

한국해운의 국제경쟁력 저하요인에 관한 연구: 자본비를 중심으로

오 학 균* · 이 태 우**

A Study on the Causes of Deteriorating International Competitiveness of Korean Shipping: with Reference to Cost of Capital

Hak-Kyun Oh · Tae-Woo Lee***

〈목 차〉	
Abstract	2.2 세제상의 문제: 단순나용선의 원천징수세
1. 서언	2.3 회계제도상의 문제점
2. 한국해운의 국제경쟁력을 저하시키는 제 요인	2.4 국내 장기운송계약 입찰자격 제한
2.1 선박확보제도상의 문제: 신조선박의 국내 발주 의무	3. 국제경쟁력 제고를 위한 몇 가지 개선 방안
	4. 결론
	참고문헌

Abstract

Capital cost of ships for advanced maritime countries is generally regarded as an international cost, which is, or can be, irrelevant with respect to the nationality of shipowners. However, Korean shipowners have been not only forced by national laws and regulations to build their ships at Korean shipyards, but also restricted to access to foreign financial markets. Having said that, as far as Korean shipowners are concerned, the capital cost has become a national cost. Consequently, it causes them to lower international competitiveness. This paper aims to identify the causes deteriorating international competitiveness of Korean shipping with reference to capital costs and suggest constructive proposals.

1. 서 언

스터미(Sturme)는 선박운항과 관련된 비용을 국내비용과 국제비용으로 크게 두가지로 나누고

있다. 전자는 급식비를 포함한 선원비 및 세금과같이 선주의 국적에 따라 비용의 크기가 다르며, 후자는 항비와 수리비 등과 같이 선주의 국적에 차이가 없는 비용이다. 스투미는 자본비도 국내비용

* 정회원, 한국해양대학교 대학원 해운경영학과 박사과정수료

** 정회원, 한국해양대학교 해운경영학부 교수

으로 분류하고 있다¹⁾.

그러나 오늘날 선진국의 선주는 제2선적제도를 통하여 선원비를 줄이고 있으며, 톤세제도(tonnage tax regime)²⁾를 통하여 세제혜택을 누릴 수 있기 때문에 선원비는 더 이상 국내비용이 아니라 국제비용화의 추세에 있다고 볼 수 있다. 또한 스텐미의 분류에 의하면 선박의 자본비는 선주의 국적에 영향을 받지 않는 국제비용이었다. 그러나 개발도상국, 특히 한국의 경우 자본비의 규모는 선박확보시의 차입금융과 관련한 금리수준과 관련 부대비용, 해운 관련 세제, 선가를 포함한 제시설비의 감가상각제도, 해운산업에 대한 융자지원 제도 등에 크게 영향을 받고 있기 때문에 선박의 자본비는 국가에 따라 많은 차이를 보이고 있다. 따라서 한국 선주의 경우, 선박의 자본비는 국내비용화 되어 있다고 볼 수 있다.

한편, 국내 해운산업은 정부의 지정화물제도가 폐지되어 국적선 우대 정책이 유명무실하게 되어 있을 뿐만 아니라 세계무역기구(WTO) 체제를 중심으로 한 세계경제질서의 재편과정에서 국내 해운산업은 그 어느 때 보다도 국제적인 대외 경쟁에 노출되어 있다. 이와 더불어 우리나라의 외항해운기업의 선박금융계약은 주로 외국의 금융제공자와 외화로 체결되는 계약이며, 1997년말 금융위기 이후 우리나라의 외항해운기업은 자본비면에서 국제적인 대외 경쟁력을 갖추어야 할 필요성이 증대되고 있다.

본 연구의 목적은 선박금융과 관련한 현행 국내 규정 및 제도를 분석·검토함으로써 한국해운의 국제경쟁력을 저하시키는 요인들을 도출하고 그 요인들을 제거하기 위한 몇 가지 개선방안을 제시하는데 있다.

2. 한국해운의 국제경쟁력을 저하시키는 주요인

선주가 선박을 취득하기 위하여 선박금융을 해

외로부터 조달할 경우 외환관리제도, 세제, 금융정책, 회계제도, 금융계약, 조선산업육성정책, 장기운송계약입찰제도 등으로 인한 다양한 문제점이 발생하고 있다. 본 장에서는 상기 문제점 중 해결가능성이 높은 제도상의 문제점만을 다루고자 한다.

2.1 선박확보제도상의 문제: 신조선박의 국내 발주 의무

국내 해운기업이 가장 많이 이용하는 선박확보 방법은, 계획조선 참여와 국적취득조건부나용선제도이다. 이와 같은 방법으로 선박을 확보할 경우 특정한 경우를 제외하고는 선박신조시 국내조선소에 발주하여야만 하였다. 그러나 국적취득조건부나용선제도의 경우 1999년부터 국내 신조 발주 의무가 폐지되었으나 계획조선의 경우에는 여전히 국내 조선소에 발주하여야만 한다. 그러므로 국내조선소보다도 외국 조선소에서의 신조선가가 낮을 경우 한국선주는 자본비를 낮출 수 있는 기회를 상실하게 된다. 또한 거의 모든 계약선가의 통화가 한국 원화 또는 미화로 계약하게 되므로 미화 대원화 환율 또는 대 일본 엔화 환율차를 이용하여 (일본에 신조발주하는 경우), 미화표시의 총선가를 낮출 수 있는 기회를 상실하게 된다. 그 예로 일본에 선박을 발주하는 경우를 고찰해 보자.

계약당시 엔화의 대미화 환율이 111.39엔으로 가정할 경우 일본신조 총선가가 국내신조와 비교할 때 미화2,519,000달러만큼 저렴하게 되며 인도시 환율 128엔일 경우 총선가는 미화37,175,000달러가 되어 총선가는 미화 8,063,000달러만큼이나 저렴하게 된다.

