

선박투자회사제도 활성화를 통한 해운산업의 경쟁력제고

오학균*

서울선박운용(주) 고문, (재)한국해운항만물류연구원 원장

1. 서론

우리나라는 국가 경제를 발전시키기 위해 수출을 가장 중요시하여 왔다. 자원이 부족한 국가이므로 수출상품을 제조하기 위해 구매된 원자재와 제조한 수출상품의 운송은 거의 전량 해상운송을 통해 이루어지고 있다. 이러한 해상운송 서비스를 제공하는 해운산업은 국제적이고 자본집약적(capital intensive) 산업이다.

냉전시대에 굳게 닫혔던 국가들마저도 개방화·세계화에 동참하여 모든 산업분야에서 국가간 경쟁이 더욱 심화되고 치열해지는 상황이다. 처음부터 이러한 국제적인 경쟁을 할 수 밖에 없는 해운시장에서 생존하고 경쟁우위를 유지하여 국가 경제 발전에 기여하기 위해서는 해운업의 생산요소에 경쟁력을 갖추어야 한다. 그 중에서도 해운업을 영위하기 위한 비용이 저렴한 경우에 해운업의 경쟁력이 갖춰진다. 이러한 해운업 비용을 흔히 직접비용과 간접비용으로 구분하게 된다.

간접비용은 선박을 확보·소유하는데 필요한 비용으로 선박 투자 금리, 선박 감가상각비 등이며, 직접 비용은 선박을 운항 가능한 상태로 보수·유지하기 위한 비용 즉, 선원비, 선박수리비, 보험료 및 선용품비 등이다.

한편 이와 같은 비용을 국제비용과 국내비용으로도 분류**하는데, 수리비, 항비, 선용품비 보험료, 연료비 등은 국제비용이로, 자본비는 선원비와 보수유지비와 함께 국내비용으로 분류한다. 그러나 오늘날 상품 교역 및 서비스 교역에서 세계화 및 국제화가 이루어져 이러한 분류가 무의미해지고 있다.

그러나 선박확보를 위해 선주가 부담하는 자본비는, 선박금융의 원천(financing source)이 다양화되고 국적에 불문하고 이용할 수 있는 기회가 주어지기는 하지만, 각 국가의 금융제도, 특히 선박확보에 관련되는 선박금융제도, 조세제도 및 감가상

각제도에 따라 여전히 차이가 발생하는 국내비용의 특성을 지니고 있다.

한국선주가 지난 50여년에 걸쳐 이용할 수 있는 선박금융의 원천이 제한적이었을 뿐만 아니라, 선박금융과 관련한 국내 여건, 즉 차입금융의 금리수준과 관련 부대비용 이외에도 외환관리제도, 해운관련 세제, 관세제도, 선박의 감가상각제도 등도 불리한 상황 때문에 경쟁국의 선주에 비하여 자본비가 높았다. 또한 우리나라는 세계경제질서의 재편과정에서 세계무역기구(WTO)에 가입하고 경제협력개발기구(OECD)의 회원국이 됨에 따라 완전한 준비가 이루어진 상황에서 국내해운시장을 개방하지 않을 수 없게 되었으며, 보호주의적인 성격을 가지는 국적선 우대정책이었던 국적선 보유장려제도나 지정화물제도가 폐지되어 한국해운기업은 더 이상 편익을 볼 수 없게 된 지 오래 되었다.

이 때문에 최근 한국선주는 국내의 각종 제도와 규제 때문에 상승하는 자본비를 낮추기 위하여 선박의 신조 또는 중고선 매입시 당해 선박을 편의치적국에 등록하는 경우가 발생하고 있으며, 기존 한국국적의 소유선박을 해외에 이적(flagging out)하는 경우도 발생하고 있다.

더구나 우리나라는 세계경제질서의 재편과정에서 세계무역기구(WTO)에 가입하고 경제협력개발기구(OECD)의 회원국이 됨에 따라 국내해운시장을 개방하지 않을 수 없게 되었다. 그 결과 보호주의적인 성격을 가지는 국적선 우대정책이었던 국적선 보유장려제도나 지정화물제도가 폐지되어 한국해운업은 더 이상 편익을 볼 수 없게 되고 그 어느 때 보다도 국제적인 대외경쟁에 노출된 지 되었다.

또한 그러나 1997년 4/4분기 외환위기 이후 국제통화기금(IMF)에서 제공한 구제금융의 조건에 따라 정부는 금융, 공공, 노동, 재벌부문에서 구조조정을 하여야만 하였으며, 정부가 산업의 특수성을 고려하지 않고 일률적으로 재벌그룹에게 1999년도 말까지 부채비율을 200%이하로 낮출 것을 요구하였다. 이 요구는 선박금융 조건이나 환경이 외국의 해운기업에 비해 불리한 입장에 있는 한국해운기업의 선박확보기회를 더

*서울선박운용(주) 고문, 동남아해운 감사, (주)씨앤컨리 대표이사,
(재)한국해운항만물류연구원 원장, hkh22@hanmail.net 011-384-6805
**Sturmy S.G. (1962), British Shipping and Competition (London: The Athlone Press)

육 제한하는 결과를 가져다주었다.

한편, 국내외적으로는 해양유탁사고나 해양오염을 사전에 방지하고자 하는 노력을 더욱 강화하고 있으며, 오염발생시 오염원인제공자에 대한 처벌규정도 점차 강화되어 가는 추세이다. 미국의 수역에 항해하거나 기항하는 선박에 OPA 90 규정을 적용하는 것이 그 좋은 예가 될 것이다. 이러한 강화된 규정에 의하면, 선박의 운항과 관련하여 해양오염사고가 발생하였을 경우 일단 선박운영자인 해운기업이 모든 배상책임을 다하여야 하며, 만약 해운기업이 배상책임을 다하지 못할 경우에는 당해선박의 취득과 관련된 금융계약에 따라 금융제공자가 그 책임을 부담하여야 한다. 이러한 규정으로 말미암아 선박에 투자를 하여오던 Oil Major들이 선박에 대한 투자를 줄이거나 더 이상 선박에 투자를 하지 않는 경우가 생겼다.

따라서 우리나라 해운기업이 세계적인 개방경제의 새로운 질서 속에서 국제경쟁력을 갖춘 선박을 확보하여 국내외의 변화하는 환경하에서 국내 해운기업이 지속 발전하고 경쟁우위에 있기 위해서는 자본비 측면에서 보다 경쟁력이 갖추어야 한다.

정부에서는 이러한 개방경제 체제와 변화하는 선박금융환경하에서 2002년 선박투자회사법을 제정하여 해운기업의 선박확보에 필요한 자본조달을 보다 용이하게 하고자 하였다.

본연구의 목적은 해외 선박Fund제도를 분석하고 국가의 지원을 받아 국내 해운기업이 선박확보를 위하여 이용하였던 선박금융제도인 계획조선제도와 국취부나용선제도의 분석과 그 이용 실태에 대한 사적 고찰을 통하여, 새롭게 시작한 선박투자회사의 문제점을 분석하고 그에 대한 대응방안과 활성화방안을 모색하고자 함이다.

(주)다음의 내용 중 “2. 외국의 선박금융제도” 와 “3. 우리나라의 선박금융제도 분석”은 다음 문헌을 요약 또는 인용한 내용입니다.

- [1] 馬文植(1992), 船舶金融과 海運企業의 經營戰略, 海産研
- [2] 이경순(1993), 船舶確保計劃과 國際金融市場動向, 海産研
- [3] 全竣秀(1995), 海運市場과 效果的인 金融調達에 關한 研究, 西江經營研究院, 西江大學校
- [4] 文準暎(2002), 船舶金融의 圓滑化를 위한 船舶投資會社 制度의 導入에 關한 研究(大學院學位論文內容)

2. 외국의선박금융제도

우리나라의 선박투자회사제도를 도입할 때, 그 제도나 운영방법을 참조한 노르웨이의 K/S선박금융제도*와 독일의 K/G

선박금융제도에 관하여 살펴보았다. 특히 제도의 활성화를 위한 세제와 운영상의 특징에 관하여 살펴보았다.

2-1 KS선박금융제도

1) 개괄

세계적으로 전통적인 해운국의 하나인 노르웨이 정부가 정부차원의 법률적·제도적 지원을 통해 각종 금융 및 세제상의 혜택을 부여하여 유한책임·손익분배를 원칙을 하는 일종의 투자클럽을 형성하게 하여, 일반투자자들의 유동자금을 Venture Capital 형태로 선박을 비롯한 해운업, 어업 및 해양원유추진 등에 투자되도록 유인한 제도이다. 1920년부터 시행하여 1960년대에 가장 활발히 운영되었으며, 1999년에는 노르웨이 총선박중 56%가 K/S Fund제도에 의해 운영될 정도로 선박의 확보에 많이 이용되었다. 최근에는 부동산분야에서 이 Fund제도를 많이 활용하고 있다.

