

經營學碩士 學位論文

船舶金融의 圓滑化를 위한
船舶投資會社制度의 導入에 관한 研究

A Study of the Introduction of the Ship Investment Corporations
System for Ship Financing

指導教授 李 基 煥

2001年 12月

韓國海洋大學校 大學院

海 運 經 營 學 科

文 準 暎

본 논문을 문준영의 경영학 석사학위 논문으로 인준함.

위원장 이 태 우

위 원 안 기 명

위 원 이 기 환

2001년 12월

한국해양대학교 대학원

해운경영학과

< 목 차 >

[ABSTRACT]	v
제 1 장 서 론	1
제 1 절 연구 목적	1
제 2 절 연구방법 및 범위	2
제 2 장 우리나라의 선박확보제도의 변천과정에 대한 개관	3
제 1 절 선박금융의 의의와 변천	3
1. 선박금융의 의의	3
2. 선박금융의 변천	8
제 2 절 우리나라의 선박확보제도의 현황과 문제점	12
1. 우리나라의 선박확보제도의 현황	12
2. 우리나라의 선박확보의 문제점	25
제 3 장 주요국의 선박금융제도의 현황 및 비교분석	31
제 1 절 미국의 선박금융제도	31
1. 연방선박금융프로그램	31
2. 프로그램의 적용대상가 조건	33
제 2 절 일본의 선박금융제도	35
1. 계획조선제도	35
2. 시쿠미센과 일본상사금융	39
제 3 절 독일의 K/G Fund	40
1. 개괄	40
2. K/G 운영현황	41
3. K/G의 Fund 관련 세제의 변화	42
4. 기타특성	44
제 4 절 노르웨이의 K/S Fund	44
1. K/S(Kommandit Selskap Fund)의 특성	44
2. K/G와 K/S Fund의 유사점	46
3. K/G와 K/S Fund의 장·단점과 최근추세	46

제 5 절	선박투자회사법과 K/G, K/S와의 차이점	47
1.	Fund의 형태	47
2.	양제도의 비교	47
3.	차이점	48
제 4 장	우리나라 선박투자회사제도의 성공적 도입방안	49
제 1 절	우리나라 선박투자회사제도 도입배경	49
1.	제정배경	49
2.	법제정의 기대효과	50
제 2 절	선박투자회사제도의 구조 및 운영	51
1.	기본구조	51
2.	선박투자회사의 운영	52
3.	선박투자회사의 설립절차	52
4.	투자자의 보호장치	53
제 3 절	선박투자회사제도의 성공적도입을 위한 세제지원방안	54
1.	서구 전통해운국의 기존 해운세제	54
2.	우리나라 해운조세의 내용	58
3.	조세지원 필요성	60
4.	선박투자회사의 세제지원에 따른 조세부담비교	61
5.	안정적인 자금조달방안	64
제 4 절	선박투자회사의 수익성분석 전망	64
1.	우리나라 선박량 수요전망	64
2.	선박확보 소요자금 전망	65
3.	선박투자회사의 수익성 분석	66
4.	경제성 비교추정	69
제 5 장	결 론	74
제 1 절	요약 및 결론	74
제 2 절	연구의 한계 및 향후의 연구과제	75
참고문헌	76

< 표 차 례 >

<표 2-1> 선박의 국적에 따른 해운비용의 국제/국내비용 분류	4
<표 2-2> 해운기업의 경영활동과 비용구조	7
<표 2-3> 계획조선 선정시기 및 금융조건	15
<표 2-4> 계획조선과 BBCHP 금융조건비교	16
<표 2-5> 계획조선에 의한 선박발주현황	16
<표 2-6> 주요국 선박확보규제현황	21
<표 2-7> 중고선자금의 대출조건	22
<표 2-8> 금융별 비교	23
<표 2-9> 연도별 외항선 확보실적(발주기준)	24
<표 2-10> 우리나라 외항선대현황	25
<표 2-11> 선박확보방법별 문제점 요약	27
<표 2-12> 연도별 자금배정규모	28
<표 2-13> 연도별 KFX자금 배정액	30
<표 3-1> Federal Ship Financing Program의 주요내용	32
<표 3-2> 일본 계획조선 추진현황	36
<표 3-3> 한국과 일본의 계획조선 금융조건비교	37
<표 3-4> 일본 계획조선 재원금리추이	38
<표 3-5> 일본 계획조선 이자보조금 지급실적	38
<표 3-6> K/G Fund 연도별 투자현황	42
<표 3-7> K/G Fund 관련 세제의 변화	43
<표 3-8> K/G와 K/S의 차이점	48
<표 4-1> 유럽 주요해운국의 기존 해운세제	57
<표 4-2> 우리나라의 해운기업에 부과되는 주요조세	58
<표 4-3> 선박의 감가상각 방법별 상각율	60
<표 4-4> 등록지별 조세부담비교	62
<표 4-5> 우리나라의 선박건조 소요자금 및 투자회사의 펀드 전망	65
<표 4-6> 콜금리(call loan : 요구불 단기대부금)	68
<표 4-7> BBCHP와 투자회사로부터 용선한 경우의 경제성비교(1)	71
<표 4-8> BBCHP와 투자회사로부터 용선한 경우의 경제성비교(2)	72
<표 4-9> BBCHP와 투자회사로부터 용선한 경우의 경제성비교(3)	73

< 그림 차례 >

<그림 2-1> 계획조선자금 구조	14
<그림 2-2> 신조선에 대한 금융리스 흐름도	17
<그림 2-3> 중고선에 대한 금융리스 흐름도	18
<그림 2-4> BBCHP 구조	19
<그림 2-5> 선박건조과정과 선가지불시기	28
<그림 3-1> K/G Fund 운용구조	40
<그림 4-1> 선박투자회사제도의 기본구조	51

[ABSTRACT]

A Study of the Introduction of the Ship Investment Corporations System for Ship Financing

Moon, Jun-Young

Department of Shipping Management

The Graduate School Korea Maritime University

The Korean marine transportation industry accounts for 5% of the world's total transportation of goods (5.3billion tons) and it transported 99.7% of Korea's entire export and import with earning 11.3 billion dollars in 2000.

The securing of new and old ships which are an important basis of marine transportation industry has not been implemented since the foreign exchange crisis in 1997. The advanced countries are achieving competitiveness by securing stabilized shipping craft. The foreign exchange crisis triggered our country to consider to the introduction of the ship investment corporation system.

This study is to discuss the major benefits of the introduction of the ship investment corporation. Before discussing the introduction of the ship investment corporation, we will review our ship finance systems. And then we will examine systems the systems and operation results of Germany's K/G Fund and Norway's K/S Fund.

We have many kinds of ship finance, which are the planned shipbuilding system, BBCHP fund for introducing used shipping craft, and export fund. The planned shipbuilding, which has been developed as a policy of reinforcing shipping craft upon the basis of the five-year economic plan for connecting shipbuilding and marine transportation industry, has been given 80% of the fund for shipbuilding, based on the

bringing up of marine transportation industry since 1976. This fund made a great contribution to the augmentation of shipping craft at the beginning of the domestic marine transportation industry. Shipping companies, however, avoided the use of the planned shipbuilding system because of the securing of the additional fund and high interest rate. As our country joined the OECD in 1996, this system has been abolished in the sector of the ocean-going ships, and 80% of total fund for the shipbuilding of home-waters liners has been provided.

As for the BBCHP, 100% loan for the cost of shipbuilding and various financial expenses can be borrowed from foreign financial institutions. The borrowers can pay back on equal installment basis over the period of 10~20 years and the ships transporting cargos for long-term contract basis have an advantage of securing ships without the investment of capital. Since the second half of 1980, about one billion dollars have been assigned for the ceiling of domestic shipbuilding responsibility and for the ceiling of the borrowing of fund from abroad. However, at the time of the foreign exchange crisis, the ceiling of the fund from abroad was abolished and the system has been changed so that a shipping company could borrow money on credit. It became possible for a shipping company having a lot of debts either to be unable to borrow money or to borrow money with high rate of interest. BBCHP fund for introducing used shipping craft has an advantage of securing ships within the short period of time.

There are various kinds of sources borrowing including loans, lease financing, the fund of the Bank of Korea. However, in most cases the foreign exchange of the Bank of Korea was utilized. Nevertheless, the lending of the foreign exchange of the Bank of Korea was suspended because of the foreign exchange crisis. The export fund of the Export and Import Bank is a system which foreign ships cannot be supported with this fund and foreign shipping companies utilizing the domestic shipbuilding yards can get this fund. Thus, Korean financial system of securing ships has a problem of flimsiness.

The American system of the financing for ships is to provide long-term financing on a low interest rate in order to expedite the growth and modernization of a body of merchant vessels and shipbuilding yards. The Japanese system of financing for ships is

a Japan's planned shipbuilding system for reviving the body of the Japanese merchant vessels. This system has been introduced in order to reconstruct the body of merchant vessels by the government. Because of the government policy, Japan has become an advanced country in marine transportation and grown as a great country of shipbuilding.

Germany's K/G(Kommandit Gessellschaft) is a fund which operates not only ships, but also real estate. Recently, real estate tends to be on the decline and ships tends to be gradually active. According to K/G Fund, the company investing in ships borrows fund from general public investors and financial institutions and invest them in ships. The companies operating ships cannot offer their profits as mortgage nor can they rent, nor can they transfer them. In case the company investing in ships or stockholders come to suffer damage, they should be jointly and severally responsible for the directors and auditors of the company operating ships and the related company operating ships. The company investing in ships should consign the task as keeping its assets to the company keeping assets, and the procedure and criteria keeping or taking out asset are to be decided by presidents's order.

The assets of the company investing in ships, the proper assets of the company keeping them, and the assets consigned by the third party should be managed separately. In case damage occurs to the company investing in ships and to stock holders, the company keeping assets is to be responsible for the damages. In order to secure the transparency in operation, the company investing in ships limits the number of ships to one ship to one company(single purpose company). K/G Fund is being operating on a long-term and stable basis in which the tax benefit is gradually being swindled. It should be decided within 10 years after the delivery of a ship whether it is to be applied to tonnage tax, the ship should maintain German nationality for a decade.

Norway's K/S(Kommandit Selskap) fund has been utilized in the field of marine transportation industry since 1920, and recently it has been made use of a lot in the field of real estate. K/S fund, a joint-venture company like K/G, applies 17% of high speed refunding. The period of continued existence of the Fund is two years for short term, so that it has a venture style management. Norway doesn't connect Tonnage Tax

with K/S, but applies it to registered ships.

As we reviewed K/G and K/S funds, the introduction of the ship investment corporation system could contribute to promotion of the ship finance in Korea. We suggest some ideas to utilize the ship investment corporation in Korea. Firstly, it is necessary to introduce tonnage tax system for the successful introduction of the ship investment corporation. Secondly, the ship investment corporations provide the higher rate of return compared to others. Finally, the investment on ship should be recognized by investors as a safe investment instrument.

제 1 장 서 론

제 1 절 연구 목적

해운산업은 자본투자가 막대한 자본집약적이며 국제경쟁에서 치열한 산업의 하나이다. 따라서 해운산업을 유지하고 지속적인 성장추구를 위해서는 다국적 경영환경의 변화에 따라 화주들의 욕구충족은 물론 해운기업간의 경쟁력을 제고하는 것이 필요하다. 해운산업은 1980년대 중반이후 해운자유주의를 표방하면서 지역경제 블록에 참가하지 않는 역외국가에 대해서는 상호주의원칙에 입각하여 해운시장의 개방압력을 강화하였다. 해운국가들은 자국해운산업의 국제경쟁력 향상을 위하여 금융, 세제, 화물유보제도, 내국의 외국기업보다 국내기업에 항만내국민대우, 선원 등 제도적 지원을 확대시켜 나갔다. 그리고 정부는 선주들이 경쟁력을 확보하기 위해서 자국선등록에서 조세비용이 거의 없는 편의치적등록을 함으로써 비용절감효과를 얻을수 있도록 허용하였다. 해운산업국가에서는 자국선대가 유사시 동원할 수 있도록 하는 등 편의치적¹⁾을 막기 위해 제2국적등록제도와 국제선박등록제 도입을 시행하여 경쟁력을 유도하였다. 1990년 중반에는 톤세(Tonnage Tax)제도를 도입하여 기업의 세부담없이 기업활동을 할 수 있도록 간접적 지원을 하기에 이르렀다.

또한 유럽국가에서는 선박금융을 다양화하기 위해 선박투자회사제도를 도입하였다.²⁾ 이 제도는 일반투자자로부터 펀드(Fund)를 조성하여 건조한 선박을 선박운용 회사에 빌려줌으로써 해운기업의 선박확보에 따른 금융부담을 덜어주어 해운기업의 국제경쟁력을 제고하는데 목적을 두고 있다.

한국해운이 차지하는 전세계 해상물동량(53억톤)의 5%를 수송시키고 있으며 외화가득면에서도 2000년말 기준 113억 운임수입을 얻어 국가의 핵심산업군으로 되어

1) 박용섭 외(1991), p.50.

2) 해양수산부(2001.8), p.7.

있다. 그러나 가중되는 선원비 부담, 선박금융비 부담, 조세부담이 국제경쟁력을 약화시켜 왔다. 이에 따라 외환금융위기 이후 선박확보가 전무한 시점에서 선박투자제도를 도입하는 전기를 마련하였다.

본 연구의 목적은 우리나라의 선박확보의 현황 및 문제점을 파악하고 주요국가의 선박금융제도를 살펴보고 그중 특히 선박투자회사제도의 운영성과를 비교·분석함으로써 우리나라에의 도입타당성을 검토할 것이다. 이러한 논의를 바탕으로 우리나라가 앞으로 선박투자회사제도를 적극 활용하여 해운산업의 국제경쟁력을 향상시키기 위한 각종 제고방안을 고찰하고자 한다.

제 2 절 연구방법 및 범위

본 연구의 목적을 달성하기 위하여 국내외에서 발간한 문헌조사와 해운산업에 필요한 해운관련기관 또는 단체에서 발행한 연구보고서 등을 검토·분석하는 문헌연구방식과 우리나라의 선박확보실태를 중심으로 분석하였다. 우리나라의 선박확보 문제점과 개선방안, 그리고 외국의 선박투자제도를 비교·분석하여 우리나라 선박투자회사제도 도입으로 발생할 수 있는 문제점을 찾아내고 선박투자회사제도가 활성화 되도록 주안점을 두고 있다.

본 연구는 제1장 서론에 이어 제2장에서 우리나라의 선박금융제도의 변화과정에 대해 살펴보고 있다. 제3장에서는 주요국과의 선박금융제도의 현황과 선박투자회사제도에 대해 살펴보고 있다. 제4장에서는 우리나라의 선박금융제도의 발전을 위한 전략모색을 위해 선박투자회사법의 도입배경, 구조 및 운영을 살펴본다. 그리고 우리나라의 선박투자회사제도의 효율적인 방안에 대해 논의하고 있다. 제5장에서는 본 연구의 결과와 연구한계 그리고 시사점을 요약하였다.

제 2 장 우리나라의 선박확보제도의 변천과정에 대한 개관

제 1 절 선박금융의 의의와 변천

1. 선박금융의 의의

선박금융은 한 국가의 해운산업 경쟁력을 갖추는 원동력이 된다. 해운산업은 생산수단인 선박과 노동력인 선원의 노동에 의해 서비스를 갖추고 화물을 수송하는 산업이다. 따라서 일반적인 해운기업의 대외경쟁력은 선박과 선원노동을 저렴하게 확보함으로써 이윤의 극대화가 가능하게 된다. 특히 선박확보에 소요되는 비용 즉 자본비가 경쟁력을 좌우하게 된다.

해운기업의 원가는 자본비, 선비, 운항비, 일반관리비 및 영업외비용으로 구성되며 국내비용(national cost)과 국제비용(international cost)으로 구분할 수 있다.³⁾ 즉 수리비, 항비, 선용품비, 보험료, 연료비 등은 국제비용이며, 자본비, 선원비, 유지보수비 등은 국내비용이다. 따라서 해운기업의 경쟁력은 국적에 관계없이 조건이 동일한 국제비용은 문제가 되지 않고, 국내비용에서만 차이가 발생한다. 국내비용 중에서도 선원비는 자본비를 제외한 해운원가에서 차지하는 비중이 3.7%로 높지 않을 뿐만 아니라 저렴한 인건비의 외국인선원을 고용할 수 있는 현재로서는 외국인과의 경쟁력도 별다른 차이가 없다고 할 수 있다. 그러나 자본비는 국가별로 선박확보금융제도, 조세제도, 감가상각제도에 따라 큰 차이가 발생하여 경쟁력 원천이 되고 있다.

따라서 해운기업의 경쟁력은 선박확보시 조달하는 선박금융과 선박도입에 따라 적용받는 조세제도에 크게 좌우된다. 이러한 두 요소는 해운기업의 국가간 경쟁력을 결정하는데 큰 영향을 미치게 된다. 선박의 운항원가 중 자본비가 차지하는 비

3) Sturme(1962), pp.266~274.

중이 매우 높기 때문에 경쟁력 향상을 위해서는 자본비가 저렴한 선박을 확보해야 하는데, 선박의 자본비는 선박의 가격과 선박금융의 조건에 의해 결정된다.⁴⁾ 특히 같은 가격에 선박을 확보하는 경우에는 용자비율, 상환기간, 이자율 등 조달하는 선박금융의 조건에 따라 자본비 부담이 크게 달라지게 된다. 그러므로 유리한 조건의 선박금융을 어떻게 조달할 것인가가 해운기업 경영에 있어서 매우 중요한 비중을 차지하는데 바로 이 점으로 인해 선박금융이 중요한 요소가 되고 있다.

<표 2-1> 선박의 국적에 따른 해운비용의 국제/국내비용 분류

해운서비스 생산비용 요소	분 류
연료비, 화물비	국제비용
항 비	국제비용
선 원 비	국내비용
수선유지비	국제비용
선 용 품 비	국제/국내비용
조 세 비 용	국내비용
일반관리비	국내비용
자 본 비	국제/국내비용
보 험 료	국제비용

자료 : 박찬재(2001). p.65.

<표 2-1>중에서 자본비용 중에서 자기자본비용은 기회비용이므로 자기자본에 대해 기업외부로 지출할 필요가 없으므로 단기적으로는 회피할 수 있는 비용이다.

4) 선박가격은 세계 해운산업 및 조선산업의 경기동향에 따라 큰 폭으로 변동하기 때문에 선박을 언제 어떻게 확보하느냐가 선박의 경쟁력을 결정하는 중요한 요인이 된다. 1999년과 2000년도에는 최근 10년 동안 신조선 및 중고선가가 최저 수준으로 국적선사들이 선박확보 최적기가 되고 있다(강중희 외, 2000 참조).

그러나 조세는 선박국적 또는 법인설립국에 반드시 지불해야할 국내비용이다.

국내비용이란 각 국가의 선주가 속한 국가의 고유한 여건과 선박의 국적의 차이로 인하여 각 국의 해운기업이 서로 다른 가격을 지불하는 비용을 말하며 반면에 국제비용이란 각 국가의 해운기업들이 선박의 국적 등에 관계없이 국제적으로 동일한 가격으로 획득하여 사용할 수 있는 원가요소를 말한다.

예를 들면, 대부분 해운기업들은 선박을 국제시장에서 동일 또는 유사한 가격으로 구입할 수 있고 국제자본시장에서 저렴한 선박금융이 가능하며 낮은 임금의 선원을 국적에 관계없이 고용할 수 있다. 또한 보험료, 수선유지비, 항만시설사용료, 연료비 등도 동일한 가격을 지불한다. 이러한 비용은 모두 국제비용에 속한다. 반면, 자기자본비용, 소득과 자본이득에 대한 조세비용 등은 선주의 국적과 관계되거나 선주의 국내적 요인 등으로 인하여 선주가 서로 다른 가격을 지불하여야 하는 국내비용이다.

