

1. 선박금융의 원활화를 위한 선박투자회사제도의 도입에 관한 연구

해운경영학과 문 준 영
지도교수 이 기 환

우리나라의 해운산업은 전세계화물의(53억톤)중 5%를 수송하고 국내수출입화물의99.7% 정도를 수송하여 2000년의 113억불의 수입을 획득했다.

해운산업의 중요한 기반인 선박확보가 1997년 금융외환위기 이후에 전무한 실정이다. 선진국은 안정적인 선박확보를 통하여 경쟁력을 추구하고 있다. 우리나라는 외환위기에 선박투자회사제도를 도입하는 계기를 맞이하였다.

따라서 우리나라의 선박확보의 현황 및 문제점을 파악하고 독일의 K/S Fund와 노르웨이의 K/S Fund를 분석하여 우리나라에서도 선박투자회사제도가 도입되어 선박확보원활화가 되도록 하는 것이 본 연구의 목적이다.

우리나라의 현 선박확보금융제도는 계획조선제도, BBCHP, 중고선도입자금, 수출자금 등이 있다. 계획조선은 조선과 해운산업을 연계육성하여 경제개발 5개년계획에 의한 선박증강정책으로 발전하여 1976년부터 해운산업육성법에 의거 선박건조자금 80%를 지원받아, 국내조선소에 건조 후 운항하여 우리나라의 해운산업 초기 선박량 증가에 크게 기여하였다. 선박회사는 추가자금 확보와 고금리로 인하여 사용 기피를 하였으며, 우리나라가 OECD 가입에 따라 외항선부문에서는 동 제도가 폐지되었으며, 내항선에서는 선가의 80% 대출과 8% 금리를 계속 유지하고 있다.

BBCHP는 건조선가와 금융제비용까지 외국의 금융기관으로부터 100% 차입할 수 있으며 원리금을 장기간(10~20년) 균등상환 할 수 있어 장기운송계약화물을 수송하는 선박에는 자본투자비 없이 선박을 확보할 수 있다는 장점이 있다.

1980년대 후반부터는 국내건조의무와 외국으로부터 차입할 수 있는 한도를 매년 10억불 정도 배정하였다. 그러나 외환금융위기에 외국으로부터 차입한도 제한을 폐지하여 선사의 신용으로 차입할 수 있도록 변경되었다. 부채비율이 높은 회사는 차입할 수 없거나 높은 이자율로만 차입이 가능하게 되었다.

중고선도입자금은 단기간에 선박을 확보할 수 있는 장점이 있으나, 중고선 도입을 위한 재원은 대부분 한국은행이 보유한 외화를 이용하였다. 그러나 외환금융위기로 한국은행의 자금부족으로 중단되었다. 수출자금은 국내선박회사를 사용할 수가 없다.

미국의 선박금융제도는 미국의 상선대와 조선소의 성장과 현대화를 촉진시키기 위해 장기금융을 저리로 제공해 주는 연방 선박금융프로그램이 있다. 일본의 선박금융제도는 일본상선대 부흥을 위한 일본계획조선제도로써 2차 세계대전에서 상실된 상선대를 정부차원에서 재건조할 목적으로 도입한 제도이다. 일본은 정부정책에 따라 해운선진국 발전과 조선대국으로 성장하였다.

독일 K/G(Kommandit Gesellschaft) Fund는 선박뿐만 아니라 부동산을 같이 운영하는 Fund로 최근 부동산은 퇴조추세이고 선박은 점차 활발해지고 있는 추세이다. K/G와 K/S Fund는 선박투자회사가 일반개인투자자, 금융기관으로 자금을 모집, 차입하여 선박에 투자한다.

선박투자회사는 운영의 투명성을 확보하기 위해 소유선박을 1사 1척으로 제한하고 있다.