한편, 선박인도이후 원리금 상환 완료시까지의 엔화 환율이 평가절상 될 경우에 대비하여 선박 인도시점에서 미화 금융계약으로 전환할 수도 있다.

1) Sturme S. G. (1962), *British Shipping and World Competition* (London: The Athlone Press), 제XI장 참조.

2) Lord Alexander of Weeden QC (1999), *Independent Enquiry into a Tonnage Tax*, A Report by Lord Alexander of Weeden QC, London: HM Treasury.

<표 1> 한일간 신조선박 발주시의 건조 및 금융 계약 조건 비교

선종	170,000DWT ORE/COAL CARRIER	
	국내건조	일본건조
1. 건조계약		
① 건조계약일	1996.7.1	1996.7.1
② 건조완료, 인수도일 (건조기간: 18개월)	1998.1.1	1998.1.1
③ 계약선가	USD 42백만	J¥ 456,699만(USD41M) (@111.39)
④ 선가지불	※ 계약선가 20% X 5회 Upon Contract(96.7.1) 20% Steel Cutting(97.1.1) 20% Keel laying(97.7.1) 20% Launching(97.10.1) 20% On delivery(98/1/1) 20%	※ Top Heavy Payment Upon Contract(96.7.1) 90% On delivery(98.1.1) 10%
2. 금융계약		
① 건조중이자율(P.A.)	USD LIBOR + 0.875%	J¥ LIBOR + 0.5%
② 상환이자율(P.A.)	USD LIBOR + 0.875%	J¥ LIBOR + 0.5%
③ Management Fee	(계약선가 + 건조중이자) X 1.0%	
④ Commitment Fee	미인출잔액 X 0.5% P.A.	

<표 2> 한일 조선소간 선박 신조시 총선가 비교

	국내건조	일본건조	
		J¥	USD
① 계약선가	USD 42,000천	J¥ 456,699만	USD 41,000천
② 건조중이자	1,887	6,753	606
③ 부대비용이자	65	86	8
④ Management Fee	439	4,635	416
⑤ Commitment Fee	333	1,395	125
⑥ Agency Fee	24	267	24
⑦ Supervision Fee	200	2,784	250
⑧ Initial Supply	200	2,228	200
⑨ Legal Cost	50	557	50
⑩ Others	40	445	40
총선가	USD 45,238	J¥ 475,849만 (@J¥111.39/USD)	USD 42,719천
차 이			▲ USD 2,519천

주: <표 1>에 제시한 신조 및 금융 계약조건에 의함.

- (1) 일본에서 건조하는 경우 Top Heavy Payment 조건으로 계약하여 계약선가를 인하함.
- (2) Agency Fee, Initial Supply, Legal Cost 및 기타 비용 (Others) 은 국내건조시와 일본건조시 동일하다고 간주함.
- (3) Supervision Fee는 일본에서 건조시 국내건조시 보다 25% 정도 비싸다고 가정함.

2.2 세제상의 문제: 단순나용선의 원천징수세³⁾

선박확보를 위한 금융과 관련한 세금과 선박의 등록 및 취득을 위한 세금 또는 선박을 계속 보유함에 따른 세금 등 각종 세금을 납부하게 되는데, 선박확보를 위한 금융과 관련한 세금이 해운의 국제경쟁력을 어떻게 저하시키는가에 대해 살펴보고자 한다.

특히 우리나라의 선주는 단순나용선에 대해 다음과 같은 원천징수세를 납부하게 된다.

① 원천징수세 대상 소득

외국인 또는 국내에 거주하지 않는 자가, 국내 개인 거주자, 내국법인 또는 외국법인 또는 비거주자의 국내사업장에게 선박, 항공기 또는 등록된 자동차나 건설장비를 임대함으로써 얻는 소득을 대상으로 한다. 즉, 임차인이 내국인인 경우에는 임대소득의 원천이 한국에 있는 것으로 간주하여 과세한다.

② 세율: 단순나용선료의 2% (선주의 소재지국 또는 선박등록지국에 관계없음)

③ 국내 단순나용선 선박 (1998년말 기준)⁴⁾:

단순나용선 선박량 : 72척, 350만 G/T

나용선료 원천징수액 : US\$ 600~700만 (추정)

단순나용선으로 운영되고 있는 국내 대부분의 선박은 국가가 매년 정해온 국적취득조건부나용선 금액 한도가 모자라서 국적취득조건부나용선 선박으로 확보하지 못하게 된 것이 대부분이며, 단순나용선료와 국적취득조건부나용선료의 산정방식도 큰 차이가 없다.

또한 국내 해운업자가 국내에 사업장이 없는 외국선주(법인)으로부터 단순나용한 선박을 또 다른 외국선주(법인)에게 제3국간 국제운항조건으로 임대한 경우에도 국내 해운업자가 외국선주(법인)에

게 지불하는 용선료도 국내 원천소득으로 간주하여 원천징수세를 납부해야만 한다. 그러나 외국선주로부터 정기용선한 경우에는 상호면세, 조세협약에 따른 국제운수소득 비과세 및 국제운수상호면세협정에 의해 면세되는 것이 대부분이다⁵⁾. 이 정기용선과 비교할 때 단순나용선인 경우에는 국내 해운기업이 선원의 수급 선박의 보수, 유지 및 보험 관리를 담당하게 되므로 국내선원의 고용기회 창출이 가능하고, 국내 조선소에서 선박수리, 선박용품 구입 또는 국내 선주소유 선박과 선단을 구성하여 부보함으로써 선박보험료 인하효과 등을 가져오는 유리한 점이 있음에도 불구하고 원천징수세를 부과하는 것은 불합리하다 할 수 있다.