Sturme(1962)는 그의 비용 분류법에서 선원임금비용과 자본비용을 국내비용으로 분류하였지만 선원임금은 편의치적제도나 제2선적제도, 각 국가의 선원국적자격에 대한 조건완화 등으로 더 이상 국내비용으로 분류될 수 없다고 볼 수 있다. 또한 자본비용 중에서도 타인자본비용은 국제금융시장에서 각 국가의 선주가 동등한 가격으로 조달할 수 있으므로 국제비용으로 분류할 수 있다. 따라서 해운업의 비용요소가 국내비용에 속하는가 또는 국제비용에 속하는가는 시대와 환경에 따라서 달라진다고 볼 수 있다.

해운업의 각 비용요소가 전체비용 가운데 차지하는 비중과 국제경쟁력에 미치는 영향도 시대와 환경에 따라 달라진다. 1980년대 이전까지만 해도 해운원가요소를 획득하는 비용이 선주가 속한 국가에 따라 차이가 많았으며 해운산업의 국제경쟁력은 유리한 선박확보자금의 조달, 선박건조능력, 저임금의 선원공급 등에 크게 좌우되었다. 그러나 편의치적제도의 확산과 1980년대 이후 경제의 국제화, 해운의 개방화 진전 등으로 그러한 비용요소는 대부분 국제화되어 각 국의 선주들이 동등한 비용을 지불하게 되어 더 이상 국제경쟁력 결정에 중요한 역할을 하지 못하게 되었다. 따라서 각 국가의 해운산업경쟁력은 요소가격이 국가마다 다른 원가요소, 즉

국내비용의 영향을 크게 받게 되었으며 조세비용이 해운기업의 경영에 미치는 영향과 상대적 중요성이 그만큼 증대되었다고 볼 수 있다. 그러한 경향은 1990년대 이후 유럽 주요 해운국가들의 경험에 의하여 뒷받침된다.

선박금융은 해운기업경영에서 절대적 비중을 차지한다. 해운산업은 자본집약산업으로 경영에서 차지하는 자본의 비중이 타산업에 비해 높은 편이다. 따라서 유리한 선박금융을 확보하는 것이 경영성과를 제고하는 지름길이다. 어떤 금융제도를 어떻게 활용할 수 있는가가 해운기업의 경쟁력을 결정한다. 자본비용이 낮은 금융을 제공할 수 있는 금융제도는 해운기업의 경쟁력을 제고할 수 있을 것이다. 자본의 국제경쟁력은 자본비용(cost of capital)의 비교로 평가되며, 자본비용은 기업이 자본을 조달하여 사용하는 대가로 지불하는 비용을 말한다. 통상 높은 자본비용은 제품가격의 인상을 초래하여 기업의 경쟁력을 떨어뜨리는데 우리나라의 경우 국제수준보다 높은 자본비용이 기업의 대외경쟁력을 약화시킨다는 한 요인으로 자주 지적되고 있다.⁵⁾

선박금융은 국제수지개선에 크게 이바지하며, 해운기업의 경영활동의 성과에 따라 선박운항비용이 달라진다.⁶⁾ 그리고 운영비는 선박의 국적에 따라 차이가 발생한다. 자본비 역시 국적에 따라 한계적으로 차이가 생긴다.⁷⁾

5) 한국은행 조사국 자료(<http://epie.kdl.re.kr/egi-bia/fulltext.cgi.9907273.htm>.)

6) 박찬재(1992), p.65.

7) Bergantino and O'Sullivan (1999), p.456.

<표 2-2> 해운기업의 경영활동과 비용구조

	주요기능	비용
1. 선박의 소유	<ul style="list-style-type: none"> ○ 자본투자(Capital Investment) ○ 금융(Financing) ○ 이자상환(Paying Interest) ○ 나용선료(Bareboat Charter Hire) 	감가상각비 └자 본└ 실비금리 └비 선 └
2. 선박의 관리	<ul style="list-style-type: none"> ○ 선원배승(Manning) ○ 선박의 수선·유지(Maintenance) ○ 선용품 및 유회유 공급 (Supplying Stores, L/O) ○ 보험(Insurance) ○ 일반관리업무(Owners/Managers Overhead Charges) 	선원비 └ 운 수선비 운 비 선용품·유회유 영└ 항 비 보험료 원 일반관리비 └ └가
3. 선박의 운항	<ul style="list-style-type: none"> ○ 연료공급(Bunkering) ○ 항만내 활동(Port Operation) ○ 하역업무>Loading/Discharging) 	연료비 └운 항비 항 └ 화물비 └비 └

자료 : 해운산업연구원(1989), p.46.

해운기업의 경쟁력을 이해하기 위해서는 먼저 선박 운항에 대한 비용구조를 분석하는 것이 필요하다. <표 2-2>에서 보는 바와 같이 해운업의 원가를 일반적으로 자본비(capital costs), 운영비(operating costs 또는 running costs), 운항비(voyage costs)로 분류하는 경우, 자본비와 운영비의 합이 고정비(fixed costs), 즉 선비(vessel costs)가 되며, 운항비는 화물비, 연료비, 항비, 운하통과료 등과 같이 실제 선박 운항에 따라 연관되어 발생하는 비용으로서 변동비(variable costs)에 속한다. 따라서 변동비는 선박의 국적에 따라 일반적으로 차이가 발생하지 않는 비용이다.

그러나 대표적으로 선원비를 포함하고 있는 운영비는 선박의 국적에 따라 상당한 차이가 발생한다. 그리고 자본비는 선박의 국적에 따라 한계적(marginally)으로 차

이가 날 수 있다.

결론적으로 선박금융제도는 한 국가 해운산업의 경쟁력 원천이 되고 있다. 또한 선박금융은 국제수지를 개선하고 수출상품의 대외경쟁력을 강화하는 역할을 한다. 따라서 해운산업과 수출산업을 발전시키기 위해서는 이러한 해운기업의 자본비용을 최소화하는 제도적으로 발전된 선박금융이 반드시 필요하다. 특히 국제금융시장에서 정책금융성격이 강한 선박금융의 발전은 정책의지에 따라 그 내용과 수준이 달라지기에 정부의 역할이 무엇보다도 중요한 부분이다.

2. 선박금융의 변천

선박금융은 해운시장의 여건변화와 밀접한 관계를 가지고 오랜기간에 걸쳐 다양하게 발전해 왔다. 세계경제 및 무역의 확대와 더불어 국제금융시장에서 커다란 변화를 가져오기 시작한 1950년대 이후부터 현재까지 선박금융의 변화내용을 살펴보고 향후발전전망을 도출하고자 한다.⁸⁾

1950~67년까지는 전후 세계경제가 급속히 성장하여 해상물동량이 폭발적으로 증가한 시기이다. 물동량의 증가와 기술혁신은 신조선의 수요증대와 함께 미증유의 선박금융 수요를 가져왔다. 이러한 선박금융수요는 선박금융의 다양화를 가져왔는데 기존의 운임수입이나 선박에 대한 지분만을 근거로 대출해 주던 단순금융에서 본선담보부금융(asset-based finance)과 프로젝트 금융 등 새로운 선박금융이 도입되기 시작하였다. 그 당시 본선담보금융을 공여했던 은행으로는 Citibank, Chemical Bank, Chase Manhattan Bank 및 Hambros 등이며 대체로 선령 5년 미만의 선박에 한하여 선가의 50%까지 융자해 주었다. 특히 1960년대 초에는 유로달러시장이 급성장하면서 풍부한 자금이 선박금융으로 유입되어 국제상업금융기관의 선박금융은 더욱 활성화되기 시작하였다. 또한 선박소유의 새로운 형태로서 당시 널리 확산되기 시작한 편의치적은 국제상업금융기관에 의한 선박금융을 활성화하는

8) 강종희(1993), pp.9~13. 및 Stokes(1997).

또 다른 계기가 되었다. 이는 금융기관들이 용자해 준 선박을 편의치적국에 등록 시킴으로써 우선권을 확보할 수 있었을 뿐 아니라 각종 조세면세 등의 혜택을 누릴 수 있기 때문이다.

국제상업금융기관에 의한 선박금융은 1966~67년에 예기치 못한 해운불황으로 급격히 위축되었다.⁹⁾ 그 대신 정부주도에 의한 선박금융지원이 확대되어 각국간의 경쟁이 격화되었다. 한편 이와 같은 경쟁을 규제하기 위하여 OECD는 1969년 선박 수출신용공여조건을 규정한 ‘선박수출신용양해각서(Understanding on Export Credits For Ships)’를 체결하였으나 구속력의 실효가 없다.

1973년에는 주요 해상물동량이 크게 증가하면서 대량의 신조선 발주와 함께 선박 금융은 유례없는 과열현상을 경험하였다. 즉 선박금융의 지원범위를 선가의 90~100%까지 확대하였을 뿐만 아니라 장기용선계약을 확보하지 못한 경우라도 신용만으로 용자를 제공하였다.

그러나 이와 같은 선박금융의 붐은 1974년 제1차 석유파동으로 세계경제가 침체되고 이에 따라 해상물동량이 급속히 감소하면서 해운 및 조선업이 장기불황을 맞이하였다. 또한 1970년대 초 브레튼우즈체제(Bretton Woods System)¹⁰⁾의 붕괴로 변동환율제가 채택되어 환율의 변동이 심해지고 인플레이션이 국제적으로 확산되는 등 국제무역환경이 악화되어 선박수요가 격감하였다. 더욱이 1970년대 초에 대량 발주된 선박이 대거 시장으로 유입되어 선박과잉이 심화되면서 운임율은 물론 신조 및 중고선 가격이 폭락하는 양상을 보였다. 이러한 해운불황과 선가의 폭락은 본

9) Drewry(1996), p.23 및 Stokes(1997), p.20.

10) 제2차 세계대전이 끝날 무렵인 1944년 새로운 국제통화질서의 확립을 위해 미국 브레튼 우즈(Bretton Woods)에서 44개국의 대표들이 모인 가운데 국제통화기금(International Monetary Funds : IMF)이 창설되었는데, 이와 함께 출범한 새로운 국제통화제도를 「브레튼우즈체제」라고 한다. 브레튼우즈체제하의 국제통화제도는 미국의 달러화를 「기축통화」(vehicle currency)로 하는 금환본위제도(gold-exchange standard system)로서 미국의 달러화만이 금과의 일정교환비율을 유지하고 각국의 기축통화와의 기준환율(par value or central rate)을 설정·유지함으로써 환율을 안정시키고자 했던 제도이다(김인준, 1998, pp.366~367).

선담보조건으로 용자해 준 금융기관들에게 막대한 손실을 안겨주었으며 결과적으로 정부보증이 없는 본선담보에 의한 선박금융의 위축을 가져왔다.

장기간에 걸친 해상운임의 하락은 해운회사의 운전자금 사정을 크게 악화시킴으로써 결국 대규모 채무불이행 사태를 초래하였다. 그 단적인 예로서 당시 일본의 Sanko Steamship사와 대만의 C. Y. Tung사는 각각 미화 56억 달러와 24억 달러의 채무를 상환하지 못하였고, 미국의 US Line도 10억 달러 이상의 채무를 상환하지 못하고 도산하였다.

이와 같은 1980년대의 장기불황은 상업금융기관들을 선박금융으로부터 이탈하지 않을 수 없게 하였는바, 1970~80년에 거의 200여개사에 이르렀던 선박금융 취급기관이 1980년대 후반에는 15~20여개사로 대폭 감소하였으며 규모가 작은 은행들은 대출채권을 할인하여 매각처분하기에 이르렀다. 또한 대출채권이 상당한 Citibank, Chase Manhattan Bank, Morgan Guarantee Trust Co. 등은 대출채권의 5~10% 정도를 대손상각(write-off)하는 어려움을 겪었다.¹¹⁾ 1982년 500억 달러였던 세계 선박금융대출액이 1987년에는 600억 달러로 100억 달러 증가하였는데 이는 주로 선사들의 채무불이행에 따라 미지급된 이자의 누적 때문이며 이 중 40억 달러는 그 당시에 이미 대손상각처리 되었다. 이처럼 1980년대 많은 국가에서 선박금융은 어려움에 처했으나 노르웨이 K/S 금융만 크게 활기를 띠었다.¹²⁾ 1986~89년 사이에 K/S 금융을 통하여 조성된 선박확보자금은 미화 30억 달러에 이른 것으로 집계되었다.

11) 외상매출금·받을어음·미수금 등을 포함하여 수취계정(receivables)의 차변잔액은 매출채권의 미회수분을 나타내는 것으로서 이는 일정기간 동안에 회수하지 않으면 안된다. 그러나 실제로는 거래처(매출처)의 파산, 화재, 행방불명, 사망 등의 불가항력적 이유로 말미암아 회수할 수 없는 경우가 발생할 수 있는데, 이를 대손(bad debts)이라 하고, 대손상각비계정(bad debts expense a/c)으로 처리한다(김남면·최경식, 1999, p.240 참조).

12) K/S(Kommandit Selskap)금융제도는 노르웨이의 1920년대 해운업, 어업, 해상원유시추 등 분야에서 Fund를 이용하였다. 선박보다는 부동산 분야에서 많이 활용되고 무한책임사원 지분이 약 10%로 제한됨. K/S Fund는 금융기관차입(75~80%), 일반투자자의 납입자본금(15~20%)과 약정자본금(20~25%)으로 구성된다. 일반투자자들은 2년이내에 약정자본금을 포함하여 최소한 40% 자본금을 회사 등 추후에 납입해야 함.

1990년대에 들어서면서 세계경제가 침체국면으로 전환되고 걸프전쟁 등의 대형사태가 발생함에 따라 국제금융시장의 자금부족에 대한 우려가 고조되었다. 이에 따라 주요 상업은행들은 선박확보를 위한 신규대출을 억제하였다. 한편 그 동안 활기를 띠었던 K/S 금융도 이 시장의 과열로 중고선가가 하락하고 세제인센티브가 약화되는 등 1990~91년 사이에 거의 붕괴상태가 되었다.

그런데 K/S 제도가 제대로 작동하지 않고 있지만 유럽에서는 1993년 이후 그리스, 노르웨이 등 전통적인 해운국에서 선박금융거래가 매우 활발한 움직임을 보이고 있었다. 이 중 그리스는 주로 중고선의 매매를 위한 선박금융으로서 국내상업은행과 외국은행을 통한 은행대부를 중시하고 있으며, 노르웨이는 은행용자와 함께 리스를 통한 신조선 확보자금의 조달에 주력하고 있다.¹³⁾

한편 아시아지역에서는 지금까지 세계적으로 우수한 국제선박금융시장의 하나였던 홍콩의 위치가 상대적으로 위축된 반면 싱가포르가 아시아의 선박금융 중심지로서 급격히 부상하였다. 이외에도 일본의 동경이나 대만의 타이베이, 필리핀의 마닐라도 제한된 범위에서 선박금융거래가 이루어지고 있으나 대부분 국내선주와 조선소들이 이용하고 있다. 따라서 현재 위축된 선박금융은 당분간 지속될 것으로 전망된다.

13) 그리스의 경우 1993년 한해동안 약 30억 달러를 중고선 매입자금으로 지출하였으며 1994년 6월에도 신조선 발주잔액이 상선의 경우에도 30억달러 정도에 이르렀다.

제 2 절 우리나라의 선박확보제도의 현황과 문제점

1. 우리나라의 선박확보제도의 현황

1) 선박확보제도와 재원조달

우리나라의 선박확보방법은 크게 중고선도입, 계획조선 및 국적취득조건부나용선으로 구분할 수 있다. 금융별로는 차관과 외화대출자금이 중고선도입에 활용되었고 계획조선은 국민투자기금과 한국은행의 외화보유자금(외화시설재자금) 등으로 시행되어 왔다. 국적취득조건부나용선은 외국과 국내금융사로부터 차입하였으며, 국내금융기관의 리스금융은 중고선확보에 그리고 국제금융기관에 의한 국제리스금융은 상시금융으로서 신조선 확보에 사용되어 왔다. 시기적으로 보면 1976년 계획조선이 시행되기 이전에는 차관과 외국리스 회사자금에 의한 중고선의 도입이 활발하였다. 우리나라의 수출정책목표 촉진을 위해 경제개발 5개년계획을 시행중 제2차 5개년계획은 노후선대체를 연 20만톤이상 확보와 선복량 증강 5만G/T의 선박증강계획을 수립하였다. 제3차 5개년계획에 수출의 획기적 증대와(수출목표 30억불 달성) 농업의 혁신적개발의 정책수단에 국제수지개선의 단계로 해운 개발확대 촉진시켰다. 이 정책이 선박증강계획으로 국내계획조선과 대외건조 구분하고 초기 국내계획조선은 조선산업활성화를 연계하여 조선진흥법에 의거한 재정자금을 방출하고, 대외건조는 해운진흥법에 따라 재정융자를 하고 착수금의 일부를 자기자금부담 의무화를 하였다. 대외건조 재정차관으로 선박이 점차 확대되어 가고 있었으나 운임으로서는 운항비용을 보전할 수 없는 당면한 문제가 발생하기도 했다. 즉 계획조선제도의 시행 이전인 1970~75년 차관으로 도입한 중고선은 총 83만G/T로 전체 도입선박의 45%였고 리스자금에 의한 중고선의 국취부나용선은 도입선박의 53%로 97만G/T에 이른다. 계획조선은 1984년 해운산업합리화가 단행되기 이전까지 신조선 확보제도로 정착, 이 기간 동안 총 156만G/T가 건조되어 국적선대 증강에 매우 크게 기여(23%)하였다. 1984년 이후에는 해운산업합리화조치의 일환으로 중고선도

입이 금지되어 계획조선의 비중이 한층 증가하였다. 한편 국취부나용선의 경우는 그 대상이 중고선에서 국내신조로 전환되었고 건조자금은 주로 일본 상사금융이 이용되었다.¹⁴⁾ 그러나 이 국취부나용선에 의한 국내건조도 1988년 이후에는 금융통화정책상의 이유로 일시 불허되었다 1992년부터 다시 허용되기 시작하였다. 중고선도입은 1990년부터 제한적으로 일부 허용되기 시작하였다.

2) 계획조선제도

계획조선은 조선과 해운산업 연계육성을 위하여 해운산업육성법 등에 의거 선박 건조자금의 실수요자로 선정받은 국적선사가 정부의 재정 또는 금융지원을 받아 국내조선소에서 선박을 건조하는 제도로서 1976년부터 국내 해운사가 국내조선소에서 선박건조시 선가(한국산업은행이 한국감정원에 감정 의뢰한 감정가액)의 80%를 용자 지원하는 제도로서 특히 국적외항선사들의 선복량 증가에 크게 기여하였으나, 다음과 같은 여러 가지 이유로 인하여 1990년도 초 이후에는 계획조선제도의 활용은 전무한 실정이다. OECD에 가입과 동시에 외항선부분의 계획조선제도는 폐지되어 국내(연안) 내항선의 경우에만 남아 있다. 계획조선제도는 다음에서 저해하는 문제로 인해 현재 거의 활용되지 않고 있다.

첫째, 계획조선제도에서 활용하고 있는 자금의 대부분이 국민투자기금을 비롯한 국내자금으로 대출금리가 국제수준에 비해 높다.

둘째, 상환방법이 원금 균등분할방식이므로 선박도입 초기에는 운임수입만으로 원리금상환이 어렵다.

