함에 따라 세제혜택의 대부분은 Lessee에게 이전됨.

60) Fabozzi, Frank J. & Yaari, Uzi, 1983. 「Valuation of Safe Harbor Tax Benefit Transfer Leases」, The Journal of Finance, Vol. XXXVIII, No. 2, pp.595-597.

61) CA-CIB, 2017. 상계자료, pp.50~58. 재정리

선박 조세 리스금융에서 SPC의 과세대상은 리스료 수입에서 공제가능금액(감각상각비와 이자금액)을 뺀 금액이며 통상 전체 리스기간 동안 리스료 수입은 공제가능금액을 상회하게 된다. 그러나 고속감가상각을 하게 되면 리스기간 초기에 해당년도의 공제가능금액이 리스료 수입을 초과하게 되어 과세대상금액이 부(-)가 됨으로써 tax losses가 발생한다. 이러한 tax losses는 조세납부의 지연효과<sup>62)</sup>를 유발시켜 화폐의 시간가치(time value of money) 효과를 통해 투자자(SPC 모기업)에게 세제혜택을 제공<sup>63)</sup>하게 된다.



[그림 3-2] 선박 조세 리스금융의 세제혜택 구조

선박 조세 리스금융은 선사에게 리스기간 중 언제든지 리스계약을 해지할 수 있는 포괄적 권리를 제공한다. 이 경우 선사는 SPC에게 해지수수료<sup>64)</sup>

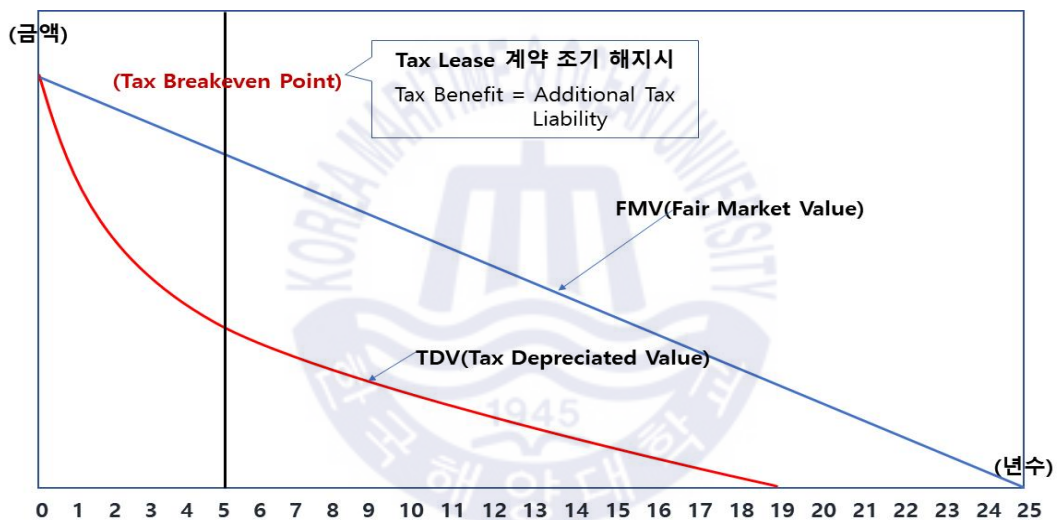
62) 정률법 상각에 의한 세제혜택은 과세의 이연에 불과하나 미래 영업이익이 크게 되면 할인율에 의한 할인금액이 많아져 총 세액 NPV 비교(정액법 상각 NPV > 정률법 상각 NPV) 시 정률법 상각에 의한 총 세금 부담액이 더 적게 됨.

63) SPC 모기업의 tax capacity 제공에 따른 수수료 제외

64) 통상 조세 리스계약 해지에 따른 임대인의 손해를 보상하는 금액

를 지불해야 한다. 선박 조세 리스금융 거래에서는 선박에 대한 고속 감가상각에 기인하여 리스기간 중 선박의 시장공정가치(Fair Market Value : FMV)가 장부가치(Tax Depreciated Value)보다 크게 된다. 각 나라의 세법에 따라 선박 매각 시 FMV와 TDV의 차액(Strip)은 과세되기도 한다.

만약, 이 차액에 대해 과세가 되면 선박 매각에 따른 조세 리스계약의 조기 해지 시 SPC는 선박 매각차익에 대한 세금을 부담하게 되므로 조세 리스거래에 따른 세제혜택은 일부 축소될 수 있다.



[그림 3-3] 선박 조세 리스금융의 TBP

자료 : CA-CIB, 2017. 상계자료, p.55

이러한 Strip에 대한 과세는 선사의 리스계약 조기 해지 시 부가적인 조세 채무금액이 세제혜택 금액보다 크게 되어 비경제적인 상황이 되기 때문에 이 시점을 Tax Breakeven Point(TBP)라고 한다. 선박 조세 리스거래에서 TBP는 국가별로 상이하나 프랑스 조세 리스제도의 경우 통상 선박 인도 후 5~7년인 것으로 알려지고 있다.



한편, 프랑스 과세 당국은 선박 조세 리스금융 거래에 대하여 사전약정을 통해 이러한 Strip에 대한 부가적 과세를 면제해 주고 있다. 이에 따라 프랑스의 선박 조세 리스금융제도는 선사가 Strip에 대한 부가적인 과세를 고려하지 않고 조세 리스계약을 조기 해지할 수 있어 상대적으로 세제 혜택이 크다고 할 수 있다.

## 제2절 주요국의 선박 조세 리스제도 현황

세계 주요국의 선박 조세 리스제도는 국가별 조선·해운산업의 위상, 제도 도입 취지, 관련 세법 등에 따라 조세 리스 대상 선박거래, 정부의 인가 여부, 필요 요건, 고속 감가상각률, 조세혜택 이전 방법 등이 서로 조금씩 차이가 있다. 이하에서는 프랑스, 영국, 일본 3개국의 선박 조세 리스 제도 현황에 대하여 자세히 살펴보기로 한다.

### 1. 프랑스

프랑스는 자국 산업의 경쟁력 강화를 목적으로 1998년에 조세 리스제도를 최초 도입하여 그동안 선박, 항공기, 철도 등의 자산구매에 이용하여 왔다. 특히 프랑스는 자국 해운산업이 유럽의 주요 경쟁국에 비해 낙후됨에 따라 CMA-CGM 등 자국 국적선사의 영업경쟁력 제고 등을 위해 선박 조세 리스제도를 많이 활용하였다.

프랑스의 선박 조세 리스제도는 2000년대 초부터 EU 내에서 특혜성 시비 문제가 제기되어 왔다. 이에 프랑스 정부는 2007년에 정부의 사전승인 폐지 등 대대적인 제도 개편을 하였다. 이하에서는 1998~2006년 기간의 도입기와 2007년 이후의 도약기로 나누어 프랑스의 선박 조세 리스제도를 살펴보기로 한다.

## 가. 1998~2006년 기간(도입기)

### (1) 개요

프랑스의 선박 조세 리스제도(도입기)를 활용하기 위한 기본요건은 다음과 같다. ①프랑스 정부가 해당 선박을 구매하는 것이 자국의 국익에 기여한다는 점을 인정하여야 한다. ②조세 리스거래와 관련 선사와 프랑스 금융기관은 프랑스 정부에 해당 조세 리스 거래에 대한 승인을 신청한 후 신청으로부터 2개월 이내에 예비승인을 받아야 한다. ③해당 선박은 프랑스에 등록되어 프랑스 선사가 운영<sup>65)</sup>하여야 한다. ④프랑스 국적 선원이 총 선원의 35% 이상 승선하여야 하고 선사는 해당 선박을 최소 8년 이상 보유해야 한다. ⑤세제혜택의 2/3 이상이 선사에게 분배되어야 한다.

도약기의 프랑스 선박 조세 리스제도는 선박에 대한 고속 감가상각률을 40.6%까지 허용해 주었는데 이는 영국의 25%에 비해 높은 수준이었다. 당시 프랑스의 법인세율 34.3%와 연계할 경우, 세제혜택 규모는 최대 선가의 약 26%에 달해 영국 등 여타 국가의 선박 조세 리스제도에 비해 세제혜택 규모가 큰 것으로 나타났다.

### (2) 계약구조(CMA-CGM 사례)<sup>66)</sup>

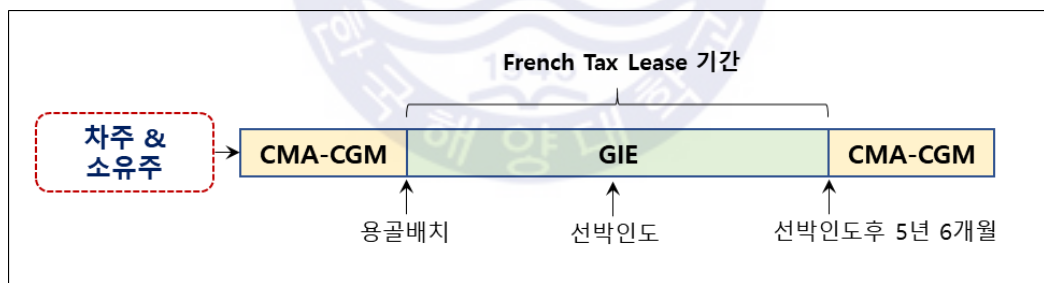
프랑스의 선박 조세 리스거래는 우선 본 건 거래에 참여하는 프랑스 상업 금융기관(예 : CA-CIB 등)이 자국 내 설립되는 비과세대상 특수목적법인 SPC [GIE : Groupement d'interet Economique]가 선박의 소유자 및 차주가 된다. Lessee는 프랑스 국적선사인 CMA-CGM이며 대주는 CA-CIB 등 금융기관이다. 선박 조세 리스구조를 설계하기 위하여 프랑스 CA-CIB 등 대주단은

65) 선박에 대한 운영권은 전적으로 Lessee(CMA-CGM)가 보유(The French Tax Lease structure involves no interference in the operation of the vessel)

66) 본 사례는 수출입은행이 CMA-CGM앞 8,200TEU 컨테이너선 8척(수출계약금액 : 6.4억 달러) 선박금융 프로젝트를 프랑스 조세 리스구조로 변경 승인(2004년)한 내부자료를 재정리한 것임.

건조(제3국 건조도 허용) 중인 선박의 용골배치 이후 자국 내에 GIE를 설립함과 동시에 프랑스 조세 리스거래는 개시된다. 이에 따라 선박 소유권은 CMA-CGM에서 GIE로 이전되며 선박 건조계약서에 따른 대금결제 채무도 CMA-CGM에서 GIE로 이전된다. 한편, GIE는 비과세대상 명목상의 특수 목적법인이므로 CMA-CGM은 선박 건조기간 동안 GIE의 조선소 앞 건조 대금 지급채무에 대한 보증을 제공하게 된다.

GIE의 모회사인 CA-CIB, B&P Paribas 등 GIE Members 은행들은 본 건조세 리스거래 개시 시점부터 GIE 소유 선박에 대해 연 40.6%의 고속 감가상각<sup>67)</sup>을 실시한다. 이후 은행들은 감가상각비와 대출금 지급이자 등의 비용을 GIE로부터 이전받아 세금납부 이연효과를 통해 법인세를 절감한다. 나중에는 고속 감가상각으로 인해 선박 장부가치가 선가의 약 5% 내외 수준으로 감소되는 시점(통상 선박 인도 후 5년 6개월)에 GIE를 해산하면서 조세 리스거래는 자동 종료되고 선박의 소유권도 CMA-CGM으로 이전된다.



[그림 3-4] 프랑스 조세 리스거래의 진행과정

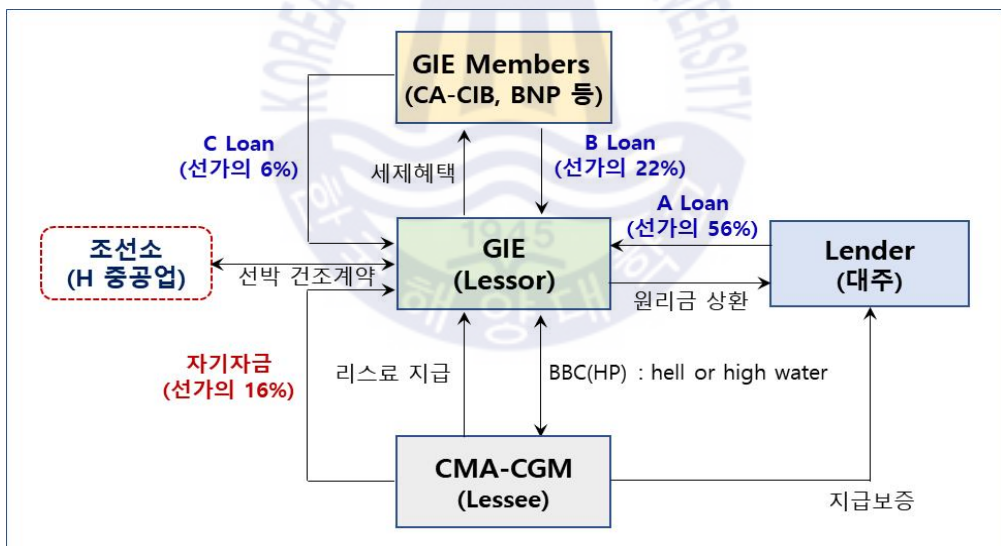
자료 : 한국수출입은행, 2005. 「Tax Lease를 이용한 선박 Structured Finance」, p.10

본 건 리스거래의 선박금융은 ①A Loan(수은 대출금 : 선가의 56%), ②B Loan (GIE Members의 무상 대출금 : 선가의 22%), ③C Loan(A, B Loan 보다 후순위

67) 프랑스 세법상 선박 조세 리스거래에 따른 감가상각비는 GIE가 아닌 GIE 모회사(모회사 그룹 전체 포함)의 영업비용으로 계상됨.

대출인 GIE Members 대출금 : 선가의 6%), ④CMA-CGM 자기자금(선가의 16%)으로 조달되었다. GIE Member 은행들은 세제혜택을 얻는 대신에 조세 리스 기간 동안 B Loan(Tax Loan)의 대출원리금 상환 의무를 면제해 주며, 조세 리스 종료 시 B Loan은 소멸되며 원리금 상환 의무도 자동 소멸된다. 다만, 리스기간 중 CMA-CGM이 파산하는 경우 GIE Member 은행들은 기존에 수취한 세제혜택을 전액 프랑스 정부에 반납해야 한다.

이에 따라 GIE Member 은행들<sup>68)</sup>은 리스기간 중 B Loan 전체 금액에 대해 A Loan 대주단과 Pari-pasu 조건의 제1순위 본선담보권을 보유하며 리스기간 종료 시 동 담보권은 소멸하게 된다. 프랑스 CMA-CGM 발주 선박 조세 리스금융 거래의 기본구조는 [그림 3-5]와 같다.



[그림 3-5] 프랑스 CMA-CGM 조세 리스거래의 기본구조

자료 : 한국수출입은행, 2005. 상계자료 p.13

68) GIE는 조세리스의 세제혜택 생성을 위한 비과세대상 특수목적법인으로 프랑스 내 설립되는데 본 건 사례의 경우에는 다수의 프랑스 은행 투자자들로 구성되었으며 세제혜택은 각 투자자의 지분율에 따라 pro-rata로 배분됨.

본 건 프로젝트의 금융구조는 우선 A Loan은 수출입은행이 OECD 선박 수출 신용양해에 따른 선박 수출금융으로 선가 56%에 대해 상환기간 12년, 원금균등분할 상환 조건으로 약 US\$3.8억을 지원하였고, B Loan은 GIE Member 은행들이 수취하는 세제혜택 금액을 현재가치로 할인한 금액을 하회하는 수준에서 결정되었다. 본 건 거래의 경우 총 세제혜택 규모는 선가의 약 26% 수준이었고 B Loan 규모는 이 보다 좀 낮은 선가의 약 22%로 구조화되었다. C Loan은 본 건 조세 리스기간 중에는 A와 B Loan의 후순위로 취급되나 리스기간 종료 후에는 B Loan이 소멸되므로 A Loan과 함께 선순위 대출로 전환되며 동시에 대출금리는 A Loan 수준으로 인하되었다. 이러한 금융구조는 국제상업은행들은 선박금융시장에서 특별한 경우가 아닌 경우 후순위대출에 참여하지 않기 때문에 사전적으로 A Loan 대주단과 합의한 후 설계되었다.

[표 3-4] CMA-CGM 조세 리스금융 프로젝트의 금융조달 현황

구 분	A Loan	B Loan	C Loan
대주	수출입은행	CA-CIB 등	CA-CIB 등
대출성격	선순위	선순위	후순위 <sup>69)</sup>
대출금액	US\$3.8억	US\$1.5억	US\$0.4억
대출기간	12년	5.5년	12년
상환방법	원금균등	원리금 상환	만기 일시상환
대출이자율	CIRR + 0.3%	의무 없음	연 8.2%

자료 : 한국수출입은행, 2005. 상계자료, pp.13~14

### (3) 세제혜택 발생 Process

프랑스 선박 조세 리스거래의 세제혜택 발생 Process를 살펴보면 우선

69) 리스기간 종료 후 B Loan은 소멸되며, 동시에 C Loan은 선순위로 전환되고 대출금리도 연 8.2%에서 선순위 대출금리 수준으로 인하됨.

GIE는 선박 장부가격(선가 + 부대비용)에 대해 연 40.6%의 고속 감가상각을 실시하여 리스기간 초기에 상당한 금액의 회계상 비용을 발생시킨다. GIE는 이러한 감가상각비 외에 선순위대출(A Loan)과 후순위대출(C Loan)에 대한 이자금액도 비용으로 처리한다. 결국, GIE의 수익은 [리스료 수입 - 감가상각비 - 이자비용]으로 산출하는데 리스기간 초기 고속상각에 의한 대규모 감가상각비로 인해 GIE는 막대한 영업손실을 기록하게 된다.

그러나, GIE는 프랑스 세법 상 과세대상이 아니므로 리스기간 중 발생한 영업손실은 GIE 모회사인 GIE Members 은행들에게 이전되어 이 은행들의 과세대상 소득을 크게 감소시켜 결국에는 현금 기준으로 GIE 손실금액의 35%(당시 프랑스 법인세율)에 해당하는 이익을 향유하게 된다. 이에 따라 GIE Members는 이러한 대규모 영업손실을 흡수할 수 있는 상당한 규모의 영업이익을 매년 안정적으로 창출할 수 있는 CA-CIB 등 프랑스 대형 상업은행들로 주로 구성된다. 한편, 프랑스의 선박 조세 리스금융 거래는 관련 당사자가 많아 매우 복잡한 계약서들로 성사되는데, 주요 계약서의 내용은 [표 3-5]와 같다.

**[표 3-5] 프랑스 선박 조세 리스금융의 주요 계약서 내용**

구 분	계약서의 주요 내용
A, B, C Loan Agreement	Master Loan Agreement가 아닌 A, B, C Loan 각각의 Loan Agreement
Novation Agreement	프랑스 조세 리스 개시 및 종료 시점에 맞추어 대출은행에 대한 대출원리금 상환의무 주체를 조정(해운회사 → GIE → 해운회사)하는 계약
Framework Agreement	GIE 설립시점 및 절차, 프랑스 해운회사와 GIE(GIE Members 포함)간 채무이전 내용 및 A, B, C Loan 대주간 권리·의무 관계 명시 등
Inter-creditor Agreement	A, B, C Loan 대주간 담보권 우선순위 명시 등

자료 : 수출입은행, 2005. 상계자료, p.15

## 나. 2007년~현재(도약기)

### (1) 개요

프랑스의 선박 조세 리스제도는 2000년대 초 EU 집행위에서 정부의 사전 승인 절차가 정부 보조금에 해당할 수 있다는 지적이 제기됨에 따라 대대적인 제도개선을 하였는바, 주요 제도개선 내용은 다음과 같다.

첫째, 조세 리스거래에 대한 프랑스 정부의 사전승인 절차를 폐지하였다. 이에 따라 조세 리스제도를 활용하고자 하는 경우 선사는 조세 리스 전문금융기관(CA-CIB 등 프랑스 대형 상업은행)과 사전 협의하여 해당 거래에 대한 세제혜택이 가능한 지 여부를 점검하여야 한다. 다만, 정부의 공식적인 사전승인 절차는 없지만 프랑스 세무 당국이 모든 조세 리스거래에 대하여 세제혜택을 제공하는 것은 아니다. 선사는 개별 거래에 대한 세제혜택 가능 여부를 세무당국과 계속 협의해야 한다는 점에서 사실상 정부 승인이 있는 것과 차이가 없는 것으로 보여 진다.

둘째, 선박 조세 리스거래의 방식이 ①단일 투자자 리스거래와 ②다수 투자자 리스거래로 이원화되었다. 단일 투자자 리스거래는 매년 대규모 영업이익을 내는 프랑스 대형 상업은행과 같은 우량 tax capacity provider 가 단일 투자자로 참여하는 거래를 말한다. 다수 투자자 리스거래는 다수의 투자자가 partnership 형태로 공동 투자하는 리스거래이다. 현실적으로 여러 국적의 다수 투자자가 공동으로 참여하는 경우 지분비율, 장기간의 지속적 영업이익 창출 문제 등 복잡한 규제 내용이 많아 현재는 잘 활용 되지 않고 있다.

셋째, 지원대상 선박의 등록 또는 운영 국가의 범위를 프랑스 외에도 EU 국가 전체로 확대하였다. 즉, 다수 투자자 리스거래(multi investor lease transaction)<sup>70)</sup>의 경우 지원대상을 프랑스 외에도 프랑스와 이중과세방지 협정

70) 프랑스 세법(French Tax Code) Article 39 C 거래를 말함.

을 체결한 EEA(European Economic Area) 국가에서 등록 또는 운영<sup>71)</sup>되는 선박으로 확대하였다. 이는 EU의 보조금 시비를 사전 차단하기 위한 조치로 해석된다.