단순나용선으로 금융제공자 (금융제공자가 설립한 선박소유회사)와 계약하는 경우에는 금융제공자가 단순나용선자에게 보다 확실한 담보제공과 불리한 용선조건을 제시하여 국내 단순나용자에게는 결국 불리한 선박경쟁력을 제공하는 결과가 되는 경우가 많다. 특히 일반 선형이 아닌 엘엘지(LNG)선, 엘피지(LPG)선 등의 경우는 정기용선 또는 항해용선 시장이 발달되지 않아 선주가 다른 용선주를 물색하기 어려운 입장을 이용하여 금융제공자는 더욱 그런 조건을 요구한다.

2.3 회계제도상의 문제점

해운기업은 장단기로 외화를 차입하여 운영자금을 조달할 경우뿐만 아니라 선박구입 및 신조시 대부분의 경우 선박확보자금의 상당부분을 해외로부터 차입하게 되므로 거액의 외화채무를 지게 된다. 이 외화채무는 원화로 환산한 가액을 대차대조표 등의 재무제표에 나타난다. 현행 우리나라의 기업회계규칙은 환율변동으로 인한 환차손익을 결산상당기손익에 전액 반영하도록 규정하고 있어, 이 재무제표상의 기업경영성과가 왜곡 될 뿐만 아니라,

3) 이태우(1991), "우리나라 해운기업의 국제경쟁력을 제고하기 위한 해운세제개선에 관한 연구", 한국해운학회지, 제12호.

4) 韓國船主協會 内部資料 (1999)

5) 법인세법 제53조 제1항 제4호 및 제4항, 소득세법 제1항 제3호 참조

국내외 금융시장에서 이로 인한 신인도 하락을 가져와, 추가 자금조달에 불리하게 작용하고 있다.

또한 보유선박을 운항하여 그 수익의 결과를 측정할 시 가장 큰 비용중의 하나가 감가상각비이다. 특히 감가상각비 비중이 컨테이너선 보다 월등히 높은 벌크선에서 선박의 취득선가를 어떻게 상각하느냐에 따라 그 결과가 판이하게 달라진다.

현재 시행되고 있는 외화부채의 회계처리제도(재무제표상의 표시)와 감가상각제도를 적용하여 그 결과를 살펴보고자 한다.

2.3.1 외화표시 자산 및 부채의 환산

해운기업이 운영자금을 조달하거나 선박을 확보하기 위한 목적으로 또는 기업경영을 위한 여타 목적으로 확보 또는 차입한 화폐성 및 비화폐성 자산과 부채는 다음과 같은 방법으로 환산하여 대차대조표가액을 결정한다⁶⁾.

- ① 화폐성 외화자산 및 화폐성 외화부채는 대차대조표일 현재의 적절한 환율로 환산한 가액을 대차대조표가액(원화표시)으로 한다.
- ② 비화폐성 외화자산 및 비화폐성 외화부채는 원칙적으로 당해자산을 취득하거나 당해부채를 부담한 당시의 적절한 환율로 환산한 가액을 대차대조표가액(원화표시)으로 한다.

상기와 같은 방법으로 환산하여 해운기업의 외화표시자산 및 부채를 대차대조표에 나타낼 경우 외화크기로는 변동이 없음에도 불구하고 환율의 변동에 따라 장단기 부채 및 자산의 대차대조표상의 원화표시 가액이 변동하게 된다. 1997년과 같이 연초에 비해 연말 환율이 극심하게 상승한 경우, 특히 해운기업에서 운영자금으로 조달한 장단기 외화부채의 원화표시 금액은 막대하게 증가하게 된다. 또 외화로 차입한 자금을 이용하여 확보한 선박가액은 인수당시의 환율을 적용하여 환산한 원화로 표시되어 증감이 없게 되는 반면, 차입한

자금(부채)은 인상된 환율을 적용하여 원화표시 부채액을 결정하게 되므로 당해 연도 상환원리금에 발생한 외환차손⁷⁾ 뿐만 아니라 외화환산손⁸⁾ 전체가 당해 연도 발생한 손실로 간주되어 기업의 운영결과가 막대한 손실이 발생된 것처럼 왜곡된다.

“A”사 1997년 1월 1일부터 1997년 12월 31일 기간동안의 손익계산서 내역을 살펴보기로 하자.(<표 3> 참조) 영업외비용 총액(55,697,200,146원) 중 환율조정차상각액(15,709,758,445원)과 외화환산손실액(21,804,631,465원)이 대부분을 차지하고 있으며, 결과적으로 1997년도의 손익계산서상에 38,729,861,601원의 당기순손실이 발생하였음을 보여주고 있다.

상기와 같이 당해 연도 발생한 외환차손익 뿐만 아니라 외화환산손익 전체를 당기손익에 반영하는 방법으로 외화표시거래를 환산하는 것은 다음과 같은 불합리한 점을 지적할 수 있다.

① 장기로 외화를 차입하거나 또는 장기연불조건으로 대부분 선박을 확보하는 경우 외화부채도 장기간에 걸쳐 분할상환하고 선가도 장기연불로 지불하게 된다. 그럼에도 불구하고 미상환 외화장기부채를 결산시 환율을 적용하여 원화 부채로 인식하는 현행 기업회계기준에 따르면, 향후 상환기간 전기간에 발생하는 미실현 환산손익을 당해연도 당기손익으로 인식하게 되며, 이는 조기에 외환차손익으로 인식하는 결과가 되어, 회계대원칙중의 하나인 수익과 비용의 대응원칙에 어긋난다고 할 수 있다.

환율이 큰 폭으로 하락하여 외화환산익이 발생하는 경우 자산에는 변동이 없고, 또 영업활동과 무관하게 막대한 당기순이익이 발생하게 되며, 이로 인한 배당 압력도 주주로부터 받게 될 것이다.