2) K/S 선박금융제도의 장단점

해운경기의 변동에 신속하게 대응하여 선박금융이 이루어지며, 해운관련 전문기술과 일반투자자의 금융조달능력을 효율적으로 활용할 수 있고, 투자에 따른 위험을 최대 분산이 가능한 장점이 있다.

한편, 단점은 일반투자자들이 장기적인 투자보다는 단기적인 투기에 관심이 많아 안정적 현금관리가 어려우며, 해운경기 하락 시 투자에 따른 손실증가가 커지고 이에 대한 대비책이 부족하다는 것이다. 또한 선박의 유지관리가 비효율적이며, ‘일사일선(one company one ship)’ 원칙으로 인하여 분산투자 효과가 매우 줄어드는 단점이 있다.

3) 경영방식

① Partner 의 구성

K/S 는 각 fund 단위로 1인의 General Partner(무한파트너)와 통상 다수의 Limited Partner로 구성되어 있다. General Partner는 통상 실선주이며, K/S의 부채에 대해 무한책임을 지는 유일한 파트너이나 일반적으로는 General Partner 자신이 주식회사와 같은 유한책임회사이므로 사실상 무한책임은 부과되지 않게 된다고 볼 수 있다.

② K/S의 설립과 운영

*K/S는 합명회사 또는 합자회사를 의미하는 노르웨이어 ‘Kommandit Selskap’의 약어이며, 보통 K/S 기금(K/S Fund)라고 칭함

K/S의 실제 설립과 운영은 Corporate Finance Syndicator, Commercial Manager, Technical Manager 등이 담당한다.

Corporate Finance Syndicator는 K/S 설립을 주도하며 실선주 또는 General Partner가 되며, 시장조사를 통해 투자자의 요구와 반응을 파악한 후 선박중개업자나 해운기업을 통해 적당한 선박을 물색한 후 선박을 취득하기 위해 은행에서 선박구입에 필요한 자금을 차입하는 역할을 한다. 또 유한책임 파트너에게 지분을 배분하고(syndication), 약정 자본금의 20%를 불입토록 하여 fund의 설립 등기를 한다.

K/S의 최고이사결정기관은 파트너 총회(Partner's Meeting)이나, 일반회사와 마찬가지로 K/S의 경영을 위하여 별도의 이사회를 구성하거나 General Partner 혹은 Commercial Manager에게 위임하기도 한다.

③ 자본금 불입

K/S 설립시 출자하기로 약정한 자본금전액을 불입하지 않고 총 소요자금의 20%만을 불입한 후, 각 파트너가 매입하거나 K/S 운영에서 얻은 유보이익을 전입하여 설립후 2년내에 추가로 20%를 불입한다. 이와 같이 설립후 2년 이내에 불입된 40%의 자본금은 구속자본금(restricted capital)이라 하여 각 파트너가 인출할 수 없다.

한편 General Partner는 노르웨이의 Company Act 따라 K/S 설립시 불입 자본금의 10% 이상을 출자하여야 하며, Limited Partner는 다수의 개인투자자나 기업으로 구성되며, 그 지분의 규모는 정해지지 않으나 일반적으로 5% 이상을 소유한다. 선박을 구입하기 위한 잔여 자금은 은행차입금으로 충당하므로 General Partner는 선박금액의 2%(불입자본금의 10%)만 있으면 실선주로서 자신이 운항할 수도 있다. 실선주로서 자신이 운항할 경우에는 운항수익이 K/S와 실선주간에 분배된다.

④ K/S의 부채비율

설립시 두 Partner가 자본금으로 20%를 납입하므로 초기의 부채비율은 80%정도이며, 설립후 2년이 경과하면 부채비율은 60%가 된다. 선박 매각시까지 차입금 원금을 상환하지 않고 60%정도의 부채비율을 K/S 종료시까지 유지하는 것이 일반적인 관행이다. 그러나 시장상황이 악화되어 은행이 대출의 상환을 요구할 때에는 파트너가 추가로 더 출자를 하여야 한다.

은행 대출금은 본선을 담보로 하고 있으나 선가가 하락하는 경우 대출은행은 대출 원금을 회수하지 못하게 될 수도 있으므로, 이러한 위험을 줄이기 위하여 대출계약서상 Limited Partner에게도 지분에 따라 총 부채의 20~40%를 변제하여야 한다는 안전조항(safety clause)을 삽입하기도 한다.

⑤ K/S의 법인격

K/S는 그 자체 법인격을 가지고 직접 소송당사자가 될 수 있으며 파산신청도 가능하다. 유한책임 파트너는 채무불이행으로 고소되지 않는 것이 원칙이나, 상기의 은행 대출상환 안전조항에 동의한 경우에는 예외로 하고 있다.

⑥ K/S의 존속기간

K/S의 존속기간은 화주와 용선자간의 정기용선계약기간에 따라 정해진다. 정기용선계약 종료시 새로운 용선계약이 없거나, 선박을 매각함으로써 이익이 더 많을 수 있다고 판단되어 선박을 매각할 경우에는 K/S를 해체·정산할 수 있다.

4) 세제상의 우대조치

K/S제도에서는 fund 자체가 납세주체가 되는 것이 아니고 Fund를 구성하고 있는 각 파트너(Limited Partner, General Partner)들이 납세주체가 된다.

① 세제혜택

세무상 손익회계가 각 파트너별로 이루어진다. 각 파트너들이 1척의 선박을 자산으로 공유한다고 해석하여 일반적으로 인정되는 연 25%의 정률감가상각방법이 각 파트너에게도 허용된다. 이와 같은 감가상각체계가 허용되므로 투자자들은 세전소득을 0, 심지어 적자상태로 낮출 수 있어 많은 투자자들은 이러한 방법으로 절세를 도모한다.

노르웨이 세무당국은 이러한 막기 위해 1987년에는 세전소득이 10만NKR 이하인 것은 허용하지 않기도 하였다.

② 본선매각소득에 대한 과세유예

본선 매각으로 발생할 수 있는 자본소득에 대한 과세를 8년 동안 유예 받을 수 있으며, 8년 경과 후 그 자본소득을 또 다른 K/S에 다시 투자했을 경우에는 더 연장할 수 있다.

③ 본선 소유관련 혜택

K/S fund는 노르웨이 국적선에 한정되지 않고, 일정 조건을 갖추어 세무당국의 허가를 받아 외국적선을 소유할 수도 있으며, 이 경우 세제상 노르웨이적선과 동일한 우대를 받는다.

5) K/S 선박금융의 문제점

K/S fund는 전통적인 해운기업과 달리 단기적인 투자대상

으로서의 성격이 더 강하며, K/S는 단일 기업으로서 회계형태는 가지고 있으나 그 자체의 손익회계서는 별의미가 없으며, 각 파트너에게 정률상각이 허용되므로 투자자의 수익내역을 종합적으로 파악하여 그 수익성을 판단해야 한다. K/S방식에 다음과 같은 문제점이 있다.

① K/S Fund는 자본투자대상으로서의 성격이 강하기 때문에 현금 유동성이 처음부터 취약하다. 또 일반투자자들은 단기적인 선박매매이익에 더 관심이 있게 마련이므로 그 참가자격을 제한하여 K/S의 운영에 전문성을 유지하고 향후 환경변화에 신속히 대처할 수 있도록 해야 한다. 해외직접 K/S에 대하여는 세무당국에 허가를 받을 때 전문 선박투자자로 자격을 제한함으로써 K/S의 안정적 운영을 도모하고 있다.

②중고선가의 하락시 K/S는 총자산가치가 그만큼 줄어들게 되는데, 이와 같은 투자가치 하락 위험을 줄이기 위해 K/S의 수익률을 낮추더라도 선가하락에 대한 보험제도의 도입이 필요하다. 또한 파트너쉽의 유동성을 높여 투자자들로 하여금 위험이 예견될 경우 파트너쉽을 매각할 수 있는 기회를 제공하는 것이 필요하다.

③대부분의 fund는 1척의 선박을 소유하고 있으므로 선박의 유지관리가 비효율적일 수 있을 뿐 아니라 분산투자의 효과를 창출할 수도 없다.

2-2 KG 선박금융제도

1) 개괄

독일의 K/G* Fund는 일반 개인투자자들의 자금과 은행, 차관차입금을 모집하여 부동산, 선박의 건조 등에 투자하는 것이다. 1950년대는 전후 주택건설 활성화를 위하여, 1970년대는 주택뿐만 아니라 토지, 선박에까지 확대 발달하여 K/G Fund에 세계 혜택을 확대되었다.

