

KMI 동향분석

VOL.149

2019 NOVEMBER

발간년월 2019년 11월(통권 제149호) 주 소 49111 부산광역시 영도구 해양로 301번길 26(동삼동) 발행인 장영태
감 수 길광수 발행처 한국해양수산개발원 자료문의 기획조정본부 연구기획·협력실 홈페이지 www.kmi.re.kr
이 보고서의 내용은 본원의 공식적 견해가 아닙니다.

Tax Benefit을 통한 민간부문의 선박금융 활성화 필요

전형진 해운산업연구실장
(chung@kmi.re.kr/051-797-4631)
박성화 해운정책연구실 전문연구원
(shpark83@kmi.re.kr/051-797-4614)

선박금융은 전통적으로 경기순행적 특징을 갖고 있어 해운 불황기에는 민간부문의 선박금융이 크게 위축되고 정책금융기관이 선박금융을 주도하는 패턴을 보이고 있다. 우리나라의 경우에도 해운 장기 불황의 영향으로 수출입은행, 산업은행, 무역보험공사 등 정책금융기관의 비중이 압도적으로 높아졌다. 그러나 해운 불황이 깊어지면서 국내 선박금융 자체가 갈수록 위축되는 현상을 보이고 있는데, 민간 상업은행은 물론 정책금융기관의 선박금융 역시 위축되는 추세를 보이고 있다. 특히 민간 상업은행의 선박금융은 2014년 8,749억원에서 2018년 1,400억원으로 크게 위축되었다.

국내 해운기업들의 채권발행, 주식시장을 통한 유상증자 등 직접금융은 여전히 미흡하고 IPO 등 공모를 통한 상장도 기대할 수 없기 때문에 국내에서는 채권시장과 주식시장 등 직접금융을 통한 선박금융 시장이 제대로 형성되지 못한 것으로 판단된다. 또한 민간의 선박금융에 큰 역할을 해왔던 선박투자회사제도도 2016년 과세특례가 폐지되면서 선박펀드 조성이 어려운 실정이며, 이는 민간투자자들이 선박투자회사제도에 의한 선박펀드를 사실상 기피하는 요인이 되었다.

국내 선박투자회사제도와 French Tax Lease, 일본의 JOLCO(Japanese Operating Lease with Call Option) 등과 같은 선박금융에 대한 조세특례는 민간부문의 선박금융을 유도하는 순기능을 발휘해왔다. 국내 선박금융 수요가 계속 증가하는 추세를 보이고 있는 상황에서 정책금융기관의 선박금융 규모는 갈수록 축소되고 있어 정책금융기관의 선박금융 공급만으로 필요한 자금을 충당할 수 없을 것으로 판단된다. 이에 따라 정책금융기관들의 선박금융 규모가 점차 축소되는 추세에 대응하여 민간 금융기관이나 일반투자자들의 선박투자를 유인할 수 있는 조세지원 대책 마련이 필요하다.

French Tax Lease는 선박금융을 공급하는 금융기관(주로 선순위 대출은행)이 선박을 소유하고 선박을 대선하는 SPC를 설립하여 선박투자를 시행하는데, 가속상각을 허용해 선박자산의 NPV가 가속상각에 의해 7% 증가하는 효과가 있었다. 또한 French Tax Lease에 의해 발생된 절세효과의 2/3는 리스크

할인 또는 Tax Loan의 이자율 할인을 통해 선사로 이전되도록 설계되어 있어 선사에게도 많은 도움이 되고 있다. 또한 일본의 JOLCO 제도는 주로 일본의 중소기업들이 JOLCO의 가속상각제도를 통해 기존 사업의 법인세를 이연할 목적으로 투자하고 있다. 이 경우 리스자산을 일반적인 감가상각에 비해 2배로 가속상각할 수 있어 투자자가 절세효과를 누릴 수 있도록 되어 있으며, 투자자의 절세액 일부는 리스료 할인을 통해 용선자에게 이전되어 선사들의 부담을 경감시키는 효과도 발생한다.

국내 선박금융 시장은 금융위기로 인한 불확실성 확대, 해운업 장기불황, 그리고 선박금융에 대한 증폭된 위험인식 등으로 인해 민간 금융기관들이 선박금융을 축소하거나 시장에서 이탈함으로써 시장원리로는 선박금융 수요를 감당할 수 없는 ‘시장의 실패’가 발생했다. 또한 정책금융기관들의 선박금융 공급만으로는 국내 선박금융 수요를 지속적으로 충족할 수 없는 상황에서 민간 금융기관들의 적극적인 선박금융 참여 없이는 국적선사들의 선대 유지 또는 확장을 위한 선박금융의 총량을 확보하는 데에는 한계가 있다. 이러한 측면에서 민간부문의 선박금융 참여를 확대할 수 있는 대책 마련이 시급하다고 판단된다. 위에서 설명한 바와 같이 민간부문의 선박금융을 유도할 수 있는 대안으로 선박펀드에 대한 기존의 조세특례를 부활하거나 새로운 형태의 조세특례를 도입하는 방안을 검토해야 할 것이다.

국내 민간금융기관 및 일반투자자의 선박금융을 확대하기 위한 Tax Benefit으로 크게 세 가지를 제시할 수 있다. 첫째, 국내 선박투자회사제도에 허용되었던 기존의 과세특례를 부활하는 방안으로 이는 민간 금융기관 및 일반투자자들의 선박금융 참여를 촉진하는 효과를 얻을 수 있다고 기대되나 폐지된 과세특례를 부활하는 것은 정부의 조세정책의 일관성이라는 측면에서 수용되기 어려울 것으로 판단된다. 둘째, 국내 상업은행, 자산운용사, 리스회사 등 대형 금융기관의 선박금융 참여 확대를 위해 French Tax Lease와 같은 세제혜택을 제공하는 것으로 French Tax Lease를 도입할 경우 국내 금융기관과 외국계 금융기관 간 이자율 차이를 축소 또는 제거할 수 있기 때문에 민간금융기관의 선박금융 참여가 늘어날 것으로 예상된다. 셋째, 일본의 JOLCO 제도를 도입해 국내 중견·중소기업의 잉여자금이 선박금융에 투자될 수 있도록 유도하는 것으로 국내에 JOLCO 제도를 도입하여 선박금융의 원천을 확대하고 중소기업의 잉여자금이 선박투자로 전환되도록 하는 것이 필요하다.