② 현행 기업 회계기준에 의하면 동일한 선박이

6) 기업회계기준 공개초안 제69조(외화자산 및 부채의 환산) 규정 참조

7) 기업회계기준 제48조(외환차손익) 외환차익 또는 외환차손은 외화자산의 회수 또는 외화부채의 상환시에 발생하는 차손익으로 한다.

8) 기업회계기준 제49조(외화환산손익) 외화환산이익 또는 외화환산손실은 결산일에 화폐성외화자산 또는 화폐성부채를 환산하는 경우 환율의 변동으로 인하여 발생하는 환산손익으로 한다.

〈표 3〉 A사의 손익계산서(1997. 1. 1 - 1997. 12. 31)

(단위: 원)

課 目	金 額	
I. 매출액		295,258,446,173
II. 매출원가		280,335,102,437
1. 운항비	50,024,627,697	
2. 선비	17,692,583,035	
3. 용선료	200,347,437,736	
4. 감가상각비	12,270,453,969	
III. 매출총이익		14,923,343,736
IV. 판매비와 일반관리비		5,564,948,949
V. 영업이익		9,358,394,787
VI. 영업외수익		7,608,943,758
VII. 영업외비용		55,697,200,146
1. 이자비용	16,473,607,263	
2. 이연자산상각비	73,945,795	
3. 환율조정차상각 (1)	15,709,758,445	
4. 외환차손 (2)	1,517,216,661	
5. 외화환산손실 (3)	21,804,631,465	
6. 기부금	50,000,000	
7. 유형자산처분손실	1,871,880	
8. 잡손실	66,168,687	
VIII. 경상이익		-38,729,861,601
IX. 특별이익		-
X. 특별손실		-
XI. 법인세차감전순이익		-38,729,861,601
XII. 법인세등		
XIII. 당기순이익		-38,729,861,601

(주) (1) 1997년 12월 31일 현재 선박신조 미상환부채 총액 USD 272,898,464 와 대미화 원화환율 1,415.20원/USD 를
기준하여 산출한 환차총액을 상환기간에 걸쳐 상각할 시 1997년분 상각금액

(2) 1997년 외환차손

선박건조상환원금에 대한 외환차손 : 1,170,422,242원

운영자금상환원금에 대한 외환차손 : 216,745,230

이중통화 거래시 발생한 외환차손 : 130,047.139

합계 : 1,517,216,611원

(3) 운영자금 및 기타 선박신조 위한 부채가 아닌 외화부채에 대한 외화 환산 손실액

라도 취득시점의 환율에 따라 선박가액이 크게 차이가 난다. 그러나 외화금액으로 동 선박을 확보하였다면 취득시점이나 환율에 불문하고 동일할 것이다.

한편, 장기외화차입 및 장기외화연불을 이용하여 환율이 낮은 시점에 선박을 확보하였을 경우 환율이 상승할 시에는 이 선박확보자금의 외화환산손실이 당해연도 외환차손으로 반영되며, 반대로 환율이 높은 시점에 선박을 확보하였을 경우 외화환산손실액의 상당부분이 이미 취득원가에 포함되어 선박의 감가상각년수에 걸쳐 상각되므로 손실 인식이 지연된다.

이와 같이 선박취득 시점에 따라 선박가액 즉, 취득원가가 달라지고 또한 환산손익의 인식 시점이 상이하게 되어 자연히 재무제표상의 내용도 달라지게 되어 손익을 정확히 비교할 수가 없게 된다.

③ 해외지점 등의 외화환산규정⁹⁾에 따르면, 해외지점 등에서 외화로 구입한 선박의 경우, 이 선박구입을 위해 기채한 채무는 국내 원화 환율에 따른 환리스크를 손익으로 인식하지 않게 된다.

2.3.2 감가상각

해운기업이 선박을 확보한 시점부터 시간이 흐름에 따라 또는 운임 및 대선료등 해운업수입을 증가시키기 위하여 이 선박을 운항함에 따라 확보한 선박의 가치가 감가되므로, 사용기간 내에 감가되는 선박가액을 매 사업년도마다 추산하여, 감가상각을 당해연도 비용항목으로 배분한다. 그러므로 감가상각비를 어떠한 방법으로 결정하여 얼마로 할 것인가에 따라 기업의 손익 및 법인세법에 따라 기업이 납부해야할 세액도 달라진다.

감가상각비의 성격¹⁰⁾에 관한 첫번째 견해는 “영업활동과정에서 발생된 사업용 자산의 물리적 또는 기능적 가치의 감소분이다” 라는 자산의 평가 측면을 중시하는 견해이다. 1995년 1월 1일 이전 시행되고 있던 법인세법상 감가상각제도의 성격이 이 개념에 가깝다. 이에 의하면 단일 내용년수를

부여하고, 동 내용년수동안 경제적 가치감소분을 감가상각비로 간주하며, 선박의 내용년수 만기시에도 고철이라는 재산적 가치를 고려하여 취득가액의 10%를 잔존가액으로 하여 내용년수동안 취득가액의 90%만 상각하도록 규정하였다.

두번째 견해는 “투자자본 중 영업활동 과정에서 수익에 대응한 원가로 배분되어 회수된 금액이다.” 라는 투자자본의 회수측면을 중시한 견해이다. 1995년 1월 1일부터 시행되고 있는 감가상각제도가 이 개념에 접근하고 있는데, 단일 내용년수 대신 내용년수 범위를 부여하고, 기업이 장기적인 수익의 흐름, 가동률추이, 투자계획 등을 고려 내용년수를 기업이 부여된 내용년수 범위내에서 임의선택하도록 하고, 감가상각을 원가배분으로 인식하여 선박취득가액의 전액을 상각하도록 규정하고 있다.