K/G Fund는 개인투자자로부터 자금을 모집하여 펀드를 설립하는 펀드회사로 '일사일선(one company, one ship)'으로 운영된다. K/G회사는 사원총회, 이사회, 이사, 감사(주로 외부회계사)의 기관이 있으며 대표이사는 무한책임사원이 된다. 또한 K/G(합자회사)는 법인격이 없는 조합으로 보기 때문에 K/G의 소득이 과세대상이 아니라 투자자의 소득이 과세대상이 된다. 따라서 선박의 선가를 고속상각하는 경우 그 손실은 K/G의 손실이 아니라 투자자의 손실이 되어 투자자의 다른 사업으로부터의 손익과 상계처리가 가능하다.

* KommanditGesellschaft 의 略語

K/G는 Fund운영회사, 자산보관회사(주식의 관리·매매) 및 선박관리회사에 업무의 일부를 위탁하거나 Fund운영회사에 모든 업무를 위탁(위탁형태가 다양)하기도 한다.

선박인도 후 2년간은 리베리아 등에 편익치적이고 그 후 독일로 치적을 바꾸어 Tonnage Tax의 혜택을 부여함으로써 직접적인 세제지원을 하고 있다.

2) K/G 운영현황

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

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 소 K/G Fund는 1996년에 개인투자자의 투자액의 125%까지 소득 공제해 주었으며 초기 4년간 50%이내 임의고속상각 인정하고 투자손실과 기타사업의 이익간에 상계처리 허용하였다. 그리고 투자손실과 기타사업의 이익간에 상계처리 허용하였다. 그리고 개인투자자의 양도소득세를 감면하여 조세유인책을 폈다. (8년 이후 선박매각시 양도차익의 50% 감면) 1966~99년사이 투자액의 100%까지 소득공제(종전 125%)하여 대폭적인 조세 지원을 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 증가 추세를 유지하고 있다.

[표 1] K/G Fund 관련 세제의 변화

구 분	1996년 4월 30일 이 전	1999년 3월 4일 이 전	1999년 3월 4일 이 후
소득공제 범 위	- 투자액의 125% 까지 공제	- 투자액의 100% 까지	좌 동
특별상각 범 위	- 초기 4년간 선가 의 50% 범위 내 에서 임의상각	- 1999년 1월 1일 이후 전면 취소 되고, 정액 또는 정률상각만 인정	13.3%
양도소득세 감 면	- 사업 개시후 8년 경과되면 선박매 각 가능하고, 매 각이익 발생시간 존가 50%만과세 대상하여50%감면	좌 동	- 양도소득세 감면 취소
적용시점 혜 택	없 음	- 1996년 4월30일 까지 Tax office 에 파일링 - 1997년 12월31일 까지 선박 인도	- 1999년 3월4일 까지 Tax Office에 파일링 - 2000년 12월31일 까지 선박인도
투자손실 처 리	- 펀드손실과 기타 사업의 이익간 상 계처리(선박의 경 우 초기 손실인정	좌 동	- 상계처리 불인정

K/G Fund는 1996년에 개인투자자의 투자액의 125%까지 소득공제해 주었으며 초기 4년간 50%이내 임의고속상각 인정하고 투자손실과 기타사업의 이익간에 상계처리 허용하였다. 그리고 투자손실과 기타사업의 이익간에 상계처리 허용하였다. 그리고 개인투자자의 양도소득세를 감면하여 조세유인책을 폈다. (8년 이후 선박매각시 양도차익의 50% 감면) 1966~99년사이 투자액의 100%까지 소득공제(종전 125%)하여 대폭적인 조세 지원을 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 증가 추세를 유지하고 있다.

3. 우리나라의 선박금융제도 분석

우리정부가 정책적으로 추진하여 우리나라의 해운기업들이 이용하였던 선박금융제도로서는 계획조선과 국취부나용선제도가 있다. 이 두제도의 발전과정, 당시에 이용되었던 상황 및 이러한 제도가 부진하게 되어 더 이상 이용이 되지 않게 되었던 이유 등을 살펴봄으로써 향후 새로운 선박금융제도가 갖추어야 할 점을 찾고자 한다.

3-1 계획조선제도

1) 발전과정

(1) 도입배경

1973년 하반기 이후 제1차 석유파동으로 세계해운 및 조선 경기는 크게 위축되고 있었으나, 우리나라는 수출주동형 경제 정책으로 말미암아 수출입 해상물동량의 증가와 국가 및 민간 기업의 중화학 공업에 활발한 자본투자로 오히려 선박보유량과 조선시설능력이 크게 확대되는 추세를 보였다.

해운산업의 경우 선박보유량이 1972년 100만G/T를 초과하였으며, 1976년말에는 국적취득조건부 나용선을 포함하여 300만G/T를 상회하였다. 또한 조선산업도 신조선 건조능력이 1973년 울산 현대조선소의 완공으로 1972년 19만 G/T(연간)가 되었으며, 1976년에는 260만 G/T로 급격히 성장하였다.

이와 같은 1970년대 중반 해운산업과 조선산업의 비약적인 고도성장에도 불구하고 해운산업의 경우 필요한 선박을 국내 조선소에서 신조를 하지 못하고 외국차관을 이용한 중고선도입과 일본으로부터의 비경제·노후화선박을 국적취득조건부나용선 방식에 의한 도입에 의존함으로써 우리나라 선대가 전반적으로 노후화되는 결과를 초래하였다. 또한 조선산업의 경우에도 시설능력은 확장되었음에도 불구하고 수주가 제대로 되지 않아 설비가동률이 저하되고 조선소의 경영수지 적자가 심화되는 어려움을 겪었다. 따라서 해운산업과 조선산업은 신조선박의 수요와 공급자라는 긴밀한 관계임에도 불구하고 해운산업은 국내의 조선소에 선박을 발주하지 못하고 해외 중고선도입하며, 조선산업은 국내해운기업의 신조선박을 수주하지 못하고 해외 신조선 수출에 중점을 두는 모순을 가져왔다.

아래 [표 2]는 1970년대 초의 이러한 선박수급의 불균형을 보여주고 있다.

[표 2] 1970년대 초의 우리나라 선박수급비교

구 분	1972	1973	1974	1975	1976	
해운산업	내수용선박(A)	285	433	827	336	452
	외국선수입(B)	237	3998	796	312	402
	수 입 의 존 도 (B/A)	83.2	92.1	96.3	92.9	88.9
조선산업	선박건조량(C)	50	163	562	612	684
	선박수출량(D)	3	129	531	588	634
	수출비중(D/C)	6.0	79.1	94.5	96.1	92.7

따라서 우리나라 정부에서 해운산업과 조선산업을 조화있게 발전시키는 장기적인 종합육성방안을 수립, 추진하게 되었으며, 1974년 9월에 폭증하는 국내기업의 수출입화물을 적기 안

정적으로 운송하기 위하여, 1981년까지 500만G/T의 외항선을 확보하기로 계획하였으며, 그 절반인 250만G/T를 국내조선소에서 건조토록 하는 '외항해운육성방안'을 마련하였다. 이에 따라 1976년 3월 해운항만청에서 관계부처간 협의를 거쳐 계획조선제도의 근거인 '해운·조선 종합육성방안'을 수립·발표하게 되었다. 이렇게 하여 당시 국내 해운기업들이 자본규모가 영세하고 외국의 해운기업과 비교하여 화물확보를 위한 영업능력도 취약한 상황에서 대규모 자본투자 및 위험부담이 큰 신조선보다는 값싼 중고선을 도입할 수밖에 없었던 상황을 타파하고 정부의 금융지원에 의한 신조선 확보방법이 절실히 필요하여 이러한 계획조선제도가 도입되게 되었다.