[표 3-6] 프랑스 조세 리스제도의 변경내용 비교

구분	변경 전	변경 후 (2007.1.1. 이후)	
		단일 투자자 거래	다수 투자자 거래
정부승인	사전승인 필요	제약사항 없음	사후 제약
선박운항주체	프랑스 선사	제약사항 없음 (프랑스/EU 경제에 기여)	EU 역내 국가 (이중과세방지협정 체결)
선박등록국	프랑스	제약사항 없음 (프랑스/EU 경제에 기여)	편의치적국 또는 EU 역내 국가 <sup>72)</sup> (이중과세방지협정 체결)
선원국적	프랑스 국적 선원 35% 이상 고용	제약사항 없음	EU 역내 선원
리스기간 <sup>73)</sup>	12년	8년	8년
Lessor	GIE	SPV <sup>74)</sup>	GIE
상각법	가속상각 허용 (연 40.6%)	정률법 (연 28.125%)	정률법 (연 28.125%)
특례 (Derogation)	-	Keel Laying 단계, 선가 50% 이내 범위에서 감가상각 가능	Keel Laying 단계, 선가 50% 이내 범위에서 감가상각 가능
세제혜택 <sup>75)</sup>	선가의 20% 내외 (세제혜택의 2/3 이상 선사 앞 배분)	선가의 19% 내외 세제혜택 선사 앞 2/3 이상 배분제도 폐지	선가의 19% 내외

71) 파나마에 등록된 선박이라도 1년 중 3/4 이상을 EEA 국가 내에서 운영되는 경우를 포함

72) 아이슬란드 및 노르웨이 포함

73) 다만, 조세 리스계약은 사실상의 세제혜택이 종료되는 시점(통상 리스기간 개시 후 6~7년)에 종료됨.

74) SPV의 지분은 모회사(주로 은행)가 최소 95% 이상 직·간접적으로 보유하여야 함.

75) 제도변경 후의 세제혜택 분은 투자자간 투자비율에 따라 pro-rata로 배분되며, 세제혜택 규모는 SPV 지분 매각차익에 대한 법인세 95% 감면을 가정한 수치임.



넷째, 선박에 대한 감가상각률을 종전 40.6%에서 28.125%로 하향 조정하는 대신에 세제혜택이 축소되는 것을 방지하기 위하여 선박 조세 리스 거래가 종료(통상 6~7년)되는 시점에 SPV 지분을 선사에게 매각할 때 발생하는 지분 매각차익에 대해 세금의 95%를 감면<sup>76)</sup>하였다.

다섯째, 고속 감가상각률이 정률법에 의한 연 28.125%로 하향 조정됨에 따라 선박 조세 리스기간은 8년으로 정형화되었다. 다만, 감가상각의 특례 조항을 신설하였다. 그 중 하나는 고속 감가상각은 신조 선박에 한해 적용되나 선박 인도 후 2년 이내에 refinancing되는 선박에 대해서도 예외적으로 허용하였다. 또 다른 하나는 선박 인도 전 용골(keel-laying) 시점부터 실제 지급된 비용에 대해 선가의 50% 한도 내에서 조기 고속 감가상각을 허용한다는 점이다.

여섯째, 세제혜택의 배분과 관련 선박의 소유권을 선사 앞 이전하기 전까지 기 생성된 세제혜택의 2/3 이상을 선사 앞 배분하여야 하는 세제혜택 의무 배분비율 제도가 폐지되었다.

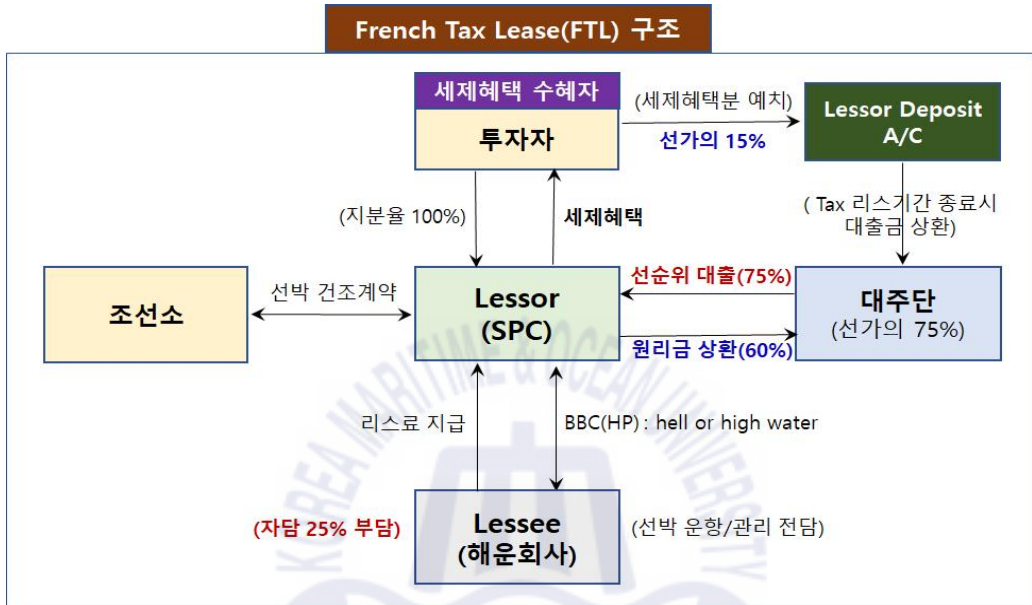
#### 나. 계약구조 및 세제혜택 Process

2007년 개정된 선박 조세 리스의 계약구조는 큰 틀에서 종전의 제도와 별 차이는 없다. 다만, 프랑스 정부의 사전 승인절차가 필요 없고 선박에 대한 감가상각이 리스기간 8년에 걸쳐 28.125%의 정률법으로 상각됨에 따라 종전의 A, B, C Loan 구조 대신에 매년 발생하는 투자자의 세제혜택 분을 예치하는 SPV의 Cash Deposit A/C를 개설한다는 점이 특이하다. 선가의 약 15%<sup>77)</sup>에 상응하는 세제혜택 금액이 리스기간 중 Deposit A/C에

76) 2007. 1. 1부터 적용된 투자자의 新출구전략으로 40.6%의 고속감가상각이 허용되지 않음에 따라 마련된 세제 개편내용임. 종전에는 리스기간 종료 시 선박을 매각하는 경우 매각차익에 대해 34.43%(2020년부터 31%)의 법인세를 납부하였음. 그러나 변경된 세제에 따르면 세무당국은 거래 시작 단계에서 투자자가 선사에게 사전에 약정된 금액으로 SPV의 지분을 인수할 권리를 부여하였고 리스기간 종료 시에 선사가 이 권리를 행사하는 경우에는 지분 매각차익의 95%에 대해 세금을 감면함.

77) agent·법률비용 및 투자자(선박금융 투자 없이 tax capacity만 제공) 수익 공제 후 세제혜택 금액

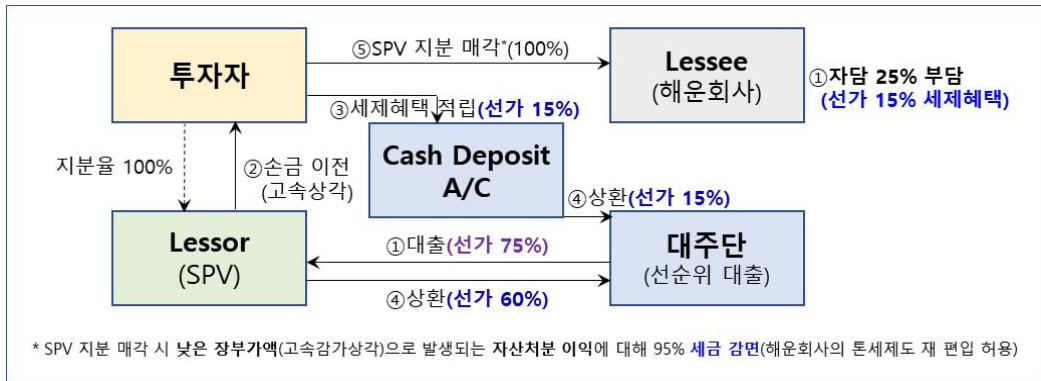
예치되고 선사는 동 금액만큼 선사의 용선료(리스료)가 낮게 책정되어 리스료를 지급하게 된다. 이에 따라 SPV는 선순위 대출금액(선가의 75%)에서 세계혜택분(선가의 15%)을 제외한 선가의 60%만을 상환하게 된다.



[그림 3-6] 프랑스 선박 조세 리스금융 거래의 계약구조  
 자료 : KOBC, 2020. 상계자료, p.5

투자자는 2007년 세계 개편에 따라 별도의 투자자금 투입 없이 tax capacity provider의 역할을 통해 조세 리스거래에 참여함으로써 총 선가의 19% 내외의 세계혜택을 받게 된다. 동 세계혜택분 중 자신의 수익률과 거래비용 등을 제외한 선가의 약 15%에 해당하는 나머지 세계혜택분은 리스거래에 따른 제반 리스크를 실질적으로 부담하는 선사에게 제공함에 따라 선사는 결국 선가의 85% 금액으로 선박을 건조할 수 있게 된다.

투자자는 리스계약 체결 시 선사에게 SPV 지분인수 Option을 부여하며 8년의 리스기간 종료 전 선사가 SPC의 지분인수 Option을 행사하게 되면 프랑스 세무당국은 지분 매각차익에 대해 95% 세금 감면혜택을 부여하게 된다.



[그림 3-7] 투자자의 SPV 지분매각 구조

한편, 프랑스도 우리나라와 같이 2004년부터 선박 운항소득이 전체 소득의 75% 이상인 자국 선사에 대해 톤세제도를 적용하고 있다. 조세 리스제도의 고속감가상각에 따른 초기 세제혜택은 단순히 법인세 납부 지연효과에 따른 세금 절감이라고 할 수 있다.

[표 3-7] 프랑스 조세 리스제도의 선박 감가상각비 산출방법

연도	산출내역(9/10일자로 1,000유로 선박 구입)	감가상각비(단위: 유로)	
		당해년도	누계액
1차년도	$1,000 \times 28.125\% \times 4/12$	93.76	93.76
2차년도	$(1,000 - 93.76 = 906.24) \times 28.125\%$	254.92	348.68
3차년도	$(906.24 - 254.92 = 651.32) \times 28.125\%$	182.32	531.00
4차년도	$(651.32 - 182.32 = 469) \times 28.125\%$	131.93	662.93
5차년도	$(469 - 131.93 = 337.07) \times 28.125\%$	94.82	757.75
6차년도	$(337.07 - 94.82 = 242.25^{78}) \times 1/3$	80.75	838.50
7차년도	$(242.25 - 80.75 = 161.5) / 2$	80.75	919.25
8차년도	$161.5 - 80.75$	80.75	1,000

자료 : French Flag Rif(FFR)

78) 6차 년도 선박의 장부가액(242.25)에 감가상각률(28.125%)을 곱하여 산출한 감가상각액(68.14)이 장부가액(242.25)의 1/3 금액(80.75)보다 작으므로 6차 년도부터 매년 80.75를 정액 감가상각 처리

그러나, 프랑스 세무당국은 톤세 적용대상 선사에 대해 선박 조세 리스제도를 지원하고 있음에도 불구하고 선사가 리스기간 종료 후 동 선박을 톤세 제도에 편입되는 것을 허용하고 있다. 또한 투자자의 SPV 지분 매각차익에 대해 95% 세금감면을 제공하고 있어 사실상 고속감가상각에 따른 세제혜택은 법인세의 납부 지연효과가 아닌 세금 감면과 동일한 것으로 제도화하였다.

## 2. 영국

### 가. 개요

영국의 조세 리스제도는 1960년대 초반 고가 자본재(항공기, 선박, 철도 차량 등) 구입 촉진을 위해 정부 차원에서 도입된 이래 1996년 이전까지는 주로 항공기 구입에 활용되었다. 그러나 동년 11월 영국의 세법 개정으로 항공기에 대한 고속 감가상각률이 종전 25%에서 6%로 하향 조정됨 따라 1997년 이후에는 주로 선박<sup>79)</sup> 구입 시 활용되었다. 영국의 선박 조세리스는 선박의 편의치적이 가능하고 정부의 사전허가가 필요 없으며 선박이 영국 소재 선사에 의해 운영되는 한 활용이 가능해 전 세계적으로 장기용선 계약을 확보하고 있는 선박을 중심으로 가장 많이 활용되어 왔다.<sup>80)</sup>

영국의 조세 리스제도를 활용하기 위한 요건은 ①UK Lessee인 선사가 선박 운항의 책임 주체가 되어야 하며, ②L/C Bank는 영국 소재 은행으로서 UK Lessor와 별개의 은행이 되어야 하고, ③리스기간 종료 후 해당 선박은 UK Lessee가 아닌 제3의 선사에게 매각되어야 하며, ④리스구조 설계 후 영국 세무당국의 적법성 심사를 통과하여야 한다.

해운선사가 영국의 조세 리스금융을 이용할 경우 선박을 직접 구입했을 때보다 선가의 약 8% 내외에 상당하는 비용을 절감할 수 있으며, 이에 따라 NYK, P&O Nedlloyd, CMA-CGM, MOL 등 세계 유수의 선사들이 동

79) 해상구조물은 선박으로 분류되지 않아 영국 내에서 tax lease 활용이 불가능함.

80) Slaughter & May, 2010. 8. 「Equipment Leasing」, pp.2~10.

제도를 많이 이용한 바 있다. 또한, 현가 개념으로 세금절감 효과를 극대화시키기 위해서는 리스기간 초기 발생하는 막대한 감가상각비를 상쇄할 만큼 충분한 영업이익을 안정적으로 창출할 수 있는 기관이 UK Lessor가 되어야 하는 바, Lloyds Bank, Barclays 등 영국 내 우량 상업은행들이 주로 UK Lessor로 참여하여 왔다.

#### 나. 조세 리스금융 진행절차<sup>81)</sup>

첫째, 영국 조세 리스금융 이용을 원하는 해운선사는 조세 리스금융 주선기관(Tax Lease Arranger)을 선정한다.

둘째, 주선기관은 UK Lessor 역할을 담당할 영국 내 은행)과 세제혜택 분배, 담보물 구성 등에 관한 조건에 대해 합의한다.

셋째, 해운선사는 자사 선박을 운영할 UK Lessee와 장기용선계약을 체결한다.

넷째, 선박건조계약이 기존 해운선사에서 UK Lessor로 Novation(경개)된다.

다섯째, UK Lessor는 선박구입대금을 조선소에 지급<sup>82)</sup>한다.

여섯째, 선박대금지급과 동시에 선박 소유권이 UK Lessor에게 이전되며, 연 25%의 고속감가상각이 시작되고 계약상 리스기간은 25년이나, 보통 선박 인도 후 세제혜택 효과가 무의미해 지는 약 7년차에 리스계약이 대부분 종료<sup>83)</sup>된다.

일곱째, 조세 리스금융 종료 시 UK Lessor는 Put Option을 행사하여 선박을 제3의 선사에게 매각함과 동시에 리스료 지급 후 L/C Bank에 남아있는 예치금은 UK Lessor에게 귀속된다.

---

81) 한국수출입은행, 2005. 상계자료, pp.1-9

82) 이는 장부상 현금흐름이며 실제로 U.K. Lessor의 자금은 L/C Bank에 예치되고, 해운사가 자기자금 또는 기타은행 차입금을 이용, 조선소에 선박구입대금을 지급함.

83) 이는 동 시점에 선박의 장부가치가 선가의 5% 이내로 떨어져 더 이상의 세제혜택을 향유하기 어렵기 때문임.

#### 다. UK Lessor의 영업손실

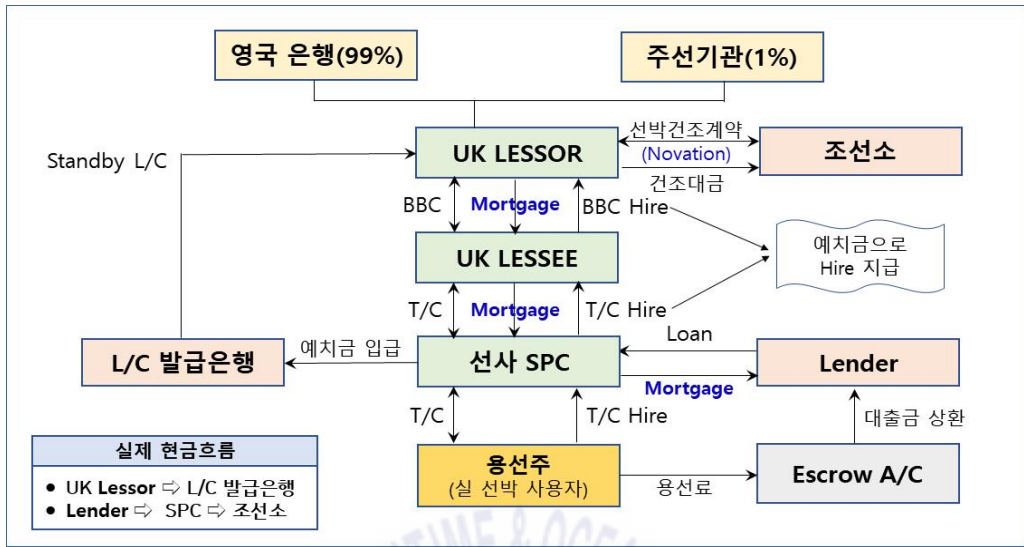
UK Lessor는 선박장부가격(선가 + 부대비용)에 대해 연 25%의 고속감가상각을 실시하여 리스기간 초기 막대한 금액의 회계상 비용을 발생시키게 된다. 한편 UK Lessor가 수취하는 리스료는 수입으로 처리되므로 UK Lessor의 수익은 [리스료 수입 - 감가상각비 - 이자비용] 방식으로 계산되며, 특히 고속감가상각으로 인해 리스기간 초기 막대한 영업손실을 시현하게 된다. 이때 UK Lessor는 충분한 영업이익을 안정적으로 일으키는 법인이어야 하며 영국 세무당국의 조세 리스거래와 관련한 적법성 심사도 통과해야 한다. 한편, 리스금융 종료 시<sup>84)</sup> 선박은 UK Lessee가 아닌 제3자에게 매각된다.

#### 라. 계약구조(Rebate Mortgage)

영국의 선박 조세 리스금융에서 가장 많이 활용되는 계약구조는 Rebate Mortgage 방식으로 Mortgage는 UK Lessor가 대출은행에 제공해야 한다. 그러나 조세 리스거래 외견상 UK Lessor와 대출은행은 채무관계가 없으므로 간접적인 방법으로 대출은행에 Mortgage를 제공하게 된다. 조세 리스금융 거래와 관련한 위험의 대부분을 선사가 부담하므로 UK Lessor의 모기업이 얻는 세제혜택(소득 공제액)의 상당 부분은 해운선사로 이전하게 된다. Rebate Mortgage 구조에서 실제 현금흐름은 SPC는 대주단으로부터 선박금융을 조달하여 조선소에 선박 건조대금을 지급하고 UK Lessor의 자금은 L/C 발급은행에 예치하게 된다. L/C 발급은행은 예치금이 입금되면 UK Lessor를 수혜자로 하는 Standby L/C를 발급하게 되며 대주단은 자신이 지정한 Escrow A/C에 입금되는 용선료를 통해 원리금을 상환 받게 된다. 한편, 영국 조세리스 거래가 완성됨과 동시에 선박 건조계약은 SPC로부터 UK Lessor에게 경개(novation)된다.<sup>85)</sup>

84) 세제혜택이 거의 없어지는 시점에 종료되며 통상 리스거래 후 7년이 되는 시점임.

85) 한국수출입은행, 2005. 상계자료, pp.4-8



[그림 3-8] 영국의 선박 조세리스(Rebate Mortgage) 계약구조도  
 자료 : 수출입은행, 2005. 상계자료, p.5

### 3. 일본

#### 가. 개요

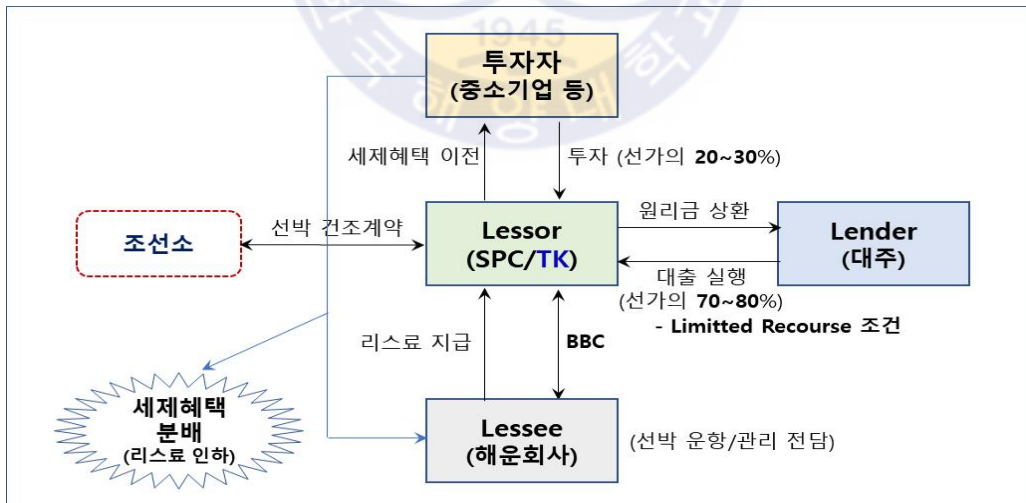
일본의 조세 리스금융은 처음에는 조세 리스의 목적이 아닌, 출자자의 투자지분 및 대출금을 이용하여 항공기 또는 선박의 도입비용을 최소화하기 위하여 레버리지 리스(Japan Leveraged Lease : JLL) 형태로 1978년에 최초 도입되었다.