셋째, 계획조선을 위한 조달재원이 안정적이지 못하다. 즉 계획조선 재원은 수요 측면을 감안한 것이 아니라 공급의 한도내에서 조성된 자금의 배정에 중점을 주어 왔다.

넷째, 자금이용시 산업금융채권(융자액의 30%)을 의무적으로 매입해야 하므로 자금부담이 가중된다.

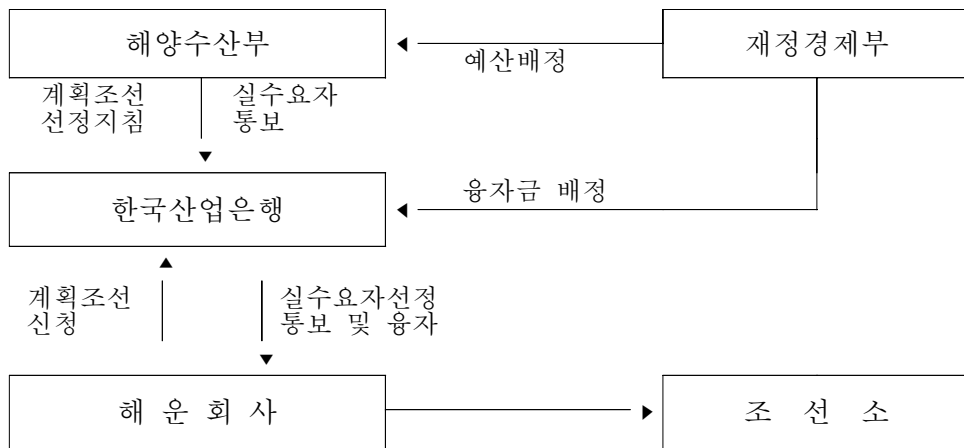
14) 한진해운(1999), p.64.

다섯째, 20%는 자기자금으로 충당하도록 하고 있으나 사내 유보가 없는 선사들은 자기자금 조차 타 은행으로부터 차입에 의존해야 하는 실정이다.

여섯째, 자금조달을 위한 행정절차가 복잡하고 본선 이외의 추가 담보(30%)를 제공해야 하며 많은 서류를 요구하고 있다.

이상과 같은 이유들로 인하여 외항해운선사들은 금융조건이 보다 유리한 BBCHP (국적취득조건부나용선)를 선호하고 있는 실정이다.

<그림 2-1> 계획조선자금 구조



계획조선의 금융조건을 <표 2-3>에서 살펴보면 용자한도 초기 외자부분에서 용자한도가 100%일뿐 용자한도 80%를 유지하고, 금리조건에서 15차부터는 L+20%이 내였다가 16차부터 변동금리였다. 그 외의 선사부담은 용자한도와 금리조건외에 일정선가 수준에 해당하는 산금채매입, 추가담보(30%)에 따라 1993년부터 외항선에서는 사용을 기피하게 되었다

a.hwp

<표 2-4>에서와 같이 계획조선은 추가자금확보와 조건제시에 따른 산금채매입 등으로 BBCHP보다 불리한 금융조건이다.

<표 2-4> 계획조선과 BBCHP 금융조건 비교

구 분	계 획 조 선	BBCHP	비 고
금 리 용자비율 상환기간	내자 : 산은변동이율 외자 : L+1.0~1.75% 소요자금의 80% 대출후 13년 이내	L+a 소요자금의 100% 10~12년 원리금 균등상환(장기운송 선박 18~20년)	· 과거 금리추이 비 교시 계획조선금리 는 BBC보다 항상 2%이상 이자율이 높아 왔음
추가부담	- 산금채매입(대출금 의 20~40%) - 부대비용 : 1.25% · 등록세, 선가감 정비 등 - 자담 20%에 대한 이자 : 11%	- 부대비용 : 1.5% ┌ Commitment fee └ Management fee	· 계획조선은 산금채 매입, 비관세 · 부대비용면에서는 계획조선이 유리 하나, 금리조건 자 담 등에 따른 금 융차입으로 불리

<표 2-5>에서 살펴보면 계획조선은 1976년부터 1995년까지 내항선은 288척의 규모를 확보하였으며 외항선은 207척으로 척수 규모면에서는 내항선보다 적게 선박을 확보하였다.

<표 2-5> 계획조선에 의한 선박발주현황

(단위 : 백만원, 천달러)

구 분	선정량 G/T (척수)	발주량 G/T (척수)	내 자		외 자		
			용 자	원 화	용 자	외화용자	자기자금
외항선	4,906,806 (207)	4,551,380 (181)	1,573,123	307,658	416,794	337,603	13,300
내항선	5,184,803 (288)	285,162 (261)	229,163	56,502	-	-	-

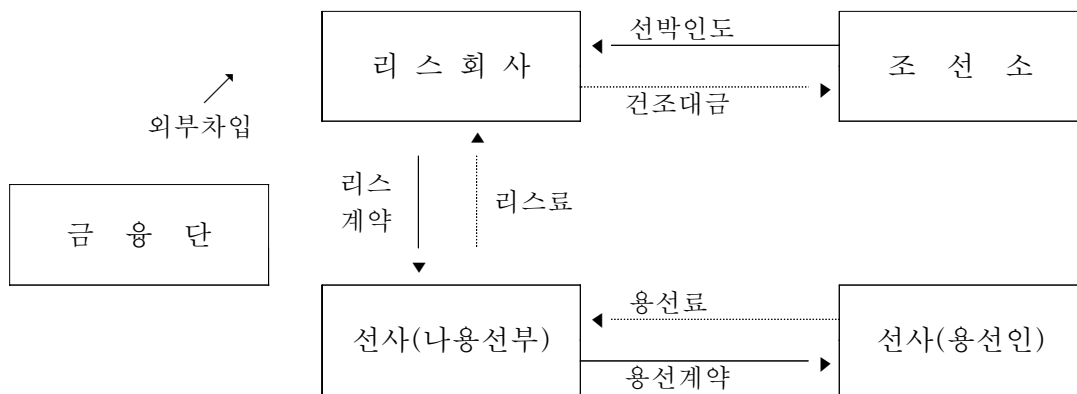
자료 : 한국산업은행 내부자료.

3) 선박리스금융

선박리스금융은 조선소와 선박 수요자인 해운회사 사이에 리스회사가 중개인 또는 금융을 공급하는 제3자로 참여하는 형태로 이루어진다.¹⁵⁾ 즉, 리스회사는 국제금융시장에서 자금을 조달하여 조선소에 신조선을 발주하고 대금을 지불한 후에 선박을 인도 받아 선사와의 리스계약에 의거 선사는 리스료를 부담하고 선박을 리스하여 사용하는 금융 구조이다.

선박리스금융 구조가 외화차입에 의한 자금조달과, 용선기간 만료 후 해운회사가 소유권을 취득하는 면에서는 BBCHP와 유사한 구조를 가진다. 반면 선박리스금융은 BBCHP와 달리하는 면은, SPC(Special Purpose Company)¹⁶⁾를 두지 않으며(단, 건조중에는 SPC 필요), 선박인도시 BBCHP가 편의치적국의 국적을 취득하는 반면 선박리스금융은 국내국적을 취득한다. 또한 용선기간 중 선박소유권 면에서 BBCHP는 SPC가, 선박리스금융은 리스회사가 소유하게 된다.

<그림 2-2> 신조선에 대한 금융리스 흐름도

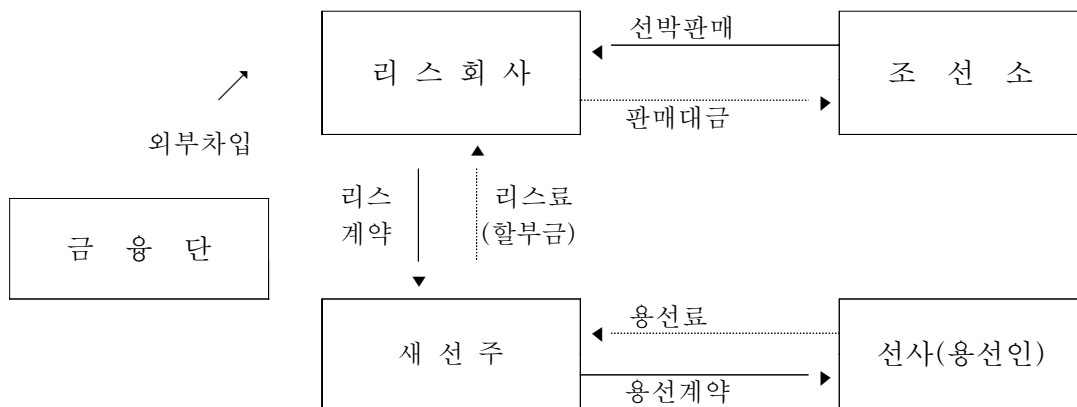


15) 한진해운(1999), p.66.

16) SPC 금융사와 선박소유자(대출자)간에 선박담보권 행사 등을 위해 제삼국(편의치적국)에 선박등록을 위해 설립한 회사임.

신조선의 리스금융은 주로 금융리스(financial lease)에 의하여 이루어지며 리스사가 초기 구입비용을 부담하고 선주는 리스사로부터 선박을 인수받아 수선비, 보험료 등 운영비와 리스에 따른 리스료를 부담한다.

<그림 2-3> 중고선에 대한 금융리스 흐름도



중고선의 리스금융은 주로 할부판매리스(installment sales)에 의하여 이루어지며, 이는 운용리스의 일종으로 리스사는 선박취득과 동시에 Lease에 양도하고 본선 담보를 설정한다.

리스사(종합금융사)의 외화자금을 이용한 신조선박확보방법은 신조 국적취득조건 부나용선과 유사한 것으로 외화여수신업무에관한규정이 1995년 5월 13일 개정되기 이전에는 선가 100%를 용자받았으나 개정후부터는 대기업의 30%, 중소기업의 10% 자기부담을 함으로써 신조선박확보에는 1994년도에 11척, 403천G/T, 298백만달러를 사용하였으며 1995년에는 18척, 459천G/T, 512백만달러 이용한 후 중단되었다.¹⁷⁾

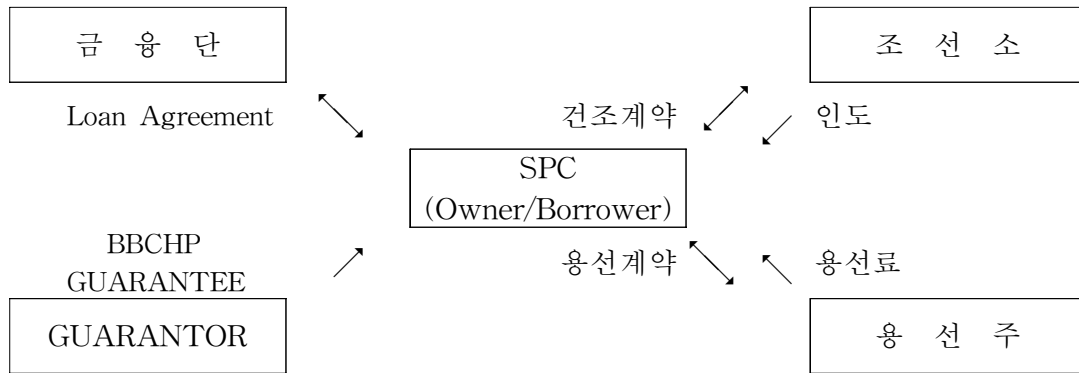
중고선 리스금융은 한국은행 외화자금과 종금사자금을 합하여 선가 100% 용자를 하였다. 그러나, 한국은행의 외화대출 중단으로 외환위기 이후 중단되었다.

17) 한국선주협회, 해운연보, 1996

4) BBCHP(국적취득조건부나용선)

선박건조자금 금융의 한 형태로서 금융기관이 SPC(special purpose company)를 세워서 SPC로 하여금 선박을 소유하고 해운회사에 대하여 선박을 소유권이전 조건부나용선 방식으로 운항, 사용을 허용하는 방식이다. BBCHP는 은행이 편의치적국에 SPC를 세우는 것이 가능하므로 선박에 편의치적국의 국적을 사용할 수 있다는 장점이 있다. 이 경우의 은행과 해운회사간의 실질적인 협상은 SPC와 해운회사 사이에 체결하게 되는 소유권이전 나용선계약에 의해 이루어지게 된다.

<그림 2-4> BBCHP 구조



5) 중고선 도입자금

중고선도입은 해운산업합리화 이전에는 가장 활발한 선박확보수단이였으나, 해운산업불황으로 정부의 해운산업합리화조치의 일환으로 중고선도입이 규제되면서 장기수송선박 중심으로 계획조선과 국취부나용선에 의한 신조선 확보가 활발해졌다.

1994년 1월부터 중고선도입에 관한 규제가 풀리면서 중고선도입에 대한 수요가 증가하고 있는데 이는 신조선에 비하여 선가가 싸고 금융비용이 적은데다 채원조달이 그만큼 용이하기 때문이다.

중고선도입을 위한 재원은 차관, 리스금융, 외화대출(foreign currency loan)자금 등 그 종류가 다양하다. 이중 외화대출자금은 국내 외국은행이나 한국은행이 보유한 외화(KFX)로부터 조달된다. 1995년에는 중고선에 대한 수입규제가 대폭 완화되어 국적외항선사들의 중고선도입이 한층 자유로워졌다. 통상산업부는 1995년 5월 22일 수출입별도공고를 개정, 중고선도입규제를 크게 완화했다. 이날부터 시행에 들어간 수출입별도공고 주요개정내용을 보면 종전에는 카페리선의 경우 5,000G/T이상 일본산 도입이 금지됐으나 이번 개정을 통해 이를 대폭 완화, 일본산 도입이 가능토록 했다.

또 유조선의 경우 종전에는 1,000G/T이상 선령 10년이하에 한해 도입이 가능했으나 선령규제를 다소 완화해 1,000G/T이상, 선령 13년이하의 유조선에 대해서는 도입을 허용한다는 것이다. 이와 함께 일반화물선과 벌크선, 냉동·냉장선에 대한 선령규제를 완화, 1,000G/T이상, 선령 13년(종전 10년)이하의 선박은 도입(일본산 도입가능)할 수 있도록 했다.

또한 일반화물선 및 벌크선종(종전 일반화물선종) 철강재운반선은 선령, 톤수 및 원산지 제한없이 도입이 가능토록 했으며 특히 컨테이너 해상하역·운송용부선의 경우도 선령 및 톤수제한없이 도입(종전 1,000G/T이상, 10년이하 도입가능)이 가능토록 했다. 이밖에도 컨테이너선의 경우 1,000G/T이상, 선령 13년이하(종전 10년이하)는 도입이 가능토록 개정했으나 일본산은 예전처럼 도입할 수 없도록 규정했다.

1995년이후 중고선에 대한 수입규제가 대폭 완화되기 시작하였다. 주요국에서는 선박확보규제 <표 2-6>에서와 같이 규제가 없다. 그러나 우리나라에서는 조선산업보호를 위해 중고선확보를 규제하였다. 하지만 우리나라가 조선국 1~2위로 부상하면서 규제명분도 없고 세계무역자유화 흐름에 따라 1997년부터 선종, 선령, 원산지 등의 도입금지 및 수입규제가 완전폐지 되었다. 외환금융위기 이후 자금조달 방안이 없어 결국 회사의 신용으로 국내외에서 자금을 조달할 수 밖에 없게 되었다.

<표 2-6> 주요국 선박확보규제현황

국 가	중고선도입규제	해외신조규제	선박도입관련세금
홍콩	없음		없음
태국	없음		VAT만 부과
네델란드	없음	없음	
호주	없음	없음	
미국	없음		
일본	없음		관세 없음
영국	없음		거의 없음
싱가포르	없음		관세, 취득세, 지방세 전무
캐나다	없음	없음	
인도네시아	5,000D/W이하, 20년이상 규제	5,000D/W이하 규제	

중고선의 도입자금은 국내조선산업의 보호육성을 위해 수출입공고상의 제한과 한국은행의 보유외화대출자금을 이용하여 도입하는데 좌우하였다. 수출입공고상의 도입규제내용이 완전히 폐지되었어도 결국 한국은행의 외화자금 또는 금융사의 외화자금 없이는 도입이 어렵게 되었다.

<표 2-7>를 살펴보면 KFX 정부정책자금으로 이자율이 싸고 중소기업에 한하여 대출되나 용자비율이 80%로 추가대출을 리스사 등으로부터 차입해야 된다. <표 2-7>에서는 선박금융별로 금리조건 등 비교하였으며, 상환기간은 BBCHP는 협상하여 정하나 통상 10~20년, KFX는 10년, FCL자금은 7년이다.

<표 2-7> 중고선자금의 대출조건

구 분	BBC 자금	KFX 자금	FCL 자금
차입방법	은행을 통한 차입	한은외화 대출	은행을 통한 차입
예상금리	L+a	L+1.5%	L+1%
용자비율	100%	80%	90%
자기자금	없음	20%	10%
세 제	등록세 없음, 취득세 분할 납부(타 금융방식 보다 세제유리)	지방세 부담	지방세 부담
상환기간	협상조건	10년	7년
자금배정	매년 약 10억 ※ LNG선 별도배정	2억불	
기 타		중소형 선사에만 대출	

6) 수출자금(연불금융)

현재 우리나라의 한국수출입은행에서는 국내조선산업을 지원하기 위해 국내건조조건으로 외국선사에 용자해 주는 제도로 우리 국적외항선사에게는 수출입은행의 업무규정상 지원되지 않는 제도이다. 외환금융위기 이후 선박금융제도가 전무하여 수출입금융을 한국적 외항선사에게도 지원될 수 있도록 협의하고 있다.

수출입자금(Exim Bank) 금융조건은 <표 2-8>과 같으며, OECD협정 발효시 달라진다. 이자율 8%에서 CIRR¹⁸⁾=L+0.5% 제한되며 대출기간도 8.5년(LNG 12년)에서 12년으로 변환된다. 그리고 우리나라 선사에게 사용된다면 수출입은행에서는 대출조건으로 신용등급을 평가, 이자율을 차등적용하게 될 것으로 예상된다.

18) CIRR(commercial interest reference rates 상업표준금리) : 국채(통상 5년기준)의 수익율에 1%(100bp)를 가산한 금리이며, 국제통화로 인정되는 OECD 회원국 정부가 매달 15일 기준으로 OECD 사무국에 통보하면 사무국이 이를 당월 15일부터 1개월간 통화별 CIRR로 발표적용하게 된다. 원화의 CIRR금리는 국민주택 채권수익율을 채택하고 있다.