[표 3] 한국해운업체들의 요망사항

순위	요망사항	순위	요망사항
1	장기저리 자금지원	6	국적취득조건부 나용선의 통관 시기조정
2	외환업무의 간소화	7	특별 감가상각제도 실시
3	해운정보기관의 설치	8	장기항로의 철서유지
4	용자 및 담보에 수출금융조건의 적용	9	외국과의 합작회사 설립인정
5	국제정기항로 운항결승금 보조	10	전대차관의 지원범위 및 금액 확대

(주)한국선박해양연구소 자료

(2) 추진실적

1976년 정부의 장기저리 자금지원을 바탕으로 국내 해운기업의 신조선확보와 국내 조선소의 신조선·수주증대 목표를 동시에 추진하고자 하였던 계획조선제도는 우리나라의 해운산업 및 조선산업 발전에 크게 기여하였다. 1976년(제1차 계획조선)에서 1990년(제15차 계획조선)까지 계획조선제도에 의해 발주하여 국내 조선소에서 건조한 선박은 외항선, 내항선, 어선을 합하여 총 1,295척 481만G/T에 이르렀으며, 이는 같은 기간동안 우리나라 조선소들의 총 신조선 수주량의 14%를 차지하는 기록이다. 또한 이 선박량은 같은 기간동안의 해운기업의 총 외항선박증가량 중 약 35%를 차지하며, 이 계획조선제도로 확보된 선박은 외국선박의 도입이나 국적취득조건부 나용선에 의한 증가량을 상회하는 선박량이며, 국내 외항해운기업들의 선박량 증가에 크게 기여하였다. 아래 [표 4]는 계획조선제도에 의한 신조선 발주실적을 나타낸 것이다.

이와같은 계획조선에 의한 선박발주에 따라 정부의 자금지원 규모도 계속 증가되어 으며, 1976~90년 동안 15차례에 걸친 선박발주에 소요된 계획조선의 총 자금규모는 약 2조 1,699억원(내·외자 포함)에 이르는 것으로 추정되는데, 이는 한국산업은행을 통해 정부가 계획조선자금으로 연평균 1,447억원의 각종 정책자금을 지원한 셈이다.

[표 4] 계획조선제도에 의한 선박발주실적(1976~90)

(단위: 척, 천G/T, %)

구 분		척 수	톤 수
해운산업	총 신조선 수주량(A)	1,876	34,226
	계획조선 수주량(B)	1,259	4,807
	계획조선 수주비중(B/A)	67.1	14.0
조선산업	외항선박 증가량(C)	509	11,833
	계획조선 건조량(D)	162	4,139
	계획조선 건조비중(D/C)	31.8	35.0

이와같은 계획조선에 의한 선박발주에 따라 정부의 자금지원 규모도 계속 증가되어 으며, 1976~90년 동안 15차례에 걸친 선박발주에 소요된 계획조선의 총 자금규모는 약 2조 1,699억원(내·외자 포함)에 이르는 것으로 추정되는데, 이는 한국산업은행을 통해 정부가 계획조선자금으로 연평균 1,447억원의 각종 정책자금을 지원한 것 결과이다.

(3) 최근현황

1980년대 말까지 계획조선제도에 의해 연간 50만G/T 이상의 신조선박 발주신청이 있었으나, 신청량 중 절반 이상이 자금지원 대상에서 제외될 만큼 경쟁이 치열했었다. 그러나 1990년대 들어와 신청량이 줄어들어 외항선의 경우 1991년 이후 신규신청이 전무한 현상이다.

이와 같이 해운기업이 더 이상 계획조선제도를 이용하지 않게 된 것은 계획조선자금의 금융조건 변화에 기인한다. 계획조선제도에서 활용하고 자금은 대부분 국민투자자금을 비롯한 국내자금으로 대출금리가 국제금리수준에 비해 높은 반면, 주로 외국의 자본을 차입하여 선박을 확보하는 국적취득조건부 나용선의 금리가 더 저렴한 것이 가장 큰 이유 중의 하나다.

2) 현재의 계획조선제도

계획조선제도에서는 실수요자인 해운기업이 한국산업은행(KDB)에 계획조선자금 대출을 신청하면 한국산업은행이 해운항만청과 협의하여 실수요자를 선정한 후, 그 기업의 재무구조와 영업수지와 같은 신용도 평가 및 거래관계, 사업성 등을 평가하여 대출조건이 결정된다. 1992년에 시행되고 있었던 계획조선제도의 실수요자 선정과 대출결정절차에 대하여 간략하게 살펴보았다.

(1) 실수요자의 선정

한국산업은행은 매년 다음해에 시행될 실수요자 선정안내서를 대개 그 전년 연말까지 공고하고 있는 바, 1991년에 공고된 신청안내서의 주요내용은 다음과 같다.

○ 선정대상자

- 외항선 : 해운업법 제26조의 규정에 의하여 외항화물 운송 사업 면허를 받은자
- 내항선 : 해운업법 제4조 및 제26조에 의하여 내항여객 운송사업(내인가포함) 및 내항화물 운송사업 면허를 받은 자

○ 선정대상선박

- 외항선

순 위	선정대상선박	비 고
제1순위	근해항로 취항예정 선박	- 선령 15년 이상 노후선 대체선박 - 1989년 이후 침몰선 대체선박 - 특수선 및 동남아항로 취항 예정 신규소요 선박
	원양항로 취항예정 살물선	- 선령15년 이상 노후선 대체선박 - 1989년이후 침몰선 대체선박
제2순위	원양항로 취항예정 전용선	- 10년 이상 COA 및 신조선의 원가보상 방식 운임지급 선박
	원양항로 취항예정 풀컨선	- 정기 선대구성 또는 개편용 선박(항만청 승인)

- 내항선

순 위	선정대상선박	비 고
제1순위	노후비경제선 대체 조건부 인가를 받은 여객선	
제2순위	신규항로 개설조건부 인가를 받은 여객선	
제3순위	노후비경제선 및 침몰선 대체조건부 인가를 받은 화물선	
제4순위	수송수요 대폭 증가로 추가투입이 필요하여 조건부 인가를 받은 화물선	

주: 선정대상 제외 선박.

- 예선결합부선(예선, 부선), 모래채취 및 수송선
- 1990.1.1 이전 침몰선 대체 선박
- 해운업법 제2조 및 25조 각 1호에 해당하는 사업용 이외의 선박(선박이접안용 예선, 급수선 등)

○ 선정 기준

- 해운항만청의 선정지침에 부합하는 실수요자를 선정대상으로 함.
- 선정대상 선박을 신청한 실수요자에 대하여 소요자금사정, 사업성검토 등을 실시하여 다음기준을 충족하는 선사를 실수요자 선정 적격선사로 분류함을 원칙으로 함.

<적격선사 기준>

- 자기자금 조달 가능
- 당행 차입금에 대한 정상적 상환 가능
- 부채비율이 외항 1,000%, 내항 500% 이내
(부채비율은 본건 차입금을 포함하고, 건조기간중 유사증자 등 재무구조 개선사항을 감안하여 산출함)
- 최근기업체 평가등급 CC 이상
- 해운합리화에 따른 자구계획의 정상적인 이행
- 공정계획상 통상적인 공기이행이 가능한 선사
- 제14차, 15차(내항은 15,16차) 계획조선 실수요자로 선정되었으나, 선정취소 또는 자진 포기한 업체의 동일선형(동일선종, 총 톤수의 50~150%톤수)에 대한 실수요자 선정은 제외.
- 다음 사항에 해당되는 자는 선정에서 제외
 - 금융부실 거래자(적·황색거래처 등)
 - 실수요자가 아닌 자(대선목적 건조 등)
 - 기타 사유로 인한 수용부적격자

적격선사중 자금한도 내에서 항만청 지침상 우선순위에 따라 순차적으로 실수요자를 선정하되 경합이 있을 경우 우선순위 평점 결과에 따라 선정. 단, 내항의 경우 자금의 효율적 배분을 위하여 최근 계획조선 추진선사는 필요한 경우 금반 선정을 제한할 수 있음.

내항선의 경우 선정선사 중 선정포기 또는 선정일로부터 1개월 이내 건조계약이 체결되지 않은 선사에 대하여는 이를 취소하고 자금한도 관계로 선정에서 제외된 적격선사 중에서 우선순위에 따라 추가 선정함.

