

12. The Study on the Changes of Chinese Insurance Market Which Derives from China's Entry Into WTO

무역학과 황 리 나

지도교수 유 일 선

중국의 보험시장은 18세기 청조시대부터 시작되었다. 그러나 외세의 침탈을 받은 청조시대의 중국보험시장은 중국보험회사가 경쟁에서 대부분 도태되어 외국회사들에 의해 주도될 수밖에 없었다.

1949년 사회주의 계획경제를 표방한 중국인민공화국이 성립되면서 보험시장에 새로운 전기를 마련되었다. 그리고 개혁개방정책(1978), 세계무역기구(WTO)에 가입(2001) 등의 역사적 사건으로 인해 중국보험시장은 큰 변화를 겪게 되었다.

이 논문은 중국의 WTO 가입이 보험시장에 미치는 영향을 경제적 측면, 법적측면, 정책적 측면에서 고찰하여 설명한다.

1. 경제적 측면(시장구조적 측면) 1945

중국의 보험시장의 발전을 보험시장구조의 변화의 측면에 살펴본다.

(1) 독점보험시장시기(1949~1988)

중국정부는 1949년 중국인민보험공사(PICC)를 국영기업형태로 설립하여 보험업무를 전담케 하였다. 그러나 1956년 중국정부는 외국보험회사를 추방하고 또한 요람에서 무덤까지라는 사회주의 복지정책으로 전환하여 해상보험과 항공보험을 제외한 모든 보험을 정부가 직접 관장함으로써 보험산업은 쇠퇴하였다.

1978년 개혁개방정책으로 계획경제체제가 시장경제체제로 변화하면서 정부는 인위적으로 PICC를 통해서 독점시장체제를 강화하였다. 이러한 독점체제는 어느 정도 보험수요에 부응할 수 있었지만 비효율성을 발생시켰다.

(2) 과점보험시장시기(1988~1992)

1986년부터 중국정부는 정식으로 GATT가입을 위해 노력을 시작하였다. GATT가입에 대비하고 독점시장의 비효율성을 제거하기 위해 PingAn보험회사를 선전에 주식회사형태의 설

립을 허용하였다. 또한 China Pacific Insurance Co.(1991)가 상하이에 설립되어 3각체제가 형성되었다.

(3) 경쟁보험시장시기(1992~)

1992년 중국정부는 본격적인 개방에 대비하여 처음으로 외국회사인 미국의American International Group 영업을 허용하고 이후 캐나다, 일본, 영국 등 4개 외국보험회사 설립을 허용하였다. 그래서 2001년 당시 14개 국내보험회사 17개 외국보험회사가 영업을 하고 있었다. 그리고 이 시기 직접 정부가 개입하던 방식에서 보험규제위원회(CIRS) 통해서 감독과 규제하는 방식으로 전환되었다. 그래서 보험시장구조는 훨씬 더 경쟁적인 구조로 변화하였다.

2. 법적 측면

중국정부는 1995년 보험법을 통과시켜 임의적인 정부개입의 폐해를 시정하고자 하였다. 이 보험법은 보험계약, 보험회사설립, 보험영업규칙, 보험시장의 감독과 규제, 보험중개인과 법적책임범위 등 보험시장에서 보험사업하는데 일정한 준칙을 규정하였다. 주요내용을 구체적으로 보면 중국에서 영업면허(license)를 얻기 위해 2년동안 중국내에서 지점운영경험, 총자산 50억초과, 30년이상 영업경험이 있어야 한다. 소유는 중국기업과 50 50 합작이 가능하고 상해와 광주지역내로 그리고 취급 보험상품은 손해보험과 생명보험으로 제한하였다.

그러나 1997년 WTO후속협상과 2001년 WTO가입이후 GATS의 최혜국대우원칙과 내국민대우원칙의 적용을 받아들여 외국회사도 주식을 51%소유할 수 있게 하고 빼이징, 텐진 등 동해지역 10개도시에 보험회사 설립을 허용하였으며 3년후에는 모든 지리적 제한을 철폐하였다. 또한 사업범위도 책임보험 신용보험을 포함한 비생명보험으로 확대하였다. 그리고 내국민대우원칙에 의해 보험중개인업무도 차별하지 않았다.

3. 정책적 측면

중국은 전체적으로 점진적인 개방정책을 추구하였으나 그 정책이 불투명하고 비공식적인 의사결정구조로 인하여 보험시장이 경쟁구조로 변화하는데 많은 장애가 되었지만 WTO가입 이후 빠른 속도로 시장구조가 변화하고 있다. 또한 사회주의 정책으로 중요시되어 정부가 직접개입하던 건강보험과 연금보험을 CIRC를 통해 상업보험형태로 전환되어 가고 있다.

중국의 보험시장은 WTO가입시점인 2001년과 1981년을 비교하면 보험회사 소득과 자산면에서 각각 205배, 231배 증가하였다. 이러한 급속한 성장은 대외개방 등 보험시장을 경쟁구조로 전환하는 것에 크게 기인한다. 보험시장이 작동하게 됨으로써 리스크가 제거되고 금융시장이 안정화 되어 중개비용 및 거래비용이 감소한다. 이에 따라 정부의 담보기능을 대체하고 저축이 증가되며 해외자본과 기술이 유입되어 중국의 산업이 발전되고 무역과 유통이 활성화되어 궁극적으로 지속적인 경제성장에 기여하게 할 것으로 기대된다.

중국보험시장의 과제로는 보험회사의 지불능력과 자본금의 보호장치를 마련하고 감시감독 시스템의 구축, 신용평가시스템, 보험회사의 투자활동 규제범위, 보증제도의 체계화, 보험상품에 대한 소비자인식제고 등을 어떻게 수행해내느냐에 달려 있다고 볼 수 있다.

13. 한국 선박투자회사제도의 개선방안에 관한 연구

무역학과 안 병 은
지도교수 김 재 봉

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

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

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

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

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

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