그러나, JLL은 해당 자산의 감가상각 방법을 정액상각만 인정하여 세제 혜택이 적고 자국에만 선박을 등록해야 하며 역외대출만 허용되는 등 선사의 리스크 부담이 과중하다는 불만이 제기되었다. 이에 일본 조세당국(National Tax Agency : NTA)은 1999년에 세법을 개정하여 현재 전 세계적으로 많이 활용되고 있는 조세 리스제도인 JOL(Japanese Operating Lease)과 JOLCO(Japanese Operating Lease with Call Option) 제도를 시행하게 되었다.

## 나. JOL 제도

JOL은 일본의 전형적인 운용리스 제도로서 주로 리스기간 만료 시 잔존 가치에 큰 변동이 없는 항공기(선박의 경우 중고선) 거래에 주로 활용되며 투자자가 리스기간 만기 시 자산의 잔존가치 리스크를 부담하게 된다. JOL은 선박의 경우 최대 15%의 정률법에 의한 감가상각이 가능하며 선박 인도 후 첫해에 한해 30%의 특별 감가상각이 인정된다.

선박 JOL 거래에서 선사는 리스계약 기간 중에 리스계약을 중단하고 SPC에게 지급해야 할 리스금액의 현재가치를 지불할 경우 리스계약을 해지할 수 있다. JOL은 선박에 대한 잔존가치 변동 리스크를 투자자에게 전가시켜 자국선사를 보호하고자 하는 리스거래이다. 또한 JOL은 리스기간이 통상 10년 이내로서 외국선사도 Lessee로 참여가 가능하나 선박과 mortgage는 반드시 일본에 등록하여야 한다. 선순위 선박금융은 선박관련 담보 외에 소구권이 제한되는 limited recourse 조건으로 제공된다.



[그림 3-9] JOL의 계약구조

자료 : CA-CIB, 2018. 6. 「The Emergence and Importance of JOL」, pp.1~15



JOL 구조 하에서 리스거래 중개인은 일본 투자자들로부터 선가의 20~30%를 투자자금으로 모집하여 익명조합(Tokumei-Kumiai : TK<sup>86</sup>)을 설립·출자한 후, 자국 금융기관을 통해 선가의 70~80%에 대해 선박관련 담보 외에 소구권이 제한되는 limited recourse 조건으로 선순위 선박금융을 조달하여 선박을 발주하게 된다. 따라서 JOL은 중국의 선박 리스금융과 같이 선사의 자담부담 없이 선가의 100% 금융을 조달할 수 있는 운용리스이다.

## 나. JOLCO 제도

JOLCO는 신조 선박에 활용되는 운용리스로서 선사가 투자자로부터 既定 가격으로 선박을 조기에 매입할 수 있는 권리(Early Buy Option : EBO)를 보유하는 리스거래이다. JOL은 일본 금융기관 및 투자자만 참여가 가능하여 외국자본 유입 효과가 미흡하였고 선사의 중도계약 해지로 인한 투자자의 리스크 부담과 비용이 상승하는 단점이 있었다. 이에 일본 정부는 신조선 투자에 보다 효과적으로 활용할 수 있도록 개념적으로는 금융리스 성격을 가지나 법률적으로 운용리스<sup>87)</sup>인 JOLCO 제도를 도입한 것이다.

JOLCO도 JOL과 마찬가지로 익명조합(TK)을 통해 선가의 20~30%에 해당하는 투자자금<sup>88)</sup>을 모집하여 세제혜택을 향유하고 선가의 100% 금융을 조달할 수 있는 운용리스이다. 다만, 리스기간은 JOL이 10년 이내의 단기인 반면 JOLCO는 10년 이상의 장기(선박 신조선의 경우 통상 12년)인 것이 특징이다.<sup>89)</sup> JOLCO 거래의 진행절차는 다음과 같다.

첫째, 선사는 선박 발주계획을 수립한 후 JOLCO 거래 중개 전문금융기관

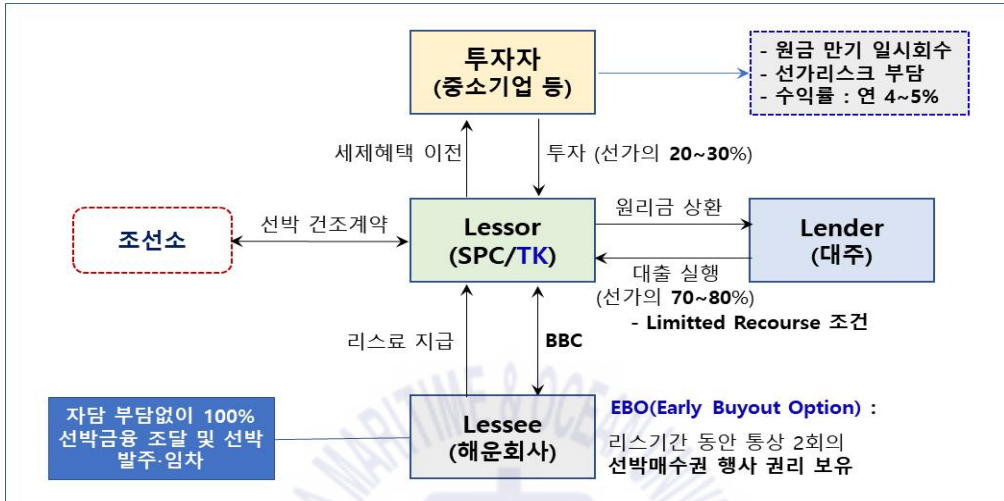
86) 익명조합으로서 일반적인 SPC와는 다르게 일본 세법상 legal entity로 인정되지 않아 손실이 모기업으로 이전 가능

87) 선사는 purchase option을 보유하나 실제적으로는 purchase obligation과 유사하게 운영됨.

88) 투자수익률은 연 4% 내외이며 투자조건은 EBO 행사시 투자금을 일시 회수하는 조건(back ended)이며, 통상 5년차 또는 7년차 2회에 걸쳐 EBO 행사 권한을 보유함.

89) Nazir, Mehraab, Oct./Nov. Marine Money, 2018. 「The Growth of the JOLCO Structure」, pp.12~13.

(Arranger)을 선정하여 세무당국과 세제혜택 가능성, 선박금융 조달계획 등을 협의한 후 선박건조계약을 체결한다.



[그림 3-10] JOLCO의 계약구조

자료 : CA-CIB, 2018. 6. 상계자료, p.1~15

둘째, Arranger는 투자자를 모집하고 일본 내 SPC 형태의 익명조합(TK)을 설립한 후 투자자와 TK는 투자약정을 체결한다. 또한 Arranger는 역내외 금융기관들과 선순위 선박금융 조건을 협의한 후 limited recourse<sup>90)</sup> 조건의 Loan Agreement를 체결(TK vs 대주단)한다.

셋째, TK는 선가, 선박금융 금리조건, 세제혜택 등 제반 조건을 고려하여 선사와 리스계약을 체결한다. 이때 가장 중요한 것이 리스료와 EBO 상의 선박매수금액이며 이 조건결과에 따라 투자자의 투자수익률이 산출된다.

넷째, 리스기간 중 선사가 EBO를 행사하게 되면 투자자는 사전에 합의된 가격으로 선박을 선사에게 매각하며, EBO를 행사하지 않게 되면 만기에 제3자에게 매각 또는 재리스 한다.

90) 선박 관련 담보(보험 수익금 등 포함) 외 SPC 지분 또는 모회사에 대한 소구가 제한되는 조건

[표 3-8] 일본 JOLCO 거래의 주요 참여자

주요참여자	내 용
중개인 (Arranger)	- (투자자 모집) 익명조합(TK) 설립 및 equity 투자자 모집 - (금융주선) 선박금융 조달 주선
투자자 (Equity Investor)	- 선가의 20~30%를 equity로 투자 (만기 일시회수) - TK(Lessor) 자산의 가속상각에 따른 연결회계 상 상각손실을 이용하여 법인세 절감
임대인 (Lessor/TK)	- 일본 세법상 legal entity가 아닌 익명조합 - 가속상각을 통한 영업손실을 투자자 모기업으로 이전
임차인 (Lessee)	- 선박의 실사용자로서 자담 없이 선박을 발주/임차 사용 - 리스기간 만기 전 선박구매권(통상 2회 보유) 행사 가능 - 통상 신용이 우량한 선주(NYK, MOL 등)로 제한

JOLCO 구조에서 선사가 EBO를 행사하는 경우 투자자는 선박소유권을 선사에게 사전에 정한 가격으로 이전하여야 하며 이에 따른 이익 또는 손실은 투자자가 부담하여야 한다. 이와 같이 JOLCO는 법률적으로 운용 리스로 구조화되기 때문에 선사가 EBO를 행사하지 않는 경우, 투자자는 선박을 제3자에게 매각 혹은 여타 선사를 물색하여야 하며 리스기간 중 선박의 잔가 리스크를 사실상 부담하게 된다.

또한 대주단 입장에서는 제한적 소구 조건의 금융 제공이므로 리스거래 구조화 시 용선계약 상의 용선료 수취금액이 금융계약서 상의 원리금 상환금액과 비교하여 부족하지 않은 지를 면밀히 점검해야 한다. 이에 따라 일본 세무당국은 SPC의 소유자인 투자자에 대한 자격요건을 제한하고 있는데 ①투자자의 리스크 흡수능력 ②선박관련 전문성 ③선박 잔가 리스크 부담 능력에 대한 입증 책임을 부과하여 검증하고 있다.

이와 같이 JOLCO 구조에서 투자자는 최소 선가의 약 20% 이상을 만기 일시상환 조건으로 투자함과 동시에 선가 잔존가치 리스크를 부담하고

선사가 EBO를 행사하지 않게 되면 선박을 매각 또는 재리스하여야 한다. 반면에 선사는 자담 부담 없이 우량한 조건으로 선박금융을 100%<sup>91)</sup> 조달하여 선박을 발주·임차할 수 있다. 따라서 선박 조세리스(JOLCO) 거래에 따른 세제혜택은 대부분 투자자에게 제공되며 투자자는 약 4~5%의 투자 수익률을 향유하게 된다. 한편, JOLCO 거래에서 선사가 5년 또는 7년차에 EBO를 행사하게 되면 투자자는 EBO금액과 선박 장부가격(고속상각에 따라 통상 낮은 금액으로 책정)의 매각차익에 대해 세금을 납부해야 하므로 실질적인 세제혜택 규모는 많이 축소된다.

[표 3-9] JOL과 JOLCO의 비교

구 분		JOL	JOLCO
공통점	Investor	일본 중소기업/은행 등	
	Lessee	해운사(외국선사도 가능, 일본에 선박 등록 필수)	
	세제혜택	가능 (고속상각에 따른 세금납부 지연효과 등)	
	감가상각	정률법 (최대 연 15%, 신조에 한해 첫째 30% 상각 가능)	
	리스기간	10년 이내	10년 이상
	선박 등록국	일본 (편의치적도 가능)	
차이점	Lender	일본 금융기관	역내외 금융기관
	선박	중고선	중고선/신조선
	리스방법	운용리스	운용리스
	Option	계약중단 가능	리스기간 중 2회 EBO 보유
	투자자 모집	단일 투자자	다수 투자자

자료 : CA-CIB, 2018. 6. 상계자료, pp.1~15

91) 투자자의 투자 비율이 낮은 경우(예 : 선가의 20%) 선사는 리스료 선납 등의 형태로 선가의 약 10% 내외에서 자금을 선 투입하는 사례도 있음.

#### 4. 3개국 선박 조세 리스제도의 비교

프랑스, 영국, 일본 3개국의 선박 조세 리스제도는 각 국가마다 그 도입 배경<sup>92)</sup>이 상이한바, 세제혜택의 내용 등 제도의 운영 면에서 그 차이가 많다.

우선, 프랑스는 CMA-CGM이라는 자국 국적선사의 글로벌 경쟁력 확보를 위해 약 15%(선사 수혜 기준)에 이르는 가장 높은 세제혜택을 부여하고 CA-CIB, BNP, SG 등 상업금융기관의 tax capacity 능력을 잘 활용하고 있다. 또한 2007년 EU 집행위의 제도 투명성 요구 등에 따른 세계개편 이후에는 조세 리스제도의 참여 및 수혜 대상범위를 프랑스에 국한시키지 않고 EU로 확장하였다. 또한 고속 감가상각률을 40.6%에서 28.125%로 하향 조정하는 대신에 리스기간 종료 시 투자자의 SPV 지분 매각차익에 대한 세금을 95% 감면함으로써 세제혜택이 축소되는 것을 방지하였다. 프랑스 조세 리스제도는 현재 유럽에서 항공기, 선박 등의 부문에서 가장 많이 활용되고 있으며, 투자자는 상업금융기관 외에도 매년 이익을 많이 내고 있는 기업도 single investor로 참여하는 것이 가능한 것으로 알려지고 있다.

영국은 1960년대 초반 고가 자본재(항공기, 선박 등) 구입 촉진 및 관련 산업 활성화를 위해 조세 리스제도를 도입하였다. 그러나 1996년 11월 세법 개정으로 항공기에 대한 고속 감가상각률이 종전 25%에서 6%로 하향 조정됨 따라 1997년 이후에는 주로 선박 거래를 중심으로 많이 활용되어 왔다. 영국의 선박 조세 리스제도는 2002~2004년 중 가장 활발히 활용되었으나 2006년 세법 개정으로 Long Funding Lease<sup>93)</sup> 제도가 신규 도입되었다.

---

92) 프랑스는 국적선사 지원, 영국은 거래 활성화를 통한 금융, 법률, 선박관리 등 관련 산업 활성화, 일본의 기 축적된 중소기업의 잉여자본 활용 및 외국인 투자 유치를 주목적으로 제도 도입

93) 2006. 4. 1일자로 영국에서 신규 도입된 리스제도로써 Lessor에게 세제혜택을 위한 고속 감가상각을 허용하지 않는 5년 이상의 장기리스를 말함.

[표 3-10] 주요 3개국 선박 조세 리스제도 비교

		영국	프랑스	일본(JOLCO)
선박 요건 등	선박운항 주체	국적선사	국적선사	제한없음
	선박 등록국	편의치적 가능	편의치적 가능	일본(편의치적 가능)
	선원 채용요건	제한없음	EU 역내 국적 소유자	제한없음
	사전승인 여부	없음	없음	일본 선박법 적용 가능 선박 확인
	대상 선박	신조선	신조선 (인도 후 2년 이내)	중고선/신조선
	자국내 선박 건조 요건	제한없음	제한없음 (EU 경제에 기여)	제한없음
리스 구조 등	차주·소유주	차주 : SPC 소유주 : UK Lessor	SPV/GIE	차주 : 일본 TK 소유주 : 해외 SPC
	리스기간 (계약해지 시점)	25년 (7 ~ 8년)	8년 (6 ~ 7년)	10년 이상 (5년 또는 7년)
	고속감가상각률	연 25%	연 28.125%	연 15% (신조선은 첫해에 한해 30% 허용)
	세제혜택 수혜선사	제한없음	제한없음 (EU 경제에 기여)	제한없음
	선사 취득 이익	선가의 8% 내외	선가의 15% 내외	100% 선박금융 조달
	세제혜택 지급방법	세제혜택 발생 시 마다 선사앞 지급	세제혜택 발생 시 마다 Lessor의 Cash Deposit A/C에 적립 → 선순위 대출금 상환에 충당	세제혜택 발생 시 마다 투자자에게 지급
	리스기간 종료 후 선박 이전 대상	Lessee가 아닌 제3자	Lessee	Lessee

이후 세계 해운시황의 장기침체 등으로 UK Lessor는 선박 잔존가치 및 리스기간 만료 후 재금융 등에 대한 부담이 가중되었다. 더욱이 영국 상업은행들은 Basel III 도입에 따른 위험가중자산 보유를 기피하게 됨에 따라 현재 선박 조세 리스제도는 사실상 영국에서 자취를 감추게 되었다.

일본은 1999년 세법을 개정하여 JOL과 JOLCO라는 조세 리스제도를 도입한 이래 동 제도는 중소기업의 축적된 잉여자본을 활용하여 항공기, 선박 및 컨테이너 박스를 중심으로 전 세계적으로 많이 이용되어 왔다. JOLCO는 선가의 100% 금융을 제공하는 리스금융으로 신용이 양호한 외국의 선사들도 많이 활용하여 왔다.

그러나, 일본 정부는 2018년 12월에 일본에 비거주하는 외국 Lender에게 이자가 지급되는 경우 Lessor는 SPC 영업손실의 세금공제 한도를 투자자 EBITDA<sup>94)</sup>의 20% 이내로 제한하는 입법을 제안하였다. 동 제안이 예정대로 2020년 4월부터 시행될 경우 JOLCO 리스거래에서 외국금융기관이 대주로 참여하기는 쉽지 않을 것으로 보여지며 만일 과거 거래까지 소급 적용될 경우 그 여파는 매우 클 것으로 예상된다.

### 제3절 선행연구

선박 조세 리스제도와 관련한 국내외 연구실적은 매우 부족한 실정이다. 이는 프랑스 등 주요국의 선박 조세 리스제도가 자국의 조선 및 해운산업 보호라는 정책적 목적으로 도입됨에 따라 제도의 세부적인 운영 방식과 내용이 대부분 비공개로 운영되고 있기 때문이다. 따라서 본 선행연구에서는 선박에 국한하지 않고 일반적인 국제 조세리스에 관한 선행연구 중 유형자산의 고속감가상각 방법, 세제혜택 이전 등 본 연구의 세제혜택효과

94) Earning Before Interest, Tax, Depreciation and Amortisation의 약어로서 영업활동을 통해 벌어들인 현금창출능력을 나타내는 수익성 지표임.

분석과 관련한 국내외 정기 간행물, 연구논문 등의 자료를 국내외로 나누어 인용하고자 한다.

## 1. 국내문헌

권혁운·정지선(2016)은 국제 조세리스에서 주로 이용되는 레버리지리스<sup>95)</sup>에 관하여 한국과 일본의 세법상 규제제도를 비교·연구하였다. 이 연구에 따르면 국제 조세리스는 국가 간의 리스자산에 대한 소유권 인식의 차이를 이용한 조세 차익거래를 말하며, 국가 간 세법 차이에 따라 임대인과 임차인 모두가 자산을 소유하게 될 경우 동일 자산에 대한 이중상각리스(Double-Dip Lease)가 가능하다고 하였다. 리스자산에 대한 소유권을 판단할 때 영국이나 미국과 같은 관습법 국가들은 전통적으로 법의 형식적 기준을 중시하는데 반해 독일이나 프랑스와 같은 대륙법 국가들은 경제적 실익을 중요시하기 때문에 이들 국가 간에 세법 상 차이가 발생하고 이에 따른 이중상각이 가능하다고 주장하였다. 또한, 일본의 경우 레버리지리스를 위해 익명 조합 형태의 SPC를 설립하며 리스기간 중 고속감가상각에 따른 영업손실을 발생시켜 이 손실을 익명조합의 조합원들에게 분배함으로써 익명조합원들이 법인세를 절감할 수 있다고 하였다. 다만, 권혁운·정지선(2016)은 레버리지리스에 대하여 일본은 「경제적 실익에 대한 과세」와 「과세의 공평성」에 무게를 두어 익명조합에서 발생하는 손실의 공제 제한이라는 규제를 두고 있다고 이 논문에서는 설명하고 있다.

정운오·고정권(2007)은 국내 D회사가 2003년에 실행한 미국 투자자와의 전산장비 조세 S&LB 거래를 정리한 논문을 발표하였다. 이 거래를 통해 미국 투자자인 임대인은 리스기간 초기에 가속감가상각을 통해 비용을 조기 인식하고 리스료 수입은 장기에 걸쳐 이연 실현함으로써 법인세

---

95) 리스자산의 임대인이 해당 자산의 구입자금을 투자 및 차입을 통해 조달하여 투자세액 공제 및 차입이자에 대한 이자비용 손금산입을 받으며, 이러한 절세효과를 리스료 감면이라는 형태로 임차인과 배분하는 형태의 리스거래를 말함(권혁운·정지선, 2016)



절감 효과를 향유하게 된다고 하였다. 또한, 미국 임대인이 조달한 차입금은 임차인의 리스료 지급을 통해 상환이 이루어지는 non-recourse 방식으로 구조화되므로 투자자는 결과적으로 레버리지리스를 통해 설비금액의 일부만 투자하고도 설비 전체금액에 대한 세제혜택을 누리게 된다고 하였다. 정운오·고정권(2007)은 국제 조세리스 거래는 일반적으로 거래 규모가 크고 거래비용도 많이 발생하므로 추진하는 국제 조세리스 해당거래가 성사되지 않을 경우 수수료 등 리스거래가 성사되기 이전에 발생한 거래비용을 누가 부담할 것인지를 사전에 계약에 의해 정하는 것이 중요하다고 지적하였다. D회사 국제 조세리스 거래의 경우 거래가 성사되기 전까지는 리스거래를 중개한 금융자문사가 거래 비용을 모두 부담하고 거래가 성사된 경우에는 미국 투자자가 부담하는 것으로 합의하였다고 논문에서는 설명하고 있다. 또한 이 논문은 국제 조세리스에서 최대의 위험은 세제변경에 따른 위험이라고 하면서 국제 조세리스에서 세제변경에 따른 손실은 영국 조세리스를 제외하고는 투자자가 부담하는 것이 일반적이라고 주장하였다.

구성권(2014)은 2011년부터 모든 상장기업이 의무적으로 적용해야 하는 국제회계기준(K-IFRS) 도입이 국제 조세리스 거래에 어떠한 영향을 미치는지를 연구하였다. 그는 최근 국제회계기준은 조세상의 혜택을 위한 국제 리스거래의 경우 법적 형태보다 경제적 실질을 중요시하여 관련 거래를 하나의 거래로 보도록 하고 있다고 주장하였다. 또한, 국제 조세리스에 의하면 리스제공자와 리스이용자 모두가 세제상의 혜택을 향유하는데, 미국과 영국 등 일부 국가에서는 이러한 혜택을 조세회피 행위로 보고 국제 조세리스거래를 규제하고 있다고 하였다.