- 실수요자 신청마감 결과 신청금액(당해 사정 융자금 기준)이 자금한도에 미달되는 경우 1차 신청분만으로 실수요자를 선정하고, 또한 선정후 잔여자금에 대하여는 별도공고 없이 추가신청을 받아 실수요자를 선정함

(2) 대출조건의 결정

한국산업은행은 선정된 선박과 사업자에 대하여 계획조선자금을 대출하기로 결정되면 이 대출결과와 그 기업의 신용도를 기준으로 대출조건을 결정한다. 그

[표 5] 1992년 3/4분기 계획조선자금의 대출조건

구 분	외 항 선		내 항 선
	내 자	외 자	
대출과목	외화자원시설 자금대출	외화시설자금 대출	재정시설자금 대출
대출비용	소요내자의 80% 이내	소요외자의 50% 이내	총소요자금의 80% 이내(외자채 도입 결제 대진 포함)
대출기간	-	-	-
대출이율	- 합리화지정업체:	대출후 10년	5년거치 포함 10

	대출 후 13년 이내 (인도후 3년 이내, 최장 5년 이내, 거 치기간 포함) - 기타업체:대출후 10년 6월 이내 (인도후 6월 이내, 최장 2년 6월 이내 거치기간 포함)	이내(대출기간의 3분의 1 범위내 거치기간 포함)	이내(거치기한: 97.12.15) 상환기한: 02.12.15)
대출이율	당해분기 변동이율	Libor + 2%	10.0%
상환 방법	원금	연4회 균등분할	좌 동
	이자	연5회 후취	매년 3,6,9,12월의 15일(후취)
비 고	선박 건조기간 중 조선업자를 연대채무자로 함		

3-2 국적취득조건부 나용선

1) 발전과정

국적취득조건부나용선은 1976년 계획조선제도가 도입되기 전에는 국내 조선금융 중 국내 해운기업이 가장 많이 이용하였다. 해외 중고선 도입에 의하여 시작된 국적취득조건부 나용선은 1970년 제3차 경제개발 5개년 계획기간 중 가장 성행하였다. 즉 이 기간 중 우리나라의 해운기업의 수가 1971년 19사에서 1976년 55사로 3배나 늘어난 가운데 이들 기업이 선박 확보수단으로 해외로부터의 중고선 도입이 계속 늘어났던 것이다. 1976년말 현재 우리나라의 외항선 중 약 80%인 159만 8,930G/T가 나용선이었으며 이는 대부분 국적취득조건부 나용선이 차지했다.

그러나 1976년 정부에서 '해운·조선 종합육성방안'에 따라 계획조선제도를 실시한 이후 국적취득조건부 나용선이 크게 줄어들었다. 특히 1984년 이후 정부에서 실시한 해운산업합리화의 영향으로 중고선의 도입이 전면적으로 금지된 가운데 해외자금 도입을 수반하는 나용선도 규제되어 1980년대 말까지 매우 제한적으로 국적취득조건부 나용선이 국내조선소에서의 건조를 전제로 이루어져 왔다.

1990년대에 들어와서는 국적취득조건부 나용선이 다시 늘어나서 1991년의 경우 국적취득조건부 나용선방식으로 국내 조선소에 발주된 선박은 총 24척 78만 5천G/T로 신청이 전무했던 계획조선제도와는 대조를 이루었다.

[표 6] 국적취득조건부 나용선 실적(수주기준)

연도	척수 (척)	톤수 (천G/T)	금액 (백만달러)
1989	11	904	432
1990	9	399	500
1991	24	785	800(예상)

자료: 해운항만청

이와 같이 국적취득조건부 나용선방식에 의한 국내신조 증가현상의 원인은 대략 다음과 같다.

- ① 현재 금리수준으로 계획조선이 고정금리로 연간 약 9.5% 수준인 반면 국적취득조건부 나용선은 변동금리(LIBOR + 1%)로 현재 5% 이하이므로 금리면에서 유리하다
- ② 또한 대출비율(선가의 100%), 대출기간(12년) 등에서 국취부나용선이 계획조선에 비해 모두 유리하다.

2) 금융상의 특혜

국취부나용선 제도의 법률상의 특징과 금융상의 특징을 살펴보면 다음과 같다.

법률상으로 보면 국적취득조건부 나용선은 선박이라는 물건을 대상으로 하는 '소유권 취득부 임대차계약'으로 내용상 일종의 리스(lease)계약의 하나로 볼 수 있다. 구체적으로는 선박의 국적은 편의치적국(Flag of Convenience State)으로 등록하고 법률상 소유권은 금융제공자(예: 리스회사, 외국의 종합상사)가 갖되 선박의 운영 및 이에 따른 수익은 선박을 임대하는 해운기업이 갖는 임대차계약의 하나인 것이다. 이 경우 선박대금은 할부연불(Hire Purchase) 방법에 의하여 지불되고 담보확보를 위해 할부금액이 완납되면 소유권이 취득자에게 이전된다.

한편 금융상으로 보면 국적취득조건부 나용선은 일반적인 나용선(bareboat Charter)의 변형된 형태로 볼 수 있다. 일반적인 나용선계약은 선주가 선박을 용선자에게 빌려주되, 용선자는 본선을 마치 자기소유의 선박처럼 운항하는 완전한 관리권을 갖는 대가로 본선사용 및 운항(수리 및 검사 포함)에 따른 일체의 비용을 부담토록 정하고 있다. 그러나 이러한 순수한 의미의 나용선계약은 매우 드문 일로 오히려 선박을 최종적으로는 선주가 할부매입(Hire Purchase)하도록 하는 것이 일반적이다. 따라서 금융상으로 볼 때 국적취득조건부 나용선은 할부매입조건이 붙은 나용선 계약에 비해 '국적취득조건'이라는 것 외에는 크게 다를 것이 없다.

국적취득조건부 나용선 계약은 일반적인 나용선 계약과 다른 두가지 금융상의 특징을 가지고 있다.

- ① 우리나라의 국적취득조건부나용선계약은 반드시 Paper Company 설립을 통하여 이루어지고 있다. 이 Paper Company는 국적을 대부분 파나마, 리베리아 등 편의치적국에 둬으로써 외견상 국내회사가 아니며 또한 이 Paper Company의 소유로 등록된 선박들은 국내선박이 될 수 없다. 그러나 최종 수요자인 국내선사와 금융제공자인 외국은

행이나 외국 종합상사가 실질적 지배권을 행사함으로써 이 Paper Company 설립은 결국 금융 및 세계상의 편의를 위한 하나의 형식행위에 불과하다. 이러한 형식은 우리나라의 외국환관리법상의 엄격한 외환거래(대출 포함) 규제를 가능하면 완화해보려는 금융기관과 선사들의 이해와 이에 대한 정부의 배려에 의한 것이었다.

② 우리나라의 국적취득조건부 나용선 계약에는 할부매입조건(Hire Purchase)과 함께 '국적취득조건부'라는 의무규정이 부가되어 있다. 이는 1970년대 초 우리나라의 국적선대 증강정책에 따른 결과로서 선박대금을 조달하려는 국적선주들의 금융수요와 국적선대 증강을 위한 국적취득을 전제로 금융 지원을 행하려는 정부의 의지에 기인된 것이다. 즉 우리나라의 부족한 외화자금을 집중관리키 위해 '한국은행에 의한 외환집중제도(모든 비거주자와의 외환거래 대금 수수는 한국은행을 통해서 행하는 제도)'를 실시한 가운데 국적선사에 대한 외환대출의 행위를 '국적선대증강'에 연계시키려 한 것이다. 당시 재무부를 비롯한 경제부처에서도 이와 같은 취지에서 국적취득조건부 나용선계약에 필요한 외화대출사용한도를 설정하고 있었다.

3) 국적취득조건부 나용선 제도 실수요자 선정 및 대출조건의 결정

국적취득조건부나용선제도는 실수요자인 해운기업이 해운항만청의 확인을 받아 재무부와 한국은행의 외환사용허가를 받고 외국환은행 등에서 금융을 조달하는 형태로 이루어졌었다.

1992년 되었던 국적취득조건부나용선제도에 관한 실수요자 선정과 대출조건은 다음과 같았다.

(1) 실수요자의 선정

재무부는 매년 국내 외국환관리제도에 의하여 외환수급계획을 수립하며 이중 국적취득조건부 나용선 건조대금으로 일정 부분 할애하였었다. 1992년에는 총 외환차입(은행차입과 기업차입포함) 중 20% 정도를 국적취득조건부나용선에 의한 국내 신조선 건조자금으로 배정하였다. 한편 재무부에서는 해운항만청의 확인에 따라 이 제도의 실수요자를 선정하였는데 요약하면 다음과 같다.

○ 선정대상 선박

- 외항선 : 국내 건조되는 선박으로 장기적으로 수익성이 확실하거나 대체가 긴급한 선박
- 내항선 : 특별한 지원계획이 없음

○ 허용규모

연간 80만G/T 이내로 하되 그 금액을 8억달러로 한정함

(2) 대출조건의 결정

국적취득조건부 나용선에 의한 신조선 건조대금을 용자해주는 금융기관의 대출조건은 계획조선제도에 비해 신축적으로 운영되고 있었다. 해운항만청이 조사한 대출조건을 요약한 것은 다음과 같다.

○ 이 자 율 : LIBOR + 1% 이내(계획조선은 약 9.5%)

○ 용자비용 : 선가의 100% (계획조선은 선가의 80%)

○ 상환기한 : 12년 균등상환(계획조선은 5년거치 8년상환)

한편 계획조선제도나 국취부나용선제도가 더 이상 국내해운기업이 이용하고 있는 선박금융제도가 되지 못한 지 오래 되었으며, 그 이유는 위의 2항과 3항에서 살펴본 바와 같이, 이 두 선박금융제도의 이자율이 국내해운기업이 일반 상업은행으로부터 자금을 차입할 때보다 높다는가, 대출비용이 낮기 때문이다. 두제도를 이용할 때에 행정이 복잡한 것도 하나의 이유라고 다른 문헌에서는 지적하고 있다.