한편, 선박취득가액의 감가상각액을 계산할 경우, 취득가액, 잔존가액, 내용년수와 상각방법등 네 가지 요소를 어떻게 하느냐에 따라 영향을 받게 된다. 선박의 취득가액은 이미 결정되었다 할 수 있으며, 따라서 잔존가액, 내용년수와 상각방법을 어떻게 하는 것이 해운기업의 이익을 증대시키고, 법인세를 절세할 수 있는가 검토하고자 한다.

① 내용년수 및 상각년수

내용년수¹¹⁾는 감가상각 자산의 구조 또는 자산별, 업종별로 재정경제부령이 정하는 기준내용년수(이하 “기준내용년수”라 한다)에 그 기준내용년수의 100분의 25를 가감하여 재정경제부령이 정하는 내용년수범위(이하 “내용년수범위”라 한다) 안에서 법인이 선택하여 납세지 관할 세무서장에게 신고한다.(이하 “신고내용년수”라 한다)

또한 기준내용년수는 다섯가지로 구분하였으며 선박은 구분 5에 속하여 업종은 수상운송업 업종의 자산으로 분류되어 기준내용년수가 20년이며 내용년수범위는 100분의 25를 가감하여 15~25년이 된다.

상각년수는 내용년수범위내에서 해운기업이 임

9) 기업회계기준 공개초안 제69조 (외화자산 및 부채의 환산) 규정 참조

10) 법인세법 해설중 “고정자산의 감가상각” 내용 인용

11) 法人稅法 施行令 第28條와 同法 施行令 第29條

의로 선택하여 관할세무서장에게 신고한다.

감가상각 기간을 단기로 하면 감가상각비가 많게 되고 감가상각 기간을 장기로 하면 감가상각비가 적게 되어 재무제표상의 손익이 달라지게 되며, 그에 따른 법인세액도 달라질 것이다.

일반 해운시장에서 운영되는 선박, 선박의 내용년수동안 장기운송계약과 연결되어 있어서 장기운송계약 종료와 동시에 폐선되는 선박 또는 엘엔지(LNG) 선박과 같은 일반적인 법정 최장 내용년수(25년) 보다도 더 장기로 운항할 수 있는 선박 등 그 선형에 따라 실제의 내용년수도 달라진다.

또한 각 선박의 금융 상환기간도 달라진다. 따라서 내용년수, 선박금융의 상환기간과 해운기업의 향후 손익예측에 따라 감가상각기간을 정하여 절세가 가능한 상각기간을 결정해야 할 것이다.

② 잔존가액

1995년 1월 1일 이후 시행되고 있는 선박의 감가상각규정에서는 투자자본의 회수 측면을 중시하여, 감가상각을 원가배분으로 인식하여 선박취득가액 전액을 감가상각하도록 하고 있다. 그러나 현실적으로 선박에 따라서는 감가상각규정에 의한 감가상각 완료 후에도 계속 선박을 운항하는 경우, 장부가액은 전무하지만 선박의 경제적 가치가 존재하는 것이며, 또한 선박이 극심하게 노후되어 더 이상 운항할 수 없게 되어, 고철로 매각하는 경우라도 고철가격에 상응하는 경제적 가치가 있다. 따라서 감가상각규정에 따른 감가상각기간 만료후에도 합리적인 금액의 잔존가액을 인정하는 것이 더욱 논리적이고 현실적인 규정이 될 것이다. 1995년 1월 1일 이전 감가상각규정에서는 10% 잔존가액을 인정하였다.

또 잔존가액을 인정하지 않고 선박취득가액 전액을 상각한 후 고철을 매각하는 경우 고철 매각가액이 특별이익으로 간주되어 세금을 납부해야만 한다.

상각기간중 선박취득가액을 전액 감가상각하는 경우에는, 보다 큰 금액이 매년 감가상각비용 항목으로 계상되어 납부세액이 적어진다고도 생각할 수 있다. 그러나 우리나라 해운기업이 대부분 막대한 이익을 창출하지 못하는 관계로, 잔존가액을 인

정하여 재무제표 내용을 양호하게 하여 신뢰도를 제고시켜 자금조달을 보다 용이하게 하는 것이 해운기업 운영에 더욱 유리할 것이다. 또한 감가상각 만료시점 또는 선박의 수명이 다한 시점에서 선주가 획득할 수 있는 고철가액도 투자자본 회수의 일부라고 볼 수 있으므로, 감가상각 완료 후에도 잔존가액을 인정하여야만 할 것이다.

③ 감가상각법

세법, 특히 조세감면규제법에서는 일반적인 감가상각한도 외에 추가적인 감가상각비를 손금 산입하는 특별상각을 인정하여 가속상각이 가능하고, 특정산업에 대한 조세를 감면하였다. 이와 같이 특별상각을 실시하는 경우, 결산시 법인이 손금으로 계상하여야 손금으로 산입하였으나, 1994년 1월 1일 이후 개시하는 사업년도부터는 손금산입을 세무조정에 의해 할 수 있도록 개정하였다. 또 1995년 1월 1일 이후 최초로 취득하는 선박의 감가상각은 감가상각 완료후 잔존가액을 영으로 하고, 일정 범위 내에서 내용년수(상각기간)를 선택할 수 있으나 일단 선택한 내용년수(상각기간)는 변경이 불가능하며, 법인세법상이나 조세감면규제법상의 특별상각중 가속상각이 가능한 할증상각제도는 폐지되었다.

그러나 1998년과 같이 연초보다 연말의 환율이 하락하여 재무제표상에 거액의 외화환산이익을 실현하게 되었다. 영업결과에 의한 이익의 실현이 아니므로 재무제표상에 나타난 당기순이익금액의 대부분은 현금의 흐름과 전혀 관련이 없는 단지 재무제표상의 이익일 뿐이다.