김현동(2017)은 「리스에 관한 국제회계기준의 변경과 세법상 과제」라는 논문에서 국제회계기준(IFRS)의 변경내용을 고찰한 후 종전 기준서(K-GAAP)와 신 국제회계기준 하에서 리스거래의 세금 부담에 미치는 영향을 사례분석을

통해 논증하였다. 김현동(2017)은 기업회계기준의 불확정 개념으로 인해 리스 거래 당사자가 세금 부담을 조정할 수 있다는 점에서 기업회계기준을 그대로 준용하는 현행 세법의 문제가 있음을 사례분석을 통해 확인하였다. 다만, 이 논문에서는 세법에 리스관련 규정을 마련함에 있어 유일한 정답이 존재하지 않고 여러 대안들이 존재하므로 리스거래를 세법에서 어떻게 규정할 것인지의 지는 결국 정책의 영역이라고 설명하고 있다. 또한 회계의 목적은 경영자, 주주, 채권자 등 회계정보 이용자에게 합리적인 의사결정을 할 수 있도록 유용한 정보를 제공하는데 있는 반면에 세법의 일차적인 목표는 국가 재정 수요를 충당하기 위한 세수의 공평한 확보에 있다고 주장하였다. 예를 들면 리스분류 방식과 관련 국제회계기준에 따르면 리스이용자 입장에서 더 이상 금융리스와 운용리스를 구분할 필요가 없는 반면에 세수 변동이 발생할 수 있다는 점에서 국제회계기준 역시 한계가 있다고 했다. 김현동(2017)에 따르면 미국, 영국, 일본의 입법례를 보더라도 이들 국가도 법적 형식과 경제적 실질을 모두 고려하나 국제회계기준에 전적으로 의존하지 않는다고 했다.

## 2. 국외문헌

Mehta, Amar(2004)는 국제 조세리스 거래에 대한 과세방법과 주요국의 과세제도 등에 관한 방대한 연구결과를 발표하였다. 그의 연구에 따르면 국제 조세리스 거래에서 세금납부 당사자는 ①과세대상소득의 최소화 ②세금공제금액의 최대화 ③세금납부의 지연 ④거래 상대국 과세의 축소 등을 통해 세금절감 노력을 하게 된다고 주장하였다. 그는 국제 리스거래에 대한 미국, 영국, 독일, 일본 등의 과세제도를 상세히 연구하는 한편 이에 따른 각국의 조세회피방지 제도를 아울러 분석하였다. 그의 논문에 따르면 각국 정부는 세금절감을 위한 공격적 리스거래를 방지하기 위한 조세회피방지관련 세법을 계속 보완하여 왔다고 하였다. 그러나 금융산업의 특성 상 시장참여자들은 세법 상의 허점(loopholes)을 우회하는 혁신적 리스거래 기법

을 발굴하였고 이에 각국 정부는 이를 규제하는 세법을 또 개정하는 과정을 반복하여 왔다고 주장하였다. 또한 Mehta, Amar(2004)는 일본의 익명조합(TK)에 대해서도 언급하였는데, TK는 일본 상법 상의 특수목적법인으로서 조세 리스거래에서 리스기간 초기 TK에서 발생시킨 영업손실을 모기업인 투자자에게 이전시켜 세제혜택을 향유하는 익명조합(silent partnership)이라고 설명하였다.

Vargas, Patrick Lizana(2018)는 선박 조세 리스제도와 관련하여 지금까지 확인된 유일한 국내의 논문이었다. 이 논문은 최근까지 EU 집행부와 보조금 소송으로 논란이 되어 온 스페인의 선박 조세 리스제도(Spanish Tax Lease Scheme for Ships : 이하 ‘STL’ 이라 함)를 소개하고 있다. Vargas는 논문에서 STL은 2002년에 도입되었으며, 투자자가 특수목적법인 EIG(Economic Interest Group : tax transparent entity)를 설립하여 리스기간 초기 3~5년 간 고속상각을 통해 세제혜택을 받고 선박의 장부가치가 없어지는 시점에 선박을 선사에 매각한다고 하였다. 이와 동시에 해당 선박은 스페인 톤세제도에 편입되고 EIG는 선박 매각차익에 대해 면세를 받아 STL의 총 세제혜택 효과는 선가의 약 20~30%에 이른다고 하였다. 이 논문의 부록(Annex A)에는 EU의 역내 조선 및 해운업계에서 2006년부터 문제를 제기한 STL 제도의 보조금 해당 여부에 대한 유럽연합 집행위원회(European Commission : EC)의 의사결정 문서(CP137/06)를 수록하였다. EU 법원은 오랜 법정 소송 끝에 2015년 12월 STL의 보조금 해당 여부와 관련 「STL 제도는 EIG가 다수의 불특정 투자자를 대상으로 모집되므로 특정성이 없는바 보조금에 해당되지 않는다<sup>96)</sup>」(Reuter, 2015.12.7)라고 최종 판결을 내린 바 있다. 한편, 스페인 STL 제도가 EU 집행부로부터 보조금 문제로 공격을 받자 프랑스는 2007년에 자국 조세 리스제도의 지원대상 범위에 EU 국가를 포함시키는 등 선제적으로 제도를 보완하여

96) “The General Court annuls the Commission’s decision that the Spanish tax lease system is an illegal state aid. The measures concerned are not a selective advantage.”

보조금적 요소를 제거하였다.

Li, Ying(2004)은 세계 해사대학 학위 논문에서 선박 매입에 따른 금융조달 수단으로서 리스금융의 법률적 의미를 설명하였고 리스금융을 선박금융 등 여타 금융조달 방법들과의 비교 분석하였다. Li, Ying은 리스금융의 장단점을 분석하면서 리스금융은 선박금융과 비교하여 선가의 100% 금융을 양호한 조건으로 조달할 수 있는 장점이 있는 반면에 리스계약 조건에 의해 시장 변동에 탄력적으로 대응할 수 없는 단점이 있다고 주장하였다. 또한, Li, Ying은 글로벌 21개 선사의 선박 금융리스와 운용리스 거래 비율(2003년 기준)을 조사한 후 선사별 금융리스 비율과 선사별 세금부담 비율(tax expense /pre-tax income)의 상관관계를 분석하였다. 그러나 분석결과 양 변수 간에는 상관관계가 없는 것으로 나타났다고 주장하였다. 이는 통상의 선박 조세리스 거래는 선사의 세금감면을 목적으로 추진되는 것이 아니라 SPC의 영업비용 창출을 통해 동 비용을 SPC 모기업인 투자자에 이전하여 세금을 절감하는 방식으로 추진되기 때문인 것으로 해석된다.

## 제4장 연구의 방법 및 실증분석 결과

### 제1절 연구의 기본방향

선박 조세 리스제도는 선박 인도 후 SPC가 선박에 대한 고속 감가상각을 통해 리스기간 초기에 많은 감가상각비(비용)를 발생시키고 이 비용을 SPC의 모회사(투자자)에게 이전시켜 투자자에게 세제혜택의 일부를 제공하고 나머지 세제혜택은 해당 리스거래에 대한 실질적인 리스크를 부담하는 선사에게 제공한다. 세제혜택 규모는 리스거래 발생국가의 선박에 대한 감가상각률, 법인세율, 선박 또는 SPC 소유권 이전에 따른 매각차익에 대한 과세제도, 투자자의 영업비용 활용 여건 등에 따라 차이가 있다.

따라서, 이 연구에서는 우선 우리나라 실정에 적용하기에 가장 알맞은 것으로 판단되는 프랑스 선박 조세 리스제도를 바탕으로 우리나라 실정에 가장 적합한 한국형 선박 조세 리스제도의 가상모형을 설계한다. 그 다음에는 한국형 가상모형을 실제 거래에 적용할 경우 생성되는 세제혜택을 산출하여 주요 3개국의 세제혜택과 비교 분석해 본다. 마지막으로 한국형 가상모형에서 생성된 세제혜택에 따른 생산유발효과, 고용창출효과 등 산업연관효과를 분석하여 보기로 한다.

#### 1. 연구의 방향

한국형 선박 조세 리스제도는 우리나라의 고속 감가상각제도 현황, 투자자 현황, 세제혜택의 규모, 톤세제도와 연계 및 리스제도의 활용 가능성 등을 종합적으로 고려해 볼 때 프랑스의 선박 조세 리스제도를 벤치마킹하여 설계하는 것이 가장 바람직하다고 판단되며 그 이유는 다음과 같다.

첫째, 프랑스의 조세 리스제도는 세제혜택 규모가 영국(약 10.8%)과 일본

(약 13.6%)보다 높은 선가의 약 18.9% 수준으로 이를 벤치마킹할 경우 제도의 실효성을 제고할 수 있다. 둘째, 주요 투자자가 매년 큰 폭의 안정적인 이익을 시현하는 프랑스 상업은행(단독투자 Case)이며 투자자는 대규모 투자자금을 직접 투자하는 것이 아니라 tax capacity만을 제공한다는 점에서 우리나라 상업금융기관의 참여를 유인하기에 적합한 구조이다. 셋째, 세제혜택 규모가 비교적 높아 제도 도입 시 조선 및기자재산업, 금융산업 등에 대한 산업연관 효과가 매우 크다는 점이다. 넷째, 리스기간 종료 후 해당 선박에 대해 다시 톤세제도를 적용한다는 점에서 우리나라에서도 적용이 가능하다는 점 등을 들 수 있다.

다만, 프랑스 조세 리스제도를 바탕으로 한국형 선박 조세 리스제도를 설계할 경우 프랑스 GIE와 같은 특수목적법인 설립, 고속 감가상각률 특례 적용, SPC 영업비용의 모회사(투자자) 앞 이전 등을 위해서는 법인세법 시행령과 조세특례제한법의 개정이 필요하다. 따라서 한국형 선박 조세 리스제도는 현행 관련 세법의 기본 틀을 유지하되 가능한 최소의 범위 내에서 개정되는 것을 전제로 설계하기로 한다.

## 2. 설계의 기본가정

첫째, 조세 리스제도의 적용대상은 신조 선박으로 제한하되 선박 인도 후 2년 이내에 조세 리스거래 구조로 선박 재금융(refinancing)이 이루어지는 선박<sup>97)</sup>에 대해서도 예외적으로 적용하기로 한다. 다만, 향후 입법추진 등을 위한 논의 과정에서 여타 산업과의 형평성, 정부의 조세감면 여력, 특정성과 관련한 WTO 보조금 이슈 등을 고려하여 항공기 등의 분야까지 적용대상 범위를 확대할 필요가 있는 지는 다시 논의할 필요가 있을 것으로 보여 진다.

둘째, 고속 감가상각률은 현행 법인세법 시행령 및 조세특례제한법에 따른

97) 선사가 SPC를 설립하여 선박 건조계약을 체결한 후 선박금융을 조달하여 선박을 인도 받았으나 선박 인도 전에 조세 리스거래 추진 가능성이 불투명하여 우선 선박을 인도 받은 후 2년 이내에 조세 리스거래를 추진하는 경우 예외적으로 허용(프랑스 사례 참조)

선박 자산에 대한 고속상각 허용기준<sup>98)</sup>을 일부 완화하여 원양 국적선사 등 대기업으로 분류되는 선사에 대해서도 정률법에 의한 연 25.9%<sup>99)</sup>의 고속 감가상각률을 적용하기로 한다. 또한, 상기 고속 감가상각률의 적용기간은 현행과 같이 일몰 허용<sup>100)</sup>이 아닌 향후 10년 이상 유효한 것으로 가정한다. 추후 세제 개편으로 고속 감가상각률 등이 변경되는 경우에도 동 변경 내용이 기존 거래에는 소급 적용되지 않는 것으로 가정한다.

셋째, 선박 조세 리스제도는 우리나라 톤세제도를 이용하는 선사에 한하여 적용하며 선사가 리스계약 종료 후 SPC지분을 사전에 약정된 금액으로 매입하는 경우 해당 선박은 톤세제도를 다시 적용받는 것으로 한다. 또한 조세 리스금융은 운용리스로 구조화되며 리스기간 종료 후 SPC는 선박 또는 SPC 지분 매각차익에 대해 프랑스 조세 리스제도<sup>101)</sup>와 유사하게 법인세액을 전액 감면 받는다고 가정한다.

넷째, 투자자는 매년 대규모 영업이익을 시현하는 국내 금융기관 또는 화주가 그 역할을 담당하는 것으로 하되 세제혜택 생성 가능성 제고 등을 위해 단일 투자자(single investor)로 구성하는 것을 원칙으로 한다. 다만, 선화주 상생을 위해 국내 금융기관과 화주가 공동으로 투자하는 경우에는 공동투자자(multi investor) 구성을 예외적으로 인정하기로 한다. 또한, 투자자는 조세 리스거래와 관련 실제 equity 자금을 투자하거나 리스거래에 따른 여타 리스크를 부담

98) 법인세법 시행령 제29조(내용연수의 특례 및 변경) 제1항, 조세특례제한법 제28조의2(중소·중견기업 설비투자자산의 감가상각비 손금산입 특례) 제1항과 제28조의3(설비투자자산의 감가상각비 손금산입 특례) 제1항에 따라 해당 특례 적용요건에 부합할 경우 선박에 적용 가능한 정률법에 의한 최대의 고속상각률은 선박의 현행 기준내용연수(20년)에 기준내용연수의 100분의 50을 감한 10년을 적용하여 연 25.9%임.

99) 다만, 현행 법령 하에 선박에 적용 가능한 정률법에 의한 최대의 고속 감가상각률은 법인세법 시행령 제29조(내용연수의 특례 및 변경) 제1항에 따라 선박의 현행 기준내용연수(20년)에 기준내용연수의 100분의 25를 감한 15년을 적용하여 연 18.2%임.

100) 현행 조세특례제한법 제28조의 3에 따른 고속 감가상각은 '20.1.1.~'20.6.30. 기간 중 자산취득 시에 한해 일몰 적용토록 되어 있음.

101) 프랑스는 95% 세금 감면

하지 않고 가능한 tax capacity provider로서의 역할을 주로 담당하는 것으로 가정한다. 이에 따라 선박의 고속 감가상각 등에 따라 발생하는 세제혜택의 75%는 선사에게 이전하는 것을 가정한다.

다섯째, 선박 조세 리스제도는 투자자 앞 세제혜택 이전을 위해서는 SPC(Lessor)가 선박에 대한 감가상각의 주체가 되어야 한다. K-IFRS 제16호(리스)에 따르면 금융리스의 경우 리스제공자는 금융리스 채권을 인식하고 리스료 수취 시 리스채권 차감 및 이자 수익을 인식하되 별도의 감가상각 자산이 존재하지 않아 감가상각은 불가능하다. 따라서 프랑스와 일본의 사례와 같이 한국형 조세 리스제도도 운용리스 방식으로 설계한다고 가정한다.

여섯째, SPC는 선박에 대한 고속 감가상각을 통해 발생한 대규모 영업손실을 SPC 모회사 또는 모회사 전체 그룹 앞으로 전액 이전하는 것을 가정한다. 만일 선박의 고속 감가상각에 따른 SPC의 영업손실이 모회사로 이전되지 않을 경우 세제혜택을 통한 조세 리스제도 도입의 실효성이 없게 되므로 자회사 영업손실의 모회사 손금산입과 관련한 제도적 보완이 필요할 것으로 보여 진다.

마지막으로, 한국형 선박 조세 리스제도 하에서 제공될 수 있는 연간 세제혜택의 규모는 정부의 세제 담당 주무부처가 회계연도 개시 전에 정하여 운영하되 우선 적용대상거래 선정 등 세부적인 운용 및 관리는 정부의 해운 담당 주무부처에서 담당하는 것으로 가정한다.

## 제2절 연구의 설계 및 방법

### 1. 가상모형의 설계

한국형 선박 조세 리스제도의 가상 모형을 설계할 때 우선적으로 고려하여야 할 요소는 다음과 같다. 첫째, 우리나라가 벤치마킹하기에 가장 적합한 외국의 조세 리스제도를 항목별로 정밀 분석한다. 둘째, 실효적 세제혜택 규모가 생성될 수 있도록 고속 감가상각률 등을 시나리오별로 분석한다. 셋째, 제도



도입 가능성을 제고하기 위해 가능한 법인세법 시행령과 조세특례제한법 개정 항목을 최소화한다. 넷째, 원활한 투자자 모집을 위해 투자 인센티브 및 보호장치<sup>102)</sup>를 마련한다. 다섯째, 조세감면 조치에 따른 제도 관련 입법 상의 난관을 극복할 수 있도록 제도 도입에 따른 산업연관효과 등 경제적 타당성을 확보한다.

다음으로는 한국형 선박 조세 리스제도의 실효성을 확보하는데 가장 중요한 내용은 선사가 수취하게 될 세제혜택 규모라 할 수 있다. 다만, 세제혜택 규모는 선박에 대한 고속 감가상각률과 법인세율에 의해 결정된다. 따라서 본 연구의 가상모형은 앞서 본 연구의 설계 기본가정에서 서술하였듯이 우리나라 법인세법 시행령과 조세특례제한법의 일부 내용을 개정하는 수준에서 허용 가능한 정률법에 의한 연 25.9%의 고속 감가상각률을 설정하였고 법인세율은 현행 세법 상의 25%를 그대로 준용하였다.

세제혜택 규모에 영향을 미치는 항목으로는 세법 상의 법인세율 외에 ① 고속 감가상각률 ②SPC 영업비용의 모회사(투자자) 또는 모회사 그룹 전체 앞 이전 가능 여부 ③리스계약 종료 시 선사의 선박 또는 SPC지분 매각차익에 대한 세금 감면 여부 ④선박 또는 SPC지분에 대한 매각 약정금액 ⑤투자자의 기대수익률 ⑥해당 선박의 리스계약 종료 시 선가 전망 ⑦선박금융 대출 이율<sup>103)</sup> 등이 있다. 다만, ④~⑦의 항목들은 각각의 성격상 사전에 제도적으로 규정하기 어려운 항목인 점을 고려하여 가상 모형에서는 ①~③의 항목은 제도적으로 사전에 정하되 ④~⑦의 항목들은 개별 거래별로 관련 당사자들 간 협의하여 적정 세제혜택 규모를 산출한다고 가정한다.

102) 조세 리스제도가 운용리스로 설계됨에 따라 리스기간 종료 시 선사의 선박 또는 SPC 매입옵션 미행사 리스크 관련 정책금융기관의 이행보증 또는 확약 제공, 선박 환경 오염사고 리스크 축소를 위한 P&I 등 보험금액 상향 조정, 미국 연안 운항금지(유조선), hell or high water 조건의 BBC 계약 체결, 우량 선박관리회사 선임을 통한 선박 관리 및 운항 등 다양한 투자자 보호장치를 마련하는 것이 필요

103) 선박금융 대출이자자는 통상 선사가 지급하는 리스료에 그대로 반영되는 것이 일반적이므로 실질적으로는 세제혜택 규모에 영향을 주지 않음.

[표 4-1] 한국형 선박 조세 리스제도의 가상모형

구 분	주 요 내 용	비 고
적용대상 자산	신조 선박 (단, 인도 후 2년 이내 예외 허용)	국가 필수선박으로 지정
선박운항 주체	톤세 적용 국적선사	
선박 등록국	편의치적 가능	
선원 채용요건	국가 필수선박 요건 준수	
사전승인 여부	없음 (단, 세제혜택 가능 여부 사전확인 필요)	연간 세제혜택 한도 설정
자국내 선박 건조 요건	제한없음	WTO 이슈 해소 (자율규제)
차주·소유주	차주 : 국내 SPC(tax transparent entity <sup>104</sup> ) 선박 소유주 : 편의치적국 소재 SPC	프랑스/일본 사례 준용
투자자 <sup>105</sup> )	국내 금융기관/화주 (투자자는 tax capacity provider 역할을 주로 담당)	프랑스 사례 준용
리스기간	10년	운용리스 구조
고속감가상각률	연 25.9%(정률법)	국내 관련 세법 일부 개정 필요
지회사 영업손실의 모회사 앞 이전	허용	프랑스/일본과 동일 (국내 세법 개정 필요)
세제혜택 한도	연간 세제혜택 한도 설정/운영	정부 관련부처
세제혜택 배분	선사와 투자자간 75% : 25%로 배분	프랑스 : 거대별로 협의
선박 또는 SPC 지분매각	리스계약 종료 시 선사 앞 사전 약정금액으로 선박 또는 SPC지분 매입권리 부여	프랑스와 유사
세제혜택 이전방법	세제혜택 발생 시 마다 SPC의 Cash Deposit A/C에 적립 → 리스계약 종료 시 선순위 대출금 상환에 충당	선사는 세제혜택분을 리스료에서 차감 지급 (프랑스 사례 준용)
톤세제도 연계	리스계약 종료 후 톤세제도로 재 편입	프랑스 사례 준용
리스기간 종료 후 선박 이전 대상	선사(Lessee)	프랑스 사례 준용

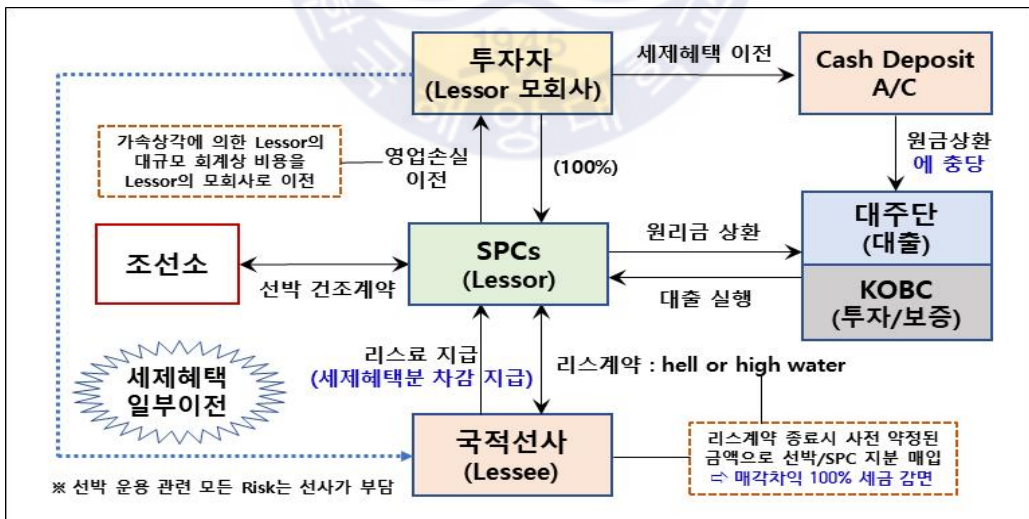
104) 프랑스의 GIE(Groupement d' interet Economique)와 같이 국내 세법상 비과세대상인 특수목적법인을 설립하여 리스기간 중 SPC에서 발생한 영업손실을 모회사(투자자)에게 이전시킨다고 가정

105) 국내 투자자는 equity 참여시 기대수익률이 상대적으로 높고 선박금융 거래에 대한 대손충당금 설정 등 리스크 부담을 선호하지 않으므로 tax capacity 제공 능력만을 활용하는 것을 원칙으로 함. 다만, 리스계약(운용리스) 종료시 선사의 선박 또는 SPC 구매옵션 미행사 리스크는 정책금융기관의 이행보증 또는 매입확약 등 보완장치 마련 필요

따라서, 본 연구의 가상모형은 이미 기본가정에서 언급한 바와 같이 선박의 고속 감가상각률은 정률법에 의한 연 25.9%로 가정한다. 또한 SPC의 영업비용은 모회사인 투자자 앞으로 이전 가능하며, 리스계약 종료 시 투자자의 SPC지분 매각차익에 대해서는 편의상 전액 세금이 면제되는 것으로 설계하고자 한다. 상기 기본 가정 및 기타 고려사항 등을 반영하여 최종 설계한 가상 모형은 [표 4-1]과 같다.