4. 선박투자회사제도

4-1 선박투자회사제도의 개념 및 구조

1) 선박투자회사제도의 개념

선박투자회사법*에 따라 설립한 선박투자회사가 일반개인이나 법인으로부터 모은 자금과 금융기관 등으로부터 차입한 자금으로 선박을 건조 또는 중고선을 매입하여 그 선박을 선박운항회사에 임대함으로써 발생하는 대선료에서 차입금 및 제비용을 공제한 후 나머지를 투자자에게 배당하는 선박금융기법이다.

2) 선박투자회사제도의 구조 [별첨 그림 1 참조]

선박투자회사는 선박의 소유자가 되며, 선박운용회사는 선박투자회사제도를 실질적으로 운영하는 조직이며 선박운항회사는 선박투자회사와 용선계약을 체결하고 선박을 수익창출에 이용하며 용선료를 지불하게 된다.

* "이법은 선박투자회사의 설립 및 운용 등에 관하여 필요한 사항을 정함으로써 선박에 대한 건전한 투자기회를 제공하고 이를 통하여 해운산업의 활성화등 국민경제의 발전에 이바지함을 목적으로 한다."(2002.5.13 제정, 2002.8.14 시행)

3) 선박투자회사제도의 도입배경

우리나라는 자원이 부족하고 국내 내수시장의 규모가 크지 않은 편이나 수출주도형의 경제정책을 추구함에 따라 대외 의존도가 높아 원활한 경제발전을 도모하는데 해운산업은 주요 기간 산업이 될 수밖에 없다.

또 다른 한편으로는 국가에서 한반도가 동북아 물류 Hub 기지로 발달시켜, 무역 및 물류산업의 발전으로 통해 국가 경제발전을 도모하고 있는데, 국내 해운기업과 해운산업의 육성이 가장 절실하게 필요하다. 우리나라는 이러한 물류 Hub 기지를 확보하는데 지리적으로도 유리하며, 조선산업이 발달하였고 해운산업에서 필요로 하는 인력양성을 담당하는 교육기관을 통해 훈련된 우수 인력도 확보되었다고 볼 수 있다.

그러나 해상운송 수단인 선박은 1997년도 외환위기 발생시에 국내 해운기업이 유동성 확보를 위해 많은 척수의 선박을 매각한 후, 해운경기가 역사적으로 가장 활황인 현재까지도 선박확보가 원활하지 못하고 있다.

[표 7] 외항선박매각현황

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	합계
척수	13	50	36	11	3	12	125
천GT	361	1,272	1,378	210	48	66	3,365

(주) 해양수산부 통계자료 인용

해운산업은 자본집약적인 산업으로 해운산업을 영위하기 위한 수단인 선박확보에 막대한 자본이 소요되며, 이러한 자본을 외부에서 조달하게 된다. 그러나 1997년도 외환위기 발생시부터 국가 신인도가 하락하였으며, 그동안 국내 해운기업이 선박확보를 위해 정부의 적극적인 지원에 의해 이용하여 오던 계획조선금융제도나 국취부나용선제도는 더 이상 이용할 수 있는 상황이 되었다.

한편, 종전에는 선박확보를 위해 필요로 하는 자본을 주로 해외시장에서 조달하였는데, 이는 금융조달 기회가 국내보다 용이하고 금융조건이 국내보다 양호하였기 때문이다. 그러나 최근에는 국내 금융기관의 금융조달능력이 향상되고 Fund 모집과 관련한 법률(증권투자회사법, 부동산투자회사법 및 기업구조조정투자회사법)이 제정/시행됨에 따라 각종 Fund모집이 활성화 되고 있다. 또한 장기투자에 주력하고 있는 연금금을 관리하는 연금기관과 보험회사에서도 선박과 같은 장기투자에 관심으로 갖게 되었다. 또한 국내의 해운기업도 계획조선제도나 국취부나용선제도는 더 이상 이용할 수 있는 선박금융제도가 되지 못해 새로운 금융제도가 필요하게 되었다. 이러한 금융과 투자환경의 변화에 부응하여 선박투자회사제도가 도입되게 되었다.

4) 선박투자회사법의 주요내용

선박투자회사의 설립 및 운영에 관한 사항을 규정하고 있는 선박투자회사법의 주요내용은 다음과 같다.

① 선박투자회사의 설립

설립등기후 해양수산부장관으로부터 설립인가를 받아야하며(법 제13조) 인가를 받은 후에 사모나 공모를 통해 주식을 모집하며, 공모의 경우에는 증권거래소에 상장하거나 증권협회에 등록하여야 한다(법 제15조-제19조). 선박투자회사의 존립기간은 제13조의 규정에 의하여 선박투자업의 인가를 받은 날로부터 5년 이상(법 제6종)으로 하여야 한다.

② 선박투자회사의 운영

선박투자회사는 이법에서 특별히 정한 경우를 제외하고는 상법의 적용을 받는 주식회사(법 제3조-제4조)이며 다음과 같은 운영상의 특징이 있다.

-선박투자회사는 1척의 선박만을 소유하여야 하며(one ship one company) 그 존립기간 중에 다른 선박으로 대체할 수 없으며, 본점 이외의 영업소를 설치하거나 상근임원을 두거나 직원을 고용할 수 없다(법 제4조).

-선박투자회사의 존립기간은 5년 이상으로 한다(법 제6조).

-이법에서 정한 발기인 자격(법 제7조)에 관한 결격사유가 없는 자로써 구성한 이사, 이사회, 총회 및 감사 등의 자체기관을 두고 있으며, 선박의 건조계약 또는 매매와 대선계약과 선박운용회사 및 자산보관회사와의 위탁계약에 관한 사항 등 선박투자회사의 운영과 관련하여 중요한 사항은 이사회의 결의를 거쳐야 한다(법 제11조, 제20조-제23조).

-선박투자회사는 법에서 정한 업무와 그 범위(법 제24조-29조)를 일정한 자격을 갖추어 해양수산부장관에게 등록된 선박운용회사에 위탁하여야 한다(법 제30조).

-선박투자회사는 매 결산기마다 결산서류를 작성하여 이사회 및 주주총회에 승인을 받아야 하며, 이 결산서류를 해양수산부장관에게 제출하여야 한다. 또한 대차대조표와 감사보고서를 공고하여야 한다(법 제38조-제40조).

또한 선박투자회사는 원금(감가상각분)과 선박 및 자산운용에 따른 수입에서 자금차입 및 사채발행에 따른 상환금 및 대통령이 정하는 운영비용(법 제25조)을 공제한 이윤을 주주에게 분배하여야 한다. 이때 상법 제458조에서 정한 규정에 의한 이익

준비금은 적립하지 않아도 되며, 다음과 같은 경우에는 선박의 건조기간 중에도 주주에게 그 금액을 분배할 수 있다(법 제42조).

- .선박을 건조하는 자로부터 선가할인을 받은 경우
- .자본금으로부터 발생한 수입이 있는 경우
- .선박운항회사로부터 수입이 있는 경우
- .기타수입이 발생한 경우(분배가능금액의 산정방식 등 필요한 사항은 대통령으로 정한다)

-선박투자회사, 선박운용회사와 자산보관회사는 동 회사들의 건전한 운영과 주주의 보호를 위하여 다음과 같은 해양수산부장관과 금융감독위원회의 감독을 받는다.

- .자산운용명세서를 포함한 이법의 규정에 의한 업무 등에 관한 자료의 제출
- .선박투자업의 인가취소 및 선박운용회사의 등록취소

-선박투자회사는 다른 회사와 합병할 수 없다. 그러나 그 존립기간이 만료되었거나, 주주총회의 해산결의가 있거나, 법원의 해산명령 또는 해산 판결이 있는 등이 경우 등에는 선박투자회사를 해산하거나 청산한다(법 제48조-법 제51조).

-선박투자회사는 대통령령이 정하는 바에 따라 보유하는 자산 및 선박의 권리관계를 증명하는 서류의 보관업무와 이와 관련한 업무를 자산보호관리회사에 위탁하여야 한다. 이러한 자산을 위탁받은 자산보호관리회사는 자사 고유자산 및 제3자로부터 위탁받은 자산을 분리하여 관리하여야 한다(법 제36조-법 제37조).

③ 선박투자회사법의 개정

선박투자회사제도는 아시아에서 최초로 도입된 제도로서 투자자 보호, 제도의 건전한 발전과 타 Fund와의 차별화를 위하여 해양수산부에서 선박투자회사법을 일부 개정하였다.