나) 선박금융별 비교

<표 2-8> 금융별비교

구 분	BBC금융	계획조선	리스금융	상업차관	수출자금 (연불금융)	KFX
자금원	국내외금융 기관의 외화 차입금	한국산업은행 계획조선자금	국내외금융 기관의 외화 차입금	해외금융	수은자금 *국적선사 대출불가	한은외화자금
자금차주	명목회사	국내선박회사	중금사 및 리스회사	국내선박회사	국내 조선 소 또는 명목회사	선박회사
대출통화 표시	외 화	외화표시 원화대출	외 화	외 화	외 화	외 화
금 리	L+a	변동금리 내향:8%	L+a	협상금리	현:연8% 조선협정발효 시:CIRR	L+1.5%이상
용자비율	선가의100%	소요자금 80%	선가의 70%	100%	계약금액에서 선수금을 공 제한 금액의 100%	선가의 80%
상환기간	협상조건 인도후 10~ 12년	대출후 13년내 (거치 5년포함)	내용년수의 60% 이상	협상조건	현:인도후 8.5 년 이내 (단 LNG의 경우 10년 이내) 조선협정발효 시:12년	10년
상환방법	원리금균등 분할상환 (연2회 또는 4회)	원금: 년4회균등 이자: 연4회후불	원리금균등 분할상환 (연2회 또는 4회)	-	원금 균등 분할상환 (연 1회이상, 통상 연2회)	-
선수금	없 음	-	없 음	없 음	계약금의 20% 이상	없 음
건조중 이자	건조 종료시 용자대상금액 에 합산(선가 에 산입)	용자 원선가에 대한 이자만 지급	건조 종료시 용자대상금액 에 합산 (선가에 산입)	건조 종료시 용자대상금액 에 합산 (선가에 산입)	-	-
채권보전	-본선담보 -용선료 및 보험계약 -장기적하보증 양도담보 -선지급금환급 보증,양도담보	-추가담보 130% (본선담보, 연대담보)	-본선담보 -용선료 및 보험계약 -장기적하보증 양도담보 -선지급금환급 보증,양도담보	-본선담보 -용선료 및 보험계약 -장기적하보증 양도담보 -선지급금환급 보증,양도담보	-신용이 양호 한 외국금융 기관의 지급 보증 -약속어음 양도담보 -수출보험 부보 등	-
부대비용	-관리수수료 -약정수수료 -주선수수료 등	-선가중자담: 20% -산금채매입 (용자액의 30%)	-관리수수료 -약정수수료 -주선수수료 등	좌 동	-	-

7) 연도별 외항선 확보실적

우리나라의 선박확보별 발주기준연도의 확보실적을 <표 2-9>에서 살펴보면 1990년대 이전 계획조선에 의한 선박확보를 많이 이용해 왔다. 1980년대 후반부터 외환금융위기 이전까지 BBCHP를 가장 선호하여 대표적인 선박확보방법이라 할 수 있으며, 한국은행의 외화자금은 자금부족 연도에는 중단하며 자금배정에 가장 변동이 심해 저조한 선박확보방법이라 할 수 있다.

<표 2-9> 연도별 외항선 확보실적(발주기준)
(척/천G/T, 백만달러)

	계	BBC/HP		한은외화		계획조선	
	선박량	선박량	자금액	선박량	자금액	선박량	자금액(억원)
계	273/8,895	166/7,534	9,893	90/983	573	18/413	3,367
1989	24/1,169	11/914	424	6/11	12	7/244	1,657
1990	21/574	9/411	508	5/11	17	7/152	1,509
1991	23/760	23/760	1,003	-	-	-	1
1992	7/307	8/309	427	-	-	-	1
1993	33/1,380	30/1,367	1,368	-	-	3/13	157
1994	42/920	18/624	515	23/292	183	1/4	44
1995	33/878	23/791	984	10/87	50	-	-
1996	35/1,398	29/1,314	2,508	6/84	74	-	-
1997	13/1,011	13/1,011	2,108	-	-	-	-
1998	-	-	-	-	-	-	-
1999	25/340	2/33	48	23/340	147	-	-
2000	17/158	-	-	17/158	90	-	-

※ 1976~88까지 계획조선에 의한 선박확보 : 177척/4,398천G/T, 12,692억원

선대별 선박보유현황을 <표 2-10>을 통해 보면 장기운송계약에 의한 선박확보가 즉 광탄선, 벌크선, 자동차수송선, 원유운반선, 석유케미칼선, LNG선 등이 가장 많았으며, 다음으로는 해운시황에 대응하는 컨테이너선의 확보이고, 그리고 선박의 사선에 준하는 국적취득조건부나용선으로 편의치적된 선박확보를 많이 하였다.

<표 2-10> 우리나라 외항선대현황

(2000. 12. 31 기준)

구 분	합 계		국 적 선		국취부나용선		
	척	총톤수(천)	척	총톤수(천)	척	총톤수(천)	
합 계	425	11,857	238	3,880	187	7,977	
화 물 선	벌 크 선	66	1,378	46	712	20	666
	광 탄 선	40	3,510	16	1,426	24	2,084
	자 동 차 선	11	511	5	196	6	313
	원 목 선	17	422	11	286	6	136
	컨테이너선	99	2,372	42	661	57	1,711
	세 미 컨 선	26	54	25	50	1	4
	일반화물선 (냉동냉장선 포함)	109	397	76	305	33	94
	핫 코 일 선	6	104	-	-	6	104
유 조 선	원유운반선	9	1,290	1	151	8	1,139
	석유/케미칼선	24	74	15	48	9	26
	LNG/LPG선	18	1,745	1	45	17	1,700

2. 우리나라의 선박확보의 문제점

우리나라가 OECD에 가입한 이후 BBCHP의 국내건조의무폐지와 대량화물의 국적선이용 의무도 폐지되었다. 또한 대량화주의 외항화물운송사업이 허용되었으며, 실질적으로 해운정책심의회에서 대량화주의 외항화물운송을 허용하는 경우에 심의를 하도록 되었다. 외환금융위기의 구제금융과 동시에 BBCHP 확보의 해외금융차

입한도를 폐지시켰다. BBCHP는 1989년 해운산업합리화 이전에는 중고선확보수단으로 활용해 오다가 해운산업합리화 이후에 국내건조의무와 대량화물 즉 장기운송계약에 한하여 허용하여 왔다. 특히 선박확보는 외환금융위기 이후의 선사의 신용도에 따라 자기능력, 자기책임하에 자금확보를 하도록 구조적 틀을 바꾸어 놓았다.

선박확보는 자본집약적산업으로 초기 투자비가 막대하여 자기부담없이 자금을 차입하고 차입금을 할부방식으로 장기상환하는 방법으로 한 선박확보가 이루어지고 있다. 자기명의 선박소유는 부채비율의 상승으로 인하여 고이자율부담, 차입불가능한 경우가 발생된다. 따라서 이 선박확보시에 가능한 부담을 줄이기 위해 저금리 수준의 자금을 확보하도록 하여야 한다. 실질적으로 신용등급이 안전성 기준을 갖추어야만 선박확보가 가능하다. 이런 점에서 선사는 다양한 선박운항을 모색하여 용선이나 신규선박확보 등을 경기변동에 따라 대응하여야 하며 이제 정부에서는 선박확보에 다양한 정책을 구사하기에는 어렵게 되었다.

국적외항선사들이 국제경쟁력을 강화하기 위해서는 선박확보방안의 다양화¹⁹⁾가 시급한 현실이나, 계획조선의 경우 금융조건이 열악하여 거의 유명무실한 상태에 있으며, 더구나 중고선 확보를 위해 배정되던 한은외화자금마저 이용이 불가능해 거의 신조 BBC에 의존하고 있는 실정이다.

그러나 이같은 신조 BBC의 경우도 지난 1997년 12월 우리 경제의 외환금융위기 이후 국가신인도 하락 등으로 외화차입이 여의치 않은 관계로 국적외항선사들이 선박확보에 상당한 어려움을 겪고 있다. 국적외항선사들의 선박확보방법은 다음과 같으나, 대부분 이용이 불가능한 실정이다.

우리나라의 선박확보 문제점을 <표 2-11>에서 요약하였는바, 신조BBC는 매년 10~20억불 배정하였으나 1997년 한도폐지하여 선사신용으로 차입하고 상업차관 1998년 한시적사용, 계획조선은 OECD 가입으로 폐지, 수출연불금융을 사용할 수 있도록 추진중이었으며, 한은외화자금은 한국은행의 외화보유 부족으로 대출을 중단한 상태이다.

19) 강종희 외(2000), p.126.

<표 2-11> 선박확보방법별 문제점 요약

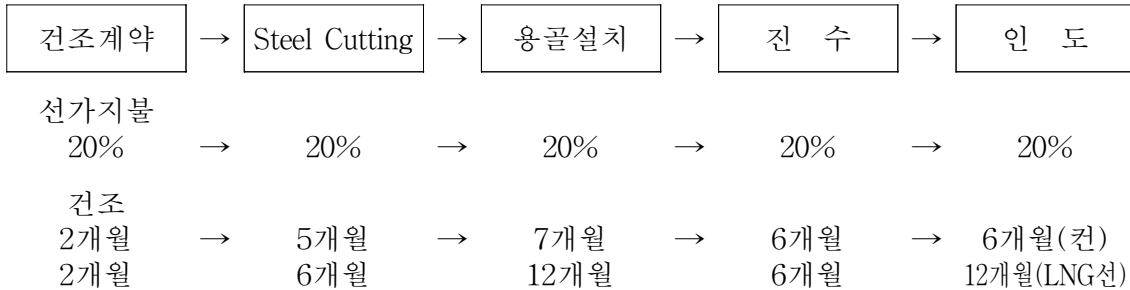
선박확보별	문 제 점 요약
신조BBC	1997년까지 정부의 방침아래 매년 10~20억달러의 외화를 차입하여 신조선을 확보하는 주요수단이였으며, 1997년 들어 한도 폐지되었으나, 국가신인도 하락으로 외화차입 불가, 신용에 따라 차등적용되나 현재는 높은 이자율 부담
상업차관	1998년 1년동안 한시적으로 해외에서 직접자금차입 가능했으나, 지급보증 및 세제측면에서 다소 불리
계획조선제도	해운조선의 연계육성을 위해 지난 1980년대부터 시행되어 왔으나, 선가 20% 자기부담, 고금리(약11%) 및 산금채 매입 부담(용자금액의 30%) 등으로 선사들이 이용을 기피 - 외항선 부분은 계획조선제도 폐지
수출연불금융	국적선사 사용불가
한은외화자금	1997년부터 한국은행의 보유외화 부족으로 중고선도입 자금 배정 중단 중소기업 경영안전자금 중소기업에 해당되는 선사의 선박확보 시에도 배정 1회사 20억원 이내 (중전 5억원)

가. 신조 BBCHP (Bare Boat Charter Hired Purchase, 국적취득조건부나용선)

매년 10~20억달러의 우리나라의 BBCHP에 의한 외화차입한도 범위내에서 국내조선의무와 장기 COA(Contract of Assignment, 주로 대량화주가 원료를 생산(수출)국으로부터 FOB조건으로 계약된 화물을 국적선사와 장기수송계약을 말함) 선박에 한하여 허용해오다 컨테이너선확보를 허용하게 되었으며, 그후 점차 선종확대, 외국으로부터 전체 차입한도 배정을 폐지하여 외환금융위기하에 선박확보를 선사의 신용에 의한 외국으로부터 차입할 수 있게 하였으나 실질적 국가의 신인도하락과 선사의 자체적 신용으로는 외국차입이 어려운 실정이며 특히 장기운송계약을 하는 선박이 아니면 확보가 어렵게 되는 문제가 있다.

신조 BBCHP의 건조과정과 선가지불시기(표준방식)는 <그림 2-5>와 다음과 같다.

<그림 2-5> 선박 건조과정과 선가지불시기



<표 2-12>를 살펴보면 정부가 선사에게 해외로부터 차입할 수 있도록 해운산업계의 한도를 설정한 것이 매년 10억달러 정도에 이른다. 선사는 차입한도액을 선사간 경쟁하여 COA선박, 신규사용 희망선사 우선순위 배정, 공정한 배분에 따라 선박을 확보하게 되는데 선사간 경쟁이 있어 1993년부터 1997년까지 전체를 보면 희망물량대비 실적금액 43%만 사용되었다.

<표 2-12> 연도별 자금배정규모

(단위 : 백만달러)

연 도	정부의 배정액 (해외차입한도)	선사의 희망물량			사 용 실 적		
		척	천G/T	금 액	척	천G/T	금 액
1993	1,350	49	2,000	2,620	22	1,364	1,297
1994	480	47	1,777	1,812	18	624	523
1995	1,000	39	1,266	1,440	23	891	984
1996	1,000	39	1,045	1,275	23	744	892
1997	1,200	60	2,018	2,065	6	346	280
1998~2000	한도 폐지	-	-	-	-	-	-
계	5,030	234	8,106	9,212	92	3,969	3,976

※ 1994년도에 배정이 적은 것은 1993년도 조기사용 4억2천2백만달러를 사용했기 때문임.

나. 상업차관

정부의 금융자유화에 따라 일시적으로 1998년 1년동안 현금에 의한 상업차관을 허용하였으나 상업차관은 국내세계적용 문제외 BBCHP와 동일한 성격으로 산업의 시설재 구입할 수 있는 현금을 해외로부터 차관하는 것이다. 선박확보를 위한 상업차관 한도 등이 없어 형식적인 면에서는 좋아 보였지만 직접금융이용시 재정경제부의 승인을 받는 것으로 사용이 불가능한 실정이었다.

다. 계획조선제도

계획조선제도는 초기 해운산업발전에 기여하는 제도였지만 차입한도 80%와 추가담보(30%) 산금채매입(30%) 등과 이용자의 또다른 금융을 일으키는 문제외에도 BBCHP가 시행되면서 퇴조되었다.

라. 수출연불금융

수출상품을 구매하는 외국인에게 금융이 지원되는 것으로 수출상품을 생산하는 자에 지원하기 위한 것이며 국내선박회사에는 금융대상이 되지 않는다.

마. 한은외화자금(KFX : Korean Foreign Exchange)

한국은행의 여유 외화자금이 있는 시기에 따라 시설재 수입자금으로 지원되는 자금이며 <표 2-13>과 같이 매년 지원되지 않아 연속성이 없다. 따라서 선박확보에 활용하기 어려운 문제점이 있다.

<표 2-13>을 살펴보면 중고선박확보에 이용하였으며, 선박회사의 희망물량대비 사용실적금액이 35% 정도에 불과하고 배정자금이 크지 않아 중소기업에 지원되는 금융이다.

<표 2-13> 연도별 KFX자금 배정액

(단위 : 백만달러)

연 도	정부의 배정액	선사의 희망물량			사 용 실 적		
		척	천G/T	금 액	척	천G/T	금 액
1993	220	37	831	452	6	39	43
1994	250	31	304	233	27	297	220
1995	100	17	187	136	10	87	56
1996	200	30	378	334	6	84	74
1997	-	28	385	272	6	59	43
1998~2000	-	-	-	-	-	-	-
계	770	143	2,085	1,427	55	566	436

제 3 장 주요국의 선박금융제도의 현황 및 비교분석

제 1 절 미국의 선박금융제도

1. 연방선박금융프로그램

미국의 연방선박금융프로그램(Federal Ship Financing Program)은 1936년 상선법(Merchant Marine Act 1936, Title XI)에 의해서 도입되었으며²⁰⁾ 주내용은 ① 미국 조선소에서 건조되거나(constructed), 재건조되거나(reconstructed) 또는 개조된(reconditioned) 미국등록 선박 또는 적절한 수출선박의 금융(financing) 또는 재금융(refinancing)을 원하는 미국 또는 외국선주, ② 미국에 소재하는 민간 조선소로서 선박건조기술을 향상시키기 위한 금융을 원하는 조선소 등에 대해 연방정부가 지급보증을 해주는 제도이다(<표 3-1> 참조).

그리고 이 프로그램의 이용은 상선법에 의한 지급보증 발급승인 절차를 이행하기 전에, 연방신용개혁법(Federal Credit Reform Act of 1990)에 의거 해당 프로젝트의 추정예산 승인을 받아야 한다.

연방선박금융프로그램의 1차적 목적은 미국 상선대 및 조선소의 성장과 현대화를 촉진시키는 것이다. 이러한 목적의 달성을 위해 이 프로그램은 해당 선주와 조선소에 좋은 조건의 장기금융을 제공해 준다.

20) 강종희 외(2000), p.44.

<표 3-1> Federal Ship Financing Program의 주요내용

구 분	내 용
프로그램의 성격	- 직접 대출 프로그램이 아님 - 채무자의 상황에 대한 정부의 보증제도임
대상사업	- 선박의 건조, 재건조, 수리 - 조선소 현대화 - 기존 금융의 재금융(refinancing)
프로그램 수혜자	- 미국선주, 외국선주, 미국 조선소
금융기간	- 25년
금융한도	- 프로젝트에 따라 최대 87.5%까지
상환방법	- 연 2회 원리금 상환
외국부품 적용여부	- MARAD의 승인하에 외국부품도 금융대상에 포함될 수 있음
적용금리 결정방법	- 선사와 금융기관이 결정 - 미국 재무성 채권 금리를 참고하여 결정 - MARAD가 금리의 적정성을 결정
금리의 변동여부	- 전통적으로 고정금리 채택 - 최근에는 일정 한도의 변동금리도 승인
금융신청 허용여부 결정기간	- MARAD의 승인은 신청일로부터 60일 정도 소요
신청절차	- 프로그램 신청이전에 MARAD와 사전협의 - 완전한 서류로 MARAD에 신청 - MARAD가 고려해야 할 특기사항 설명 - MARAD의 추가 요구자료 충족
금융이용 비용	- 신청수수료, 조사수수료, 보증수수료 - 신청시부터 승인시까지 추가비용 발생가능

자료 : <http://www.marad.org> (2000).

2. 프로그램의 적용대상과 조건

(1) 적용대상과 조건

적용대상선박은 주로 상업용 선박이며, 여객선, 벌크선, 컨테이너선, 일반화물선, 유조선, 예인선, 바지선, 준설선, 해양지리조사선, 역외석유탐사선, 부유건선거(floating drydocks) 등이 포함된다. 또한 이 프로그램의 적용 대상 기술로는 조선소의 생산성을 향상시키거나 선박건조기술을 개선시키는 기술 및 공정이다.²¹⁾

프로그램의 적용대상 선박의 설계는 엔지니어링 측면에서 승인을 받아야 하며, 특히 미국 등록선박은 미국 해운국(American Bureau of Shipping)의 표준이나 미국해안경비대(U.S. Coast Guard)가 승인한 기준을 충족하는 것이어야 한다. 수출선박의 경우에는 국제선급협회(International Association of Classification Societies)의 회원이 승인한 기준(예:ISO 9000 시리즈)이나 미국해사청(MARAD)이 수용할 수 있는 기타 기준들을 충족해야 한다. 그리고 선주와 조선소는 충분한 경험과 선박운항능력 또는 기술의 경제적 수용능력을 갖추고 있어야 하며, 재무구조와 관련한 기준도 충족하고 있어야 한다.

(2) 프로그램의 적용절차

프로그램 신청서와 관련규정은 MARAD가 제공한다. 신청자는 MARAD의 선박금융과(Office of Ship Financing)와 Title XI의 적용 및 관련 요구조건에 대해 사전 협의를 해야 한다. 신청의 승인여부는 제반조건의 충족여부에 따라 MARAD의 청장(the Secretary)이 결정하며, 승인될 경우에는 보증서가 발급된다. 보증서가 발급되는 동시에 대상 선박 또는 공정기술에 대한 근거당이 설정된다.

21) 강종희 외(2000), p.46.

(3) 지급보증금액

정부가 보증하는 금액은 대상선박 또는 기술의 실질비용(actual cost)을 기초로 하여 MARAD 청장이 결정한다. 실질 비용은 일반적으로 통상적인 회계기준에 따른 자본비용을 말하며, 건조(재건조, 개조) 비용, 건조중 이자, 보증수수료 등이 포함된다. 이러한 비용항목은 MARAD 청장이 공정하고 합리적으로 결정한다. 그리고 정부가 보증하는 금액은 실질비용의 87½%를 초과하지 않는다.²²⁾

(4) 보증자금의 원천

이 프로그램은 보증제도이기 때문에 보증금액의 조달 원천은 민간부문이며, 주요 조달 원천은 은행, 연금기금(pension funds), 생명보험회사, 일반대중에게 매각되는 어음(notes) 또는 채권(bonds) 등이다.