## 2. 가상모형의 거래구조

한국형 선박 조세 리스제도의 거래 및 계약 구조는 앞서 서술한 가상모형의 가정 등에도 불구하고 프랑스의 GIE와 같은 비과세대상 특수목적법인을 설립할 수 있는 지 등에 따라 다소 달라질 수 있다고 하겠다. 본 연구의 가상모형에서는 선박의 편의치적국 등록을 유지하되 국내에 비과세대상 특수목적법인을 별도로 설립하여 SPC 발생 영업손실을 SPC 모회사(투자자)에게 그대로 이전하며 이에 따른 각종 세제상의 불이익은 없는 것으로 한다.



[그림 4-1] 한국형 선박 조세 리스거래의 구조

자료 : KOBIC, 2020.1, 상계자료, p.11

선박 조세 리스제도는 선가의 약 10%를 상회하는 세제혜택이 제공되므로 연간 세제혜택의 한도를 설정하여 운영될 필요가 있다. 또한 조세 리스기간 중 선사의 파산 등이 발생할 경우 세제혜택이 충분히 발생하지 않아 리스 거래가 취소되는 등 제도운영 상의 문제점도 노출될 수 있다. 따라서 조세 리스제도의 대상거래는 원양 국적선사 발주 거래 등 정책적 목적에 부합하는 거래, 장기용선계약이 확보된 우량거래, 신용이 양호한 선사가 추진하는 거래 등 선별적으로 적용한다.

본 연구의 가상모형에서 투자자는 매년 안정적으로 막대한 이익을 내는 국내 금융기관 또는 신용이 양호한 화주 등을 주요 대상으로 한다. 또한 투자자는 조세 리스 또는 금융거래에서 발생 가능한 제반 리스크를 실제 부담하지 않고 가능한 tax capacity provider 역할을 담당할 수 있도록 각종 투자자 보호장치를 마련한다. 이러한 전제 하에 조세 리스 거래에서 발행한 세제혜택은 2006년 이전 프랑스 제도 등을 참고하여 선사와 투자자에게 각각 75%와 25%씩 배분하는 것으로 한다.<sup>106)</sup>

한국형 선박 조세 리스거래의 구조를 간단히 살펴보면 첫째, 선사가 발주할 선박이 확정되면 조세 리스거래 전문금융기관(전문 Agent 등)을 접촉하여 해당 거래의 세제혜택 가능성을 협의한 후 투자자 및 대주단을 확보한다. 둘째, 선사는 조선소와 선박 건조계약을 체결하고 리스기간, 리스료율 및 리스계약 종료 시 선사의 선박 또는 SPC지분 매입 약정금액 등 리스계약 조건을 협의한다. 셋째, 선사 및 투자자는 대주단과 대출이율 등 선박금융 조건을 협의한 후 조세 리스구조 하에서의 세제혜택 규모를 산정하고 세제혜택 분배비율 등을 최종 확정하여 금융, 리스, 투자계약을 각각 체결한다. 넷째, 선박이 정상

106) 프랑스는 2006년 제도개선 이전까지는 세제혜택의 최대 1/3까지를 투자자에게 배분토록 하였는바 이때는 투자자(상업은행)가 tax capacity provider 역할 외에도 선가의 약 25% 상당의 B Loan과 C Loan을 제공하는 등 리스크 분담 기능도 담당하였음. 그러나 2007년 이후 투자자는 단지 tax capacity provider 역할만 담당(한국형 가상모형과 동일)하므로 투자자에게 제공되는 세제혜택의 배분비율은 다소 낮아졌으며, 실제 배분비율은 조세리스 Agent가 투자자, 선사, 대주단 등과 협의하여 거래별로 정함.

인도되면 투자자는 매년 생성되는 세제혜택을 투자자가 지정한 Cash Deposit A/C에 적립한다. 또한 선사는 세제혜택분을 차감한 리스료를 SPC에 지급하고 SPC는 이 리스료를 받아 선박금융 대출원리금을 상환한다. 다섯째, 리스기간 종료 시 선사는 선박 또는 SPC 지분을 사전에 약정된 금액으로 매입하고 선박을 톤세제도에 편입시키게 되면 조세 리스거래는 종료된다.

### 3. 실증분석의 방법

본 연구에서는 선박 조세 리스제도의 세제혜택효과와 산업연관효과를 분석한다. 우선, 세제혜택 효과는 본장 제1절에서 설계한 한국형 선박 조세 리스제도의 가상모형을 가정한 세제혜택을 분석하고 이를 프랑스, 일본, 영국의 세제혜택과 비교 분석한다. 산업연관효과는 한국형 가상모형에서 생성된 세제혜택을 선박제조업과 금융업에 각각 75:25의 비율로 재투자한다는 가정 하에 2015년 산업연관표<sup>107)</sup>를 활용하여 생산유발효과, 전·후방 연쇄효과 및 취업(고용)유발효과를 분석하고자 한다. 선박 조세 리스제도의 세제혜택효과와 산업연관효과를 분석하기 위한 연구의 방법은 다음과 같다.

#### 가. 세제혜택효과

세제혜택효과는 신조선가가 US\$1억인 선박 1척을 발주하였을 때 프랑스, 일본, 영국의 선박 조세 리스제도와 한국형 가상모형의 세제혜택효과를 비교 분석한다. 선박 조세 리스제도의 세제혜택효과는 국가별 감가상각률, 법인세율, 선박금융 이자율, 리스기간 등에 따라 차이가 있다. 다만, 이자율은 해당 이자금액만큼 리스료에 반영되는 경우가 일반적이므로 사실상 세제혜택 규모에 영향이 없다. 리스기간도 고속감가상각 후 선박의 장부가액이 작아지게 되면 조세 리스계약은 해지되는 것을 가정하므로 본 연구에서 조세 리스제도의 세제혜택 규모를 산출하기 위한 독립변수는 감가상각률과 법인세율

107) 일정 기간(통상 1년) 동안 일정 지역 내에서 발생한 재화, 서비스의 생산 및 처분 내역을 일정한 원칙과 형식에 따라 행렬 형식으로 기록한 통계표로서 국민계정 편제와 각종 경제 분석에 이용(한국은행, 2015년 기준년 산업연관표 작성 결과, 한국은행 경제통계국, 2019.3.15.)

의 2가지 항목으로 제한하기로 한다. 선박 조세 리스제도의 법인세 절감금액을 수식으로 표현하면 다음 식(1)과 같다.

$$TSA = BV \times ADR \times CTR \dots \dots \dots (1)$$

여기에서 TSA(Tax Saving Amount)는 법인세 절감금액, BV(Book Value of the Ship)는 전년 말 기준 선박의 장부가격, ADR(Accelerated Depreciation Rate)은 해당 년도에 적용될 고속감가상각률, CTL(Corporate Tax Rate)은 국가별 법인세율을 의미한다. 상기 식(1)에서 산출된 법인세 절감금액은 리스기간 중 각 연도 말에 생성된 금액이므로 각 국가별 세제혜택 규모를 정확히 비교하기 위하여 이를 리스기간 개시년도 기준의 현재가치 금액으로 할인하면 다음 식(2)와 같다.

$$NPV(TSA) = \sum_{n=1}^n \frac{TSA_n}{(1 + r_f)^n} \dots \dots \dots (2)$$

여기에서 법인세 절감금액(TSA)은 실제 거래에서는 프랑스 사례와 같이 리스기간 해당년도 말에 생성되는 즉시 Cash Deposit A/C에 적립토록 하되 초기 리스거래 구조화시 동 금액 이내에서 매년 선사가 지급하는 리스료를 할인해 주는 방식으로 설계된다. TSA는 Cash Deposit A/C에 적립된 현금을 담보로 하는 일종의 무위험자산이다. 따라서 이를 현재가치로 환산<sup>108)</sup>할 때 적용할 할인율( $r_f$ )은 TSA의 할인기간에 대응되는 평균만기별 미정부채 수익률을 적용하기로 한다.<sup>109)</sup> 세제혜택 규모에 영향을 미치는 또 다른 변수인 법인세율은 2019년 말 현재 각 국가별 실제 적용되는 법인세율<sup>110)</sup>을 적용하였다.

108) 프랑스, 영국, 일본의 선박 조세 리스제도는 고속감가상각을 적용하므로 통상 리스기간 초기의 법인세 절감금액이 세제혜택 규모를 산정하는 데 가장 큰 비중을 차지함.

109) Jonathan Berk 외 1인, 2017. 「Corporate Finance」(4th Edition), pp 141~172

110) 우리나라의 법인세율은 2019년 말 현재 과세표준에 따라 2억원 이하는 10%, 200억원 이하는 20%, 3천억원 이하는 22%, 3천억원 초과는 25%이나, 한국형 선박 조세 리스제도의 투자자(tax capacity provider)는 신용이 양호한 우량 금융기관 등을 가정하므로 과세표준이 가장 높은 구간의 법인세율 25%를 적용함.

또한 선사의 선박 또는 SPC 지분 매입 옵션(call 또는 purchase option) 행사시점은 국가별 선박 조세 리스제도의 리스 계약기간과 관계없이 고속감가상각으로 세제혜택이 무의미해 지는 시점인 리스 개시 후 6~7년으로 가정하였다. 한편, 선사의 자기자금 부담비율, 선박금융 적용 이자율 등 세제혜택 규모 산출에 별 영향을 주지 않은 변수들은 선박금융에서 일반적으로 적용되는 조건을 적용하되 국가별로 거의 동일한 것으로 가정하였다. 국가별 세제혜택 규모 산출을 위한 주요 변수들은 [표 4-2]와 같다.

[표 4-2] 국가별 세제혜택 규모 산출의 주요 변수

(단위 : US\$)

주요 가정	프랑스	일본	영국	한국형 모형
선박구입가격	100,000,000	100,000,000	100,000,000	100,000,000
감가상각방법	정률법	정률법	정률법	정률법
감가상각률	28.125%	15% (단, 첫째 30%)	25%	25.9%
법인세율	31%	30.62%	19%	25%
자기부담비율	25%	25%	25%	25%
대출금액	75,000,000	75,000,000	75,000,000	75,000,000
이자율 (All-in 기준)	3.66%	3.66%	3.66%	3.66%
옵션* 행사시기	6년~7년	5년 또는 7년	7년~8년	6년~7년
대출금 상환조건	원리금균등	원리금균등	원리금균등	원리금균등

\* call option, purchase option, 리스계약 해지 등

결과적으로 주요 국가별 선박 조세 리스제도의 실제 세제혜택 규모는 각 년도에 생성된 세제혜택을 현재가치로 할인한 후 선박 구매가격(US\$1억)에 대한 비율로 정하여 비교한다. 한국형 가상모형은 세제혜택을 선사와 투자자가 75 : 25의 비율로 분배하는 것을 가정하였으므로 선사의 세제혜택 규모는 총 세제혜택의 75%가 된다.

## 나. 산업연관효과

산업연관분석은 생산활동을 통하여 이루어지는 산업 간의 상호연관관계를 수량적으로 분석하는 방법으로 경제구조 분석, 생산활동의 각종 파급효과 분석, 경제예측 및 계획 수립, 산업부문별 성장요인 분석 등에 유용한 분석도구이다. 또한 산업연관분석은 한 나라 산업전체를 포괄적으로 분석할 수 있는 일반균형 접근 방법으로써 생산, 소득, 고용, 취업, 부가가치, 정부조세수입에 대한 직·간접 효과를 측정할 수 있는 유용한 분석도구이다.<sup>111)</sup>

한국은행은 산업연관표를 5년마다 발표하고 있으며 본 연구에서는 가장 최근에 발표한 2015년 산업연관표를 이용하여 경제적 효과를 분석한다. 다만, 본 연구의 산업연관분석은 비용편익분석과 같이 특정 사업의 비용과 편익을 비교하여 경제적 타당성을 평가하는 것이 아니다. 본 연구는 한국형 선박 조세 리스제도 가상모형의 세제혜택 규모를 산출한 후 이 세제혜택을 선사는 선박제조업(조선)에, 투자자는 금융업에 전부 재투자하였을 때 국가 경제에 미치는 생산유발효과, 전·후방 연쇄효과 및 취업(고용)유발효과 등의 경제적 파급효과를 분석하고자 하는 것이다.

### (1) 산업연관표의 산업분류

2015년 산업연관표는 상품 기준 381개 부문을 기본 부문으로 설정하고 분석 목적에 따른 이용 편의를 위해 통합소분류 165개 부문, 통합중분류 83개 부문, 통합대분류 33개 부문으로 분류하였다. 본 연구에서는 운송장비 부문을 선박제조업(조선)과 운송장비 부문으로, 운수업 부문을 해상 운송서비스와 기타(항공, 철도 등) 운송서비스 부문으로, 금융 및 보험업 부문을 금융업과 보험업 및 서비스 부문으로 각각 분리하여 최종적으로는 [표 4-3]과 같이 36개 산업 부문으로 재분류<sup>112)</sup>하였다.

111) 한국데이터베이스진흥원, 2011.11. 「데이터베이스산업진흥법(안) 제정에 따른 데이터베이스 산업 경제효과 분석」, p.5

112) 한국은행, 2019. 2015년 산업연관표 II. 부문분류표(Sector Classification) 재정리



[표 4-3] 산업연관표의 산업분류

분류	산업명	분류	산업명	분류	산업명
1	농림수산물	13	기계 및 장비	25	정보통신 및 방송서비스
2	광산물	14	선박제조업(조선)	26	금융업
3	음식료품	15	운송장비	27	보험업 및 서비스
4	섬유 및 가죽제품	16	기타 제조업 제품	28	부동산 서비스
5	목재 및 종이, 인쇄	17	제조임가공 및 산업용 장비 수리	29	전문, 과학 및 기술 서비스
6	석탄 및 석유제품	18	전력, 가스 및 증기	30	사업지원서비스
7	화학제품	19	수도, 폐기물처리 및 재활용서비스	31	공공행정 및 국방
8	비금속광물제품	20	건설	32	교육서비스
9	1차 금속제품	21	도소매 및 상품중개서비스	33	보건 및 사회복지
10	금속 가공제품	22	해운운송서비스	34	예술, 스포츠 서비스
11	컴퓨터, 전자 및 광학기기	23	도로, 철도, 항공운송서비스	35	기타서비스
12	전기장비	24	음식점 및 숙박서비스	36	기타

(2) 생산유발계수 추정<sup>113)</sup>

산업연관분석은 국민경제의 순환 중 최종 수요가 어떠한 메커니즘에 따라 생산을 유발하는가, 다시 말하면 재화나 서비스에 대한 최종 수요가 투입계수를 매개로 각 산업으로 파급되는 효과를 분석하는 것이다. 따라서 파급효과를 투입계수로만 구하는 것은 매우 어려우므로 생산유발 계수를 추정하여야 한다. 각 산업부문에 대한 수급관계를 보면 총 산출액은 중간수요와 최종수요<sup>114)</sup>를 더한 후 수입을 차감하면 되므로 수급방정식은 다음 식(3)과 같이 나타낼 수 있다. 다만, 본 연구에서는 한국형 선박 조세 리스제도 가상모형의

113) 한국은행, 2016. 「2014년 산업연관표」, pp.10~15 재정리

114) 한국은행 2015년 산업연관표의 투입산출표 상 소비, 투자 및 수출을 합산한 금액임.

세계혜택(최종수요 투입)이 국내 산업에 미치는 파급효과를 분석하고자 하므로 해외수입 부문은 제외<sup>115)</sup>하였다.

$$\alpha_{n1}^d X_1 + \alpha_{n2}^d X_2 + \dots + \alpha_{nj}^d X_j + \dots + \alpha_{nn}^d X_n + Y_n^d = X_n \cdot \dots \cdot (3)$$

$\alpha_{ij}^{d116)}$  : 국산 투입계수

$X_i$  :  $i$  부문 국내 총 산출액

$Y_i^d$  :  $i$  부문 국산 최종 수요액

위 수급 균형방정식을 국산 최종 수요액 벡터  $Y^d$ 와 총 산출액 벡터  $X$ 의 관계로 전환하여 표시하면 다음 식(4)와 같다

$$A^d X + Y^d = X \cdot \dots \cdot (4)$$

$A^d$  : 국산 투입계수 행렬

$X$  : 총 산출액 벡터

$Y^d$  : 국산 최종 수요액 벡터

위 식을  $X$ 에 대해서 풀면 다음 식(5)의 생산유발계수 관계식을 도출 할 수 있다.

$$X = (I - A^d)^{-1} Y^d \cdot \dots \cdot (5)$$

여기서  $(I - A^d)^{-1}$ 를 생산유발계수 행렬이라 한다. 생산유발계수 행렬이 나타내는 의미는 국산 최종 수요액 1단위 증가할 때, 각 산업에 미치는 직·간접적인 유발 생산액 수준을 나타낸다.

115) 해외수입 부문을 포함할 경우 국내 산업에 미치는 효과가 해외 수입부문에 의해 희석 가능

116)  $X_j$  부문 1단위 생산에 필요한  $X_i$  국내 투입량

117)  $I$ 는 주대각 요소가 모두 1이고 그 밖의 요소는 모두 0인 단위행렬임.

[표 4-4] 선박 제조업(조선) 및 금융업의 생산유발계수

구분	산업명	선박제조업 생산유발효과	순위	금융업 생산유발효과	순위
1	농림수산물	0.006	28	0.006	15
2	광산물	0.002	34	0.000	34
3	음식료품	0.012	23	0.012	12
4	섬유 및 가죽제품	0.006	27	0.004	20
5	목재 및 종이, 인쇄	0.010	26	0.018	9
6	석탄 및 석유제품	0.020	19	0.005	17
7	화학제품	0.086	7	0.011	13
8	비금속광물제품	0.011	25	0.001	32
9	<b>1차 금속제품</b>	<b>0.186</b>	<b>3</b>	0.002	27
10	<b>금속 가공제품</b>	<b>0.212</b>	<b>2</b>	0.004	19
11	컴퓨터, 전자 및 광학기기	0.038	12	0.010	14
12	전기장비	0.036	13	0.005	16
13	기계 및 장비	0.099	6	0.002	29
14	<b>선박제조업(조선)</b>	<b>1.071</b>	<b>1</b>	0.000	36
15	운송장비	0.101	5	0.002	28
16	기타 제조업 제품	0.002	35	0.003	25
17	제조임가공 및 산업용 장비 수리	0.028	16	0.004	21
18	<b>전력, 가스 및 증기</b>	<b>0.167</b>	<b>4</b>	0.014	11
19	수도, 폐기물처리 및 재활용서비스	0.015	22	0.003	24
20	건설업	0.003	30	0.003	26
21	도소매 및 상품중개서비스	0.039	11	0.020	8
22	해운운송업	0.039	10	0.000	35
23	도로, 철도, 항공운송업	0.033	15	0.015	10
24	음식점 및 숙박서비스	0.027	17	0.028	6
25	<b>정보통신 및 방송서비스</b>	0.017	21	<b>0.079</b>	<b>2</b>
26	<b>금융업</b>	0.019	20	<b>1.058</b>	<b>1</b>
27	보험업 및 서비스	0.023	18	0.025	7
28	부동산 서비스	0.012	24	0.036	5
29	<b>전문, 과학 및 기술 서비스</b>	0.036	14	<b>0.037</b>	<b>4</b>
30	<b>사업지원서비스</b>	0.053	8	<b>0.045</b>	<b>3</b>
31	공공행정 및 국방	0.043	9	0.001	33
32	교육서비스	0.001	36	0.002	30
33	보건 및 사회복지	0.002	32	0.004	22
34	예술, 스포츠 서비스	0.003	31	0.003	23
35	기타서비스	0.005	29	0.005	18
36	기타	0.002	33	0.001	31
	합 계	<b>2.465</b>		<b>1.468</b>	

[표 4-4]는 한국형 가상모형에서 생성된 세제혜택을 선박제조업(75%)과 금융업(25%)에 재투자하였을 때 선박제조업과 금융업 각각의 최종수요 1단위 증가에 따른 주요 연관산업의 생산유발계수를 산출한 결과이다. 세제혜택을 선박제조업에 재투자한 경우에는 선박제조업, 금속 가공제품, 1차 금속제품, 전력, 가스 및 증기, 운송장비 부문의 생산유발계수가, 금융업에 재투자한 경우에는 금융업, 정보통신 및 방송서비스, 전문 과학 및 기술서비스 부문의 생산유발계수가 각각 높은 것으로 나타났다.