- 선박운용회사의 설립을 등록제에서 허가제로 변경하였다.
- 해양수산부장관산하에 선박투자업의 인가를 심사하기 위한 투자자문위원회를 설치 할 수 있도록 하였다.
- 해군함정과 같은 관공선만을 대상으로 하는 선박투자Fund 설립이 가능하도록 하여, 현재 일부 관공선에 대한 Fund 모집을 준비중에 있다.
- 선박운용회사의 허가를 받은 후 1년이 될 때까지는 최저 순자산액을 50억원 이상으로 유지하여야 한다.
- 위의 설명에서와 같이 구조적으로 선박운용회사가 선박의 확보는 물론 확보된 선박의 용대선 등 각종 업무를 실질적으로 수행하고 있으므로, 선박운용회사가 업무위탁계약 등에 반하

여 선박투자회사에 손해를 끼쳤을 경우에는 그 손해를 배상하도록하였다.

④ 선박운용회사

선박투자회사는 법 제24조에 명시된 업무를 선박운용회사에 위탁하여야 한다(법 제30조). 이러한 위탁업무를 수행할 선박운용회사의 등록 및 운영에 관한 주요 사항은 다음과 같다.

-해양수산부장관에게 선박운용회사의 등록하기 위해서는 선박운용회사가 상법에 의한 납입자본금이 70억이상인 주식회사이어야 하며, 상근 임직원중 해운법 제2조제1호의 해운업 종사자로서 선박금융, 건조 및 용대선과 선박매매에 관한 업무 또는 금융기관에서 자산운용, 국제금융 또는 기업금융 근무경력이 5년이상 된 자를 6인이상 고용하여야 한다. 또한 임원중에는 법 제7조제1항 각호의 1에 해당하는 자가 없어야 한다.

-또한 선박운용회사는 이법에 의하지 아니하고는 겸업을 할 수 없으며, 선박운용회사의 상근 임원은 해양수산부장관의 승인을 얻은 경우를 제외하고는 다른 회사의 상급 임직원이 될 수 없다(법 제32조).

5) 선박투자회사제도를 이용한 국내해운 기업의 선박확보

선박투자회사법이 2005년 5월 제정되어 2005년 8월부터 시행된 이래 2005년 말까지 국내에 4개의 선박운용회사가 설립되어 운영중에 있다. 이중 2개의 선박운용회사는 2005년 4월까지 다음과 같이 활발한 영업을 보이고 있으며, 다른 두개의 선박운용회사는 영업실적이 미미한 실정이다.

국내해운 기업이 선박투자회사제도를 이용하여 확보한 선박명세 및 금융조건은 다음과 같다.*

-선박의 종류 및 척수

.VLCC	(신조)	2 척
	(중고선)	5 척
.중소형 탱커	(신조)	1 척
	(중고선)	2 척
.컨테이너선	(신조)	6 척
.Bulk Carrier(Cape Size)	(신조)	2 척
합 계		18 척

위의 VLCC, 중소형 탱커와 Cape Size의 Bulk Carrier와 같

* 서울선박운용주식회사에서 분석한 자료임

은 선형(船型)은 통상적으로 해운기업과 재무건전성이 가장 양호한 제철회사 및 정유회사와 같은 용선주(화주)와 대부분 장기운송계약을 체결하여 가장 안정된 선박의 Employment가 보장되는 선박이다. 따라서 해운기업이 이러한 선형의 선박을 신조 또는 중고선을 매입하기 위하여 금융을 추진하는 경우 가장 용이한 선박이다. 또한 컨테이너선은 국내에서 가장 대규모의 컨테이너 정기선을 운항하고 있는 해운기업의 정기선 장기선대확대개편계획의 일환으로 이루어진 것이어서 선박운용회사가 용이하게 추진할 수 있었을 것이다.

-자금 조달

총 액 : USD 1,097,959K
 은행 차입 : 약 70 %
 공 모 : 약 21 %
 해운기업 자담 : 약 9 %

○총18척 중 3척에 대해서만 해운기업의 자담이 없었음.

선박확보 금액의 약 평균70%를 선박투자회사의 신용이 아닌 선박운항회사의 신용으로 차입하였으며, 선박을 실제 운항할 운항회사가 15척에 대해서 전체투자 금액의 10%를 자부담(自負擔)하였으며, 단지 3척에 대하여 운항회사의 자부담이 없었다. 공모금액은 대부분의 선박확보자금을 공모에 의하는 외국 의 선박Fund와는 달리 21%만을 공모에 의하여 조달하였다.

-자금제공 금융기관

.산업은행 : 7 척(단독)
 .수출입은행 : 4 척(syndicated)
 .우리은행 : 3 척(syndicated)
 .Calyon : 1 척(단독), 1척 (syndicated)
 .Nordea : 2 척(syndicated)
 .SG : 3 척(syndicated)
 .ABN : 2 척(syndicated)
 .CS : 2 척(syndicated)

국내은행중에서 주로 반(半)국책은행인 산업은행과 수출입은행에서 대부분의 자금조달의 경우에 참여하였으며, 외국계 은행에서는 단독참여 보다는 국내의 반국책은행과 협조융자단을 구성하여 협조융자(syndicated loan) 형태로 참여하였다.

-상환조건(70% 은행차입금액)

.이자율(은행차입) : LIBOR + 1.9% (pa)

.상환기간 (신조) 10년 ~ 12년(건조기간 포함)
 (중고선) 5년 ~ 6년

대분의 경우 가산금리(spread)가 1.1%~1.25%(pa)로 1997년 외환위기 직전 우리나라가 금융시장에서 국가신인도가 비교적 양호하였을 때보다 높은 수준이다.

-배당률 : 5.8% ~ 6.0% (pa)

일반대기업의 배당률보다 낮은 수준이다.

-공모주간사 .현대증권 : 2 척(단독), 7 척(공동)
 .삼성증권 : 2 척(단독), 6 척(공동)
 .대우증권 : 2 척(단독), 5 척(공동)
 .LG증권 : 6 척(공동)
 .한투증권 : 1 척(공동)

-증권업무대행사 .하나은행 : 10 척 (단독)
 .증권예탁원 : 8 척 (단독)

-자산보관회사 .하나은행 : 10 척(단독)
 .산업은행 : 6 척(단독)
 .국민은행 : 2 척(단독)

자산보관업무를 전문으로 하는 기업에 선박을 비롯한 선박투자회사의 자산을 위탁할 수도 있으나, 반국책은행이나 일반상업은행에도 보관하고 일정한 수수료를 선박투자회사가 은행에게 지불한다.

-참여해운기업 .현대상선 : 13 척
 .O.S. LTD : 3 척
 .대한해운 : 2 척

대부분의 선박의 운항회사가 국내 굴지의 해운기업의 하나인 현대상선이나 대한해운이었으며, O. S. Ltd.는 GS CALTEX의 국내 정유소에 필요로 하는 원유를 운송하기 위한 선박을 운항하는 홍콩에 주소를 둔 해운기업이다.

선박확보를 위한 선박금융조달시 이러한 굴지의 국내해운기업보다 더욱 절실히 제도와 도움이 필요한 중소형 해운기업은 선박투자회사제도를 이용하여 선박확보자금을 확보하지 않았다.

6) 선박투자회사제도와 관련한 회계 및 과세제도

가. 선박투자회사의 주주에 대한 과세특례

① 선박투자회사주식의 양도차익에 대한 비과세

거주자가 선박투자회사법(법 제13조)의 규정에 의해 설립한 선박투자회사에 출자하여 최초로 취득한 주식을 양도하는 경우에는 그 주식양도차익에 대해서는 소득세법에 따른 과세를 하지 않는다.

② 선박투자회사의 배당소득에 대한 과세

거주자가 선박투자회사별 액면가액 기준 3억원이하에 대한 보유주식의 배당소득에 대해서는 부과하지 않으며, 3억원을 초과하는 경우에는 15%의 세율적용하는등 주식액면가액 기준 3억원까지에 대한 배당소득의 비과세 및 초과분의 분리과세하고 있다.

나. 선박투자회사에 대한 과세 특례

① 부가가치세 면제

기업이 재화와 생산/유통 과정에서 상품에 부가하는 가치에 대해 정부가 부과하는 부가가치세는, 선박투자회사법에 따라 선박투자회사가 자신의 명의로 또는 다른 기업이 선박투자회사에 재화 및 용역의 제공을 제공하는 경우 부가가치세 영세율을 적용하여 Fund의 수익률을 높이는 데 기여하고 있다(조특법). 국내 업자간 용대선 거래시에도 부가가치세 영세율을 적용하는 유사한 경우가 있다.