해운업 장기불황으로 국내 선박금융 위축현상 지속

■ 선박금융의 경기순행적 특징

- 선박금융은 전통적으로 경기순행적 특징을 갖고 있음. 해운 호황기에 선사는 양호한 재무제표를 갖게 되고, 이익잉여금과 같은 내부자금 조달에도 여유를 갖게 되며 신용도가 높아져 금융기관으로부터 여신도 원활하게 이루어짐
- 반대로 불황기가 되면 운임이 선박의 운영비용(OPEX)을 감당하지 못할 수준까지 하락하여 은행이 신용을 회수하고, 선사는 저가에 자산을 처분해야 할 상황으로 몰리게 되며, 유동성 악화에 빠지게 됨
- 2000년대 역사상 최대의 호황기에 선박공급이 폭발적으로 증가했으나 2008년 금융위기 세계경제 침체에 따른 해운수요 감소로 유례없는 장기 해운 불황을 초래하였고, 이러한 와중에 2016년 8월 한진해운이 법정관리를 신청하고 2017년 2월 최종적으로 파산된 것은 그 정점을 보여주는 사건이 되었음

■ 선박금융 위축현상 뚜렷

- 해운 불황기에는 민간부문의 선박금융이 크게 위축되고 정책금융기관이 선박금융을 주도하는 패턴을 보이고 있음. 우리나라의 경우에도 해운 장기불황의 영향으로 수출입은행, 산업은행, 무역보험공사 등 정책금융기관의 비중이 압도적으로 높아졌음
- 그러나 해운 불황이 깊어지면서 국내 선박금융 자체가 갈수록 위축되는 현상을 보이고 있는데, 민간 상업은행은 물론 정책금융기관의 선박금융 역시 위축되는 추세를 보이고 있음. 특히 민간 상업은행의 선박금융은 2014년 8,749억 원에서 2018년 1,400억 원으로 크게 위축되었음

표 1. 국내 선박금융의 추이

구 분		2014	2015	2016	2017	2018
공공부문 (억달러)	수출입은행	18.9	15.3	14.1	10.1	8.7
	산업은행	4.0	6.5	4.7	4.6	5.1
	무역보험공사	3.5	3.4	2.1	0.6	1.4
	소 계	26.4	25.2	20.9	15.3	15.2
민간부문(억원)	상업은행	8,749	3,996	2,121	1,100	1,400

자료 : Marine Money, 김정훈의원실(2015) · 김현미의원실(2017)

민간부문의 선박금융 침체 가속화

■ 직접금융 여전히 부진

- 국내 해운기업들은 자금조달원으로 채권시장을 활발하게 이용하고 있으나 대부분 무담보 선순위의 채권발행으로 자금을 조달하며, 이러한 자금은 선박확보 보다는 대부분 운전자본으로 활용된 것으로 판단됨. 실제로 2009년 이후 채권조달액에 의한 선박확보는 전체 조달액의 10% 미만으로 추정됨
- 또한 주식시장을 통한 선박금융도 채권시장과 비슷한 실정임. 국내 외항선사는 160개사 이상이나 국내 외항선사 중 증권시장에 상장된 회사는 13개사에 불과함. 특히 2009년 한진해운 상장 이후 상장된 선사가 하나도 없어 국내 외항선사의 IPO를 통한 선박금융 실적이 없다고 판단됨. 더구나 지난 5~6년간 국내 외항선사들은 3조원 이상 유상증자(Follow-on Offering)를 실시했으나 유상증자 건당 금액이 200~300억원의 소액이거나 현대상선과 한진해운의 구조조정에 필요한 자금을 조달한 실적이었기 때문에 유상증자가 선박금융으로 활용되었다고 보기 어려움
- 다만 자산운용사들이 선박투자회사가 발행하는 회사채를 인수하는 방식으로 선박펀드에 투자할 수 있어 채권시장을 통한 선박금융이 활용되고 있다고는 볼 수 있으나 그 규모를 파악하기 어려움. 또한 국내 자산운용사들의 선박금융 참여 수준이 낮고 선박투자회사의 인가실적이 저조함을 고려할 때 선박펀드를 통한 회사채 발행규모는 소규모일 것으로 추정됨
- 한편 최근에 선박투자회사에 대한 민간펀드의 참여 실적이 거의 없어 선박투자회사에 의한 주식시장 상장도 기대하기 곤란한 상황임. 따라서 국내 선박금융에 있어 채권시장 및 주식시장 등 직접금융을 통한 선박금융 시장이 제대로 형성되지 못한 것으로 판단됨

■ 과세특례 폐지로 선박투자회사제도 활용 곤란

- 그 동안 제한적이지만 국내 선박금융에 일익을 담당해 왔던 선박투자펀드 역시 2016년 과세특례가 폐지되면서 선박펀드 조성이 어려운 실정임. 2003년 최초 선박펀드가 출시된 이후 2017년말까지 222개의 선박펀드가 조성되었고 약 130조원의 펀드자금이 투입되었음
- 선박투자회사제도 도입 초기에는 선박펀드 수익률을 6% 수준에서 확정배당형으로 설계하였고, 배당소득의 비과세 또는 분리과세, 주식의 양도차익 비과세 등의 과세특례를 적용했기 때문에 투자수익률은 시장 평균수익률 보다 높고 투자위험은 낮게 평가되어 선박투자 자금을 유치에 어렵지 않았음. 그러나 2016년 모든 과세특례가 폐지됨으로써 선박펀드는 민간투자자가 선택하기 어려운 대안이 되었고, 2016년 이후 선박펀드 규모도 2015년 이전에 비해 크게 감소함

- 선박투자회사법에 의한 선박펀드는 2008년 국제금융 위기 이후 급격한 해운시장의 침체로 초기에 약정한 배당수익률을 달성하지 못하고 청산되는 사례가 발생하였음. 더구나 2016년 모든 과세특례가 폐지됨에 따라 자본시장법에 의한 선박펀드에 비해 경쟁우위는 사라지고 몇 개의 규제만 남게 되었음
- 선박투자회사제도에 의한 선박펀드는 자본시장법에 의한 선박펀드와 비교할 때 설립형태, 펀드 존립 기간, 선박 대선기간, 특별자산 관리 등에 있어 제한이 있고, 자산투자에 있어서 유가증권 투자가 곤란하다는 점 등에서 불리하기 때문에 민간투자자들은 선박투자회사제도에 의한 선박펀드를 사실상 기피하는 상황이 발생하고 있음
- 최근에 설립된 많지 않은 선박펀드들은 자본시장법에 의해 설립된 선박펀드로 판단되며, 특히 과세 특례 폐지는 선박투자회사법에 의한 선박펀드 투자를 기피하는 결정적인 요인이 되었음. 이러한 관점에서 선박투자회사제도에 의한 선박펀드는 자본조달능력이 우수하거나 선순위 대출을 확보할 수 있는 신용과 평판이 없는 중소 선사가 활용하기 곤란한 제도로 판단됨