### (3) 산업 전·후방 연쇄효과 추정<sup>118)</sup>

각 산업은 생산활동을 통해 다른 산업과 직·간접으로 연관관계를 갖는데, 해당 산업의 생산활동 과정에서 다른 산업의 생산물을 사용하는 정도를 후방연쇄효과(backward linkage effect)라고 하고 그 효과의 정도는 영향력계수로 나타낸다. 또한 해당산업이 다른 산업의 생산활동 과정에 이용되는 정도를 전방연쇄효과(forward linkage effect)라고 하고 그 효과의 정도를 감응도계수로 나타낸다. 이와 같이 각 산업이 다른 산업과 어떤 형태로 어느 정도의 직·간접적 상호 의존관계를 갖는지를 전 산업의 평균치에 대한 상대적 크기로 표시한 것이 영향력계수와 감응도계수이다.

① 영향력계수 : 어떤 부문의 생산물에 대한 최종수요가 한 단위 발생할 때 전 부문에 미치는 영향, 즉 후방연쇄효과 정도를 상대적 크기로 나타내는 계수이며 다음의 식(6)과 같이 표시된다. 동 계수는 해당 부문의 생산유발계수를 세로 방향으로 합산한 후 전 부문의 평균 생산유발계수로 나누어 계산하며, 생산유발효과가 큰 부문일수록 영향력계수도 크다. 일반적으로 영향력계수가 1보다 큰 산업은 그 산업에 대한 최종 수요가 경제 전체에 미치는 영향이 다른 산업에 비해 상대적으로 크다는 것을 의미한다.

118) 한국은행, 2016. 상계자료, pp.17~18 재정리



[표 4-5] 산업부문별 영향력계수 및 감응도계수

구 분	영향력계수	감응도계수
농림수산물	0.984	1.041
광산품	0.987	0.607
음식료품	1.231	1.266
섬유 및 가죽제품	1.066	0.869
목재 및 종이, 인쇄	1.093	1.066
석탄 및 석유제품	0.690	1.007
화학제품	0.999	1.996
비금속광물제품	1.136	0.799
1차 금속제품	0.981	1.379
금속 가공제품	1.122	1.245
컴퓨터, 전자 및 광학기기	0.917	1.016
전기장비	1.095	0.968
기계 및 장비	1.149	0.934
<b>선박제조업(조선)</b>	<b>1.330</b>	<b>0.599</b>
운송장비	1.384	1.130
기타 제조업 제품	1.174	0.639
제조임가공 및 산업용 장비 수리	1.021	1.119
전력, 가스 및 증기	0.763	1.440
수도, 폐기물처리 및 재활용서비스	0.930	0.704
건설업	1.106	0.623
도소매 및 상품중개서비스	0.937	1.749
<b>해운운송업</b>	<b>0.746</b>	<b>0.588</b>
도로, 철도, 항공운송업	0.923	1.483
음식점 및 숙박서비스	1.180	1.079
정보통신 및 방송서비스	0.914	1.232
<b>금융업</b>	<b>0.787</b>	<b>1.067</b>
보험업 및 서비스	0.950	0.807
부동산 서비스	0.754	0.980
전문, 과학 및 기술 서비스	0.950	1.468
사업지원서비스	0.799	1.153
공공행정 및 국방	0.720	0.890
교육서비스	0.798	0.559
보건 및 사회복지	0.902	0.607
예술, 스포츠 서비스	0.998	0.619
기타서비스	1.095	0.680
기타	1.387	0.592
<b>전산업 평균</b>	<b>1.000</b>	<b>1.000</b>



과 법인세율에 따라 차등화된 것이다. 결국 이 두개의 요율<sup>122)</sup>이 가장 높은 프랑스가 세제혜택 규모가 가장 큰 것으로 나타났다.

[표 4-6] 주요국의 세제혜택효과 분석결과

(단위 : US\$)

리스기간	프랑스	일본	영국	한국형 모형
1년	7,504,882	7,985,655	4,015,612	5,505,418
2년	4,982,323	2,030,161	2,783,451	3,769,860
3년	3,184,798	1,499,245	1,866,960	2,494,591
4년	1,900,700	1,049,512	1,183,556	1,555,189
5년	1,038,511	666,340	673,589	862,615
6년	327,000	341,313	291,110	349,457
7년	-	65,348	4,978	-
세제혜택 규모	18,938,213	13,637,574	10,819,256	14,537,130
선가대비 비율	18.94%	13.64%	10.82%	14.54%

\* call option, purchase option, 리스계약 해지 등

국가별 분석은 본장 제2절에서 이미 서술한 바와 같이 한국형 가상모형의 설계내용과 프랑스, 일본, 영국의 선박 조세 리스제도의 내용 등을 바탕으로 US\$1억의 신조 선박을 대상으로 [그림 5-2]와 같은 조건의 선박 금융을 조달하였을 때를 가정한다.

**선박금융 주요조건**

- ☑ (대 상) 신조 선박 1억불 기준
- ☑ (선박금융 조달) USD 75,000천 (선사 자기자금 : USD25,000천)
- ☑ (대출금리) 3.66% [3M Libor + 200bp, 7년 Swap(IRS) Rate 1.66% 적용, '20.2.11]
- ☑ (상환방식) 매분기 원리금 균등분할 상환
- ☑ (할인율) 미 국채 수익률(1yr ~ 7yr) 적용

[그림 4-2] 선박 조세 리스거래의 선박금융 차입조건 기본가정

122) 고속감가상각률 : 프랑스(28.125%), 일본(15%, 첫째 30%), 한국(25.9%), 영국(25%)  
 법인세율 : 프랑스(31%), 일본(30.62%), 한국(25%), 영국(19%)



[표 4-7] 국가별 세제혜택효과 분석결과

(단위 : US천)

국가	구분	리스료 수입	연도별 상각률	감가 상각액	운영 손익	이자 비용	당기 순손익	법인세 절감액	현가 기준
		(A)	-	(B)	(C)=A-B	(D)	(E)	(E)*세율	
프랑스	1년 차	6,249	28.12%	28,120	-21,871	2,697	-24,568	-7,616	-7,505
	2년 차	6,249	28.12%	20,213	-13,964	2,565	-16,528	-5,124	-4,982
	3년 차	6,249	28.12%	14,529	-8,280	2,428	-10,708	-3,319	-3,185
	4년 차	6,249	28.12%	10,443	-4,194	2,286	-6,481	-2,009	-1,901
	5년 차	6,249	28.12%	7,507	-1,258	2,139	-3,397	-1,053	-1,039
	6년 차	6,249	28.12%	5,396	853	1,987	-1,134	-351	-327
	7년 차	6,249	28.12%	3,878	2,371	1,829	542	0	0
	합 계	43,743	-	90,086	-46,343	15,931	-62,274	-19,473	-18,938
일본	1년 차	6,249	30.00%	30,000	-23,751	2,697	-26,448	-8,098	-7,986
	2년 차	6,249	15.00%	10,500	-4,251	2,565	-6,816	-2,087	-2,030
	3년 차	6,249	15.00%	8,925	-2,676	2,428	-5,104	-1,563	-1,499
	4년 차	6,249	15.00%	7,586	-1,337	2,286	-3,624	-1,110	-1,050
	5년 차	6,249	15.00%	6,448	-199	2,139	-2,339	-716	-666
	6년 차	6,249	15.00%	5,481	768	1,987	-1,219	-373	-341
	7년 차	6,249	15.00%	4,659	1,590	1,829	-239	-73	-65
	8년 차	6,249	15.00%	3,960	2,289	1,788	501	0	0
	합 계	49,992	-	77,559	-27,567	17,719	-45,288	-14,020	-13,638
미국	1년 차	6,249	25.00%	25,000	-18,751	2,697	-21,448	-4,075	-4,016
	2년 차	6,249	25.00%	18,750	-12,501	2,565	-15,066	-2,862	-2,783
	3년 차	6,249	25.00%	14,063	-7,813	2,428	-10,242	-1,946	-1,867
	4년 차	6,249	25.00%	10,547	-4,298	2,286	-6,584	-1,251	-1,184
	5년 차	6,249	25.00%	7,910	-1,661	2,139	-3,800	-722	-674
	6년 차	6,249	25.00%	5,933	316	1,987	-1,670	-317	-291
	7년 차	6,249	25.00%	4,449	1,800	1,829	-29	-6	-5
	8년 차	6,249	25.00%	3,337	2,912	1,788	1,124	0	0
	합 계	49,992	-	89,989	-39,996	17,719	-57,715	-11,179	-10,819
한국 가상모형	1년 차	6,249	25.90%	25,900	-19,651	2,697	-22,348	-5,587	-5,505
	2년 차	6,249	25.90%	19,192	-12,943	2,565	-15,508	-3,877	-3,770
	3년 차	6,249	25.90%	14,221	-7,972	2,428	-10,400	-2,600	-2,495
	4년 차	6,249	25.90%	10,538	-4,289	2,286	-6,575	-1,644	-1,555
	5년 차	6,249	25.90%	7,809	-1,560	2,139	-3,699	-925	-863
	6년 차	6,249	25.90%	5,786	463	1,987	-1,524	-381	-349
	7년 차	6,249	25.90%	4,288	1,961	1,829	133	0	0
	합 계	43,743	-	87,734	-43,991	15,931	-59,921	-15,014	-14,537

[표 4-7]은 각 국가별 조세 리스거래의 상환기간 중 연도별 리스료 수입, 감가상각금액, 운영손익, 이자비용, 당기순이익 등의 내용과 이에 따른 세제혜택 효과를 국가별로 비교 분석한 결과이다.

### 가. 프랑스

프랑스 선박 조세 리스제도의 세제혜택 효과는 선가의 약 18.9%로 분석되었다. 프랑스는 고속상각률이 연 28.125%로 비교 대상국가 중 가장 높고 법인세율도 31%로 가장 높으며 리스기간 종료 전 SPV 매각차익에 따른 면세가 허용되고 해당 선박도 다시 톤세제도를 적용 받는 등 조세 리스제도의 세제혜택이 가장 큰 국가이다. 다만, 조세 리스제도는 agent 및 법률비용이 다소 높고 세제혜택이 소멸되기 전에 조금 일찍 리스계약을 종료하는 경우가 일반적이어서 실제 거래에서의 세제혜택 규모는 선가의 약 15% 내외인 것으로 알려지고 있다. 한편, 프랑스 정부는 2022년에는 법인세율을 25%까지 인하한다는 계획<sup>123)</sup>인 것으로 알려져 향후 프랑스 선박 조세 리스제도의 세제혜택은 지금보다 다소 축소될 전망이다.

### 나. 일본

일본 선박 조세 리스제도의 세제혜택 효과는 선가의 약 13.6%로 분석되었다. 일본은 법인세율이 30%로 비교적 높은 편이나 고속상각률이 연 15%로 낮아 세제혜택 효과를 높이기 위해 리스기간 첫 해에 한해 약 30%의 고속상각률을 적용하고 있다. 다만, 일본의 JOLCO 제도는 선사에게 리스기간 5년차와 7년차에 2회에 걸쳐 선박매수권을 제도적으로 부여하는 것이 일반적이므로 5년차에 옵션을 행사하는 경우 세제혜택 규모는 일부 축소될 수 있다.

일본의 JOLCO는 프랑스의 조세 리스제도<sup>124)</sup>와는 달리 투자자가 선가의

123) 프랑스 정부는 법인세율을 2021년에는 26.5%, 2022년에는 25%까지 인하한다는 계획임.

124) 투자자는 단지 tax capacity provider 역할 만 수행

20% 이상을 만기 일시상환 조건으로 투자하고 선박 잔존가치 리스크 등 거래 관련 리스크를 실제 부담하므로 세제혜택의 대부분은 투자자에게 이전된다.

더욱이 투자자는 선사의 EBO 행사 시 EBO 약정금액과 선박의 장부가격의 매각차익에 대해 세금을 납부<sup>125)</sup>하도록 되어 있어 투자자의 실제 투자 수익률은 연 4~5% 수준이 되도록 JOLCO는 설계된다. 반면에 선사 입장에서는 통상 자담 부담 없이 양호한 조건으로 100% 선박금융을 조달하여 선박을 발주·임차할 수 있다는 점이 JOLCO의 최대 장점이라고 할 수 있다.

#### 다. 영국

영국 선박 조세 리스제도의 세제혜택 효과는 선가의 약 10.8%로 분석되었다. 영국은 세제혜택이 선가의 약 10.8%로 4개국 중 가장 낮은 것으로 나타났는데 이는 법인세율이 19%로 비교적 낮기 때문으로 분석된다. 영국은 2006년에 Long Funding Lease 제도가 도입되었으나 이때부터 선박에 대한 고속상각을 허용하지 않아 현재 선박 조세 리스제도는 더 이상 활용되지 않고 있는 것으로 알려지고 있다.

#### 라. 한국 가상모형

한국형 가상모형의 세제혜택 규모는 선가의 약 14.5%<sup>126)</sup>로 분석되었으며 이는 고속감가상각률 연 25.9%, 법인세율 25%를 적용한 결과이다. 다시 말하면 신조 선박 1척(US\$1억) 건조 프로젝트에 대해 한국형 가상모형을 적용하였을 때 생성되는 세제혜택효과는 선가의 약 14.5%인 US\$14,537천이 된다. 향후 우리나라가 선박 조세 리스제도를 도입하고 세제혜택 한도를

125) 일본은 프랑스와 달리 선박 또는 SPC 매각차익에 대한 세금 감면제도가 없어 JOLCO를 통한 세제혜택은 고속 감가상각에 따른 법인세 납부 지연효과에 그침.

126) 현행 세법 하에서 허용되는 선박에 대한 고속 감가상각률(정률법) 18.2%를 적용할 경우 세제혜택은 선가의 약 11.5%인 것으로 분석됨.

연 US\$3억<sup>127)</sup> 설정하여 이를 모두 소진한다고 가정하면, 이 세제혜택 한도는 선박 계약금액 기준으로 신조 선박 발주거래 규모를 환산하면 연간 약 US\$20.7억<sup>128)</sup> 수준이 될 것으로 추정된다.

## 2. 산업연관효과

본 절의 앞 부분에서는 신조 선박 1척(US\$1억) 건조 프로젝트에 대해 한국형 가상모형을 적용하였을 때 생성되는 세제혜택효과(선가의 약 14.5%, US\$14,537천)를 분석하여 보았다. 이번에는 한국형 가상모형의 기본가정에 따라 이 세제혜택의 75%, US\$10,902천은 선사에게 제공하고 25%, US\$3,635천은 투자자에게 각각 제공한다고 가정한다. 또한 선사와 투자자는 이 세제혜택을 각각 선박 제조업과 금융업에 모두 재투자한다고 가정하고 이에 따른 생산유발효과, 산업전·후방연쇄효과, 취업(고용)유발효과 등 산업연관효과를 분석해 보기로 한다.

### 가. 생산유발효과

생산유발효과는 선박제조업과 금융업의 산출액 1단위가 증가하였을 때 타 산업에 직·간접으로 파급되는 산출액의 변화를 나타낸다. 본 장 제2절의 생산유발계수에서 추정하였듯이 선박제조업과 금융업의 산출액 1단위가 증가하였을 때 타 산업의 산출액은 각각 2.465단위와 1.468단위의 증가를 유발시킨다. 따라서 상기 가정에 따라 세제혜택의 75%, US\$10,902천을 선박 제조업에, 그리고 25%, US\$3,635천을 금융업에 각각 재투자하게 되면 타 산업에 파급되는 생산유발효과는 [표 4-8]과 같이 선박제조업이 US\$27,074천, 금융업이 US\$5,336천으로 총 US\$32,410천인 것으로 나타났다.

127) 우리나라의 최근 2년 신조 선박 평균 발주금액(1) : US\$41억 <US\$33억(2017), US\$49억(2018), 선주협회, 2019년 해사통계집>

연간 세제혜택 한도(가정) : (1) × 50%\* × 한국형 가상모형의 세제혜택효과(14.5%) = US\$3억

\* 우리나라의 연간 신조 선박 발주거래 중 원양 국적선사 발주거래, 장기용선계약 확보 거래 등 선박 조세 리스제도를 적용할 수 있는 거래가 차지하는 비중을 50%로 가정

128) 세제혜택 한도(US\$3억) ÷ 세제혜택 비율(0.145)

[표 4-8] 선박제조업 및 금융업 생산유발효과(단위 : US)

구분	산업명	선박제조업	순위	금융업	순위
1	농림수산물	68,699	28	22,658	15
2	광산품	18,512	34	511	34
3	음식료품	133,960	23	45,070	12
4	섬유 및 가죽제품	129,156	25	14,910	20
5	목재 및 종이, 인쇄	111,587	26	64,980	9
6	석탄 및 석유제품	215,252	27	17,866	17
7	화학제품	958,675	7	41,596	13
8	비금속광물제품	124,816	26	3,791	32
9	1차 금속제품	2,019,389	3	8,686	28
10	금속 가공제품	2,288,333	2	15,199	19
11	컴퓨터, 전자 및 광학기기	416,831	12	35,854	14
12	전기장비	405,899	13	18,285	16
13	기계 및 장비	1,067,522	6	6,310	29
14	선박제조업(조선)	11,677,418	1	187	36
15	운송장비	1,179,933	5	9,349	27
16	기타 제조업 제품	18,411	35	10,170	25
17	제조업가공 및 산업용 장비 수리	294,373	16	14,080	21
18	전력, 가스 및 증기	1,828,094	4	49,253	11
19	수도, 폐기물처리 및 재활용서비스	166,683	22	10,589	24
20	건설업	33,772	30	9,634	26
21	도소매 및 상품중개서비스	437,844	10	72,672	8
22	해운운송업	428,581	11	482	35
23	도로, 철도, 항공운송업	367,606	15	52,920	10
24	음식점 및 숙박서비스	301,108	17	103,045	6
25	정보통신 및 방송서비스	217,764	19	287,769	2
26	금융업	203,516	21	3,844,537	1
27	보험업 및 서비스	250,534	18	91,274	7
28	부동산 서비스	133,002	24	131,319	5
29	전문, 과학 및 기술 서비스	395,582	14	135,263	4
30	사업지원서비스	573,255	8	161,919	3
31	공공행정 및 국방	473,205	9	2,483	33
32	교육서비스	8,572	36	6,263	30
33	보건 및 사회복지	26,398	32	13,313	22
34	예술, 스포츠 서비스	29,035	31	12,481	23
35	기타서비스	49,949	29	17,188	18
36	기타	20,697	33	4,425	31
	<b>합 계</b>	<b>27,073,963</b>		<b>5,336,332</b>	

이는 향후 우리 정부가 선박 조세 리스제도를 도입하여 세제혜택 한도를 연 US\$3억 설정하여 이를 모두 소진한다고 하였을 때 세제혜택의 생산유발 효과는 연 US\$6.6억에 이른다는 것을 의미한다.

#### 나. 산업 전·후방 연쇄효과

산업의 전·후방 연쇄효과는 생산유발계수를 이용하여 각 산업 간의 상호 의존관계의 정도를 전 산업 평균치를 기준으로 한 상대적 크기로 표시한 영향력계수(후방연쇄효과)와 감응도계수(전방연쇄효과)로 나타낸다. 영향력계수는 어떤 산업부문의 생산물에 대한 최종수요가 한 단위 증가하였을 때 전 산업부문에 미치는 영향(후방연쇄효과)을 나타낸 계수이고, 감응도계수는 모든 산업부문의 생산물에 대한 최종수요가 각각 한 단위씩 증가하였을 때 어떤 산업이 받는 영향(전방연쇄효과)을 나타낸 계수이다.<sup>129)</sup>

[표 4-9] 산업의 전·후방 연쇄효과

산업구분	영향력계수	감응도계수
선박제조업(조선)	1.330	0.599
해운운송업	0.746	0.588
금융업	0.787	1.067
전 산업 평균	1.000	1.000

[표 4-10]은 한국형 가상모형이 생성된 세제혜택을 선사는 선박제조업에, 투자자는 금융업에 모두 재투자한다고 가정하므로, 재투자 대상인 2개 산업(선박제조업 또는 금융업)과 해운운송업 3개 특정산업의 전·후방 연쇄효과가 큰 산업을 따로 분류하여 보았다. 이 표에서 전방연관효과는 모든 산업의 최종수요가 각각 1단위 증가하였을 때 3개 특정산업이 각 개별산업의 수요 유발에

129) 한국은행, 2014. 「산업연관분석해설」, p.98

미치는 영향을 말한다. 후방연관효과는 3개 특정산업의 최종 수요가 1단위 증가하였을 때 각 개별산업의 생산 유발에 미치는 영향을 말한다.

[표 4-10] 특정산업의 전·후방 연쇄효과

전방연관효과	특정산업	후방연관효과
<b>해운운송업(1)</b> 광산품(2) 농림수산물(3) 기타(4) 금융업(33)	선박제조업(조선)	금속 가공제품(1) 1차 금속제품(2) 전력, 가스 및 증기(3) 해운운송업(10) 금융업(20)
<b>선박제조업(조선)(1)</b> 비금속광물제품(2) 광산품(3) 1차금속제품(4) 금융업(35)	해운운송업	전문, 과학 및 기술 서비스(1) 석탄 및 석유제품(2) 운송장비(3) <b>선박제조업(조선)(5)</b> 금융업(7)
부동산서비스(1) 보험업 및 서비스(2) 광산품(3) 선박제조업(조선)(28) 해운운송서비스(32)	금융업	정보통신 및 방송서비스(1) 사업지원서비스(2) 전문, 과학 및 기술 서비스(3) 해운운송업(34) 선박제조업(조선)(35)

선박제조업의 전방연관효과가 가장 큰 산업은 해운운송업, 광산품, 농림수산품의 순으로 나타났으며, 후방연관효과가 가장 큰 산업은 금속 가공제품, 1차 금속제품, 전력·가스 및 증기의 순으로 나타났다. 반면, 금융업의 전방연관효과가 가장 큰 산업은 부동산서비스, 보험업 및 서비스, 광산품의 순이었고, 후방연관효과가 가장 큰 산업은 정보통신 방송서비스, 사업지원서비스, 전문·과학 및 기술서비스의 순으로 나타났다.