② 법인 세액소득 공제

선박투자회사의 소득중 배당가능 소득의 90% 이상을 투자자에게 배당하면, 증권투자회사나 유동화전문회사의 경우와 같이, 그 금액을 당해 사업년도의 소득금액에 산입하지 않게 하여 세금을 감면할 수 있게 하고 있다. 이는 결국 선박투자회사의 수익을 높이는 결과를 가져다주어 투자자에게 그만큼 수익률을 높여주는 결과를 가져와 세금감면을 통한 투자유인에 도움이 될 수 있다.

③ 농어촌특별세 면제

농어촌특별세법에 의한 과세를 면제하고 있다.

④ 선박투자회사 소유의 선박에 대한 면세

선박투자회사가 소유하는 선박에 대하여 다음의 세금을 면제하고 있다.

- 선박투자회사가 소유하는 선박에 대한 등록세 및 취득세
- 선박투자회사가 소유하는 선박에 대한 재산세
- 공동시설세

공동시설세는 소방시설, 오물처리시설, 수리시설 기타 공공시설에 필요한 비용에 충당하기 위하여 그 시설로 인하여 이익을 받는 자에 대하여 부과하는 목적세로서 재산세를 부과시 동시에 부과하는 세금이며, 선박투자회사가 소유하는 선박에 대해서는 이 세금을 부과하지 않는다.

⑤ 차입금 과다법인의 지급이자 손금불산입규정 적용제외(조특법 및 시행령)

법인의 자기자본에 대한 차입금이 과다하여 대통령령이 업종별로 정하는 기준을 초과하여 차입금을 보유하는 법인이 다른 법인의 주식 또는 출자지분을 보유하는 경우 각 사업연도에 지급한 차입금의 이자중 대통령령이 정하는 바에 의하여 계산한 금액은 각 사업연도의 소득금액계산에 있어서 이를 손금산입하지 않는 것으로 정하고 있는데, 선박투자회사의 주식은 이경우의 다른 법인의 주식 또는 출자지분에 해당하지 않는 경우로 간주하여 지급한 차입금의 이자를 손금에 산입한다.

⑥ 법인등록세 면제(조특법)

선박투자회사는 대도시지역내의 법인등록세 3배증과 규정 적용을 감면하고 있으며(조특법) 특히 부산광역시 감면조례 제30조(선박투자회사에 대한 감면)에 따라 선박투자회사의 법인설립등록세의 50% 감면하고 있으며, 현재 선박운용회사가 선박투자회사를 설립하여 부산에 등록하는 사례가 많다.

다. 선박투자회사법 적용의 문제점

① 대선거래의 운용리스로의 분류규정 적용불가

선박투자회사의 “대선거래는 기업회계기준에 의한 리스회계처리준칙상의 리스분류기준에 따른 금융리스에 해당하는 대선거래의 경우에도 운용리스로 분류하여 회계처리 할 수 있다”라고 규정하고 있는데(선박투자회사법 시행령 제4조) 이는 해운기업에게 부채비율의 증가 없이 선복을 확충할 수 있는 기회를 부여하고자 함이었으나 실제로는 그렇지 못하다. 우리나라의 리스분류 방법에 의하면, 리스기간 만료시 또는 만료이전이라도 리스자산의 소유권을 무상 또는 일정한 가액으로 리스이용자에게 이전하기로 계약을 체결하는 경우에는 금융리스로 간주하여야만 한다. 그러므로 선박투자회사와 선박운항회사 간에 기간용선계약(time charter)을 체결하여 선박을 용대선하여도,

회계처리는 선박을 자산을 간주하고 동시에 해당금액을 부채로 처리하기 때문에 선박투자회사제도를 이용한 선박확보는 부채 비율의 증가를 가져오고 있다.

② 감가상각

선박투자회사가 운항회사에게 대신한 선박을 선박투자회사의 자산으로 처리하지 못하고 운항회사의 자산으로 처리되기 때문에 선가를 고속상각하여 손금(비용)으로 계상하지 못하게 되어 절세의 효과를 가져오지 못하고 있다. KS Fund는 위에서 설명한 바와 같이 투자자 각자에게 고속상각을 가능하게 하여 절세를 꾀할 수 있다.

③ 선박확보 Fund 조성

외국의 선박확보 Fund 조성은 주로 불특정다수의 투자자로부터 공모하여 조성하고 있는데, 우리나라에서는 대부분 선박 확보에 필요한 Fund의 70%금액은 금융권에서 운항회사의 신용으로 선박투자회사의 명의로 차입하고 있으며, 선박운항회사의 10% 자부담과 20%만의 공모를 통해 조성하고 있다. 따라서 재무건전성이 양호하거나 담보능력이 충분한 대형선사를 제외한 재무건전성이나 담보능력이 금융권에서 요구하는 수준을 충족시키지 못하거나, 10%의 자부담능력이 없는 중소형 선사들은 이 제도를 전혀 이용할 수 없다. 상기 선박투자회사제도를 이용한 국내 해운기업은 이러한 선박투자회사제도가 아니더라도 자체신용을 이용하여 선박을 확보하여 오고 있었다.

④ 외화대선료에 대한 환차손 발생

선박운항회사로부터 받는 대선료는 미화(USD)인 반면, 국내 투자자들의 투자는 원화로 투자되었다. 따라서 대미화(對美貨) 환율이 절상되는 경우 원화로 투자한 주주들의 이익률이 적어질 가능성이 높다. 이에 대한 대비책이 없다.

⑤ 대선료 결정

선박투자회사와 선박운항회사간의 용대선계약 체결시 용대선료의 수준은 외국의 선박투자회사의 경우나 통상의 용대선계약인 경우와 달리 총선가와 차입금의 상환조건과 20% 공모부분에 대한 이익률을 기준한 실제 원가를 기준하여 정하기 때문에 최근과 같은 사상 유례가 없었던 해운호황의 잇점을 살리지 못하고 있다. 이 경우 해운시황이 원가를 밀도는 불황인 경우에는 손해를 감수하여야 하는 어려운 점도 있을 수 있다.

⑥ 선가하락에 따른 손실발생 우려

선박투자회사 존속기간 종료시 또는 선박을 매각하는 경우 시황이 하락하여 미상환잔액과 20% 공모가액을 합한 금액보다도 선가가 하락하는 경우에는 투자자에게 손실을 입히게 되는데, 금융기관은 손실을 감수하지 않게 되는 계약을 금융계약을 체결한 반면 20% 투자자들에게는 이에 대비책이 없다.

⑦ 선박운용회사에 대한 과세

선박운용회사가 용역을 제공하고 선박투자로부터 수수하는 대가에 대하여 일부 항목에 대하여 부가가치세를 부과하고 있다.

5. 결론

선박투자회사제도의 도입은 해운산업은 물론 선박 및 P&I보험, 선박설계를 포함한 조선산업(ship building), 선박관리업(ship management), 용대선 또는 선박매매 알선업등의 활성화를 가져올 수 있다. 또한 선박투자회사제도를 통한 투자는 5년 이상의 장기투자이며, 부동산금을 흡수할 수 있는 방안이 모색된다면 국내 해운기업은 선박을 확보하기 위해 안정된 자금 확보방법을 갖게 될 것이다.

이렇게 하기 위해서는 위에 언급한 문제점을 해결할 수 있는 정책적인 방안을 모색하여 KS Fund나 KG Fund와 같은 외국의 선박 Fund와 경쟁할 수 있는 충분한 경쟁력을 갖출 수 있도록 선박투자회사와 선박운용회사의 운영제도에나 관련 세제지원을 하여야만 할 것이다.

또한 선박운용회사의 각종 수수료도 인하하여 해운기업이 다른 방법을 이용하여 선박금융을 추진하였을 경우와 유사한 비용이 지불되도록 하는 노력도 필요하다.

참 고 문 헌

- [1] 馬文植(1992). 船舶金融과 海運企業의 經營戰略, 海産研
- [2] 이경순(1993), 船舶確保計劃과 國際金融市場動向, 海産研
- [3] 全竣秀(1995), 海運市場과 效果의인 金融調達에 關한 研究. 西江經營研究院, 西江大學校
- [4] 文準暎(2002), 船舶金融의 圓滑化를 위한 船舶投資會社 制度의 導入에 關한 研究(大學院學位論文內容)(논문)
- [5] 선박투자회사법, 동법시행령 및 시행규칙
- [6] 조세제한특례법
- [7] 소득세법, 동법시행령
- [8] Harwood Stephenson(1995), *Ship Finance*, London: Euromoney Publications Plc
- [9] Peter Stokes(1992), *Ship Finance*. London: LLP