(5) 보증 이자율

정부의 보증기간은 25년 이내 또는 선박의 잔존 경제수명(remaining economic life of the vessel), 또는 기술의 수명 또는 기술의 잔존 경제수명 이내이며 MARAD 청장이 정한다. 이러한 실질금융기간은 신청사업의 재무적, 경제적 및 기타 핵심관점을 기준으로 결정된다. 채무의 상환은 통상 원금균등상환이나, 특허권, 보증금 감액, 보증기간 축소 등과 같은 충분한 담보가 제공되는 경우엔 원리금 균등상환 등과 같은 여타 상환방법도 승인된다.

22) ① 시속 8노트의 1000G/T 이상의 여객선으로서 내륙하천이나 수로에서만 운항하는 선박, ② 원양예인선 또는 2500마력 이상의 예인선, ③ 바지선, ④ 시속 40노트 이상의 2500마력 이상의 선박, ⑤ 시속 10노트 이상의 3500G/T 이상의 선박, ⑥ 시속 8노트 이상의 75G/T 이상으로써 지정된 구간만 운항하는 ferries, ⑦ 기술(technology) 등이 대상임. 그 밖의 선박에 대한 보증한도는 실질 자본비의 75%임.

보증채무의 이자율은 민간부분에서 결정되나 통상적으로 재무성채권의 이자율을 참조하여 공정하고 합리적으로 결정된다. 이자율은 전통적으로 고정금리였으나 최근에는 일정한 조건하의 변동금리도 승인된다.

(6) 프로그램의 수수료

프로그램 이용시 여러 가지 수수료를 MARAD에 지불해야 한다. 신청서 접수시 5,000달러의 신청수수료를 납부해야 한다. 또 보증금액이 미화 1,000만달러를 초과하지 않는 경우엔 보증금액의 1/2%에 해당하는 조사비용을 보증서 발급이전에 지불해야 하며, 보증금액이 1,000만달러를 초과하는 경우엔 보증금액의 1/8%에 해당하는 추가조사비용을 납부해야 한다.

보증수수료는 보증기간 동안 매년의 보증잔액에 해당 프로젝트에 적용되는 보증요율(guarantee fee rate)을 곱한 금액의 현재가치를 기준으로 계산된다. 그리고 보증요율은 선주 또는 조선소의 재무상태를 기준으로 결정되며 선박이 인도된 이후부터는 1/2~1% 범위에서, 그리고 선박인도 이전에는 1/4~1/2% 범위에서 결정된다.

제 2 절 일본의 선박금융제도

1. 계획조선제도

(1) 계획조선제도 발전과정

일본의 상선대 부흥을 위한 계획조선제도²³⁾는 제2차 세계대전 직후 일본의 경제 및 대외교역 재건차원에서 1947년에 시작되었다. 일본 정부는 전쟁으로 상실된 상선대를 정부차원에서 재건조할 목적으로 도입한 제도이다. 도서국인 일본에 있어

23) 한국조선공업협회(2001), p.271.

서 상선대는 대외교역발전에 있어 필수불가결한 요소이고, 또한 조선산업과 철강산업 등 관련산업발전에 미치는 파급효과가 막대할 뿐만 아니라 고용효과 또한 매우 크기 때문이다.

<표 3-2> 일본 계획조선 추진현황

(단위 : 천G/T(척), 10억엔)

구 분	건 조 량			건 조 자 금			
	화물선	유조선	계	자기	재정	시은	계
1947~61	2,882(438)	982(52)	3,864(490)	-	232	210	442
1962~71	9,955(353)	8,605(115)	18,560(468)	68	781	302	1,151
1972~81	6,218(131)	7,948(89)	14,166(220)	250	915	373	1,538
1982~91	4,538(91)	3,727(33)	8,265(124)	180	485	211	876
합 계	23,593(1,013)	21,262(289)	44,855(1,302)	498	2,413	1,096	4,007
구성비(%)	52.6(77.8)	47.4(22.2)	100(100)	12.4	60.2	27.4	100

※ 1992~98년까지의 계획조선 건조량 29척, 2,246천G/T, 3,625억엔이 되었다.

자료 : 일본선주협회, 「해운통계요람」.

일본의 계획조선제도는 1947년 이후 1991년까지 총 1,302척을 건조하여 4,485만톤의 선대를 생산해냈다. 이러한 선대구축에 투입된 자금은 4조엔에 이른다(<표 3-2> 참조). 이와 같은 국가시책에 힘입어 일본은 해운선진국으로 발전하였을 뿐만 아니라 세계 1위의 조선대국으로 성장하였다. 한편 이러한 계획조선제도는 1990년부터 일본개발은행(JDB) 용자제도로 명칭을 바꾸어 계속 시행되고 있다.

(2) 계획조선제도의 용자조건

일본계획조선제도의 용자조건을 우리나라 계획조선과 비교하면 <표 3-3>과 같다. 일본의 계획조선제도에서는 외항선에 저금리 금융을 이용할 수 있는 일본개발

은행(Japan Development Bank)의 재정투자용자금,²⁴⁾ 시중은행의 협조용자금, 선사의 자기자금으로 구성된다. 자금의 용자비율에서는 LNG선박은 선가의 90%까지 용자해주고, 기타 선박의 경우 에너지절약형 선박은 선가의 80%를 나머지 선박은 선가의 75%까지 용자해준다. 따라서 선사의 자기자금 조달비율은 선가의 10~25%이다. 용자기간에 있어서는 개발은행 용자금은 13년(거치기간 3년)이고, 시중은행 협조용자금은 8년(건조기간 포함)이다. 용자금 상환금리에 있어서는 1990~92년에는 시중은행 용자금이 연 6~8%이었고, 개발은행 용자금은 연 6.87~5.4%이었다. 그러나 일본의 경기침체에 따른 일반적인 금리하락추세가 반영되어 현재 개발은행 용자금의 금리는 연 2.15%이다(<표 3-4> 참조).

<표 3-3> 한국과 일본의 계획조선 금융조건비교

연 도	한 국		일 본	
자기자본 부담률	외항선	소요 내외자의 20%	LNG선	10%
	내항선	상동	초성력화선	20%
			기타선	25%
용자조건	내 자	소요 내자의 20%	LNG선	개은 60%, 시은 30%
	외 자	소요 외자의 80%	초성력화선	개은 60%, 시은 20%
			기타선	개은 50%, 시은 25%
상환기간	내 자	외항선 5년 거치후 8년 (13년) 내항선 5년 거치후 5년 (10년)	개 은	3년 (LNG선 5년) 거치후 10년
	외 자	대출 후 10년 이내	시 중	건조기간+8년
연이율	내 자	산은 매분기별 변동금리	개 은	5.4%(92년 평균)
	외 자	LIBOR+2% (내항 : 8%)	시 은	6.0%(92년 평균)

자료 : 조선공업협회, 한국산업은행.

24) 한국조선공업협회(2000), pp.270~271.

<표 3-4> 일본 계획조선 재원 금리 추이

연 도	시중금융기관	일본개발은행
1983	8.2	7.2
1984	7.6	7.1
1985	7.2	6.5
1986	5.8	5.5
1987	5.3	4.96
1988	5.6	4.9
1989	6.45	5.4
1990	8.0	6.87
1991	7.2	6.26
1992	6.0	5.4
1999	n.a.	2.15

일본계획조선의 용자조건 중 특이한 점은 계획조선금리와 시중은행의 일반대출금리간의 차이를 보조해준 것이다. 1953년 이후 1991년까지 총 이자보조금은 2,488억 엔이다(<표 3-5> 참조).

<표 3-5> 일본 계획조선 이자보조금 지급실적

(단 위 : 백만엔)

연 도	시중금융기관	일본개발은행	합 계
1953~61	95	11,658	11,753
1962~71	56,045	17,967	74,012
1972~81	73,112	28,745	101,857
1982~91	48,489	12,722	61,211
합 계	이자보급액 합계	177,714	248,833
	구성비(%)	(71.4)	(100)

※ 1990년까지 이자보조금이 지급되었다.

자료 : 일본선주협회, 「해운통계요람」.

2. 시쿠미센과 상사금융

(1) 시쿠미센

일본의 시쿠미센의 개념은 BBC형태의 장기용선선박이며 형식적인 소유권을 외국 선사 대행하여 일본조선에 신조선박을 건조하여 확보하는 것이다. 외국의 선사(일본선사가 설립한 paper company)는 일본의 수출입은행의 수출금융 이용하여 선박금융, 건조, 선박관리를 한다. 시쿠미센의 목적은 편의치적을 인정해 주는 것으로서 조세부담이 없는 편의치적에 등록하는 것이다. 첫째, 저비용 외국선원고용이다. 둘째, 조세회피를 위한 편의치적국에 등록하는 것이다. 셋째, 일본의 계획조선의 확보절차, 매각시 규제 등이 없이 선대운용의 탄력성이 있다.

(2) 일본상사금융

일본의 상사금융은 1960년 후반부터 시작하여 OECD 가이드라인의 규제를 받지 않는 민간금융이다. 일본의 상사금융은 국제금융시장에서 Libor+ α 수준의 금리보다 다른 금융보다 유리하게 금융(soft loan)을 제공하고 있다. Libor+ α (London Interbank Offered Rate : 모든 이자기간과 관련하여 당해 이자기간 초일로부터 2 런던영업일(토, 일요일 및 은행휴일은 제외한 날)전 오전 11시경(런던시각), 은행이 런던은행간 시장에서 당해 이자기간 동안의 대출금 잔액과 동일한 금액이고, 당해 이자기간과 동일한 기간의 달러예금에 대하여 주요은행에 제시하는 이자율을 의미하며, α 는 가산금리, 즉, spread임) 대출의 범위도 공적금융(약 80%)과는 달리 100%까지 가능하고 대출기간도 공적금융(8~9년)에 비해 10~20년까지 장기금융이다. 상환방식에 있어서도 선주상환액의 일부를 최종연도에 일시상환하는 ballon 방법을 채택하고 있다.

최근에는 일본의 종합상사가 그룹내의 상사금융을 이용하여 선박을 건조, 수출한 후 일본선사에게 장기간 용선해 주는 시쿠미센의 활성화에 기여하였다.

제 3 절 독일의 K/G Fund

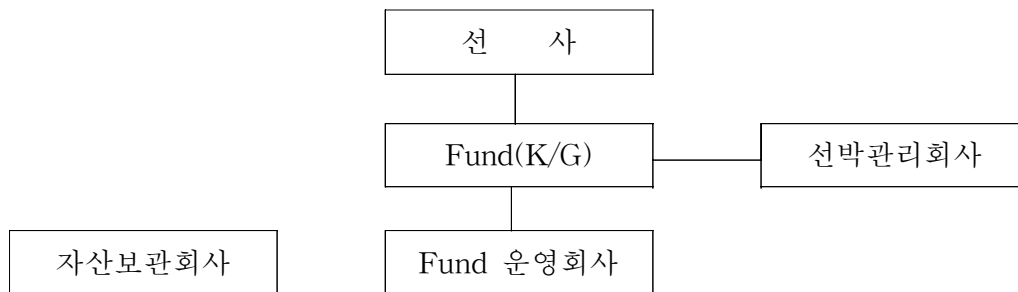
1. 개괄

독일의 K/G(Kommandit Gesellschaft) Fund는 세금회피 방안으로 세제관련법 개정과 더불어 발달하여 왔으며, 이 제도는 세계해운분야에서 성공적인 직접금융모델로 평가되고 있다.²⁵⁾ K/G는 일반 개인투자자들의 자금과 은행, 차관차입금을 모집하여 부동산, 선박의 건조 등에 투자하는 것이다.

1950년대는 전후 주택건설 활성화를 위해 K/G에 대해 세금혜택을 부여하였다. 그리고 1970년대는 주택뿐만 아니라 토지, 선박에까지 확대 발달하여 그 규모가 확대되었다. 1999년 Tonnage Tax 도입과 더불어 점차 선박 K/G에 대한 세제혜택을 부여하는 조세유인기금(tax-incentive fund)이라 할 수 있다.

K/G Fund는 개인투자자로부터 자금을 모집하여 펀드를 설립하는 펀드회사로 선박 1척이 1회사가 된다. K/G Fund의 운용구조는 <그림 3-1>과 같다.

<그림 3-1> K/G Fund 운용구조



25) 강종희 외(2000), p.53. 및 해양수산부(2001.8), p.76.

K/G는 Fund운영회사, 자산보관회사(주식의 관리·매매) 및 선박관리회사에 업무의 일부를 위탁하거나 Fund운영회사에 모든 업무를 위탁(위탁형태가 다양)하기도 한다. 따라서 Fund운영회사의 형태도 다양하다. 독일의 K/G(합자회사)는 법인격이 없는 조합으로 보기 때문에 K/G의 소득이 과세대상이 아니라 투자자의 소득이 과세대상이 된다. 따라서 선박의 고속상각으로 인한 손실이 K/G의 손실이 아니라 투자자의 손실이 되므로 투자자의 타사업의 이익과 상계처리가 가능하도록 되었다. 선박인도후 2년간은 리베리아 등에 편의치적하고 그후 독일에서는 치적으로 바꾸어 Tonnage Tax의 혜택을 부여함으로써 직접적인 세제지원을 하고 있다. 종전에는 초기 2년간 40%까지 고속상각을 하여 K/G가 손실을 보도록 함으로써 투자자의 타사업의 이익과 상계 처리할 수 있도록 하였다. 편의치적은 선박관련 조세부담이 없고 저임금 선원을 고용하기 위한 편의치적에 선박을 등록하는 것이다. K/G회사는 사원총회, 이사회, 이사, 감사(주로 외부회계사)의 기관이 있으며 대표이사는 무한책임사원이 된다.

2. K/G 운영현황

Fund운영회사²⁶⁾는 선박뿐만 아니라 부동산도 같이 운영하고 있으나 현재의 부동산분야는 퇴조 추세이고 선박분야는 점차 활발해지고 있는 추세이다. 독일의 선박분야 K/G Fund운영회사(2000년 실적이 있는 회사)는 22개사가 있으며, 2000년 선박Fund 총규모는 약 30억 달러이다.

26) K/G Fund 운영회사인 Norddeutsche Vermogen Holding의 경우 50여명의 직원이 있으며, 122개의 Fund를 운영(선박 81, 부동산 41)하고 있다(해양수산부, 2001.8, p.77, 강종희 외, 2000, p.55 등 참조).

<표 3-6> K/G Fund 연도별 투자현황

(단위 : mil. DM)

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

전체 Fund중 40~50%는 일반투자자로부터 주식을 팔아 자금을 모집하고 나머지 차액은 은행으로부터 차입한다. 독일의 선박 K/G는 중고선도입도 가능하나 대부분 선박을 신조하여 대선하는 형태로 운영하고 있다. 세계 컨테이너선대의 22.2%가 독일 선주이며, 대부분이 K/G Fund에 의거 건조되고 있으며 그리고 세계용선시장에서 거래되는 컨테이너선박의 75%가 K/G Fund에 의거 건조된 선박이라 할 수 있다.

3. K/G의 Fund 관련 세제의 변화

K/G Fund는 1996년에 개인투자자의 투자액의 125%까지 소득공제해 주었으며 초기 4년간 50%이내 임의고속상각 인정하고 투자손실과 기타사업의 이익간에 상계 처리 허용하였다. 그리고 개인투자자의 양도소득세를 감면하여 조세유인책을 폈다.(8년이후 선박매각시 양도차익의 50% 감면) 1966~99년사이 투자액의 100%까지 소득공제(종전 125%)하여 대폭적인 조세지원을 했다. 1999년 이후에는 임의고속상각을 단계적으로 축소 적용하고 있는데, 즉 첫째 25%→16.7%→13.3%로 축소했다. Tonnage Tax 도입 및 소득세율면에 있어서도 60%에서 47.5%로 감축하였다. Fund의 조세혜택이 1999년에 크게 감소하였음에도 불구하고 2000년도 K/G에 의한 선박건조는 증가추세를 유지하고 있다.

<표 3-7> K/G Fund 관련 세제의 변화

구 분	1996년 4월30일이전	1999년 3월 4일이전	1999년 3월 4일 이후
소득공제 범위	- 투자액의 125% 까지 공제	- 투자액의 100%까지	좌 동
특별상각 범위	- 초기 4년간 선가의 50% 범위내에서 임의 상각	- 1999년1월1일 이후에는 전면 취소되고, 정액 또는 정률 상각만 인정	13.3%
양도소득세 감면	- 사업 개시후 8년이 경과되면 선박매각이 가능하고, 매각 이익 발생시 잔존가의 50%만 과세 대상하여 50%를 감면	좌 동	- 양도소득세 감면 취소
적용시점 혜택	없 음	- 1996년4월30일까지 tax office에 파일링 - 1997년12월31일까지 선박 인도	- 1999년3월4일까지 tax office에 파일링 - 2000년12월31일까지 선박인도
투자손실 처리	- 펀드손실과 기타 사업의 이익간 상계처리 (선박의 경우 초기 손실 인정)	좌 동	- 상계처리 불인정

자료 : 해양수산부(2001.8).

4. 기타특성

선박 Fund 운영기간에 대해서는 별도의 명문규정은 없으나 Tonnage Tax 시행 이전에는 고속상각 때문에 선박인도 시점으로부터 8.5년간 유지, Tonnage Tax 시행 이후에는 12~20년으로 장기 운영되고 있다.

담보 및 지급보증에 있어서는 Fund의 일부(50~60%)를 은행으로부터 차입할 경우 건조 또는 매입된 선박은 당해 은행에 일순위 담보로 제공되고 있다. 1995년 이전에는 독일조선소가 선박건조 완성을 보장하기 위해 Inplacement Guarantee를 하고 건조선가를 조금 더 받았으나, 이후 K/G Organizer가 Guarantee를 하고 대신에 독일 이외지역에서 보다 낮은 가격으로 선박을 건조할 수 있게 하였다.

주주의 모집에 있어서는 Fund 운영회사별로 평소 2~3만명의 고소득자 명단을 관리하고 있으며, 새로운 사업계획서(K/G Fund)가 나오면 고소득자를 직접 접촉하여 주식을 판매하였다(K/G Fund당 1인 10만DM씩 400~600명으로 구성). 투자자는 환매가 불가하다. 다만 주식의 OTC(Over-the-Counter market) 거래는 가능하다.

선박의 치적을 보면 독일은 선박의 치적·변경이 자유로웠다. 다만 Tonnage Tax를 적용받기 위해서는 독일 치적이어야 하며 독일 치적으로 옮길 경우 선장은 독일인, 기타사관은 EU 국적을 가져야 된다. 선박인도후 2년이내에 Tonnage Tax를 적용받을 것인지를 결정해야 하고 한번 Tonnage Tax를 적용받으면 10년간 독일 국적을 계속 유지해야 한다.

제 4 절 노르웨이의 K/S Fund

1. K/S(Kommandit Selskap Fund)의 특성

K/S Fund는 1920년부터 해운업·어업·해상원유시추 등 분야에서 이용하기 시작하여 오다 1960년대 들어 K/S Fund가 활발히 운영되었다. 최근에는 선박보다 부동산 분야에서 K/S Fund를 많이 활용하고 있으며 무한책임사원의 지분이 통상

10%로 제한되고 있다. K/S Fund는 금융기관차입(75~80%), 일반투자자의 납입자본금(15~20%)과 약정자본금(Uncalled Capital, 20~25%)으로 구성되며, 회사등록후 일반투자자들은 2년이내에 약정자본금을 포함하여 최소한 40%의 자본금을 납입해야 한다.