그러나 해당 해운기업은 재무제표상에 나타나 있는 세전 당기순이익을 기준하여 법인세를 납부하여야 하며, 이는 해운기업의 입장에서는 세전 당기순이익금액에 상당하는 현금유입은 발생하지 않았지만 법인세액에 상당하는 현금유출이 발생하여 자금운용을 악화시키는 결과를 초래 할 뿐이다.

2.4 국내 장기운송계약 입찰자격 제한

국내 대형화주중에서 국내 해운기업에게만 입찰을 실시하여 원료수송에 필요한 선박을 국내 해운

기업만이 확보 할 수 있는 기회를 부여하고 있는 대형화주는 그나마 포항제철주식회사와 한국전력주식회사 뿐이었다. 최근에는 한국가스공사에서도 국내 해운기업만을 대상으로 입찰을 실시하여 국내 해운기업에게 선박을 확보 할 수 있는 기회를 부여하였다.

이렇게 국내 대형화주가 국내 해운기업만이 응찰 할 수 있는 입찰방법을 이용하여 운송에 필요한 선박을 국내 해운기업만이 확보 할 수 있는 기회를 부여함으로써, 국내 해운기업의 선대 확장은 물론 해운기업 자체 확장에도 지대한 공헌을 하였으며 더 나아가서 우리나라 해운 발전에 지대한 공헌을 하였다고 볼 수 있다. 국내 대형화주의 하나인 정유회사 중에서 일부는, 아예 국적선대를 염두에 두지 않고 용선에만 의존한다든가 또는 그룹내 소속 해운기업에게만 유조선대 확보 기회를 부여하고 있는 실정과 비교 할 만하다.

그러나 입찰시 다음과 같이 선박이 확보된 해운기업만이 응찰 할 수 있는 기회가 부여된다.

- ① 중고선을 이용한 장기운송계약 응찰시에는, 실제로 선박이 확보되어 있어야만 한다. 즉, 이미 선박을 소유하고 있거나, 중고선을 새로이 구입하기 위한 (낙찰을 전제조건으로) 금융계약 및 선박매매계약이 체결되어야만 한다.
- ② 신조선을 이용한 장기운송계약 응찰시에는, 낙찰시 적용할 선박신조를 위한 확정된 (낙찰을 전제조건으로) 금융계약과 선박건조계약이 체결되어야만 한다.

이와 같은 입찰조건으로 말미암아 아래와 같은 상황이 발생한다.

첫째, 중고선을 이용한 장기운송계약 입찰시 일반적으로 화주가 필요로 하는 선박은 1회 입찰시 1-2척에 불과한 반면, 응찰 선사는 5-6개이다. 또한 중고선시장에서 응찰에 필요한 제원을 갖춘 선박은 그 수요가 많지 않다. 따라서 5-6개 선사가 같은 선박을 매입하기 위하여 상호경쟁을 하여야 하며, 해당선박의 선주는 이러한 상황을 이용하여 고가로 매각 할 수 있는 기회를 포착하고자 한다. 중고선을 고가로 매입하게 되면 운임원가가 높아져서 화주는 높은 운임을 지불하여야만 하는 상황

이 된다. 국내 조선산업이 발달하고 대형화주도 선박이 실제 필요한 시점 이전에 충분한 시간을 가지고 대부분 신조선에 대한 입찰을 실시한 이후 거의 이러한 폐단은 없어졌지만 향후 중고선을 이용한 장기운송계약 입찰을 실시할 경우 참고해야 할 사항이다.

둘째, 신조선박을 이용한 장기 운송 계약 응찰시에는 5-6개 이상의 해운기업이 제한된 국내조선소와 신조선가에 대한 협상을 해야 하므로 신조선가를 높이는 결과가 되어 결과적으로는 화주가 높은 운임을 지불하여야만 하는 결과가 된다.

셋째, 중고선 매입이나 신조선 건조를 위한 금융계약체결을 위해 금융제공자(Financiers)와 협상을 할 경우에도 선사와의 협상자체가 단지 선사의 입찰용이므로, 제시하는 금융조건이 선사의 입장에서 볼 때 유리하지 못하다. 따라서 금융비용이 커지고, 이를 이용한 신조선박의 자본비가 높아져서, 대형화주가 지불해야하는 운임이 높아질 뿐이다.

3. 국제경쟁력 제고를 위한 몇 가지 개선 방안

전절에서는 선박확보와 관련된 정부의 정책, 세계, 회계제도에 의해 우리나라의 해운의 국제경쟁력을 저하시키는 요인을 살펴보았다 본 절에서는 그에 대한 몇가지 개선방안을 제시하고자 한다.

먼저, 계획조선방식으로 신조선 계약시 국내조선소에 발주해야 하는 의무규정에 관한 개선이 필요하다. 이 의무규정은 국가가 국내 조선산업을 보호 육성하고자 함에 있다. 먼저, 계획조선방식으로 신조선 계약시 국내조선소에 발주해야 하는 의무규정에 관한 개선이 필요하다. 이 의무규정은 국가가 국내 조선산업을 보호 육성하고자 함에 있다.

그러나 국내조선산업은 지금 세계 제2위의 위치를 확고히 유지하고 있다. 따라서 조선산업보다도 세계적으로 경쟁력이 떨어지고 있는 해운산업의 발전을 가져올 수 있는 선박신조방법을 해운회사가 이용할 수 있도록 하여야만 할 것이다. 즉, 계획조선방식으로 신조선박 계약시 국내조선소 발주

의무를 폐지하여 외국에도 발주 가능케 되면 원화나 미화로 처음부터 금융계약을 체결하지 않아도 되며 따라서 국내 해운회사는 보다 저렴한 방법으로 선박확보가 가능하고 이로 인해 자본비가 저렴하게 된다. 이렇게 되면 선주는 보다 저렴한 운임을 또는 용선료를 유지할 수 있게 되어, 국제적인 경쟁력을 유지할 수가 있고, 보다 많은 운임수입 재고가 가능케 되고 국내 해운산업이 보다 발전하게 될 것이다.