표 2. 선박투자회사법 및 자본시장법에 의한 선박펀드의 차이점

구분		선박투자회사법	자본시장법
설립형태		주식회사	신탁형, 조합형, 익명조합형
펀드존립기간		3년	규정 없음
선박 대선기간		2년	규정 없음
운용사	인적 요건	전문인력 6인 이상(금융 2인, 해운 2인 필수)	투자운용 전문인력, 금융회사 지배구조에 부합한 임원, 준법감시인 1인
	물적 요건	자본금 70억 원 이상	자본금 20억 원 이상과 전산 및 통신 설비 등
특별자산 관리		보험가입 요건 및 선박검사기관에 의한 선박검사 합격	규정 없음
유가증권 투자		불가	재산의 50% 미만 범위 내에서 투자 가능 (특별 자산에 해당하는 선박에 50% 이상 투자)
과세 혜택		2016년 1월 이후 모든 과세특례 폐지	과세특례 없음

자료 : 신장현, "선박투자회사법과 자본시장법에서의 선박펀드비교에 관한 고찰," 한국해법학회지, 제39권 제2호 pp.269-311, 2017

선박금융에 대한 Tax Benefit의 사례와 시사점

■ 기존 선박투자회사를 통한 선박펀드

- 선박투자회사법을 통한 선박펀드에 대한 과세특례는 2015년 말까지 유지되었으며, 이를 통해 사실상 확정된 배당수익을 얻으면서도 투자위험이 낮았기 때문에 민간투자자로부터 매력적인 투자대안의 하나로 인정받고 있었음
- 선박투자회사와 투자자에게 허용되었던 기존의 과세특례를 보면 선박투자회사 투자자의 주식양도와 배당소득에 대해 비과세 또는 낮은 세율의 분리과세를 허용하였고, 선박투자회사 활동에 대해서도 비과세하여 투자자의 수익률을 극대화할 수 있었음. 선박투자회사와 민간투자자에 대해 부여되었던 과세특례는 다음과 같음

표 3. 기존 선박투자회사제도의 주요 과세특례

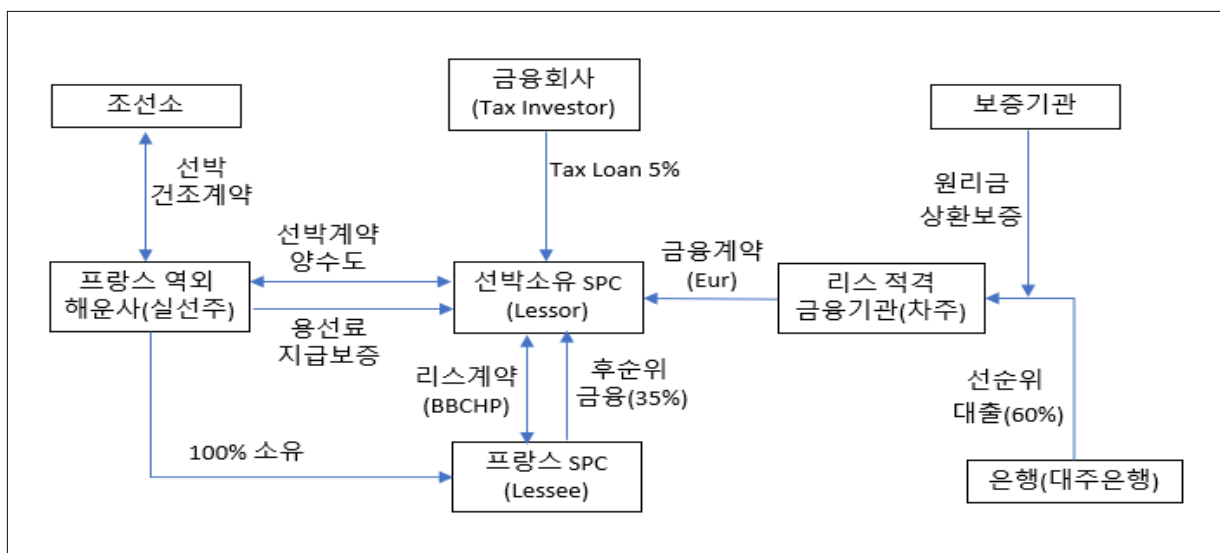
과세 대상		과세특례
투자자	주식양도	최초 취득주식 양도시 양도차익 비과세
	배당소득	투자액 3억 원 이하는 비과세하고 3억 원 초과는 15% 분리과세
선박투자회사	부가가치세	선박투자회사의 부가가치 활동에 영세율 적용
	법인 세액공제	배당 가능한 소득의 90% 이상 배당시 배당액 해당액은 소득에 산입하지 않음
	기 타	농어촌특별세 등 면세

- 그러나 선박투자회사제도에 대한 과세특례는 2016년부터 폐지되었으며, 이러한 과세특례가 폐지된 이유는 다음과 같이 추정됨. 먼저 정부가 세수의 안정적 확보를 위해 각종 과세특례에 대한 일몰제를 폐지하는 기조를 갖고 있다는 점이며, 다음으로 해운업에 톤세제도라는 강력한 세제 혜택을 부여하고 있다는 점을 들 수 있음
- 반면 정부가 해운업에 톤세를 허용하며 세제혜택을 부여하고 있는 것은 사실이나 해운시장의 장기 불황에 따른 누적 손실이 막대하여 사실상 톤세의 이점을 누리지 못하고 있다고 판단됨. 또한 위에서 살펴 본 바와 같이 선박투자회사와 투자자에 대한 과세특례 폐지가 선박투자회사 인가실적이나 투자 규모의 축소를 가져왔음. 따라서 선박투자에 대한 과세특례 폐지가 민간부문의 선박금융 활성화를 저해하는 요인의 하나라고 판단됨