K/S Fund는 다음과 같은 몇 가지 장점과 문제점을 지닌다. 첫째, 해운경기의 변동에 신속하게 대응하여 선박금융이 이루어진다. 둘째, 해운관련 전문기술과 일반투자자의 자금을 효율적으로 활용할 수 있다. 셋째, 투자에 따른 위험을 최대한 분산할 수 있다. 반면 이 제도의 문제점으로는 첫째, 일반투자자들이 장기적인 투자보다는 단기적인 투자에 관심이 많아 안정적인 현금관리가 어렵다. 둘째, 해운경기가 하락할 경우 투자에 따른 손실증가가 커지고 이에 대한 대책도 부족하다. 셋째, 선박의 유지관리가 비효율적이다.

K/S Fund는 노르웨이의 국제선박등록제도인 NIS가 도입되었던 1987년에 크게 확산되었다. K/S Fund에 의해 확보된 선박량이 노르웨이 총 선박량의 39%나 되어 1980년의 15%보다 두 배 이상 증가하였다. 이러한 증가추세는 계속되어 1989년 1월에는 56%, 2,210만DWT를 기록하였다. 1989년 6월 기준 400척 이상의 노르웨이 국적선과 80여척의 해외치적선이 K/S Fund에 의해 소유되었고, 전체투자자수는 1만 2,000명에 이르고 있는 것으로 추산되었으며, 이중 20%가 개인투자자인 것으로 알려졌다. 또한 1987년 노르웨이 NIS등록 선박량의 39%가 K/S Fund에 의해 소유되었고 1990년 6월에는 그 비율이 61%로 증가하였다. 그리고 같은 기간 동안 노르웨이 선박량은 1,000만DWT에서 4,000만DWT로 증가하였다.

그러나 1990년대에 와서 신규 펀드수가 다소 감소추세를 보이고 있는데, 이는 세계 해운경기가 다소 침체되어 중고선 가격이 계속 하락하여 펀드보유선박의 시장가치가 하락한 데서 기인된다. 또한 일반투자자들의 유동자금을 Venture Capital 형태로 선박에 투자되도록 하기 위해 노르웨이 정부가 지원한 제도로서 급속하게 발달되었다. 1989년 1월 노르웨이의 총 등록선박 중 56%가 K/S Fund에 의해 운영되고 있으며, 여기에 투자한 일반투자자만도 1~2만명에 달하는 것으로 알려져 있다. 뿐만 아니라 1989년 기준 K/S Fund에 의해 조성된 자금규모는 110억N.Kr(미

화 약17억 달러)로 노르웨이 증권시장을 통한 다른 자금조달을 훨씬 상회하고 있는 실정이다.

투자자의 환금성 문제에 대해서 K/S Fund의 선박투자회사의 법정존속기간은 명문 규정이 없으나 K/G는 통상 8.5년 이상이고 노르웨이는 통상 2년 이상이다. 따라서 투자자의 투자원금에 환금성이 떨어져 주식상장에서의 환금성이 미약한 것은 투자자의 유동성을 부여하기 위해 장외거래 하도록 하고 있다.

2. K/G와 K/S Fund의 유사점

K/G나 K/S는 모두 자국어 합자회사의 머릿글자로 연혁이 유사하며 조세유인책 방안으로 활용되었다. K/S 역시 고가의 단일 품목의 획득에 적합한 부동산·선박을 투자대상으로 하고 있으며(노르웨이 Fearnley사는 항공기 취급), 조세 관련법과 연계하여 발달되었다. K/G나 K/S는 Fund의 투명한 투자관리를 위해 모두 Single Purpose Company를 전제로 하고 있다. 또한 선박운영회사가 Paper Company를 운영한다는 점에서는 K/G나 K/S제도와 동일하므로 실제 사업수행과정 즉, 사업계획서 작성, 주식의 발행·관리, 선박의 관리·운영측면에서 K/G나 K/S를 Benchmarking해야 한다.²⁷⁾

3. K/G와 K/S Fund의 장·단점과 최근추세

K/S 펀드는 1996년 이전에는 투자자의 소득공제범위 투자액의 125%까지 특별상각을 실시하였다. 초기 5년간 선가의 40% 범위내 임의상각 허용과 선박의 양도시 사업개시후 8년이 경과되면 매각이 가능하여 매각이익 발생시 잔존가의 50%만 과세되었으며 투자손실로 인한 부분을 기타사업의 이익간 상계처리를 인정하여 Fund가 활성화 되었다.

27) 해양수산부(2001.8), p.83.

1999년 이후에 투자자의 투자액의 100% 소득공제로 당초 25% 정도가 축소되었으며 특별상각을 불인정, 선박매각이익 발생시 양도소득세 감면 폐지, Fund손실에 따른 기타 사업간의 상계처리를 불인정함으로써 조세혜택이 대폭 축소되었으나 부동산분야는 퇴조추세이고 선박분야는 점차 활발해지고 있는 추세이다.

Fund 조성은 Fund 운영회사별 고소득자 2~3만명의 명단을 관리하고 있으며 새로운 사업계획이 있으며 접촉하여 주식을 판매(1인당 10만DM씩 400~600명으로 구성)한다.

제 5 절 선박투자회사법과 K/G, K/S와의 차이점

1. Fund의 형태

일반적인 선박투자회사는 주식회사(Corporation)의 형식을 취하고 있으며 K/G·K/S Fund 선박투자회사는 합자회사(Limited Partnership)나 조합형태이다.

2. 양제도의 비교

한국의 선박투자회사법은 미국의 Mutual Fund제도를 도입한 증권투자회사법, 기업구조조정투자회사법과 유사한 형태로 Fund가 주식회사 형태로 되어 있다. 따라서 기존 증권투자회사법과 기업구조조정투자회사법의 세제혜택을 원용할 수 있으므로 세제당국과 협상이 용이하다. K/G나 K/S는 합자회사(조합형태)로 선박의 고속상각제도하에서 세제혜택이 많다. 특히, 독일의 경우는 자유로운 선박등록제도와 Tonnage Tax를 연계하여 세제혜택을 극대화하고 있으나 우리나라는 선박등록이 제한되고 Tonnage Tax 제도 도입이 안된 상태이므로 K/G나 K/S처럼 합자회사 형태를 취하기 어려운 점이 있다. K/G나 K/S는 미국의 Mutual Fund보다 단순하고 운영의 유연성이 높아, 독일, 노르웨이에서는 동 제도를 통해 선박, 부동산에 대한 투자도 활발하다. 그러나 우리나라와 같이 신용사회가 정착되지 못한 나라에서는

주식회사 자체에 주주보호장치가 내재해 있고 성문법으로 투자자 보호조항을 두고 있으므로 미국식 Mutual Fund 형태가 우리 현실에 합당할 것이다.

3. 차이점

K/G Fund와 K/S Fund는 <표 3-8>과 같이 대부분 유사하며 Fund 존속기간에 서는 K/G Fund는 장기이고 K/S Fund는 단기이다. 그리고 K/G는 안정적이거나 K/S는 투기적 성격이 있으며 최근 성장추세를 보면 K/G는 선박투자에 활성화되고 있으며 K/S는 부동산에 대한 투자가 활발하다. Tonnage Tax 적용여부는 K/G Fund는 연계되어 있으나 K/S Fund는 별개로 운영되고 있다.

<표 3-8> K/G와 K/S의 차이점

	K/G	K/S
고속상각율	중전 : 처음 4년간 50% (첫해 25% 상각) 2001이후 : 첫해 16.7% (단계적으로 축소)	첫해 17%
대상선박	주로 컨테이너선 선박건조(신조)	주로 벌크선 중고선 매입
Fund 존속기간	장기(8.5년 이상)	단기(2년)
경영 스타일	안정적	투기적
성장추세	부동산 - 사양화 선박 - 활발	부동산 - 활발 선박 - 사양화
근거법	상법 및 세법	합자회사법('86 제정) 및 세법
은행차입 비율	50~60%	75~80%
Tonnage Tax와 연계여부	Tonnage Tax와 연계운영	Tonnage Tax와 별개로 운영
관리비 비중 (Fund 운영비)	주식의 25%(일반투자자의 투자액의 25%)	Project Capital(전체 Fund 규모)의 1~2%

제 4 장 우리나라 선박투자회사제도의 성공적 도입방안

제 1 절 우리나라 선박투자회사제도 도입배경

1. 제정배경

국내 해운산업은 대외의존도가 높은 우리경제를 지지하는 주요기간산업으로 수출입화물의 99.7%를 수송하고 있으며, 2000년도에는 운임수입이 약 113억 달러에 이르러 전체 무역외 수입의 약 40% 정도를 차지하게 되었다. 한반도의 동북아 물류·유통 중심지화를 통한 신통상국가 전략의 핵심이 해운산업의 육성차원에서 다양한 선박금융을 이용한 선박확보가 필요하다.

그러나 선박회사가 가장 선호하는 BBCHP는 소요자금 100%를 차입할 수 있었으나 외환금융위기에 이용이 어렵게 되었으며, 계획조선제도는 금리부담으로 선박확보회사가 스스로 이용기피후 OECD 가입에 따라 외항선부문 계획조선이 폐지되었으며, KFX자금은 정부외화보유가 적정수준이 초과되어 해외방출이 필요할 때만 사용가능함에 따라 불규칙한 자금배정으로 문제가 있다. 결국 선박회사는 선박확보금융이 사실상 없는 실정이다.

한편, 해운산업은 선박확보에 막대한 자금이 소요되는 자본집약형 산업으로 선박확보시에는 통상 타인자금이 80%를 차지하고 자기자금은 20% 정도에 머물러, 다른 해운국가에 비해 선박금융을 이용한 선박확보가 취약하였다. 1997년 11월에 외환금융위기 이후 국가 신인도 하락과 국내 선박확보금융제도 붕괴로 선박발주가 거의 없는 상태에 이르렀으며 이러한 상태가 지속될 경우 국내 해운산업의 성장기반의 붕괴가 우려되어 선박확보를 위한 다양한 선박금융방안을 마련하게 되었다.²⁸⁾

28) 강종희 외(2000), p.135. 해양수산부(2001.8), p.12.

우리나라는 증권투자회사법, 기업구조조정투자회사법 및 부동산투자회사법(기업구조조정부동산투자회사) 시행을 통해 뮤추얼펀드(Mutual Fund)가 활용되기 시작했지만, 선택전용 Fund가 없어 더욱 절실히 요구되고 있는 현실에 비추어 볼 때 선택전용 Fund의 도입은 고려해볼 만한 가치가 있다. 종전에는 선택금융을 금융조건이 좋은 해외금융시장에서 조달하였으나, 최근 국내금리 인하(해외금리에 근접)로 국내 자본시장에서 조달가능 하도록 국내개인투자가 및 금융기관에서 안정적인 선택금융에 투자할 수 있는 계기를 마련한 것이다. 또한, 선택운항사업은 리스크가 크고 많은 자금이 소요되는 사업이기 때문에 선택 Fund는 Fund의 원래 특성에 부합하기도 한다.

2. 법제정의 기대효과

선택투자회사제도의 도입은 자본시장을 통한 선택건조자금의 안정적 공급으로 해운선사의 국제경쟁력 제고에 기여할 것이다. 우리나라가 선택전용 Fund를 운영할 경우 타국의 선택용대선업체(예:K/G, K/S)와 경쟁관계가 되므로 국적선사의 용선료가 낮아 수입효과가 줄 것으로 예상된다.

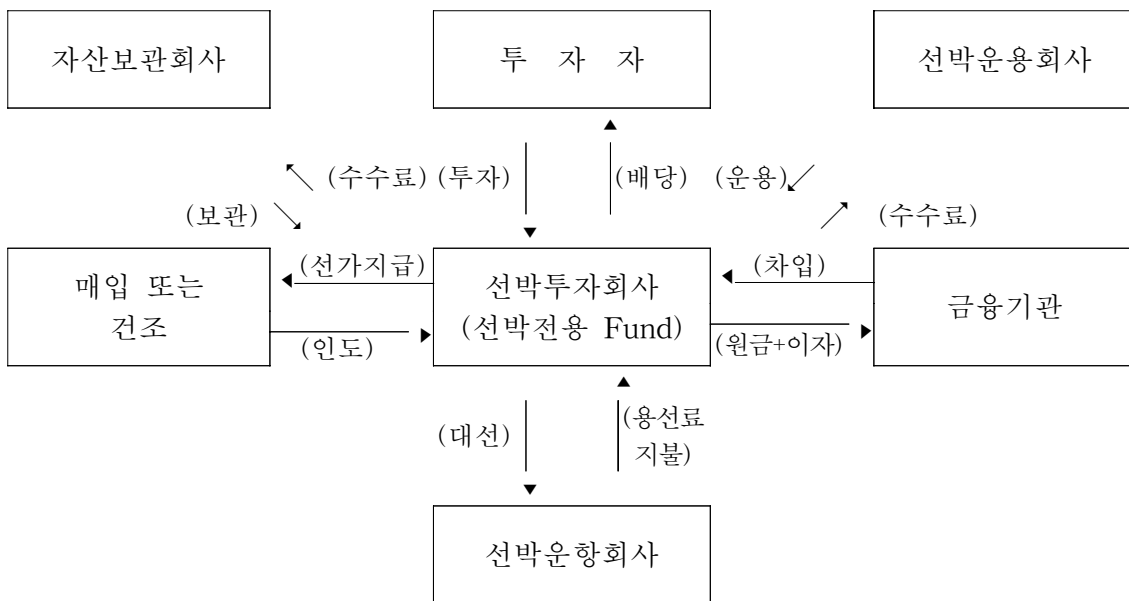
국내 조선산업 및 조선관련산업간 상호 활성화에 기여할 것이며 또한 선택투자회사의 선택을 외국선사에 정기용선할 경우 한국의 선택관리회사가 하게 될 것이므로 국내 선택관리업체의 활성화에도 기여할 것이다. 선택투자회사와 선사간에 용대선 또는 선택매매를 알선하는 선택중개시장이 지금보다 더 활발해 질 것이다. 선택 Fund는 안정된 투자상품이므로 국내 각종 기금 등에 투자기회를 제공하고, 장기 안정된 외국자본의 국내유입을 촉진하게 될 것이다.

제 2 절 선박투자회사제도의 구조 및 운영

1. 기본구조

선박투자회사제도는 일반투자자에게 선박에 대한 투자기회를 제공하고, 아울러 자본시장에 있어서 선박에 대한 투자를 활성화하여 해운산업발전 및 자본시장 육성에 기여할 것이다. 선박투자회사제도²⁹⁾란 일반투자자로부터 모은 자금과 외부금융기관 등으로부터 차입한 자금으로 선박을 건조 또는 매입하여 그 선박을 선사에 빌려줌으로써 발생하는 대선료에서 차입금을 상환하고 나머지를 투자자에게 배당하는 금융기법을 말한다.

<그림 4-1> 선박투자회사제도의 기본구조



29) 강종희 외(2000), p.28.

2. 선박투자회사의 운영

선박투자회사(SIC : Ship Investment Corporations)는 운영의 투명성을 확보하기 위해 1사 1척의 선박만 소유(Single Purpose Company)하게 된다. 선박투자회사의 존속기간(Fund Life)은 5년이상이며, 선박투자회사와 소유선박과는 불가분의 관계 즉, 선박이 멸실되면 선박투자회사는 당연 해산해야 한다. 선박투자회사는 총회, 이사회, 이사, 감사 등 주식회사로서의 기관을 갖고 있으나 실제 근무하는 직원은 없다. 선박운용회사가 선박투자회사를 대신하여 사업계획서 작성, 선박건조·매입 계약, 주식의 발행·판매(증권회사에 의뢰), 금융기관 등으로부터 차입, 선박대선 계약체결, 건조 또는 매입된 선박의 관리 등 업무를 수행한다. 자산보관회사는 선박투자회사의 현금, 선박(선박관련서류), 유가증권 등의 관리를 위탁받은 회사로서 선박운용회사와는 별개로 독자적인 선박투자회사의 자산을 투명하게 관리한다.

3. 선박투자회사의 설립절차

주식회사 설립방법과는 달리 선박투자회사법에서는 모집설립을 원칙으로 발기설립을 인정하고 설립등기와 해양수산부장관의 인가를 받아 선박투자회사를 설립할 수 있도록 되었다.

주식의 공모는 일반투자자의 보호를 위해 해양수산부장관으로부터 인가를 받은 후에 행하도록 하고 소수의 주주로 법인을 설립하는 경우(발기설립)에는 인가이전에도 주주모집이 가능하게 하고 주식청약서와 투자설명서를 주식인수를 청약하고자 하는 자 또는 인수청약을 권유하는 상대방에게 제공한다.

선박운용회사, 자산보관회사, 조선소, 용선회사 및 선박매매 상대방과 그의 특수관계인은 총 주식의 20%이상을 소유할 수 없도록 제한하고 선박투자회사는 자기주식의 취득을 제한하거나 질권의 설정을 금지하여 선박투자회사의 지속 존립 및 용선계약의 안정을 유지하기 위해 존립기간중에 주식의 환매를 금지한다. 선박투자회사는 선박의 건조가 완료되거나 선박의 매입이 완료된 이후에는 주식의 발행을

금지하도록 되어 있다. 우리나라의 선박투자회사법의 소수투자자에 의해 회사가 설립될 수 있도록 허용하고 리스크 부담도 스스로 하게 되었다.

4. 투자자의 보호장치³⁰⁾

선박투자회사는 선박의 건조·매매·용대선계약, 자금의 차입 및 회사채발행, 선박운용회사 및 자산보관회사와의 위탁계약에 관한 사항에 대하여는 이사회 및 총회의 의결을 거쳐야 하고 감사는 공인회계사 자격을 소지하여야 하고 선박투자회사와 관련된 자와 보수지급의 관계가 없어야 한다. 선박운용회사는 매6월마다 선박운용사업내역을 이사회 및 해양수산부장관에게 보고해야 하고, 선박투자회사의 이사회는 선박운용내역 등을 평가한 결과를 매년 1회이상 주주에게 송부하도록 되어 있으며, 선박운용회사는 선박투자회사의 수익을 담보로 제공하거나, 대여 또는 이전행위를 할 수 없게 되었다. 선박투자회사 또는 그 주주에게 손해를 발생시킬 때에는 선박운용회사 및 관련이 있는 선박운용회사의 이사·감사에게 연대하여 책임을 진다.

선박투자회사는 그의 자산보관 업무를 자산보관회사에 위탁하여야 하며 자산의 보관과 반출에 대한 절차 및 기준을 대통령령으로 정하도록 되어 있다. 선박투자회사의 자산과 보관회사의 고유자산 및 제3자로부터 위탁받은 자산을 구분하여 관리하여야 한다. 자산보관회사는 선박투자회사 및 주주에 대하여 손해발생시 손해배상책임을 진다.

선박투자회사는 운영의 투명성을 확보하기 위해 소유선박을 1사 1척으로 제한하고 있다. 용선계약과 선박투자회사의 안정을 위하여 선박의 대선기간을 2년이상으로 한다. 선박투자회사는 그의 자산을 유가증권에 투자하지 못하도록 되어 있어 은행예탁만 가능하다. 선박투자회사는 선박건조기간중에는 선박공무감독을 선임하여야 한다. 매입하고자 하는 선박은 국제적으로 공인된 선급에 가입된 선박이어야 한다. 선박투자회사 또는 선박운항회사는 선박·선원 등의 사고를 담보할 수 있는 보험에 가입하도록 되어 있다.

30) 해양수산부(2001.8), p.22.