둘째, 단순나용선 선박의 원천징수세 폐지 방안이다. 정부는 통화팽창을 우려하여 국적취득조건부나용선제도에 의한 선박확보의 경우, 1987년까지 그 한도금액을 설정하였으며, 수입관세 2.5%를 부과하였다. 그런데 조선소에서는 국적취득조건부나용선으로 선박을 건조할 경우와 단순나용선으로 건조하거나 또는 외국선주의 신조선박을 유치하여 건조할 경우 외화로 계약하고 외화로 선박건조대금을 수취하기 때문에 통화팽창의 관점에서 전혀 다른 점이 없다. 그러나 1998년 정부는 국적취득조건부나용선제도의 한도금액 설정과 수입관세부과를 철폐하였다. 따라서 국내에서 단순나용선으로 운영되고 있는 72척 (1997년말 현재)의 선박 원천징수세 부과도 폐지하여 국내 해운회사의 경쟁력을 제고 시켜야 할 것이다.

셋째, 외화거래 및 외화부채의 회계처리에 관한 개선방안이다. 회계규정에 의해 국내통화로 재무제표를 작성할 때 환율변동에 의해 해운기업 경영성과가 왜곡되어 작성되는 것을 피하고 보다 실제와 가깝게 표현되기 위하여 다음과 같은 방안을 고려할 수 있다.

① 외화거래를 외화로 회계처리하고 연말 재무제표 작성시 당기에 거래한 외화거래만 원화로 환산하여 외환차손익만 반영케 하는 방안 또는 선박을 취득하기 위한 것 등 외화장기부채는 외화부채 전액에 대한 원화환산을 유보하고, 상환기간에 걸쳐서 당해연도 상환금액에 발생한 외환차손익만 당기손익으로 인식하는 방법을 고려할 수 있다.

② 외화환산손익을 당기에 전액 반영하지 않고, 다음과 같이 발생당해년도 외환차손익으로 처리하는 방안을 고려할 수 있다.

- 외화환산손익을, 선박의 취득원가로 인식하여 상환기간에 걸쳐 상각하는 방안도 고려할 수 있다. 이 방안은 선박의 총 취득원가가 매회계년도말 변동하는 모순은 있겠으나 외화환산손익 전액을 당기에 반영하는 것을 피할 수 있다.
- 외화장기부채를 어떠한 방법으로든지 환산하여, 재무제표에 나타내는 것이 합리적이므로, 외화장기부채를 현행규정에 따라 결산일 현재 환율로 환산하여 실제 상환해야할 원화 금액으로 표현하되, 당해연도 거래에 발생한 외환차손익만 당기손익으로 반영하고 그 외 잔액은 이연자산이나 부채로 간주한 후, 매회계년도에 실제 발생분만 손익으로 인식하는 방안을 고려할 수 있다. 이 방안에서 이연자산이나 부채로 처리하는 대신 자본조정항목으로 간주하여, 외화환산손익을 실제 발생년도에 귀속시키는 방안도 고려할 수 있다.

상기 방안에 따라 선박신조 미상환부채, 외화차입 운영자금과 선박신조 이외의 외화부채중 당해년도 상환금액에 대한 외환차손익만을 당기손익으로 인식한 손익계산서를 작성하면 <표 4>와 같다. <표 3>의 손익계산서와 비교할 때 환율조정차상각액(15,709,758,445원)과 외화환산손실액(21,804,631,465원)을 당기손익으로 인식하지 않아 당기손익이 1,215,471,691원이 되며, 37,514,389,910원 당기손익 개선 효과를 가져왔다.

국내 해운기업은 선박을 확보하기 위하여 가장 막대한 금액의 자금조달을 조달해야함으로 상기 방안과 같은 방법으로 외화환산손익을 처리하여 기업의 재무상태나 영업결과를 왜곡시키는 것을 방지하여 또 다른 선박확보를 위한 장기부채 조달시 유리한 금융조건의 금융계약을 유도할 수 있을 것이다.

넷째, 현행 선박의 감가상각제도에 대한 개선방안이다. 해운기업의 재무상태가 보다 현실에 가깝게 재무제표상에 표현되어 신뢰도가 높아지고, 절세를 통한 비용절감을 도모하기 위해서는 선박의 내용년수와 상각기간을 선박의 특성에 맞게 조절할 수 있도록 하고, 특별상각을 인정하여 외화환산

〈표 4〉 A사의 수정 손익계산서 (1997.1.1 - 1997.12.31)

(단위:원)

課 目	金 額	
I. 매출액		295,258,446,173
II. 매출원가		280,335,102,437
1. 운항비	50,024,627,697	
2. 선비	17,692,583,035	
3. 용선료	200,347,437,736	
4. 감가상각비	12,270,453,969	
III. 매출총이익		14,923,343,736
IV. 판매비와 일반관리비		5,564,948,949
V. 영업이익		9,358,394,787
VI. 영업외수익		7,608,943,758
VII. 영업외비용		18,182,810,236
1. 이자비용	16,473,607,263	
2. 이연자산상각비	73,945,795	
3. 환율조정차상각	0	
4. 외환차손	1,517,216,661	
5. 외화환산손실	0	
6. 기부금	50,000,000	
7. 유형자산처분손실	1,871,880	
8. 잡손실	66,168,687	
VIII. 경상이익		-1,215,471,691
IX. 특별이익		-
IX. 특별손실		-
X. 법인세차감전순이익		-1,215,471,691
XI. 법인세등		
XII. 당기순이익		-1,215,471,691

이익 또는 막대한 이익을 실현할 경우 특별상각을 실시하여 절세하도록 하여야 할 것이다. 그 반대의 경우에는 감가상각액을 줄일수 있도록 하여 당기 순손실액을 감소시킬수 있도록 하여야 할 것이다. 또한 감가상각 완료후 잔존가액을 인정한다면 감가상각 기간동안 감가상각의 총금액을 줄이는 결과로 되어 그 금액만큼 이익을 실현하게 되어 재무제표 내용이 양호하게 될 것이다. 이렇게 되면 금

융차입시 차입조건을 개선시켜 자본비를 보다 저렴하게 할 수 있을 것이다.