■ French Tax Lease

- French Tax Lease는 선박금융을 공급하는 금융기관(주로 선순위 대출은행)이 선박을 소유하고 선박을 대선하는 SPC를 설립하여 선박투자를 시행하는 제도임. 프랑스 세법에서는 Tax Lease 해당 선박에 대해 연간 40.6%의 가속상각을 허용하고 있고, 지금은 폐지되었지만 2000년대초까지 리스기간 경과 5.5년 후에 선박을 매각한 경우 자본이득에 대해 비과세하였음
- 이러한 경우 Tax Benefits은 가속상각과 자본이득 비과세에서 발생하며, 선박자산의 NPV는 가속상각에 의해 7%, 자본이득 비과세에 의해 20% 증가하는 효과가 있음.¹⁾ 또한 가속상각에 의한 비용은 선박을 소유한 SPC를 통해 투자자인 금융기관의 다른 사업에서 발생된 소득과 합산되어 과세되는 방법으로 투자자에게 Tax Benefit이 발생함
- 또한 프랑스 세법에서 요구하는 조건을 충족하기 위해 금융계약은 유로화로 이루어지고, 리스 적격 금융기관이 개입되어야 하기 때문에 금융기관이 1차 차주가 되는 구조가 됨. 나아가 리스계약의 상대방은 프랑스에 소재해야 하므로 실선주는 SPC를 프랑스령에 설치하며, 금융기관과 후순위 금융에 참여하는 실선주(SPC) 측의 금융 분담비율은 협상과 프로젝트의 사업성에 의해 결정됨
- 한편 French Tax Lease에 의해 발생된 절세효과의 2/3는 리스로 할인 또는 Tax Loan의 이자를 할인을 통해 선사로 이전되도록 설계되어 있음. 현재 프랑스는 French Tax Lease에 있어 가속상각에 의한 Tax Benefit은 유지하고 있으나 자본이득 비과세는 폐지하였음

그림 1. French Tax Lease 거래 구조



자료 : Asset Finance International, French Authorities Suspend All Further Tax Lease Approvals, 2005.2.

1) Asset Finance International, French Authorities Suspend All Further Tax Lease Approvals, 2005.2.

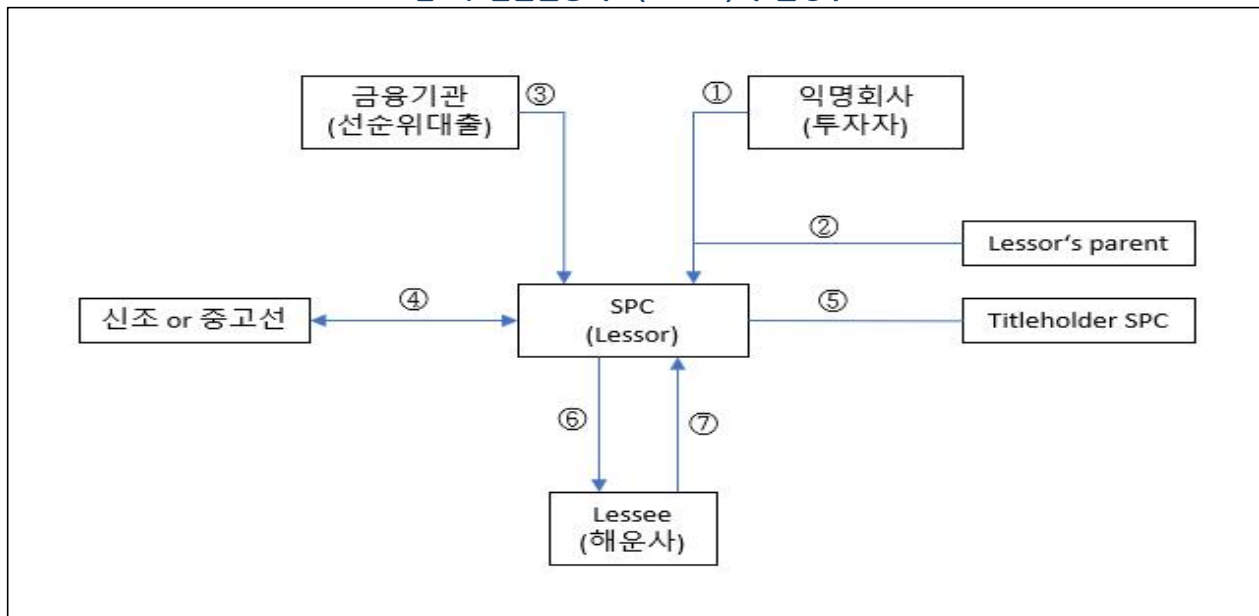
■ JOLCO(Japanese Operating Lease with Call Option)

- 최근 일본운용리스(JOLCO)가 Tax Benefit을 활용해 선박금융을 공급하는 주요 수단으로 부상하고 있음. 일본운용리스는 JOL(Japanese Operating Lease)과 JOLCO(Japanese Operating Lease with Call Option)의 두가지 형태로 운영되는데, 일본 세법의 조건을 충족하기 위해 리스는 반드시 운용 리스 형태가 되어야 함
- JOLCO 투자자는 주로 일본의 중소기업들이며 투자목적은 JOLCO의 가속상각제도를 통해 기존 사업의 법인세를 이연할 목적으로 투자하고 있음.²⁾ 이러한 경우 리스자산은 일반적인 감가상각에 비해 2배로 가속상각할 수 있도록 허용하고 있음. 이는 선박투자 초기에 이자지급액³⁾과 함께 리스회사의 비용을 가중시키는 요인이 되고, 투자자는 리스회사의 비용을 투자자의 다른 사업에서 발생된 소득과 합산하여 과세표준으로 삼으면서 절세효과를 누리게 되는 것임. 또한 투자자의 절세액 일부는 리스로 할인을 통해 용선자에게 이전됨
- 최근 4~5년 동안 JOLCO에 의해 연간 7~8억 달러의 Equity가 선박투자에 참여했는데, 이에 대해 70%의 LTV를 가정하면 JOLCO에 의해 연간 25억 달러 내외의 선박투자가 이루어지는 것으로 추정됨. 아울러 JOL과 JOLCO의 구조를 보면 선사의 투자금 납입이 없기 때문에 선사에게 100%의 선박금융을 제공하는 효과가 있음
- JOLCO에 의한 선박금융은 7단계에 걸쳐 이루어짐. 첫째, 중소기업들이 투자자가 되어 익명조합을 구성하고 SPC(Lessor)와 투자약정(Silent partnership)을 체결하며, 이 때 투자와 피투자의 관계가 형성되지만 익명조합은 주주자격을 갖지 않으며 익명조합의 SPC에 대한 투자비율은 대체로 30% 수준이며, 어떤 형태의 경영참여도 없음. 둘째, SPC 모회사는 투자 주선과 Lessor인 SPC의 운영을 담당하며, SPC의 100% 수익증권을 취득하고, SPC의 운영수익을 선순위 대출자인 금융기관에 원리금으로 상환하고 잔여액은 투자자에 배당(소득세 원천징수)함. 셋째, 금융기관은 SPC에 선순위 대출을 하고 1순위 Mortgage 설정 및 리스계약을 양수하는데, 금융기관은 SPC가 받은 리스로 합계액의 범위 내에서만 원리금을 소구할 수 있음. 넷째, SPC는 신조 또는 중고선 매입을 활용하나 절세효과 극대화를 위해 5~7년의 중고선 도입을 선호함. 다섯째, 일본 세법에서 정한 선박의 편의치적과 관련한 등록요건을 충족하기 위해 Titleholder가 SPC에게 선박대금을 분할지급하는 약정을 체결하고, 선박 소유권은 Titleholder가 보유하게 됨. 여섯째, SPC와 Titleholder간 선박대금 분할약정 후 선박을 선사에 리스함. 일곱째, 선사는 SPC에 리스료를 지급하고 적당한 시기에 Call Option을 행사하여 선박을 취득할 수 있으나 선사의 Call Option 행사는 의무사항이 아님