제 3 절 선박투자회사제도의 성공적도입을 위한 세제지원방안

1. 서구 전통해운국의 기존 해운세제

조세부담 측면에서 편의치적에 비해 크게 불리하지 않았던 서구 전통해운국에서는 조세부담이 자국 해운산업의 국제경쟁력을 좌우하는 요소로 파악하여 지원하고 있다. 여기서 서구 전통해운국가중 영국의 기존세제를 기준으로 네덜란드, 노르웨이, 독일의 기존 해운관련 세제를 조세체제와 조세의 실제적 부담 즉, 실효세율 측면에서 살펴본다.³¹⁾

서구 해운국에서는 해운기업에게 법인세 또는 톤세 이외에 등록세 또는 영업세 중 1가지를 더 부과하여 단 2종류의 조세만 부과하고 있다. 이중 가장 중요한 법인세는 기업의 이익에 대하여 부과되며 기업의 이익은 소득(income)과 자본이득(capital gain)으로 구분되는데 명목세율은 영국 33%, 네덜란드 35%, 독일 30%, 노르웨이 30%로서 대동소이하다. 또한 노르웨이는 법인세를 국세로서 20.75%, 지방세로서 7.25% 부과하고 있는 점이 특색이며, 우리나라의 법인세율 1억원이상은 28%로서 세율은 유럽의 해운국보다 약간 낮다.

그러나 유럽의 해운국에서는 다양한 소득공제와 세액공제를 시행하여 명목상 법인세보다 훨씬 낮은 실효세율이 가능하도록 해운산업에 대한 조세정책상의 지원을 하고 있다. 해운산업은 초기에 거대자본이 투하되는 자본집약적 산업이며 국제경쟁에 거의 완전히 노출되어 있는 특성으로 인해 각국 정부는 자국해운산업의 유지 및 발전 그리고 투자유인과 해운기업의 건전한 발전을 위하여 실효세율을 낮출 수 있는 조세정책적 지원을 시행하고 있다.

세제 종류 중 가장 중요한 법인세는 기업의 이익에서 비용처리, 손금처리인정에 따라 공제금을 차감한 과세소득에 법인세율을 곱하여 산출한 다음 세액공제를 하여 납부세액이 결정된다. 유럽 해운국가에서는 해운산업의 법인세 산출을 위한 세전

31) 실효세율 : (세전 내부수익률 - 세후 내부수익률) / 내부수익률.

이익에 대해 허용하는 소득공제제도로는 투자공제, 선박매각이익 이연제도, 결손금의 소급 또는 이연상계제도, 그룹내 기업간 또는 기업내 해운이외의 소득과 손실과의 상계제도(결합상계제도), 비과세유보 등의 다양한 조세경감 정책이 있다.

유럽 전통해운국에서는 초기 투자를 유인하고 현금 흐름을 원활히 하기 위하여, 선박도입 초기에 투자공제를 실시함과 아울러 고율의 감가상각제도를 시행하고 있다. 즉, 영국의 경우 정율법³²⁾에 따라 25%의 투자공제제도를 실시하고 있으며 네덜란드에서는 선박에 대한 감가상각을 정액법에 의하여 20%의 상각율을 적용토록 되어 있으며 정율법을 적용받고자 하는 기업은 세무당국의 별도의 허가를 얻어야 한다.³³⁾ 또한 노르웨이의 선박에 대한 감가상각은 정율법에 의하여 14%의 상각율이 적용되며, 독일은 초기 5년에 걸쳐 40%의 특별상각과 잔여액에 대한 정액법 8.33%, 정율법 25%의 감가상각을 허용하고 있다.

선박매각이익 과세이연제도는 자산의 처분으로 자본이익이 발생하더라도 기업이 처분액 만큼 다시 동종의 자산에 투자하면 자본이익이 발생한 회계기간에 과세하지 아니하고 과세를 연기하는 제도(roll-over relief)인데, 영국에서는 신규구입은 매각 전 1년과 매각후 3년 사이에 이루어지면 이연 가능하며 여타 서구 제국에서도 <표 4-16>에서 보는 바와 같이 이와 유사한 제도를 시행하고 있다.

또한, 결손금의 소급 및 이월 상계제도가 있는데, 영국에서는 영업손실과 자본손실에 대한 소급 및 이월 상계제도로써, 영업손실은 동일한 회계기간의 모든 소득과 상계할 수 있고 과거 3년간 회계연도로 이월되어 과거 회계기간의 영업소득과 상계할 수 있으며, 차기 회계연도로 이월되어 미래에 발생하는 영업소득과 상계할 수 있다. 또한, 자본손실은 동일한 회계기간과 미래 회계기간의 동일한 손실항목과 상계할 수 있고, 노르웨이, 네덜란드, 독일도 이와 유사한 제도를 두고 있다.

유럽 해운국가에서는 그룹사 이익과 손실을 상계할 수 있는 매우 매력적인 조세 혜택을 부여하는데, 영국도 그룹의 구성원인 회사에서 경영상 손실이 발생한 경우 손실을 이전하여 그룹내의 타 회사의 이익과 상계할 수 있다. 또한 그룹의 구성원

32) 한국조세연구원(1994), p.92.

33) 이광로(2001), p.151.

인 회사에 대한 조세상 특별취급은 동일한 산업분야 뿐만 아니라 다른 산업분야에도 적용된다.

한편, 네덜란드에서는 기존의 비과세 유보금제도를 아직도 시행하고 있는데, 이는 네덜란드 법인세제도의 특징 중 하나로서 기업이 미래의 지출에 대비하기 위하여 보유하는 특정한 유보금(reserve)에 대해 조세를 부과하지 않는 제도³⁴⁾이다. 네덜란드 법인세법 제13조 및 제14조에서는 지출대비 유보금(expenditure reserve), 자가보험 유보금(self-insurance reserve), 대체 유보금(replacement reserve) 등 세가지 유보금에 대해서는 조세를 부과하지 않도록 규정하고 있다.

OECD 모델조약에서는 지점, 사업소를 설치하고 또는 현지법인을 설립해서 사업 활동을 하는 경우 통상 직접투자(지배권을 얻기 위한 증권투자를 포함) 사업소득에 대해 과세한다. 국제운수소득에는 면제하고 임대사업소득은 과세한다. 현지법인이 배당은 5%, 대부이자소득의 10%, 주식양도이익 과세 유가증권의 취득과 금전의 대부에 의한 배당은 15%, 증권매각이익과세를 하고 특허, 노하우, 저작권의 제공이익을 과세한다. EC에서는 역내 재화, 노동, 자본의 자유로운 이동을 저해하는 장애를 배제하는 시도를 계속하고 있다. 즉, EC의 세제조화는 세제의 균등화(tax equalization), 세제의 경합(tax competition)과 균일한 제도이다.

상기에서 설명한 유럽의 전통해운국의 기존 해운세제를 요약하면 <표 4-1>과 같다.

34) 박찬재(2001), p.85.

<표 4-1> 유럽 주요해운국의 기존 해운세제

국 가	법 인 세					등록세 또는 영업세
	기본세율	과세소득공제	과세이익불산입	결손금 이월·상계		
		감가상각 및 투자공제	선박매각차익 과세이연	결손금 이월 공제	그룹내 손익상계	
영 국	소기업:24% 일반기업:33%	투자공제 정율법:25%	3년이연	소급공제:3년 이월공제:6년	인 정	등록세 115파운드/척
네덜란드	35%	투자공제(3~24%) 정율법:(5~20%)	4년 유보	소급공제:3년 이월공제:무제한	인 정	1,500~3,500불
노르웨이	국세:20.75% 지방세:7.25%	정율법:14% K/S Fund투자자 이익상계	1년간 유예	소급공제:불인정 이월공제:10년	인 정	12,600크로네 순톤×1.05크로네
독 일	30% (유보시 45%)	특별상각 정율법 2배 40% 5년 한도 정액법:8.33% 정율법:25% KG Fund투자자 이익상계	2년(50%)	소급공제:2년 이월공제:무제한	인 정	영업세 연방 5% 지방 기본세× 3~5배
한 국	1억원미만:16% 1억원초과분:28%	정액법:5% 정율법:14%	일반선박: 불적용 국제선박: 적용	소급공제:불인정 이월공제:5년	불인정	다양한 기타세액

자료 : 한국선주협회(2001.5).

최근 공표된 OECD의 보고서에 의하면 OECD 회원국가 중 우리나라 해운산업 관련 조세의 경감조치는 <표 4-1>에서 보는 바와 같이 회원국가중 가장 낮은 수준으로 보고되고 있다.³⁵⁾

35) OECD DSTI/DOT/MTC(2001), P.73.

2. 우리나라 해운조세의 내용

우리나라 해운기업에 부과되는 주요 조세는 경영활동의 성과로 나타난 이익에 부과되는 조세로서 법인세, 주민세와 선박의 취득 및 보유한 사실을 근거로 부과되는 조세로서 취득세, 등록세, 재산세, 농어촌특별세, 공동시설세, 교육세 등이 있다.³⁶⁾
(<표 4-2> 참조)

<표 4-2> 우리나라의 해운기업에 부과되는 주요조세

세 목	과표 및 세율	해운기업에 대한 감면·경감 내용	근거법률	비 고
법인세(국)	법인의 각 사업년도 소득 - 과세소득 1억원이하:16% - 과세소득 1억원초과:28%		법인세법 제5조, 제13조, 제56조 등	
취득세(지)	선박취득가액의 20/1,000	세액의 50% 경감	지방세법 제182조, 제112조, 제289조 등	국제선박 등록에 등록된 선박은 면제
재산세(지)	선박가액의 3/1,000	세액의 50% 경감	지방세법 제182조, 제187조, 제289조 등	
등록세(지)	등록가액의 2/10,000		지방세법 제124조, 제132조 등	
공동시설세(국)	선박가액의 0.6~1.7/1,000 ※소방선이 없는 시, 균은 미적용		지방세법 제239조, 제240조 등	국제선박 등록에 등록된 선박은 면제
주민세(지)	법인세액의 10/100		지방세법 제172조, 제173조, 제176조 등	
소득세(국)	외항선원 보수액	150만원까지 비과세	소득세법 제12조	
농어촌특별세(국)	취득세감면세액의 20/100 및 취득세액의 10/100		농어촌특별세법 제3조, 제5조 등	
교육세(지)	등록세액의 20/100 재산세액의 20/100		지방세법 제260조의3	

주 : (국)은 국세, (지)는 지방세임, 대한민국 법령집 각권.

36) 이광로(2001), p.134.

우리나라 법인세의 과세범위는 해운기업이 획득한 모든 소득으로 하고 있다. 즉, 해운기업의 소득원천이 국내외에서 발생한 모든 소득이 과세의 범위에 포함된다.

법인세의 과세대상인 소득은 관점에 따라 그 정의가 다양하지만 법인세법은 이를 실현된 순자산의 증가액으로 파악하여 사업연도 중 순자산을 증가시키는 거래로 인하여 발생하는 이익금 총액에서 순자산을 감소시키는 거래로 인하여 발생하는 손금 총액을 공제하여 산출되는 금액이 각 사업연도의 소득이라고 규정하고 있다.³⁷⁾ 위와 같이 산정된 각 사업연도 소득에서 다시 일정 기간내에 발생한 세무계산상의 이월결손금, 비과세소득, 소득공제액을 차감하여 과세표준액을 산출한다.

현재 해운기업에 부과되는 법인세는 과세표준 1억원 이하에 대해서는 16%, 1억원 초과분에 대해서는 28%의 세율이 부과되고 있다.

다음으로 선박에 대한 감가상각제도에 대해 우리나라는 이에 대한 정책적 활용으로서의 인식이 매우 낮은 실정이다. 환언하면, 우리나라에서는 감가상각제도를 주로 자산의 경제적 감가상각과 일치하기 위한 제도로서만 인식하기 때문에 산업정책의 수단으로서는 활발히 사용되지 않았으며 법인세의 세율에 비하여 상대적으로 관심도 낮다고 할 수 있다.³⁸⁾

현행 운항하는 선박은 내용연수를 20년 기준으로 규정하고 있다. 다만 동 기준 내용연수는 25/100를 가감할 수 있으므로 선박의 경우 해운기업이 15~25년의 범위 안에서 내용연수가 정하여진다. 선박의 감가상각 방법은 해운기업이 정액법 또는 정율법 중에서 선택할 수 있으며 선박의 잔존가치는 정액법으로 상각하는 경우에는 잔존가액이 0이며 정율법에 의하여 상각하는 경우에는 잔존가치가 5/100이다. 선박의 기준내용연수, 최소내용연수, 최대 내용연수별 감가상각율은 <표 4-2>와 같다.³⁹⁾

37) 최명근(1998), P.33.

38) 최광·현진권(1997), p.410.

39) 이광로(2001), p.141.

<표 4-3> 선박의 감가상각 방법별 상각율 (단위 : %)

내용연수	정액법	정율법
15년 하한	6.6	18.2
20년 기준연한	5	14
25년 상한	4	11.3

자료 : 대한민국 법령집(제22권)에서 요약.

우리나라의 선박매각차익에 대한 과세이연제도에 있어서는 국제선박등록법에 등록된 선박에 한정하고 있다.

선박을 처분한 후 매각 당해 연도를 포함하여 2년 이내에 대체선박을 취득하여야 하며, 2년을 초과 시에는 당해 사유가 발생한 날이 속하는 사업연도에 손금한 금액을 익금에 산입하여야 한다. 양도차익이 이연될 수 있는 금액의 범위는 양도차익의 80/100이다. 우리나라의 선박매각차익에 대한 과세이연은 현재 2001. 12. 31일까지 한시적으로 적용된다.

우리나라의 결손금 이월상계제도는 해운기업에 결손금이 발생하였을 경우 차기 회계연도로 이월하여 상계할 수 있는 기간은 5년이다. 보험차익의 과세이연은 멸실된 선박의 보험금으로 2년 이내 대체한 선박에 보험가입할 경우로 2년간 과세이연이 된다.

선박의 취득, 등록, 보유로 인하여 발생하는 지방세중 취득세는 국제선박에 무세와 공동시설세에 대해 무세적용과, 일반선박 등의 세율에 따라 지방세를 부과시킨다.

3. 조세지원 필요성

선박투자회사제도의 유지·발전을 위하여는 적정한 수익을 실현하여 투자자에게 배당이 가능하게 하여 선박투자회사에 대한 투자자의 신뢰 확보가 전제되어야 한다. 이를 위해서는 무엇보다도 투자자에 대한 투자수익률 보장이 안정적이고 효율적인 선박의 운용과 함께 세제지원이 절대적으로 필요할 수 밖에 없다.

① 선박투자회사에 대한 조세감면

법인세와 동 법인의 수익배당에 따른 개인소득세는 같은 세원에 대한 이중의 과세가 되므로 법인세를 면제하여야 한다. 특히 선박투자회사는 Paper Company이므로 소위 세제상의 도관체(conduit)로서의 성격(예:뮤츠텔펀드, 특정목적회사 등)을 가지고 있기 때문에 과세대상에서 제외되는 것이 바람직하다.

② 투자자에 대한 세금 감면

배당소득에 대한 과세에 대해서 2003년 12월말까지 벤처기업 등으로부터 받은 배당소득에 대하여 적용하고 있는 과세특례와 같이 선박투자회사로부터 받은 배당소득에 대해서도 소득세가 면제되어야 한다. 또한 선박투자회사로부터 선박매매·평가 이익으로 받은 배당금액은 배당소득에서 제외되어야 한다.

선박투자회사에 출자하여 취득한 주식을 양도함으로써 발생하는 양도차익 비과세 처리가 되는 것이 바람직하며, 선박투자회사에 대한 출자금액에 대하여 100% 종합소득금액에서 공제되어야 한다. 독일 K/G펀드의 경우와 같이 투자자의 투자가 유지가 될 수 있다. 특히, 선박투자회사가 발행한 주식의 취득을 위한 근로자주식저축에 가입한 자에 대한 세액공제를 해주는 것이 선박투자제도가 활성화된다.

4. 선박투자회사의 세제지원에 따른 조세부담비교

현재의 우리나라의 조세부담은 크게 지방세와 국세의 부담으로 나뉜다. 새로이 선박을 확보할 경우 조세부담을 파나마와 노르웨이 NIS 그리고 우리나라의 제주특별개발계획에 따른 투자진흥기구에 선박등록특구지정시 조세 등은 <표 4-9>와 같이 조세비교를 하였다. 제주도특구에 선박등록시 등록세와 연간 톤세(특구 관리비용만) 존재하는 경우 파나마와 차이가 없다. 우리나라 선사가 BBCHP로 선박을 확보할 경우 금융단과 선사간 제주도에 선박등록은 금융단 투자원금회수가 가능성이

있는지 검토되지는 않았다. 현재 BBCHP에 의한 선박확보는 제3국(파나마등록) 담보권 행사 및 비용절감을 위해 선사와 협의 결정된 것이다.

1997년부터 선박도입관세 무세적용과 1998년에 국제선박등록제 시행에 의한 취득세 무세와 공동시설세 무세적용을 했다. 2002년중에 시행예정인 제주국제자유도시특별법(안) 제47조에 제주선박등록특구에 지정되면 농어촌특별세와 취득세, 공동시설세, 지방교육세가 무세적용된다. 동 법안에는 편의치적국과 같이 선원고용하는 조문은 누락되었다. 이제 선박회사는 저렴한 선원고용과 운항비 절감을 갖춘다면 명실공히 국제경쟁력 할 수 있는 선박이 될 수 있다. 향후 제주도특별법안에 외국인선원고용이 자유화 되도록 추가신설조항이 요구된다.

선박확보시 어디에 등록하느냐에 따라 조세부담이 달라진다. 현재와 같이 파나마에 등록하는 경우 비용절감효과가 있다. 우리나라에서의 선박투자회사제도의 활성화를 위해서는 조세지원정책이 필요하다는 것을 단적으로 보여 주는 것이다.

<표 4-4> 등록지별 조세부담비교

- 선형 : 5,600TEU 컨테이너
- 톤수 : 60,000G/T, 30,000NT
- 선가 : 62,500천달러(800억, 환율 US\$1,280원)
- 순익 : 780만불(약 100억원 예상)

(단위 : 달러)

	파나마	NIS	선박투자회사			
			BBCHP(국) 파나마	BBCHP(일) 파나마	한국적(국)	제주특구
등록세 (교육세)	6,500	16,144	6,500	6,500	12,500 250	12,500
취득세 (농특세)			1,786	4,464 1,339	1,153	
재산세 (교육세)					93,750 18,750	
공동세						
연간톤세	3,000		3,000	3,000		1,000
연차검사비	1,000		1,000	1,000		
annual fee	3,000	4,158	3,000	3,000		
	13,500	20,302	15,286	19,303	126,403	13,500

주1) : 파나마는 15,000G/T 이상 선박의 등록세 6,500달러와 annual fee 3,000달러, 연간톤세 NT/0.10달러, 연차검사비 5,000G/T 이상 1,000달러

BBCHP(국) : 우리나라의 국제선박이며, BBCHP(일)은 일반선박임. 조세부담에서는 국제선박의 취득세와 소방공동시설세가 무세적용되며, 재산세는 50% 감면됨. 일반선박의 경우에는 취득세 2%에 50% 감면과 재산세 3/1,000의 50% 감면, 등록세는 2/10,000이며, 조세부담비교는 등록세액을 제외한 연간부담액으로 비교하였음. BBCHP의 취득세는 연간 용선료(원리금상환) 지불금액임.

주2) : 제주도개발특별법(안)에 제주도를 선박등록특구로 지정하여 조세혜택을 아래와 같이 부여하고 등록세는 지방세법에 근거하여 부과, 또한 연간 톤세와 같은 수수료의 징수가 예상됨.