다섯째, 대형화주의 장기용선계약에 관한 입찰제도의 개선방안이다. 대형화주가 입찰을 실시하여 어떤 선사를 낙찰 시켰을 경우 낙찰이행에 대한 보다 확고한 상황을 확보하고자 전절 2.4에서 논의한 바와 같은 현행 입찰방법을 실시하였으나, 현재의 국내 해운기업도 세계 유수 선사와 경쟁할 수 있는

수준에 도달하였으므로 낙찰이행에 대한 불안정성을 해소할 수 있다. 따라서 입찰시 현행과 같은 조건을 배제하여, 확보된 중고선이나 낙찰조건 일지라도 조선소와 확정된 선박건조계약과 중고선이나 신조선 확보를 위한 확정된 금융계약을 함께 입찰서류에 제출하도록 요구하지 않는다면, 1-2척의 선박을 이용한 장기운송계약 입찰시 5-6개 해운기업의 불필요한 경쟁을 피할 수 있게 될 것이다. 입찰 실시후 낙찰된 선사만이 중고선 매입이나 신조선 건조계약 또는 금융계약에 관해 협상한다면 오히려 중고선 선주, 신조선 건조예정 조선소, 금융제공자가 각기 자신들의 분야에서 경쟁을 하게 되어, 보다 저렴한 중고선가 또는 신조선가와 보다 유리한 금융조건으로 선박을 확보하게 되어 결과적으로 대형화주에게도 경제적인 이익을 가져다주는 장기운송계약이 될 것이다.

4. 결 언

본 논문은 선박확보제도상의 문제, 선박의 감가상각과 관련된 회계처리, 단순나용선에 대한 세제상의 문제, 대형화주의 입찰제도상의 문제, 외화표시의 선박금융과 관련한 현행 국내규정 및 제도를 분석·검토한 결과 이러한 문제점들이 자본비면에서 국제경쟁력을 저하시키는 요인이 되고 있음을 규명하였다. 이것은 제도상의 문제점으로 인하여 국제비용이 되어야 할 자본비가 국내비용화 되어 한국해운의 국제경쟁력이 저하되고 있다는 것을 의미한다.

한국금융위기 이후 우리나라의 정부는 기업지배구조, 기업회계기준, 투자환경 등을 선진국의 수준으로 발전시키기 위해 많은 노력을 해오고 있다. 정부는 본 논문에서 제시된 몇 가지 개선방안을 참고로 하여 한국해운의 국제경쟁력을 제고시킬 수 있는 기업환경을 조성해야 할 것이다.

참고문헌

강중희 (1993), 국적선대 확보를 위한 재원 조성

- 정책 방안, 海運産業研究院.
- 강중희·마문식·이재웅 (1995), “금융시장의 개방과 선박금융제도 개선 방안”, 海運産業動向, 海運産業研究院
- 金奭中·鄭棟基·朴鐘熙·張炳浩 (1995), 리스金融, 韓國리스金融協會.
- 金泰俊 (1992), OECD 경상무역거래 및 자본이동자유화 규약과 한국의 자유화 현황, 대외경제정책연구원.
- _____ (1997), “OECD 加入과 段階的 資本去來 自由化 方案,” 經濟分析, 韓國銀行金融經濟研究所.
- 尹泰漢外 (1988), “리스産業의 發展方案”, 韓國開發研究院.
- 이태우(1991), “우리나라 해운기업의 국제경쟁력을 제고하기 위한 해운세제 개선에 관한 연구”, 한국해운학회지, 제12호.
- 이학현·민성규 (1995), “산업의 국제경쟁력 결정요인에 관한 이론적 고찰”, 한국항해학회지, 제19권 3호, 韓國海洋大學校 財政經濟院 (1996), “OECD 加入에 따른 資本自由化 및 金融産業 開放政策”.
- 鄭漢永 (1996), “OECD 加入에 따른 金融環境 變化”, 리스金融, 韓國리스金融協會.
- 최재수·민성규·이태우 (1994) “海運의 國際競爭力 弱화와 그 對應策” 한국해양대학교 부설 해운연구소 논문집.
- 海事技術研究所 (1992), 造船金融制度의 改善方案. _____ (1992/1994), “선박금융제도의 개선방안에 관한 연구”, 과학기술처.
- _____ (1992), “세계금융의 환경변화와 우리나라 선박금융에 미치는 영향분석”, 과학기술처.
- Abhyanker, Jayant and S.I. Bijwadia (1994), *Maritime Joint Ventures*, Paris: ICC Publications.
- Courtis, Simon (1991), *The Law of Shipbuilding Contracts*, London: LLP.
- Lee, T. W.(1996), *Shipping Developments in Far East Asia - The Korean Experience*,

- England: Avebury.
- Stephensen, Harwood (ed) (1991), *Shipping Finance*, Euromony Publications PLC.
- Solggett, J. E. (1984), *Shipping Finance*, London: Fairplay Publications Ltd.
- Sturmey, S. G.(1962), *British Shipping and World Competition*, London: The Athlone Press.