K/G Fund 조세혜택이 점차 축소되고 있으나 장기안정적으로 활발히 운영되고 있다. 선박인도 후 2년 이내에 Tonnage Tax를 적용 받을 것인지 결정하고 Tonnage Tax를 적용 받으면 10년간 독일국적을 유지해야 한다.

노르웨이의 K/S(Kommandit Selskap) Fund는 1920년부터 해운업 등 분야에서 이용하기 시작해 오다가 최근에는 부동산분야에서 많이 활용되고 있으며 K/S Fund는 고속상각을 17% 적용하며 Fund 존속기간은 단기(2년)로 투기적인 경영스타일이다. 노르웨이는 Tonnage Tax를 K/S와 연계하지 않고 NIS 등록선박에 적용하고 있다.

선박투자회사제도는 뮤추얼 펀드와 같으며 현재 선박전용 Fund가 없는 우리나라에서는 절실히 요구되고 있는 현실이다. 선박투자회사제도의 도입시 자본시장을 통한 선박건조자금의 안정적 공급으로 선박회사의 국제경쟁력에 제고해야 할 것이다. 이 선박투자회사제도는 모집한 자금을 선박에 투자하여 선박회사에 선박을 대여하므로 용선료 수입을 얻어 투자자에 배당하는 금융기법이다. 우리나라의 새로운 선박투자회사제도의 도입으로 갖추어야 할 몇가지 지원내용을 병행 실시해야 한다. 첫째, 선박에 대한 조세제도를 개편과 톤세제도를 도입하여 해운산업의 경쟁력 강화시켜야 한다. 둘째, 투자자들에 대한 안정적 투자제도라는 것을 인식시켜야 한다. 셋째, 안정적인 자금조달방안이 마련되어야 한다.

2. 東北아시아에서의 島嶼紛爭에 關한 研究

-獨島 領有權 紛爭을 中心으로-

해사법학과 조규운
지도교수 김영구

「UN해양법협약」은 1951년 짧지 않은 세월 동안의 난항 끝에 1982년 체결되었으나 그 효력을 발생하기 위한 요건이었던 60개국의 비준서가 UN 사무국에 도착한 1994년 11월 16일 이후에 발효(發效)하였고, 세계의 각국은 앞을 다투어 비준(批准)해온 오늘날에 있어 2002년 2월 현재 157개국이 서명하고 138개국이 비준한 《바다의 대헌장(大憲章)》으로서의 위상을 정립하였다.

「UN해양법협약」은 바다에서 국제법 주체들간의 분쟁을 해소하거나 이미 발생한 분쟁을 평화적으로 해결하기 위함을 큰 목적으로 하고 있다. 동북아시아에서는 이 협약이 그 목적을 달성하기 보다는 오히려 이른바 “역효과”를 발생시켰다고 할 수 있다. 「UN해양법협약」은 연안국의 배타적인 권리를 적극적으로 규정하고 있고, 육지영토와 마찬가지로 연안국들은 해양에 관하여도 관할권(管轄權)이 미치는 범위의 확대를 끊임없이 갈망하고 있기 때문이다. 특히 동북아시아에서는 바다를 사이에 두고 한국과 일본, 중국, 대만, 러시아 등이 그 이해관계를 놓고 대립중이다. 이들 국가는 모두가 해양의 중요성을 깊이 인식하고 있는 만큼 분쟁의 여지는 어렵지 않게 찾아볼 수 있다.

동북아시아에는 3가지의 도서 분쟁이 존재하고 있다. 쿠릴열도 남부의 작은 섬들에 대하여 러시아와 일본이 대립중이며, 대만 부근의 작은 섬에 대하여도 대립이 진행중이다. 전자는 러시아와 일본간의 일본이 칭하는 “북방영토”에 관한 분쟁이며, 후자는 중국 내지는 대만과 일본이 대립하는 일본명칭으로 “센카쿠 열도”에 관한 분쟁이다. 그리고 우리 나라와 골깊은 대립이 진