[제주도개발특별법(안) 제47조(선박등록특구의 지정 등)]

- ① 선박등록을 활성화하기 위하여 개항질서법 제3조의 규정에 의한 제주도내 개항을 선박등록특구로 지정한다.
- ② 국제선박등록법 제4조의 규정에 의하여 해양수산부장관에게 등록한 선박으로서 제1항의 규정에 의한 개항을 선적항으로 하는 선박과 대통령령으로 정하는 외국선박에 대해서는 지방세법 및 농어촌특별세법이 정하는 바에 따라 취득세, 재산세, 공동시설세, 지방교육세 및 농어촌특별세를 면제할 수 있다.
- ③ 선박등록특구의 지정 및 운영과 관련하여 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

5. 안정적인 자금조달방안

우리나라의 선박투자회사제도 시행시 대출금리는 약 7% 정도로 유지되도록 추진하고 있다. 이는 선사의 이익을 극대화시켜 주기 위한 금리이다. 선사에서는 대출금리가 현재의 영업에 대한 자본투자비 10%가 되지 않는다고 판단된 것으로 본다. 실제로 장기수송물량에 대해 신조수송선박을 가지고 수송계약물량을 수송하므로 수송계약기간동안(10~20년) 원리금을 상환하는 조건이나, 선박의 잔존선가(중고선사)만이 수송계약시의 운항원가는 원리금으로 상계하고 난 나머지 순수 자본투입의 이윤으로 남게 된다. 그러나 이것은 보장되는 것이 결코 아니다. 장기수송선박은 해운시장의 시황에 따라 경쟁력의 여부에 따라 순손실, 순이익이 발생하게 되는 것이다. 따라서 안정적인 저대출금리가 선박금융에 크게 영향을 미치게 된다.

또한 한국에 있어서는 개인투자자는 선박투자에 경험이 전혀 없는 상황에서는 선박투자에 참여하지 않는 것으로 예상된다. 초기 선박투자펀드 활성화를 위해서는 개인투자자에 대한 정부보증이나 세제지원이 이루어져야 한다. 차입비율에 있어서도 종전의 외항계획조선제도하의 차입비율 건조가의 80%로 선사의 자기부담 20%금리가 비싼 일반대출금리는 자금사용에 따라 결국 외국자금조달을 이용함으로써 계획조선제도 실패의 한 원인이라 할 수 있다.

초기 펀드 구성에 개인투자자의 참여 비중이 20%로 하고 금융기관의 차입금이 80% 펀드 설립을 추진하고 그 이후 증권시장 등을 통한 자금조달을 다양화하여 효율적인 선박투자 되도록 별도 대책을 마련하여야 할 것이다.

제 4 절 선박투자회사의 수익성전망

1. 우리나라 선박량 수요전망

현재 우리나라의 외항선박량은 2000년12월 기준 425척 11,857천G/T이며 이중 국적선 238척 3,880천G/T와 국적취득조건부나용선 187척 7,977천G/T이다. 2001년5월

기준 외항선박과 연안선박을 합한 총 선박량은 1,336만G/T이며, 5년후의 2006년도에는 1,733만G/T를 예상하고 있으며, 10년후의 2011년에는 2,627만G/T에 이를 것이며 2020년도에는 3,341만G/T 정도가 증가할 것으로 예상된다.⁴⁰⁾

선박투자회사제도의 시행시 조세지원 및 금융의 안정적조달을 할 경우 국적선사의 선박수요급증 2,147만G/T 공급할 것으로 예상된다. 외국의 선사들의 선박량도 2,475만G/T 정도를 공급하게 될 것으로 예상되고 있으며, 2020년까지 총 4,622만 G/T의 선박을 건조하게 될 것으로 전망하고 있다.⁴¹⁾

2. 선박확보 소요자금 전망

<표 4-4>와 같이 우리나라의 선박확보 소요자금은 대체선박 건조비와 신규투입 선박 건조비를 합한 총 건조소요자금 예상금액은 향후 19년동안 약 45조원(376억 달러) 정도가 소요될 것으로 추정하고 있다. 이중 선박투자회사가 19년동안 건조할 선박의 총 소요자금은 약 29조원(242억 달러) 정도로 추정하고 있다. 이러한 자금은 연간 평균 64.20% 정도로 1조5,263억원(12.7억 달러) 건조 소요자금이 소요될 것으로 추정된다.

<표 4-5> 우리나라의 선박건조 소요자금 및 투자회사의 펀드 전망

(단위 : 억원)

구 분	선박펀드 비중	2002~2005	2006~2011	2012~2020	합 계
외항선박 소요자금	64.4%	63,467	93,324	239,457	396,248
선박펀드 전망		31,733	55,994	167,620	255,347
연안선박 소요자금	63.0%	10,339	20,187	24,805	55,331
선박펀드 전망		5,170	12,112	17,364	34,646
계	소요자금 전망	73,806	113,511	264,262	451,579
	선박펀드 전망	36,903	68,106	184,984	289,993

자료 : 해양수산부(2001.8), 선박투자회사법 해설.

40) 해양수산부(2001.8), p.65.

41) 해양수산부(2001.8), p.65.

3. 선박투자회사의 수익성 분석

선박투자회사제도가 활성화되기 위해서는 투자자 입장에서 안정적이고 수익률이 높아야 하고, 선박운항회사 입장에서는 이익이 있어야 한다. 또한 선박투자회사제도의 활성화여부에는 여러 가지 변수 즉, 해운시황, 국내금리조건, 환율 등 외부요인과 세제혜택의 정도, 규제완화의 정도 등의 내부요인이 있어 복합적으로 작용함으로써 수익성분석에 어려움이 있다. 이러한 여건을 고려하여 본 연구에서는 아래의 가정을 전제로 선박투자회사제도를 도입할 경우 어느정도 사업성이 있는지를 내부수익률(IRR)과 현재가치(NPV)를 추정하여 분석하고 있다.

가. 수익성분석의 기본조건

- 1) 총금액 : 800억(5,600억 TEU, Container선 기준)
- 2) 자금조달 : 자본금 400억, 차입금 400억
- 3) 선박보유기간 : 14년(건조 2년, 용선 12년)
- 4) 배당금 지급 : 매년 이익금 전액 분기별 지급
- 5) 대출조건 : 원리금 균등분할 상환
- 6) 대출금리 : 7% (Libor + 150 bp)
- 7) 감가상각방법 : 정액법(내용년수 20년)
- 8) NPV 계산시 할인율 : 7%
- 9) 배당소득세 및 법인세 : 0%
- 10) 선박의 잔존가치는 장부상 잔존가액(매각시 장부가로 처분)

나. 사업성 분석

해운경기 사이클에 따라 아래와 같은 변동조건을 가정하고 수익성을 분석하고 있다.

<CASE 1> 환율 ₩1,100/\$ 고정, 용선료 변동시

(단위 : 억원, %)

용선료(\$/Day)		IRR	NPV
최 저	14,000	1.8%	-254
보 통	23,000	7.1%	4
최 상	33,000	12.4%	291

※ IRR(내부수익률) : Internal rate of return

※ NPV(현재가치) : Net Present Value

<CASE 2> 환율 ₩1,200/\$ 고정, 용선료 변동시

(단위 : 억원, %)

용선료(\$/Day)		IRR	NPV
최 저	14,000	2.6%	-218
보 통	23,000	8.2%	64
최 상	33,000	14.0%	377

<CASE 3> 환율 ₩1,300/\$ 고정, 용선료 변동시

(단위 : 억원, %)

용선료(\$/Day)		IRR	NPV
최 저	14,000	3.4%	-181
보 통	23,000	9.4%	124
최 상	33,000	15.5%	463

이러한 조건을 가정하였을 경우 선박을 건조하여 CASE 3로 대선할 경우 연 9.4% 수익률이 예상된다. 현재의 시중은행의 금리가 4.5%인 점을 감안한다면 충분히 경쟁력이 있다고 할 수 있다. 또한 금리변동에 따라 수익성 차이가 크다고도 할 수 있으며 최소한의 선박이 존재하므로 손실에 대한 우려가 없다

현재의 콜금리가 외환금융위기시 상황에서 하향안정추세이나 <표 4-5> 시중수신 금리가 종전과 같이 7% 선대유지될 경우 수익성이 적다

<표 4-6> 콜금리(call loan : 요구불 단기대부금)

월 \ 연	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
1	15.65	10.51	11.32	25.46	6.36	4.77	5.32
2	15.36	10.75	11.51	23.50	5.67	5.02	5.15
3	12.16	10.34	12.92	22.48	5.01	5.10	4.95
4	12.79	9.48	12.96	21.37	4.80	5.09	5.01
5	13.68	11.55	12.38	18.70	4.77	5.12	5.02
6	12.45	12.43	11.15	16.41	4.79	5.12	5.02
7	11.31	13.03	11.39	12.80	4.18	5.14	4.81
8	11.61	15.53	12.36	9.53	4.74	5.10	4.61
9	11.32	14.08	13.11	8.48	4.74	5.11	4.33
10	11.12	14.64	13.53	7.35	4.77	5.34	
11	11.43	14.41	14.08	7.26	4.75	5.34	
12	11.16	12.49	20.71	6.95	4.79	5.36	
	12.50	12.44	13.12	15.02	4.99	5.13	5.53

자료 : 한국금융연구원.

4. 경제성 비교추정

우리나라의 선박회사가 순현재가치법(net present value) method : NPV)⁴²⁾에 따라 추진중인 선박투자회사로부터 선형 5,600 TEU 선박을 선사확보하는 경우와 BBCHP로 확보하는 경우 어느 방안이 유리한지 NPV에 의거 경제성 비교를 추정해 본다.

NPV는 현재의 조정하에서 미래의 순현금흐름의 합계를 의미하는 것으로서 미실현 자본이익(capital gain as yet unrealized)을 의미한다.

NPV>0 라는 것은 절대적 부 또는 기업가치의 증가를 의미하므로 순현재가치가 0보다 크게 되면 투자가치가 있다고 판단하고 상호 배타적 투자안의 경우 NPV가 큰 투자안을 선택하게 된다. 경제성 비교는 가정조건 1의 경우 컨테이너선박 5,600 TEU급, 60,000 G/T, 선가 62,500천 달러를 용선할 때 BBCHP로 확보하는 경우, 건조기간 포함하여 연도별 cash flow 및 현재가치로 비교하여 본 결과 <표 4-6>에서는 현재가치가 4,845천 달러로 BBCHP로 확보하는 것이 유리하다.

가정조건 2에서는 해운경기불황인 경우 용선료 떨어질 것으로 가정하고 용선료를 일당 14,000×359×10년으로 변경하고 다른 조건은 가정 1과 동일하게 비교하여 본 결과 <표 4-7>과 같이 선박투자회사의 현재가치가 선박투자회사로부터 용선하는 것이 유리하다. 그러나 선박투자회사는 IRR(internal rate of return)에는 음수이므로 수익성이 없다.

가정조건 3에서는 가정 1과 가정 2의 용선료를 중간치로 가정할 경우 용선료 30,700+14,000÷2=23,000+650(조정)×359×10년하여 본 결과 <표 4-8>과 같이 선박투자회사는 IRR이 양수이므로 수익이 있으며, 해운시황이 상승할 것으로 예상되는 선사측은 선박투자회사로부터 용선하는 것이 유리하다.

$$42) \quad NPV = \sum_{t=1}^n \frac{A_t}{(1+r)^t} - c$$

여기서 n = 투자기간

A_t = t년도의 순현금흐름도(cash inflow - outflow)

r = 할인율

c = 초기투자액

<가정조건 1>

컨테이너선박 : 5,600 TEU급, 60,000 G/T
선가 : 62,500천 달러
연간자본비(원리금) : 일당 27,327×365일
차입기간 : 10년, 이자율 : 8%(L+2.5%), 내용연수 : 25년
유지운영비 : 일당 6,575×365일×3%(연 3% 인상 전제)
용선은 일당 30,700×359일×10년
10년 운항후 취득가의 15/25 가치존속(해철)
 $67,688 \div 25년 \times 15년 = 40,613$

<가정조건 2>

해운경기불황으로 가정하여 용선료가 하락한 경우
조건 1에서 용선료만 일당 14,000×359일×10년으로 가정하였다

<가정조건 3>

해운경기불황에서 회복을 예상하여 용선료를 가정 1과 가정 2의 중간치로 용선료
일당 $30,700 + 14,000 \div 2 = 22,350 + 650 \times 359일 \times 10년$ 으로 가정하였다.

※ 650은 계산하기 쉽도록 사업성분석 case 3 용선료와 동일하게 조정함

원문누락

원문누락

원문누락

제 5 장 결 론

제 1 절 요약 및 결론

이 연구는 우리나라의 선박금융의 확보방안의 하나로 논의되고 있는 선박투자회사제도의 성공적인 도입방안을 살펴보고 있다. 우선 선박투자제도의 출현배경, 선박투자회사제도를 실시하고 있는 나라의 관련제도의 특징과 차이점 등을 비교·분석하였다. 그리고 우리나라의 선박투자회사제도 활성화를 위해 우리나라의 선박금융제도의 현황 및 문제점을 파악하고 선박투자제도를 성공적으로 운용하고 있는 국가의 선박금융제도를 고찰하여 벤치마킹 함으로써 우리나라에서 처음 시행할 선박투자제도의 효율적인 방안을 제시하였다.

특히, 새로운 제도의 도입으로 갖추어야할 몇가지 지원내용은 주요국의 선박금융제도와 조세제도에서 제시된 내용을 파악했으며 선박투자제도를 실시한 독일과 노르웨이의 운영실패 및 성공사례를 파악했다.

또한, 선박투자제도를 실시하면서 국가차원에서 선박투자자에 대한 세제지원, 투자회사, 운영회사 등에 대한 조세지원을 병행하고 있는 점이 우리나라에서도 초기 도입시에 반영될 수 있도록 조세지원방안 마련이 필요하다는 것을 제시하였다.

첫째, 선박에 대한 조세제도를 개편하여 톤세제도를 도입하여 해운산업의 경쟁력을 강화시켜야 할 것이다.

둘째, 선박투자회사를 통해 선박에 투자하는 경우 다른 투자수단보다 더 높은 수익률이 실현될 수 있음이 본 연구에서 보여주고 있다.

셋째, 선박확보제도의 투자자들에 대한 안정적 투자제도라는 것을 인식시켜야 할 것이다.

넷째, 안정적인 자금조달방안을 마련해야 할 것이다.

이 연구성과는 우리나라의 선박투자제도의 활성화를 위해서 정부가 이 연구에서 제시된 효율적인 방안을 검토하여 한국해운이 국제경쟁력을 제고시키는 당위성을 제시하였다는 점이라고 본다. 따라서 정부의 적극적인 지원정책을 개발하여야 한다.

제 2 절 연구의 한계 및 향후의 연구과제

이 연구는 현 선박투자제도를 국제경쟁력 측면에서 해운선진국에서도 정부지원정책이 경쟁력을 갖추게 하고 있다는 것을 알 수 있었다. 또한 이 연구과정에서 발견된 점은 독일 K/G Fund와 노르웨이의 K/S Fund를 시행하는 국가에서 조세지원정책을 시행하여 선박투자제도를 더욱 활성화시켰다는 것이다.

한편, 우리나라 현실을 살펴보면 금융외환위기 이후 선박확보금융정책이 없다는 것과 조세측면에서도 보면 낮은 국가에 속하며 경쟁력이 낮다는 것을 알 수가 있다.

해운산업의 중요성에 대한 국민적 인식이 중요하고 특히 행정부의 정책결정자들이 지원정책을 성공적으로 정착된 국가들의 광범위한 조사가 미흡하였다.

또한 독일 K/G Fund 제도와 세제지원망이 마련되어 선박투자활성화 될 수 있도록 조세제도 지원이 필요하므로 이 점에 대한 세부적인 사항을 좀 더 보완할 필요가 있으며, 더 조사도 이루어져 좋은 대책방안이 마련되기를 바란다.

참고문헌

1. 국내문헌

1) 논문 및 저서

- 강종희 외 (2000), “선박확보재원조달기금 설치방안 연구”, 한국해사재단, 한국해양수산개발원.
- 강종희 외 (1993), “국적선대 확보를 위한 재원조성방안”, 해운산업연구원.
- 김남면·최경석 (1999), “회계원리”, 형설출판사.
- 김인준 (1998), “국제경제론”, 다산출판사.
- 박용섭 외 (1991), “국제선박등록제도의 도입에 관한 연구”, (재)한국해상교통정책연구소.
- 박찬재 (2001), “국제선박등록제도 비교연구 : 한국해운산업의 국제경쟁을 중심으로”, 한국해양대학교 대학원 박사학위논문.
- 이광로 (2001), “한국해운산업의 국제경쟁력과 조세제도-톤세제도를 중심으로-”, 한국해양대학교 대학원 박사학위논문.
- 이태우 (1991), “노르웨이 국제선박등록제도 도입에 관한 고찰”, 해양한국해사문제연구소, 2월호, pp.24~30.
- 이태우 (1991), “우리나라 해운기업의 국제경쟁력을 제고하기 위한 해운세제 개선에 관한 연구”, 한국해운학회지, 12호, pp.119~132.
- 이태우, 류동근, 이광로 (1999), “해운업 및 해사관련 육성산업발전을 위한 톤세제도 도입의 배경과 그 논거에 관한 연구-영국의 사례를 중심으로-”, 해상교통정책 제23권 1호, pp.35~48.
- 최낙정 (1996), “선박국적제도의 국제적동향과 우리나라제도의 발전방향에 관한 연구”, 한국해양대학교 대학원 박사학위논문.
- 최재수 (1992), “선박국적제도의 변질과정에서 본 세계해운의 구조적변화”, 해양한국, 제9호.

최재수, 민성규, 이태우 (1994), “해운의 국제경쟁력약화와 그 대응책”, 한국해양대학교 부설 해운연구소 논문집 제7집, pp.121~309.

최명근 (1998), “법인세법”, 세결사, p.33.

최광·현진권 (1997), “한국조세정책 50년”, 한국조세연구원, p.410.

한국조선공업협회 (2000), 「조선자료집」.

한국조세연구원, “EC 가맹국의 세법”, 한국조세연구원, p.92.

한진해운 (1999), “중고선박 매매실무”.

해양수산부 (2001), “선박투자회사법 해설”.

2) 자료

한국선주협회 (1997), 「편의치적선가의 조세부담비교」, 한국선주협회 작성자료.

한국선주협회, 「해운연보」, 각연호.

한국선주협회, 「한국외항해운업 경영분석」, 각연호.

한국선주협회 (1999), 「해운관련법령집」.

한국선주협회 (2001), 선박금융제도조사반, 유럽현지출장결과보고서.

해양수산부 (2001.8), 「해운산업 중·장기발전계획수립연구」.

해운산업연구원(1989), 「해운산업동향」.

해운산업연구원 (1995), 「세계주요국별 해운, 조선산업지원제도」.

2. 외국문헌

Bergantino, A. S. and O'Sullivan, P.O.(1999), "Flagging Out and International Registries : Main Developments and Policy Issues" *International Journal of Transport Policy & Economics*, Vol. 26, No.3.

Drewry (1996), *Shipping Finance-A High Risk-Low Return Business*.

OECD DSTI/DOT/MTC(2001), *Analysis of Selected Maritime Support Measures*.

Stokes (1997), *Ship Finance*, (Second Edition), Lloyd's London Press.

Sturmev, S. G. (1962), *British Shipping and World Competition*, London, The Athlone Press.

The Baltic and International Maritime Council, *Freight Taxes*(2000).

ISL Shipping Statistics Year Book 2001.