2) Collins, S., S., Fukunaga, "A Further Look at the JOLCO," *Marine Money*, Vol.34 No.5, pp.30-32, 2018.

3) 이자지급액이 Front-end load 방식으로 납부되므로 투자 초기에 많은 이자비용이 발생하고, 가속상각과 합산하여 절세효과가 극대화 됨

그림 2. 일본운용리스(JOLCO)의 운영구조



자료 : Collins, S., S., Fukunaga, "A Further Look at the JOLCO," Marine Money, Vol.34 No.5, pp.30-32, 2018.

■ 과세특례를 활용한 선박금융수단 마련 필요

- 국내 선박투자회사제도가 선박투자회사와 투자자의 소득에 집중하여 과세특례를 적용한 반면에 프랑스와 일본의 경우 선박 리스를 통해 확보한 선박자산에 대한 고속상각을 허용하여 절세효과를 발휘하게 하는 차이점이 있으나 두가지 방식 모두 민간부문의 선박금융을 유도하는 순기능을 갖고 있다고 판단됨
- 또한 2018년 이후 정책금융기관들의 선박금융 규모가 다시 확대되는 경향을 보이고 있음에도 불구하고 국내 선박금융 수요가 계속 증가하는 추세를 고려할 때 정책금융기관들의 선박금융 공급만으로 필요한 자금을 충당할 수 없을 것으로 판단됨. 이에 따라 정책금융기관들의 선박금융 규모가 점차 축소되는 추세에 대응하여 민간 금융기관이나 일반투자자들의 선박투자를 유인할 수 있는 조세지원 대책 마련이 필요함
- 위에서 말한 바와 같이 2016년 국내 선박투자회사제도에 대한 과세특례가 폐지된 이후 투자수익률이 저하되면서 선박투자회사법에 의한 선박펀드 설립이 어려워졌으며, 민간투자자들이 선박금융을 기피하는 주요한 원인이 되었음. 이에 따라 민간부문의 선박금융을 촉진할 수 있도록 기존의 과세특례를 부활하거나 새로운 형태의 과세특례를 도입할 필요가 있다고 판단됨

Tax Benefit을 활용한 민간의 선박금융 활성화가 필요

■ Tax Benefit을 통한 선박금융의 필요성 커져

- 국내 선박금융 시장은 정책금융기관이 주도하고 있는데 국내 해운업의 구조조정과 유동성 공급을 캠프와 산업은행을 통해 선박펀드를 조성한 이후 정책금융기관의 선박금융시장 참여가 확대되기 시작하였음. 한진해운 파산 이후에는 해양진흥공사 설립 등 정부가 정책금융 공급을 확대하면서 정책금융기관의 비중이 더욱 커지고 있음
- 반면 국내 선박금융시장에서 민간 부문은 선박금융 공급량과 선박금융의 종류에 있어 그 비중이나 역할이 크게 축소되고 있음. 국내 상업은행은 물론 리스사, 자산운용사 등 과거에 선박금융에 활발하게 참여했던 민간 금융기관들은 선박금융 규모를 대폭 축소하거나 선박금융시장에서 이탈한 상태로 볼 수 있음
- 민간 금융기관들의 선박금융 축소 또는 시장이탈은 2008년 금융위기 이후 현재까지 지속되는 해운 시장 불황, 그리고 해운업 구조조정 과정에서 발생하는 선박자산의 부실화 등으로 ‘선박금융은 위험 자산’이라는 인식이 확산되면서 가속화된 것으로 판단됨. 이러한 상황과 인식에 따라 국내 민간 금융기관의 선박금융 참여가 부진할 수 밖에 없음
- 국내 선박금융 시장은 금융위기로 인한 불확실성 확대, 해운업의 장기불황, 그리고 선박금융에 대한 증폭된 위험인식 등으로 인해 민간 금융기관들이 선박금융을 축소하거나 시장에서 이탈하면서 시장 원리로 선박금융 수요를 감당할 수 없는 ‘시장의 실패’가 나타난 것으로 볼 수 있음
- 그러나 정책금융기관들의 선박금융 공급만으로는 국내 선박금융 수요를 지속적으로 충족할 수 없는 상황에서 민간 금융기관들의 적극적인 선박금융 참여 없이 국적선사들의 선대 유지 또는 확장을 위한 선박금융의 총량을 확보하는 데에는 한계가 있음. 특히 자산운용사, 리스사 등 민간 금융기관으로부터 선박금융을 조달하지 못하면 지분투자, 후순위 대출 등 선박금융의 종류를 다양화하기 어렵게 되어 상업은행의 선순위 대출의 참여를 유도할 수 없게 되어 민간부문의 선박금융 위축현상이 더욱 심각해질 것으로 예상됨
- 이러한 측면에서 민간부문의 선박금융 참여를 확대할 수 있는 대책 마련이 시급하다고 판단됨. 위에서 설명한 바와 같이 민간부문의 선박금융을 유도할 수 있는 대안으로 선박펀드에 대한 기존의 조세특례를 부활하거나 새로운 형태의 조세특례를 도입하는 방안을 검토해야 할 것임