한편, 해운운송업의 전방연관효과는 선박제조업(조선)이 가장 크고 후방연관효과도 선박제조업(조선)이 5위를 차지하여 두 산업의 연관성이 매우 큰 것을 확인할 수 있다.

#### 다. 취업(고용)유발효과

한국형 가상모형의 세계혜택 규모 US\$14,537천 중 75%를 선박제조업에 25%를 금융업에 각각 재투입되었을 때 산업 전체의 취업유발효과는 221명<sup>130)</sup>, 고용유발효과는 187명<sup>131)</sup>으로 분석되었다. 취업유발효과 221명 중 선박제조업 투입에 의한 효과는 174명이고 금융업 투입에 의한 효과는 47명이다. 반면, 고용유발효과 187명 중 선박제조업 투입에 의한 효과는 147명이고 금융업 투입에 의한 효과는 40명이다. 따라서 취업(고용)유발효과 역시 US\$3억의 세계혜택 한도가 설정되어 이를 모두 소진한다고 하면 산업 전체의 취업유발효과는 4,561명, 고용유발효과는 3,859명으로 추산된다.

선박제조업 투입(US\$10,902천)에 의한 취업유발효과를 산업 부문별로 보면 선박제조업이 23.9명으로 가장 높았고 다음으로 도로, 철도, 항공운송업 18.8명, 1차 금속제품 14.9명, 화학제품 14.5명 순이었다. 고용유발효과는 역시 선박제조업이 23.3명으로 역시 가장 높았고 다음으로 1차 금속제품 14명, 화학제품 13.7명, 도로, 철도, 항공운송업 12.2명 순으로 나타났다.

한편, 금융업 투입(US\$3,635천)에 의한 취업유발효과를 산업 부문별로 보면 금융업이 15.3명으로 가장 높았고 이어서 정보통신 및 방송서비스 10.7명, 전문, 과학, 기술서비스 3.9명 순이었다. 고용유발효과는 금융업이 15.1명이 가장 높았고 다음으로 정보통신 및 방송서비스 9.1명, 전문, 과학, 기술서비스 3.4명 순으로 취업유발효과와 동일한 순서인 것으로 나타났다.

---

130) 취업자는 임금근로자(상용·임시직), 자영업자, 무급가족봉사자를 말함.

131) 피용자는 임금근로자(상용·임시직)만을 말함.



[표 4-11] 취업유발효과

(단위 : 명/US\$10,902천<선박제조업>, 명/US\$3,635천<금융업>)

구분	산업명	선박제조업		순위	금융업		순위
		취업계수	취업효과		취업계수	취업효과	
1	농림수산물	0.505	5.51	12	0.500	1.82	6
2	광산물	0.015	0.17	32	0.001	0.00	32
3	음식료품	0.075	0.81	24	0.075	0.27	16
4	섬유 및 가죽제품	0.114	1.24	28	0.039	0.14	19
5	목재 및 종이, 인쇄	0.183	2.00	19	0.320	1.16	8
6	석탄 및 석유제품	0.002	0.03	35	0.001	0.00	33
7	화학제품	1.334	14.54	4	0.174	0.63	12
8	비금속광물제품	0.069	0.75	27	0.006	0.02	30
9	1차 금속제품	1.364	14.88	3	0.018	0.06	25
10	금속 가공제품	0.689	7.51	9	0.014	0.05	29
11	컴퓨터, 전자 및 광학기기	0.491	5.36	13	0.127	0.46	15
12	전기장비	0.128	1.39	22	0.017	0.06	26
13	기계 및 장비	0.748	8.15	7	0.013	0.05	28
14	선박제조업(조선)	2.191	23.89	1	0.000	0.00	35
15	운송장비	0.648	7.07	10	0.015	0.06	27
16	기타 제조업 제품	0.013	0.15	33	0.022	0.08	23
17	제조업가공 및 산업용 장비 수리	0.148	1.61	21	0.021	0.08	24
18	전력, 가스 및 증기	0.270	2.94	16	0.022	0.08	22
19	수도, 폐기물처리 및 재활용서비스	0.235	2.57	18	0.045	0.16	18
20	건설업	0.044	0.48	30	0.038	0.14	20
21	도소매 및 상품중개서비스	0.583	6.36	11	0.290	1.05	9
22	해운운송업	0.035	0.38	31	0.000	0.00	34
23	도로, 철도, 항공운송업	1.721	18.76	2	0.743	2.70	5
24	음식점 및 숙박서비스	0.385	4.19	14	0.395	1.43	7
25	정보통신 및 방송서비스	0.743	8.10	8	2.946	10.71	2
26	금융업	0.074	0.81	26	4.208	15.29	1
27	보험업 및 서비스	0.244	2.66	17	0.267	0.97	10
28	부동산 서비스	0.077	0.84	25	0.227	0.82	11
29	전문, 과학 및 기술 서비스	1.049	11.44	6	1.076	3.91	3
30	사업지원서비스	1.089	11.87	5	0.922	3.35	4
31	공공행정 및 국방	0.346	3.78	15	0.005	0.02	31
32	교육서비스	0.011	0.12	34	0.023	0.09	21
33	보건 및 사회복지	0.107	1.17	23	0.162	0.59	14
34	예술, 스포츠 서비스	0.054	0.59	29	0.070	0.25	17
35	기타서비스	0.169	1.84	20	0.174	0.63	13
36	기타	0.000	0.00	36	0.000	0.00	36
	합 계		174			47	

**[표 4-12] 고용유발효과**

(단위 : 명/US\$10,902천<선박제조업>, 명/US\$3,635천<금융업>)

구분	산업명	선박제조업		순위	금융업		순위
		고용계수	고용효과		고용계수	고용효과	
1	농림수산물	0.098	1.07	22	0.097	0.35	15
2	광산물	0.015	0.17	32	0.001	0.00	32
3	음식료품	0.060	0.65	27	0.060	0.22	16
4	섬유 및 가죽제품	0.086	0.93	24	0.030	0.11	19
5	목재 및 종이, 인쇄	0.140	1.52	18	0.244	0.89	7
6	석탄 및 석유제품	0.002	0.03	35	0.001	0.00	33
7	화학제품	1.252	13.65	3	0.163	0.59	10
8	비금속광물제품	0.061	0.67	26	0.006	0.02	30
9	1차 금속제품	1.283	13.99	2	0.017	0.06	24
10	금속 가공제품	0.569	6.21	10	0.011	0.04	29
11	컴퓨터, 전자 및 광학기기	0.454	4.95	11	0.117	0.43	13
12	전기장비	0.121	1.32	20	0.016	0.06	25
13	기계 및 장비	0.664	7.24	7	0.012	0.04	28
14	선박제조업(조선)	2.140	23.33	1	0.000	0.00	35
15	운송장비	0.631	6.88	9	0.015	0.05	27
16	기타 제조업 제품	0.009	0.10	33	0.014	0.05	26
17	제조업가공 및 산업용 장비 수리	0.125	1.36	19	0.018	0.07	23
18	전력, 가스 및 증기	0.264	2.88	14	0.021	0.08	21
19	수도, 폐기물처리 및 재활용서비스	0.221	2.41	16	0.042	0.15	18
20	건설업	0.032	0.35	31	0.027	0.10	20
21	도소매 및 상품중개서비스	0.336	3.66	13	0.167	0.61	9
22	해운운송업	0.033	0.36	30	0.000	0.00	34
23	도로, 철도, 항공운송업	1.121	12.22	4	0.484	1.76	5
24	음식점 및 숙박서비스	0.208	2.27	17	0.214	0.78	8
25	정보통신 및 방송서비스	0.634	6.91	8	2.513	9.13	2
26	금융업	0.073	0.80	25	4.154	15.10	1
27	보험업 및 서비스	0.226	2.47	15	0.247	0.90	6
28	부동산 서비스	0.049	0.53	28	0.144	0.52	12
29	전문, 과학 및 기술 서비스	0.908	9.90	6	0.931	3.38	3
30	사업지원서비스	1.021	11.13	5	0.865	3.14	4
31	공공행정 및 국방	0.346	3.78	12	0.005	0.02	31
32	교육서비스	0.008	0.09	34	0.019	0.07	22
33	보건 및 사회복지	0.101	1.10	23	0.152	0.55	11
34	예술, 스포츠 서비스	0.035	0.38	29	0.045	0.16	17
35	기타서비스	0.113	1.23	21	0.117	0.42	14
36	기타	0.000	0.00	36	0.000	0.00	36
합 계			147			40	

## 제5장 결론

### 제1절 연구결과 요약

본 연구의 목적은 프랑스와 일본의 선박 조세 리스제도의 세부구조와 세제혜택 생성 및 분배 과정 등의 분석내용을 바탕으로 한국형 선박 조세 리스제도의 가상 모형을 설계하여 국가별 세제혜택 효과를 비교 검토해 본 다음 한국형 제도의 도입·시행 시 산업연관효과 등 국민경제적 타당성을 분석하는 것이다.

세부적으로는 첫째, 국내에서는 다소 생소한 선박 조세 리스제도의 분석에 앞서 국내 선박 리스금융시장의 현황, 선박금융과 리스금융의 차이점, 선박 리스금융의 프로젝트 사례 등에 대해 본 연구의 앞부분에서 개략적으로 살펴보았다. 둘째, 프랑스, 일본 등 외국의 선박 조세 리스제도는 어떻게 설계되어 있고 세제혜택은 어떻게 생성·배분되는 지를 살펴보고 이를 바탕으로 한국형 선박 조세 리스제도의 가상 모형도 설계해 보았다. 셋째, 한국형 가상 모형과 프랑스, 일본, 영국의 제도를 세제혜택 효과 측면에서 상호 비교 분석해 본 후 마지막으로 한국형 선박 조세 리스제도의 가상모형을 설계한 후 동 모형의 세제혜택을 해운운송업과 금융업에 재투자하였을 때 관련산업의 생산 유발효과 등 산업연관효과를 분석하였다.

먼저, 세제혜택 분석결과 선박 조세 리스제도의 세제혜택 규모를 국가별로 보면 프랑스 18.9%, 일본 13.6%, 영국 10.8%, 한국(가상모형) 14.5%로 분석되었다. 이처럼 프랑스의 세제혜택 규모가 가장 크게 나타난 것은 프랑스의 선박 고속감가상각률(28.125%)과 법인세율(31%)이 주요국과 우리나라에 비해 상대적으로 높았기 때문이다. 이 외에도 프랑스는 리스기간 종료 전

SPV 매각차익에 따른 면세와 해당 선박에 대한 톤세제도 편입 허용 등 선박 조세 리스제도의 세제혜택 규모가 축소되는 것을 방지하기 위하여 제도적인 보호장치를 마련하고 있다.

한국형 가상모형의 세제혜택 규모(선가의 약 14.5%)는 법인세법 시행령 및 조세특례제한법 상 선박이 해당 특례 적용요건에 부합(관련 세법 개정 필요)하다는 가정 하에 적용 가능한 고속감가상각률 연 25.9%와 현행 법인세율 25%를 적용한 결과이다. 이를 금액으로 다시 환산하면 신조 선박 1척(US\$1억) 건조 프로젝트에 대해 한국형 가상모형을 적용하였을 때 생성되는 세제혜택효과는 선가의 약 14.5%인 US\$14,537천이 된다. 아울러 향후 우리 정부가 선박 조세 리스제도를 도입하여 세제혜택 한도를 연 US\$3억 설정하여 이를 모두 소진한다고 가정하였을 때 세제혜택을 향유할 수 있는 선박 발주 거래 규모(선박 계약금액 기준)는 연간 약 US\$20.7억에 이를 것으로 추정된다. 다만, 한국형 가상모형이 국내에 실제 도입되어 제도화되기 위해서는 관련 세법 개정 등 몇 가지 선결조건들이 있는데 이는 본 장의 향후 추진과제에서 별도로 언급하고자 한다.

다음으로 생산유발효과 분석결과 한국형 가상모형의 기본가정에 따라 총 세제혜택 US\$14,537천의 75%인 US\$10,902천을 선박제조업에, 25%인 US\$3,635천을 금융업에 각각 재투자할 경우 타 산업에 파급되는 생산유발효과는 선박제조업이 US\$26,900천, 금융업이 US\$5,336천으로 총 US\$32,236천에 달해 세제혜택 규모의 약 2.2배 수준인 것으로 분석되었다. 아울러 향후 우리 정부가 세제혜택 한도를 연 US\$3억 설정하여 이를 모두 소진한다고 가정하였을 때 세제혜택의 생산유발효과는 연 US\$6.6억에 달하는 것으로 추정되었다.

마지막으로 취업(고용)유발효과 분석결과 한국형 가상모형의 세제혜택 US\$14,537천중 75%는 선박제조업에 25%는 금융업에 재투입되었을 때 산업 전체의 취업유발효과는 221명, 고용유발효과는 187명으로 분석되었다. 따라서

취업(고용)유발효과 역시 US\$3억의 세제혜택 한도가 설정되어 이를 모두 소진한다고 하면 산업 전체의 취업유발효과는 4,561명, 고용유발효과는 3,859명으로 추산된다.

## 제2절 연구의 시사점 및 한계

### 1. 연구의 시사점

앞서 서술한 연구 결과를 바탕으로 본 연구는 다음과 같은 시사점을 도출하였다. 첫째, 본 연구는 선박 조세 리스제도의 세제혜택 생성과 배분 과정, 세제혜택효과 및 산업연관효과 등 경제적 효과를 분석한 국내 최초의 시도로서 향후 선박 조세 리스제도에 관한 후행 연구에 기여할 수 있을 것으로 기대한다. 각국의 조세 리스제도는 기본적으로 조세 감면을 수반하여 통상 비공개로 운영되는 것이 일반적이다. 그러나 본 연구는 조세 리스제도의 세제혜택과 관련한 제한된 정보와 자료에도 불구하고 프랑스의 조세 리스제도를 기반으로 우리나라에 적용 가능한 한국형 선박 조세 리스제도의 가상모형을 설계하였다. 따라서 이 가상모형을 바탕으로 향후 해운·금융·법률 전문가 그룹이 보다 전문적이고 실용적인 논의와 검토를 후행한다면 본 연구가 우리나라의 선박 조세 리스제도 도입에 작은 일조를 할 수 있을 것이다.

둘째, 본 연구의 결과는 장기 해운시황 침체 등으로 거의 사장 상태에 있는 국내 선박 리스금융시장을 현재와 같이 계속 방치해 둘 수 없다는 공감대를 형성하는데 기여할 것으로 생각된다. 중국의 선박 리스금융시장 규모는 2018년 말 기준 약 60조원에 이르고 매년 그 규모가 급성장하여 기존의 전통적 선박금융시장을 부분적으로 대체해 나가고 있다. 반면 우리나라는 선박금융에 대한 유동성부족과 정책금융기관 의존도가 계속 심화되고 있어 국내 선사들이 신조 발주에 따른 선박금융 조달에 많은 어려움

을 겪고 있다. 우리나라도 프랑스나 일본과 같이 본 연구에서 서술한 선박 조세 리스제도를 도입·시행함으로써 선박금융의 대체 금융조달 창구로서 선박 리스금융시장을 육성 및 발전시킬 수 있는 계기가 마련될 수 있을 것으로 판단된다. 따라서 이에 대한 민관 모두의 지속적인 관심과 실천적인 의지가 필요하다.

셋째, 우리나라 선사들의 선박금융 조달 방법은 크게 ①국내외 금융기관 으로부터의 선박금융 ②중국 리스사 등으로부터의 리스금융 ③자본시장 으로부터의 투자금융 3가지로 집약할 수 있다. 본 연구에서 살펴 본 바와 같이 국내외 금융기관은 2019년부터 단계적으로 시행되는 Basel III와 해운시황 장기 침체에 따른 선박금융 부실채권 등으로 당분간 선박금융 대출잔액을 계속 축소해 나갈 것으로 예상된다. 일부 상업은행들은 선박금융시장 Exit 을 선언하는 등 선박금융과 같은 대규모 위험가중자산을 보유하는 대신 안전자산에 투자하거나 Fee 비즈니스에 주력할 것으로 예상된다. 또한 국내 선박 리스금융시장도 2018년 기준 지원규모가 연 1,763억원에 불과하고 그마저도 내항선 선박 중심으로 지원되고 있다. 국내 리스사들의 현재 자본금 규모 등을 고려할 때 선박 리스금융이 조만간 선박금융을 대체할 수 있을 것으로 보여 지지 않는다. 마지막으로 자본시장을 통한 투자금융도 미 달러화 채권, 자산 등에 대한 국내 투자자 기반이 너무 취약하여 대체 투자자로서의 역할을 기대하기에는 한계가 있다. 본 연구에서는 한국형 선박 조세 리스제도의 가상모형에 따른 세제혜택 규모를 선가의 약 14.5%로 추산하였다. 만일 동 세제혜택의 일부를 투자자 또는 선·후순위 참여 금융 기관들에게 재배분한다고 가정하면 선박금융시장에서 수익률 제고를 통한 신규 투자자와 금융기관 유치에 큰 기폭제가 될 수 있다.

넷째, 본 연구에서 살펴 본 바와 같이 프랑스는 선박 조세 리스제도를 활용 하여 자국 국적 원양선사인 CMA-CGM의 신조 발주가격을 약 15% 절감시켜 CMA-CGM의 영업경쟁력 제고에 사실상 크게 기여하고 있다. 일본도 자국의

선박 조세 리스제도인 JOLCO를 ONE(NYK, K-Line, MOL 통합 컨테이너 선사)가 적극 활용하고 있다. 우리나라는 2016년 한진해운(주) 파산 이후 HMM이 대표적인 원양 국적선사로서 영업을 하고 있으나 재무구조 등이 취약하여 현재 산업은행과 해양진흥공사가 공동관리 형태로 동사의 부족자금 등을 지원하기 위해 공적자금을 투입하고 있는 실정이다. 본 연구에서 서술한 한국형 가상모형의 세제혜택 생성 과정을 보면 제도의 설계방법에 따라 조세감면 조치가 수반되어 외견상 정부의 재정지출을 수반하게 된다. HMM은 2020년 4월부터 초대형 컨테이너선 20척(선가 약 3조원 추정)을 순차적으로 인도받게 된다. 만일 동 선박 20척에 대해 한국형 가상모형을 적용할 경우 선사의 세제혜택(선가의 약 10% 가정) 규모는 약 3,000억원에 달해 이 금액만큼 공적자금 지원 규모를 축소할 수 있게 된다. 결국, 선박 조세 리스제도는 외견상 추가적인 재정지출을 수반할 수 있으나 본 연구의 산업연관분석 결과에서 살펴 본 바와 같이 그에 상응하는 생산유발효과와 취업(고용)유발효과를 촉발하고 선박투자 확대에 따른 부가가치세 등 세수증대를 유발하는 측면도 있을 수 있다. 또한 국적 원양선사의 경영정상화를 위해 정책 금융기관을 통한 구조조정자금을 투입하는 것에 대해 많은 논란이 있어왔다. 따라서 이러한 방법보다는 프랑스 등 경쟁 상대국들이 보편적으로 제도화하여 운영하고 있는 선박 조세 리스제도를 도입·시행하여 동 제도를 통하여 투명한 방식으로 원양 국적선사의 신조 발주 비용을 절감시켜 주는 것이 보다 합리적이고 바람직하다고 보여 진다.

다섯째, 최근 국내 해운업계의 화두 중 하나는 일본의 사례와 같이 선주사 (commercial tonnage provider)<sup>132)</sup>와 운항사를 분리하는 방안<sup>133)</sup>과 본 연구에서

132) 선주사는 SPC 설립을 통해 선박을 발주·소유하되 해당 선박은 SPC로 하여금 운항사와 정기용선계약을 체결하게 하고 선박의 실제 소유주인 선주사는 선박의 관리인(manager) 역할을 담당

133) 김인현, 2019. 「일본의 선주사와 운항사 분리운영 구조에 관한 연구」, 금융법연구, 제16권 제3호, pp.208-211.

간략히 서술된 금융선주(financial tonnage provider)의 도입 방안에 관한 논의이다. 상기 두 가지 방안의 출발점은 모두 선박의 소유와 운영을 분리하는 개념이다. 다만, 금융적인 시각에서 볼 때 금융선주의 경우에는 자체 신용도와 자금력을 바탕으로 선박금융을 조달하는데 문제가 없을 것이다. 그러나 선주사의 경우에는 국내 금융환경에서 자체적으로 선박금융을 조달할 수 있을 지가 관건이 된다. 따라서 독립적이고 자주적인 선주사의 역할을 수행하기 위해서 선주사는 대주주에 의한 경영보다는 수익 창출 비즈니스 모델을 구현할 수 있는 전문경영인 체제가 적합하다. 신조 선박 발주 시 재원확보를 위해서는 대주주의 지분이 희석되더라도 신규 투자자를 모집하여 투자자금을 마련하여야 한다. 선주사는 선가의 약 30~40%를 자담으로 투입하고 나머지는 LTV(Loan to Value) 또는 용선계약에 기초하여 금융기관으로부터 양호한 조건의 선박담보부 또는 structured finance 방식의 선박금융을 조달하는 것이 바람직하다. 이러한 조건이 충족된 선주사는 해운시황의 장기 침체 등에 따른 용선주의 파산 등에도 선박을 회수하여 단기적으로 낮은 용선료로 재용선함으로써 시장위험에 대처할 수 있게 된다. 본 연구에서 서술한 선박 조세 리스제도를 통한 세제혜택은 이러한 선주사와 금융선주의 초창기 설립과 육성에 큰 밑거름이 될 수 있다. 여기서 한걸음 더 나아가간다면 본 연구는 우리 해운업계의 숙원 사업 중의 하나인 선박 리스전문회사 설립을 위한 사업타당성 확보에도 많은 도움이 될 것이다.