■ 민간의 선박금융 활성화를 위한 Tax Benefit 도입

- 민간 금융기관 및 일반투자자들의 선박금융을 확대하기 위한 Tax Benefit으로 크게 세 가지를 제시할 수 있음
- 첫째, 국내 선박투자회사제도에 허용되었던 기존의 과세특례를 부활하는 방안임. 이러한 방안은 민간 금융기관 및 일반투자자들의 선박금융 참여를 촉진하는 효과를 얻을 수 있다고 기대됨. 그러나 폐지된 과세특례를 부활하는 것은 정부 조세정책의 일관성이라는 측면에서 수용되기 어려울 것으로 판단됨
- 둘째, 국내 상업은행, 자산운용사, 리스회사 등 대형 금융기관의 선박금융 참여 확대를 위해 French Tax Lease와 같은 세제혜택을 제공하는 방안임. French Tax Lease를 도입하는 경우 국내 금융기관과 외국계 금융기관 간의 이자율 차이를 축소 또는 제거할 수 있는 효과가 예상되어 민간 금융기관의 선박금융 참여가 늘어날 것으로 예상됨
- 셋째, 일본의 JOLCO 제도를 도입하여 국내 중소기업들의 잉여자금이 선박금융에 투자될 수 있도록 유도하는 것임. 일본의 중소기업들은 절세를 목적으로 JOLCO 제도를 통해 선박금융에 투자하고 있다는 점에서 우리나라도 JOLCO 제도를 도입하여 선박금융의 원천을 확대하고 중소기업의 잉여자금이 선박투자자로 전환되도록 하는 것이 필요함

KMI 동향분석

구분	제목	발간일
제1호	한진해운사태로 부산항 환적물동량 연간 50만 TEU 이상 줄어든 듯	2016.11.02
제2호	지진예측을 위해 해저활성단층 조사가 시급하다	2016.11.09
제3호	미 대선 결과에 따른 해운·항만·수산 부문 영향과 대응	2016.11.16
제4호	우리나라 선박의 28%, 고효율·친환경 선박으로 교체가 시급하다	2016.11.23
제5호	해운업 구조조정 지원, 정책금융 왜 실효성 없었나?	2016.12.01
제6호	해운의 산업적 특성을 고려한 새로운 해운금융 시스템 구축해야	2016.12.08
제7호	수산업·수산물, 식량부문의 4차 산업혁명 예고	2016.12.15
제8호	해운 얼라이언스 재편으로 부산항 환적물동량 추가 감소 우려	2016.12.26
제9호	해양수산정책, 국민경제 발전에 기여-해양수산의 성과와 과제	2017.01.04
제10호	해양수산과 국민경제 -‘2017 KMI 해양수산 전망대회’지상 중계 -	2017.01.11
제11호	중·일 해양경비력 강화에 따른 전략적인 대응 필요	2017.01.19
제12호	2016 유엔총회 결의, 한국 KMI의 역할 높이 평가	2017.01.26
제13호	연근해어업 생산량 92만 톤으로 추락, 특단의 자원회복 대책 필요	2017.02.01
제14호	빅 데이터로 본 2016 해양수산	2017.02.08
제15호	對EU 수산물 수출, 환경인증제도 개발에 대비 필요	2017.02.15
제16호	남해 EEZ 모래채취 갈등을 수습할 공동연구와 대책이 시급	2017.02.22
제17호	아베 정권, 독도 침탈 노골화 - 초·중 ‘학습지도요령 개정안’에 독도는 ‘일본 고유 영토’ 명기 -	2017.02.23
제18호	‘전국 해양수산 가치 공유로 지역 상생발전시대 막 열어’ 2017 전국 해양수산 대토론회 성황리에 개최	2017.03.02
제19호	동북아 허브경쟁력 강화 위해 부산항 LNG 벙커링 터미널 구축 서둘러야	2017.03.15
제20호	2017년 중국 ‘양회’, ‘해양강국’ 건설 천명	2017.03.24
제21호	3대 얼라이언스의 체제 변화로 부산항 운영 비효율성 개선 시급	2017.03.31
제22호	우리 해운산업도 민관 협력 산업정책(Smart 산업정책) 적용해야	2017.04.07
제23호	국민 78.7%, 해양수산에 ‘보통 이상의 관심’, 국민 인식과 정책 수립 함께 가야: KMI, ‘전국’ 규모의 ‘해양수산 국민인식조사’ 첫 실시	2017.04.14
제24호	러시아 명태 비즈니스 모델, 우리 수산업의 새로운 활력 기대	2017.04.19
제25호	어린 물고기를 살릴 지혜로운 소비로 국민이 수산자원관리를 주도해야	2017.04.21
제26호	블록체인 기술 적용으로 컨테이너 화주의 비용 20% 절감 가능	2017.04.28
제27호	국내 크루즈시장 체질개선 시급	2017.05.04
제28호	항만도시 미세먼지 대책 수립 시급	2017.05.18
제29호	中 일대일로, 글로벌 SCM 구축을 통한 중국식 세계화 전략 본격화	2017.05.25
제30호	새 정부의 해양수산 일자리 창출 방안	2017.06.01
제31호	4차산업혁명의 침병! ,로봇·스마트 항만이 현실로... - 한국, 완전무인자동화 항만 세계 흐름을 따라가야 -	2017.06.07
제32호	60돌 맞은 원양산업, 원양어업 재건을 위한 특단 대책 필요	2017.06.14
제33호	‘여객 안전’과 ‘일자리 창출’ 위해 연안여객 운송의 대중교통체계 편입 필요	2017.06.21
제34호	소매 수산시장 해수공급시설 교체시급, 국민들은 가격표시제 요구	2017.06.28

구분	제목	발간일
제35호	항만도시의 미세먼지 저감 위해 AMP 설치 서둘러야	2017.07.05
제36호	G20 해양쓰레기 실행계획 채택, 국내 관리 및 대응 강화 필요	2017.07.12
제37호	해운-조선, 상생(相生) 통해 불황극복과 재도약 모색해야	2017.07.19
제38호	국내 해수욕장 관리, 패러다임 변화 모색 필요	2017.07.26
제39호	최근 해양 국제기구의 거버넌스 변화와 우리나라의 역할 증대	2017.07.26
제40호	재조해양(再造海洋)으로 해양의 '판'을 키워야 : '2017 해양수산 국정과제 이행 전략 세미나' 지상중계	2017.08.02
제41호	신재생에너지, 해양에서 답을 찾자	2017.08.09
제42호	수산업에 대한 UN 대북제재 결의 2371호의 영향	2017.08.16
제43호	신정부, 선박교통관제(VTS) 관리체계 개선 필요	2017.08.23
제44호	바다의 불청객 갯벌이모자반, 다각적인 대응 방안 수립 시급	2017.08.31
제45호	한진해운 사태의 반성과 원양정기선 해운 재건 방안	2017.09.12
제46호	한·러 정상회담, 북방경제 협력 기회 - '9 브릿지'를 해양수산세부 전략으로 구체화할 필요 -	2017.09.13
제47호	갯벌복원 사업 확대에 대비한 원칙과 기준 마련 필요	2017.09.20
제48호	일본 항만 발견 붉은 불개미 확산 우려, 방역체계 마련 시급	2017.09.20
제49호	항만보안 강화를 위한 항만시설 보안료의 현실화 필요	2017.09.29
제50호	지역균형발전, 해양수산에서 답을 찾다: '해양수산 전국포럼 강원세미나' 지상중계	2017.09.29
제51호	'국민 횡감' 자리매김한 수입 연어, 안정적인 먹거리 차원 관리 필요	2017.10.12
제52호	부산항 터미널 생산성 향상대책 수립 필요	2017.10.23
제53호	대형 해양사고 예방대책이 우선되어야 - 물질, 인적, 제도적 측면에서의 과학적 사고 원인분석과 사전 투자 확대 필요 -	2017.10.27
제54호	미국의 수산물 수입 모니터링 프로그램 시행에 대한 국내 대책 필요	2017.10.27
제55호	국내 해양치유관광 육성 계기 마련	2017.11.01
제56호	지역균형발전, 해양수산에서 답을 찾다: '해양수산 전국포럼 충남 지역세미나' 지상중계	2017.11.10
제57호	수산업직불제 제도 개선 방향 - 마을공동기금 활성화 등으로 어업인 만족도 높이는 내실화 필요 -	2017.11.15
제58호	새 헌법에 해양수산의 가치 반영되어야	2017.11.22
제59호	1만 톤급 이상 대형 제2쇄빙연구선 건조 시급	2017.11.24
제60호	제19차 당 회의를 통해 본 시진핑 2기 중국 해양수산 정책 방향	2017.11.29
제61호	바다의 반도체 김, 수출 1조원 달성 전략	2017.12.06
제62호	지역균형발전, 해양수산에서 답을 찾다: '해양수산 전국포럼 전남 지역세미나' 지상중계	2017.12.13
제63호	골고루 잘사는 국가 실현, 지역 경제 활성화 위해 작은 SOC 사업을 강화해야	2017.12.20
제64호	부산항, 2,000만 TEU 달성 의미와 향후 과제	2017.12.27
제65호	'핵심 키워드'로 본 2017년 글로벌 해양수산	2018.01.03
제66호	빅데이터로 본 2017 해양수산	2018.01.10

구분	제목	발간일
제67호	해양수산물과 국민경제 - '2018 해양수산물 전망과 과제' 지상 중계 -	2018.01.17
제68호	'2017년 KMI 물류기술수요조사'를 바탕으로 물류 R&D 추진되어야 - 범부처 R&D 추진필요 -	2018.01.24
제69호	바다낚시 정책, 안전·환경·자원 관리 차원에서 접근해야	2018.01.31.
제70호	해상 안전과 국민의 삶의 질 향상을 위한 연안해상교통의 대중교통화 추진 필요	2018.02.07.
제71호	일본 '영토·주권전시관' 개관에 대한 우리의 대응방안 - 중요 사료의 영문화 작업을 통하여 세계 주요 전문가 대상 홍보 강화해야 -	2018.02.07.
제72호	자율운항선박, 침체된 해운산업 및 조선 산업의 새로운 성장 동력	2018.02.14.
제73호	중국 '북극정책백서' 공식화로 북극 투자 증가할 듯	2018.02.21.
제74호	스마트항만(Smart Port), 전체 물류망을 고려한 로드맵 수립 필요	2018.02.28.
제75호	대형 재난시 신속한 대응을 위한 선박 및 항만시설 활용방안 강구 필요	2018.03.09.
제76호	연안지역 인구감소 및 지역소멸 방지를 위한 지역 중심 대응방안 마련 시급	2018.03.14.
제77호	바다이용의 대전환, 해양공간계획 추진을 위한 대책 마련 시급	2018.03.21.
제78호	전국 해양수산물 현안과 정책 공유로 지역혁신성장과 균형발전에 본격적 돌입	2018.03.30.
제79호	정부의 해운재건 5개년 계획의 의의와 과제 - 해운 정책 지속적 추진 필요 -	2018.04.13.
제80호	국민 92.2%, 미래 국가발전에 해양이 중요하다고 인식: '2018 해양수산물 국민인식조사' 결과	2018.04.20.
제81호	2017년 우리나라 컨테이너 항만 선석생산성 크게 개선	2018.04.30.
제82호	한·일 대륙붕 공동개발협정 이행을 위한 대응책 마련 절실... 2028년 종 료에 대비한 종합적인 대응전략 수립 시급	2018.05.10.
제83호	연안여객 안전 지원을 위해 해상여객안전공단(가칭) 설립 필요	2018.05.16.
제84호	전북 수요 증대를 위해 산지 온라인 직거래 활성화 등 대책 마련 필요 - 수익개선 위한 폐사율 저감 혁신 세워야	2018.05.24.
제85호	해양 플라스틱 쓰레기 재활용 정책 확대해야	2018.05.31.
제86호	6.13 지방선거 이후, 지역 해양수산물 정책대응 필요	2018.06.11.
제87호	섬 정책수요 증가에 대응하기 위한 섬 전담 연구기관 설립 필요	2018.06.14.
제88호	수산물양식, 국제양식규범에 맞게 생산체제 개선해야	2018.06.20.
제89호	한일 대륙붕 공동개발에 정부 적극 나서야 : 동티모르 호주 조정 사건의 시사점	2018.06.27.
제90호	빅데이터 분석은 해운에서 어떻게 활용되는가	2018.07.04.
제91호	남북한 해양협력 증진을 위해 국제기구를 통한 남북협력 추진 필요	2018.07.11.
제92호	북한 경제 특구를 활용한 남북 해양수산물 협력 필요	2018.07.18.
제93호	해양벤처 육성을 위해서는 해양 분야 전용펀드 조성해야	2018.07.25.
제94호	김 재고 증가, 과잉생산 대책 마련 시급	2018.08.01.
제95호	해양바이오 기술사업화 정책지원 강화해야	2018.08.14.
제96호	근로시간 단축제도 안착을 위해 정부지원제도 강화해야	2018.08.29.
제97호	IMO 전략계획을 수용한 정책 수립과 이행성과지표를 구축해야	2018.09.05.
제98호	항만근로자 안전관리 거버넌스 재구축 필요	2018.09.21.
제99호	중국 진출 화주기업 물류애로 해소를 위한 물류기업 경쟁력 제고 및 정부 지원책 모색 필요	2018.10.02.
제100호	'스마트 어촌(Smart Fishing Community)' 도입으로 어촌 인구소멸에 대응해야	2018.10.17.
제101호	군 경계철책 철거 전 사전 대비 필요	2018.10.31.
제102호	우리나라 정기선 해운업계, 4차 산업혁명 흐름에 보다 적극 대비해야	2018.11.07.