여섯째, 최근 해양수산부는 향후 상생협력을 위해 노력하는 선사와 화주에 대해 법인세 감면 등 다양한 혜택을 제공하는 우수 선화주 인증제도를 2020. 2. 21일부터 시행한다고 발표한 바 있다. 이러한 상생협력 지원제도가 보다 효과적으로 작동하기 위해서는 비교적 우월한 입장에 있는 화주에 대한 유인책이 필요하다. 향후 선박 조세 리스제도를 활용하여 선화주 공동 투자를 추진한다면 여기서 발생한 세제혜택의 일부를 화주에게 제공함으로써 화주의 선박투자를 실질적으로 유인할 수 있다고 판단된다.



## 2. 연구의 한계

선박 조세 리스제도는 프랑스(1998년)와 일본(1978년) 등에서는 오래 전부터 도입되어 운영되어 왔으나 우리나라에서는 동 제도가 도입되지 않아 실제 거래구조, 세제혜택 생성 및 배분 과정 등이 선박금융 지원은행에서조차 정확히 파악되어 있지 않은 실정이다. 본 연구에서는 프랑스의 제도를 벤치마킹하여 한국형 선박 조세 리스제도의 가상모형을 설계하고 이를 바탕으로 경제적 효과를 분석하였는데 다음과 같은 한계가 있다.

첫째, 선박 조세 리스제도가 국내에 도입되어 있지 않고 실제 거래사례도 없는 상황에서 한국형 가상모형을 설계하려다 보니 비과세 특수목적법인의 설립, 고속감가상각률 책정, SPC 영업손실의 모기업 앞 이전, 세제혜택의 이전 및 배분, 선박 또는 SPC 지분의 매각, 톤세제도와 연계 등 사전 검토해야 할 난제들이 많이 있다. 이러한 과제들을 한국형 가상모형에 실제 적용하기 위해서는 각 과제별로 면밀한 법률적, 회계적 사전검토가 필요하다. 그러나 선박 조세 리스제도와 관련한 국내외 선행 연구자료의 부족 등으로 본 연구에서도 각 과제별 현황과 문제점을 심층 분석하고 이에 따른 대안과 해결 방안을 분명하게 제시하지 못하였다.

둘째, 세제혜택 규모의 산출과 관련하여 본 연구에서는 독립변수로 감가상각률과 법인세율로 한정하였는데 실제 거래에서는 고속감가상각의 허용 수준, 리스계약 해지에 따른 SPC 또는 선박 매각 시 매각차익에 대한 과세 여부, 선박 조세 리스거래의 Agent 수수료를 포함한 법률비용 등에 따라 세제혜택 규모는 달라질 수 있다. 본 연구에서 산출한 한국형 가상모형의 세제혜택 규모는 일정 가정 하에서 산출 가능한 최대의 세제혜택 수준이라고 할 수 있다. 따라서 향후 한국형 선박 조세 리스제도의 도입에 따른 입법 과정에서 고속감가상각률의 하향 조정 등이 수반될 경우 세제혜택 규모는 축소될 수 있다.

셋째, 세제혜택의 배분과 관련하여 본 연구는 한국형 가상모형에서 생성된 세제혜택의 75%는 선사에게 이전하고 나머지 25%는 tax capacity provider 역할을 담당하는 투자자에게 배분하는 것을 가정하였다. 이는 한국형 가상모형이 벤치마킹한 프랑스의 사례를 준용한 것이다. 프랑스의 선박 조세 리스제도에서 프랑스 투자자는 2006년 제도개선 이전까지는 tax capacity provider 역할 외에도 선가의 약 25% 내외의 선순위와 중순위 선박금융을 제공하였다. 이에 프랑스는 당시 세제혜택의 최대 1/3까지를 투자자에게 배분토록 제도화한 바 있다. 한국형 가상모형에서 투자자는 단지 tax capacity provider 역할만을 담당하므로 프랑스보다는 다소 낮은 세제혜택의 25%를 배분하는 것으로 하였다. 다만, 한국형 가상모형에서의 세제혜택의 배분비율은 세제혜택 규모의 산출을 위한 기본가정이며 향후 제도 도입 시 실제 거래에서는 참여자간 리스크 부담 정도와 투자자 참여 수요 등에 따라 참여자간 합의에 의해 결정되는 것이 바람직한 것으로 보여 진다.

넷째, 한국형 가상모형의 산업연관효과 분석과 관련하여 선사와 투자자는 세제혜택의 배분비율에 따라 제공받은 세제혜택을 각각 선박제조업과 금융업에 모두 재투자한다고 가정하였다. 선사는 대부분의 자산이 선박으로 구성되어 있고 선박의 운항 수입으로 영업 및 영업외 비용을 충당할 수 있는 사업구조를 지니고 있다. 일반적으로 선사의 영업경쟁력은 효율성이 좋은 선박을 얼마나 많이 확보하고 있느냐에 따라 결정된다. 따라서 세제혜택과 같은 별도의 영업외 수익이 창출되었을 때 이를 모두 선박 구입에 재투자한다고 가정하는 것이 선사의 합리적인 의사결정에 반한다고 할 수는 없다. 또한 한국형 가상모형에서 투자자는 매년 안정적인 영업이익을 시현하는 금융기관을 가정하고 있고 금융기관의 주요 투자대상은 통상 금융상품이므로 금융기관에 제공된 세제혜택은 모두 금융업에 재투자한다는 가정도 타당한 것으로 보여 진다. 다만, 선사의 자금운용과 관련하여 자금의 수입과 지출에 부표를 달아 통계 수치화하는 것이 사실상 곤란하므로 정확한

세제혜택의 배분비율 추정을 통한 산업연관효과를 분석하는데 한계가 있다.

다섯째, 한국형 선박 조세 리스제도의 도입을 위해서는 고속 감가상각 허용, 비과세 특수목적법인(SPV) 설립, SPV의 모기업 앞 손금 이전, SPV 지분 매각 시 매각차익 면세 등 관련 세법의 개정이 필요하다. 상기 과제들은 성격상 조세감면 내용을 포함하고 있어 코로나19 사태 등에 따른 대규모 재정지출 확대 정책을 추진하고 있는 우리 정부 입장에서는 부담스러운 과제들이 아닐 수 없다. 본 연구에서는 한국형 가상모형의 생산유발효과와 전·후방 연관효과 등 산업연관효과는 실증 분석되었다. 그러나 선박 조세 리스 제도 도입에 따른 조세 지출과 수입 측면에서의 Input-Output 분석이 이루어지지 않아 이 또한 본 연구의 한계점으로 볼 수 있다.

### 제3절 향후 추진과제

본 연구는 선박 조세 리스제도의 세제혜택효과와 산업연관효과에 대한 국내 최초의 연구이다. 또한 국제적으로도 조세 리스제도에서 생성되는 세제혜택이 보조금 시비 대상이 될 소지가 있어 각 국가가 제도의 구체적인 운영 방법을 사실상 공개하지 않아 선박 조세 리스제도에 관한 선행 연구가 극히 제한되어 있다. 이에 따라 본 연구는 다음과 같은 연구의 한계와 향후 추진과제가 도출된다.

첫째, 본 연구는 선박 조세 리스제도가 아직 국내에 도입되지 않아 실제 운영제도가 추진거래를 대상으로 수집한 자료가 없어 부득이 프랑스의 선박 조세 리스제도를 바탕으로 한국형 선박 조세 리스제도의 가상모형을 설계하였다. 따라서 세제혜택효과와 산업연관효과도 이 가상모형에 기반하여 분석하였기 때문에 분석결과의 일반화에는 한계가 있다는 점이다. 이에 대하여는 향후 해운·금융·법률·조세 전문가 그룹이 한국형 선박 조세 리스제도의 가상모형을 더욱 정교하게 보완하는 후행 연구가 계속 진행되기를 기대한다.

둘째, 선박 조세 리스제도의 세제혜택 효과는 선박에 대한 고속 감가상각률과 법인세율 외에도 리스기간 종료 시 해당 선박의 톤세제도 편입 허용 여부와 선박 또는 SPC 지분 매각 차익에 대한 과세 여부 등에 따라 달라지게 된다. 본 연구에서는 각 국가의 세제혜택 규모 산출 시 주요 변수를 감가상각률과 법인세율로 단순화하여 세제혜택 효과를 분석하였다. 각 국가의 실제 세제혜택 규모는 조세 리스계약의 해지에 따른 국가별 과세제도에 따라 축소될 가능성이 있다. 따라서 한국형 선박 조세 리스제도를 향후 국내 도입할 경우에는 세제개편 등의 내용에 따라 한국형 제도의 세제혜택 규모가 가능한 축소되지 않도록 다양한 대안을 마련하여 대비하여야 할 것으로 보여 진다.

셋째, 본 연구의 제3장과 제4장에서 살펴본 주요국 선박 조세 리스제도와 한국형 가상모형의 설계내용 등을 종합해 볼 때 세제혜택 규모 면에서 실효성 있는 한국형 선박 조세 리스제도의 도입을 위해서는 ①선박에 대한 고속 감가상각 허용 ②비과세대상 특수목적법인(SPV) 설립 ③SPV의 모기업(투자자) 앞 손금 이전 ④비과세 익명조합 형태의 SPV 설립 허용 및 지분별 손금 이전(공동투자의 경우) ⑤리스기간 종료 전 선박/SPV 지분 매각 시 매각차익에 대한 면세 ⑥운영리스 방식의 제도 운영에 따른 투자자 보호장치 마련 ⑦리스기간 종료 후 해당 선박의 톤세제도 편입 허용 등 해결하여야 할 과제들이 많이 있다. 다만, 이러한 과제들은 향후 법률, 회계, 조세, 해운, 금융 등 관련전문기관이 Task Force를 구성해서 정교한 해결방안을 도출하는 것이 더 바람직할 수 있다. 본 연구를 출발점으로 하여 관련 정부부처나 업계에서 제도 도입의 필요성과 당위성 등의 공감대가 형성되고 후행연구도 활성화되어 멀지 않은 장래에 선박 조세 리스제도가 국내에 도입되기를 기대해 본다.

## 참 고 문 헌

### <국내문헌>

- 강병태, 2018. 은행의 자금조달비용과 위험프리미엄 결정요인이 선박금융 대출 가산금리에 미치는 영향, *박사학위 논문*, 부산: 한국해양대학교.
- 구성권, 2014. 리스 회계기준의 변화와 국제 조세리스에 관한 연구, *재무와 회계정보저널*, 제14권 제2호, pp1~21, 서울: 한국회계정보학회
- 권혁윤, 정지선, 2016. 레버리지리스에 대한 세법상 규제제도, *조세학술 논문집*, 제32집 제3호, pp.165~191, 서울: 한국국제조세협회
- 금융감독원, 2017.12.20. 리스회계기준이 대폭 바뀝니다(보도자료).
- 금융감독원, 2018.1.16. 新 리스기준 영향 공시는 금감원 모범사례를 참고하세요 (보도자료).
- 금융위원회, 2019.4.23. 新 리스기준서 시행(19년) 전후 해운사·화주 간 장기 운송계약<CVC> 회계처리 관련 감독지침(보도자료), pp.1~3
- 김대진, 김주현, 2019. 중국 선박금융 시장 연구를 통한 국내 선박금융 활성화, *한국항만경제학회지*, 제35집 제2호, pp.9~10, 부산: 한국항만경제학회.
- 김명희, 이기환, 양혁준, 2016. 해양금융 중심도시를 위한 부산의 발전요인 분석, *한국항만경제학회지*, 제32집 제3호, pp.157~158, 부산: 한국항만경제학회.
- 김인현, 2019. 일본의 선주사와 운항사 분리운영 구조에 관한 연구, *금융법연구*, 제16권 제3호, pp.208~211. 서울: 금융법학회.
- 김태일, 이호춘, 윤재웅, 2014. 금융시장 기능 제고를 통한 선박금융 활성화 방안, *KMI 연구보고서*, pp.53~61, 부산: 한국해양수산개발원.
- 김현동, 2017. 리스에 관한 국제 회계기준의 변경과 세법상 과제, *회계와 정책연구*, pp.119~149, 서울: 대한회계학회

- 대법원 선고 97다26098 판결, 1997.11.28. (검색일자 : 2019.8.5.)
- 박진서, 박선욱, 2018. 항공기 금융 지원제도 도입 연구, *이슈페이퍼 -18-01*, pp.35~36, 세종: 한국교통연구원.
- 안영균, 김태일, 고병욱, 2019. *해운 조세제도 개선방안 연구*, pp.32~34, 부산: 한국해양수산개발원.
- 여신금융협회, 통계자료(<https://www crefia.or.kr/>), *연도별/물건별 리스실행 현황* (검색일자 : 2020.2.28.)
- 위키백과, *금융리스*, <https://ko.wikipedia.org/wiki/> (검색일자 : 2019.8.4.)
- 이기환 외 3명, 2016. *선박금융원론*, 서울: 도서출판두남.
- 이민규, 2013. 산업연관분석을 이용한 운송부문별 경제적 파급효과 분석, *해양정책연구*, 제27권 2호, 부산: KMI.
- 이연호, 2018. *선박금융의 회계와 세무*, 서울: 한국금융연수원.
- 이정훈, 김태우, 2015. *리스자산의 유동화*, pp.10~11, 서울: 한국기업기평.
- 이창원, 김미희, 이성일, 2011. *선박금융과 유동화, Issue Report*, 서울: 한국기업평가.
- 이현동, 2009. 산업연관분석을 이용한 수산식품산업의 경제적 파급효과 분석, *수산정책연구*, 제3권, pp.13~37, 부산: 한국해양수산개발원.
- 전형진, 2019. Tax Benefit을 통한 민간부문의 선박금융 활성화 필요, *KMI 동향 분석*, 부산: 한국해양수산개발원.
- 정운오, 고정권, 2007, D회사의 국제조세리스 : 세금재정거래 사례, *회계저널* 제16권 제4호, pp.79~104, 서울: 한국회계학회.

- 지문진, 이기환, 김강혁, 2014. 선박금융기관의 소유구조와 경영성과 분석, 한국항만경제학회지, 제30집 제3호, pp.188~190. 부산: 한국항만경제학회.
- 최준선, 김선이, 2009. 항공기 리스·임대업제도 도입방안 연구, p.7, 과천: 국토교통부.
- 한국기업평가, 2018. 리스 회계기준 변경의 영향과 신용평가 방법론, pp.2~3, 서울: 한국기업평가.
- 한국데이터베이스진흥원, 2011. 데이터베이스산업진흥법(안) 제정에 따른 데이터베이스 산업 경제효과 분석, p.5, 서울: 한국데이터베이스진흥원.
- 한국수출입은행, 2005. Tax Lease를 이용한 선박 Structured Finance, pp.1~15, 서울: 한국수출입은행.
- 한국은행, 2014. 산업연관분석해설, p.98, 서울: 한국은행.
- 한국은행, 2019. 2015년 기준년 산업연관표 작성 결과, p.1, 서울: 한국은행.
- 한국은행, 2019. 2015년 산업연관표, pp.282~303, 서울: 한국은행.
- 한국해양진흥공사, 2020. 한국형 선박 Tax Lease 제도, p.4, 부산: 한국해양진흥공사.
- 한국회계기준원, 2016.1.22. 보도자료(새로운 리스 국제회계기준(IFRS) 공표).

## [국외문헌]

- Akgul, Ersin Firat & Akyar, Demir Ali, 2018. Leasing as an Alternative Ship Finance, *Symposium on Economics, Finance and Econometrics (Turkey)*, pp.760~764.
- Antonios, Pasachidis, 2015/16. *Alternative Financing in Shipping*, pp.16~18, Erasmus University: Rotterdam.
- Beardmore, Russell & Hackett, Steve & Tan, Jeremy, 2012. *Tax-based Leasing*, Standard Chartered: London.
- Berk, Jonathan & DeMarzo, Peter, 2017. *Corporate Finance*(4th Ed.), pp.141~172, Pearson: London.
- Berman, Jacob, 2016. *Embracing new ways of thinking in funding shipping projects*, Standard Chartered Bank: London.
- Boobyer, Chris, 2003. *Leasing and Asset Finance*(4th Ed.), pp.178~211, Euromoney Books: London.
- Brauner, A. & Illingworth, P., 2006. *The Banker's perspective in Shipping Finance*. 3<sup>rd</sup> Ed. Euromoney International Investor Plc: London.
- CA-CIB, 2017. *Ship Finance Initiatives(Key Principles of Tax Leasing)*, CA-CIB: Paris.
- CA-CIB, 2018. *The Emergence and Importance of JOL*, p.1~15, CA-CIB: Paris
- Carson, Richard & Edge, Stephen, 2010. *Equipment Leasing*, pp.2~10, Slaughter & May: London



- Cervoni, Gilles & Cormery, Nathalie, 2008. *French Tax Leasing Briefing*, pp.1~3, Watson, Farley & Williams LLP: Paris.
- Ellsworth, Richard K, 1999. Capital Intensive Assets and Cross-Border Lease Transactions, *Journal of Equipment Lease Financing*, Spring 1999, Vol. 17/No.1.
- Fabozzi, Frank J. & Yaari, Uzi, 1983. Valuation of Safe Harbor Tax Benefit Transfer Leases, *The Journal of Finance*, Vol. XXXVIII, No. 2, pp.595~597.
- French Flag Rif(FFR), Taxation, [Online] (Updated Feb. 2016) Available at: <http://www.rif.mer.developpement-durable.gouv.fr/en/taxation-r66.html> [Accessed 7 Mar. 2020]
- Grammenos, C., 1979. Bank Finance for Ship Purchase, *Occasional Papers in Economics*, University of Wales Press: Cardiff.
- Grammenos, C., 2010. *The Handbook of Maritime Economics and Business*, 2<sup>nd</sup> Ed., Routledge: London.
- Hultin, D., 2004. Financing sources for shipping – A case study at *Wonsilad & Son*, *Master Thesis*, Lund University: Sweden
- Karatzas, Basil, 2014. A changing escape in shipping finance and the capital structure of vessel ownership, *Cayman Financial Review*, Pinnacle Media Group Ltd.: Cayman Islands
- Kavussanos, M. & Visvikis, I., eds., 2016. *The International Handbook of Shipping – Finance Theory and Practice*, Palgrave Macmillan: London.
- Kints, Ron van & Spoor, L.L. Louis, 2019. Leases on balance – a level playing field?, *Advances in Accounting*, pp.3~9 [Online] Available at: <https://www.elsevier.com/locate/adiac>

- Law Explorer, 2015. *Ship Leasing*, [On-line] Available at: <https://lawexplores.com/ship-leasing/> (Accessed 2 August, 2019)
- Lee, Burns, 2001. Cross-Border Tax Arbitrage, *2001 Tax Conference*, ADB Institute: Tokyo
- Lepiece, A., 2016. Spanish Tax Lease Scheme: Tax Advantages Open to Any Investor Carrying Out a Certain Type of Operation, *Journal of European Competition Law & Practice*: Brussel
- Li, Ying, 2004. *The lease as a financing vehicle in ship acquisition*, pp.43~44, World Maritime University: Sweden
- Li, Ying, 2006. The Pros and Cons of Leasing in Ship Financing, *WMU Journal of Maritime Affairs*, Vol. 5, No.1, pp.66~67, World Maritime University: Sweden
- Lim, Steve C. & Mann, Steven C., 2003. *Market Evaluation of Off-balance Sheet Financing: You can run, but you can't hide*, Texas Christian University(Working Paper)
- Lim, Steve C. & Mann, Steven C., 2017. Do operating leases expand credit capacity?, *Journal of Corporate Finance*, No. 42, pp.100~114 [Online] Available at: <https://www.elsevier.com/locate/jcorpfin>
- Nazir, Mehraab, Oct./Nov. 2018. *The Growth of the JOLCO Structure*, pp.12~13, Marine Money: New York.
- Oates, Andrew, 2017. *The Rise of Chinese Financial Leasing*, Volume No. 33, Issue No.1, pp.51~56, Marine Money: New York.
- Osborne, David, 2019. *Issues in Ship Leasing Transaction*, WFW, [Online] Available at:

<https://www.wfw.com/articles/issues-in-ship-leasing-transactions/>  
[Accessed 7 Mar. 2020]

Petrofin Bank Research, 2019. *Key Developments and Growth in Global Ship-Finance* [Online] Available at: <http://www.petrofin.gr>  
[Accessed 11 Mar. 2020]

Phillips, Lawrence C. & Munter, Paul, 2002. Understanding Leases: Tax Issues, *Commercial Lending Review*, Vol. 7, No. 6, pp.21~29

PWC, February 2016. IFRS 16: “a new era of lease accounting” , No. INT2016-01, pp.1~2.

Simon, Adrian, 2018. Economic aspects of financial leasing in business investments. *Specific Bulletin-Economic Sciences*, Vol 9(15), Finance, pp.65-70. [Online] Available at: <http://economic.upit.ro/repec/pdf/F1.pdf>  
(Accessed on 11 March, 2020)

Stephenson Harwood, 2018. *Shipping Finance*, 4<sup>th</sup> Ed. Euromoney Institutional Investor Plc.: London.

Toxé, Laurence & Howley, Richard, 2009. *French tax leasing for the shipping industry: Overview of 2008 and looking towards the future*, Norton Rose Fulbright LLP: Paris.

Vargas, Patrick Lizana, 2018. *Financing of Ships through Tax Lease Model*, MBA. Barcelona: Universitat Politècnica de Catalunya

Young, Dean A. et al., 2014. *The Restructuring of Non-performing Shipping Loans*, Mayer Brown: Hong Kong.