구분	제목	발간일
제103호	해양강국 위해 한국해양법연구소 설립해야	2018.12.12.
제104호	우리나라 극지진출 40년, 미래 30년을 위한 극지 비전 수립 - '2018 북극협력주간' 성공적 개최와 세계최초 '2050년 극지비전' 선포	2018.12.19.
제105호	블록체인인의 확산과 해운물류분야의 대응	2019.01.02.
제106호	해양수산물과 국민경제 - '2019 해양수산물 전망과 과제' 지상 중계-	2019.01.18.
제107호	2020년 황산화물 규제 시행 대비 해운부문 체계적 대응 필요	2019.01.30.
제108호	"국민हित감 광어", 소비 다변화 등 생존전략 마련해야	2019.02.13.
제109호	한-일관계 개선 위해 일본의 자세 변화 필요	2019.03.08.
제110호	수산업관측사업 성과와 사회적 후생 증대 효과	2019.03.13.
제111호	특별법 이행을 위한 항만 대기오염물질 관리제도 정비 시급	2019.03.23.
제112호	2019년 중국 '양회', 해양수산물 관련 이슈 봇물, 항만비용 인하와 행정간소화 조치 에 주목 필요	2019.03.27.
제113호	'국민 80%, 해양이 국가발전에 기여' -KMI 2019 해양수산물 국민인식조사-	2019.04.17.
제114호	선박연료유 공급선박 병커링 효율성 제고해야	2019.04.25.
제115호	4.27 판문점선언 1년, 해양수산물 남북협력 점검과 과제	2019.04.30.
제116호	주요국 해양정책 동향과 시사점 - 해양기반 성장전략 다시 만든다. -	2019.05.08.
제117호	김 종자 생산용 굴패각, 국산 대체로 생산어가 경영 안정에 기여할 듯	2019.05.09.
제118호	해양수산물 혁신사례 공유로 지역혁신성장 촉진	2019.05.15.
제119호	해양관련 국제기구, 글로벌 해양이슈 협력강화 논의 - 2019 글로벌 오션레짐 컨퍼런스 -	2019.05.24.
제120호	새로운 도전에 직면한 북극이사회와 우리나라 북극협력 방향	2019.05.29.
제121호	마-중 무역전쟁이 해운·항만에 미치는 영향	2019.06.13.
제122호	사평문화 정착을 통한 해양테저 활성화	2019.06.13.
제123호	어업작업 안전재해 감소 대책 시급 - 관련 제도 및 조직 정비 필요-	2019.06.18.
제124호	유조선 파격이 해운에 미치는 영향과 대응방향	2019.06.28.
제125호	친환경 선박법 이행을 위한 구체적 후속 조치 필요	2019.07.03.
제126호	북한 노동신문 키워드 분석으로 본 해양수산물 분야 시사점	2019.07.16.
제127호	대서양 연어 위해우려중 지정 유지에 따른 양식업계 대응 방향	2019.07.17.
제128호	섬 가치 제고, 접근성 개선과 고유자원 관리가 관건 - KMI 국민 섬 인식조사 결과 -	2019.07.17.
제129호	해양공간기본계획 7월 말 시행 - 지역사회 인식 증진과 역량 강화에 투자해야 -	2019.08.01.
제130호	항만도시 고용창출을 위한 항만배후지역 풀필먼트센터 구축 시급	2019.08.02.
제131호	현대상선의 얼라이언스 가입 의미와 향후과제	2019.08.02.
제132호	일본의 러시아 천연가스 공급망 구축 전략과 시사점	2019.08.05.
제133호	해양수산업 총산출액, 전 산업 9위 - 재도약을 위한 성장 전략 필요 -	2019.08.09.
제134호	한국 수산물 수출기업 성장 모멘텀 발굴 - 해외 글로벌 수산기업 사례로 본 -	2019.08.16.
제135호	한일 간 무역전쟁, 공급사슬 위험관리에 성패 달려 -해외 공급자 다변화 및 국내 대중소기업간 공급사슬 생태계 구축 등 대책 필요-	2019.08.16.
제136호	2018년 우리나라 컨테이너 항만 선석생산성 전년 대비 소폭 감소	2019.08.20.
제137호	국제해사기구(IMO), 2030 온실가스 40% 감축 목표, 新추진연료(화석 연료-OUT) 개발 및 사용을 의미	2019.08.22.
제138호	중국 항만시설사용료 추가 인하가 우리 항만에 미치는 영향 분석	2019.08.23.
제139호	2분기 해양수산물 업황 여전히 어려우나 3분기 점진적 개선 기대 - 해양수산업 경기실사지수(BSI) 발표 -	2019.08.28.
제140호	항만(부산항 등)-대륙철도 해륙복합운송으로 유라시아 지역 물동량 유치해야	2019.08.29.

구분	제목	발간일
제141호	일본의 수출규제가 해양수산업계에 미치는 영향 - 현재 11.9% 영향, 지속되면 23.0%로 증가 -	2019.08.29.
제142호	2019 제2차 한-베트남 공동 세미나 - ‘한-베트남 교류 협력 및 투자 활성화 방안’ 자상 중계 -	2019.09.10.
제143호	K-IFRS 제1116호 ‘리스’ 적용과 대응방향	2019.10.25.
제144호	스마트양식 클러스터 조성사업 확대를 위한 추진 방향	2019.10.25.
제145호	해양포유류 자원 조사와 보호프로그램 마련 시급 - 2021년 미국의 관련 수산물 수입규제 유예기간 종료 -	2019.10.28.
제146호	미래 수산물 구매세대, 청소년의 수산물 소비행태 및 인식 조사결과	2019.10.28.
제147호	육상기인 해양 플라스틱 예방 정책을 강화해야	2019.10.30.
제148호	러시아 항만인프라 투자에 대한 실효성 제고 전략	2019.10.30.

URL: <https://www.kmi.re.kr/>