중국보험시장의 과제로는 보험회사의 지불능력과 자본금의 보호장치를 마련하고 감시감독 시스템의 구축, 신용평가시스템, 보험회사의 투자활동 규제범위, 보증제도의 체계화, 보험상품에 대한 소비자인식제고 등을 어떻게 수행해내느냐에 달려 있다고 볼 수 있다.

13. 한국 선박투자회사제도의 개선방안에 관한 연구

무역학과 안 병 은
지도교수 김 재 봉

외환위기 이후 국내의 선박금융제도의 부재로 인해 해운기업은 많은 손실을 겪게 되었으며, 이를 계기로 국적선박을 확보하기 위한 새로운 대안을 강구하게 되었다. 그 결과로 독일의 K/G펀드와 노르웨이의 K/S펀드 제도를 벤치마킹하여 2002년 선박투자회사법을 제정하게 되었다. 2004년 말 현재 선박운용회사 2개사가 선박투자회사 17개사를 설립하여 운영중에 있다. 즉 2004년 한 해 동안 선박투자회사제도를 통하여 신조 발주 및 중고선 도입으로 국, 내외 외항선 17척을 확보하게 된 것이다.

선박확보 초기에 막대한 자본이 소요되는 해운산업의 특성상 국내 금융시장으로부터의 차입에는 한계가 있으며, 이에 따라 외국의 금융기관으로부터 장기, 저리의 자금 차입을 위해 해외자회사의 설립 및 편의치적을 허용하고 있다.

국적선의 편의치적 원인은 선박저당권의 원활한 행사를 위한 해외금융권자의 요구와 편의치적국의 조세혜택에 기인하고 있다. 2004년도에 확보된 선박 17척 모두가 파나마에 선박을 치적한 것으로 나타났다. 또한, 선박투자회사제도의 시행 첫 해에 해운산업 및 금융시장에 성공적으로 진입된 것으로 평가되고 있다.

이에 본 연구에서는 선박투자회사제도와 선박투자회사의 현황을 살펴보고 선박투자회사 선박의 치적과 선박투자회사에 대한 세제지원에 관한 개선방안을 제시하고자 하였다.

본 연구는 선박투자회사제도에 대한 기존 연구와 선박금융 및 해운조세제도, 선박등록제도에 관한 문헌조사를 토대로 하였으며, 선박운용사의 실무담당자와의 인터뷰 및 인터넷의 관련 홈페이지를 통해 자료를 수집하였다.

본 연구의 제2장에서는 선박금융과 선박투자회사제도에 대하여 설명하므로서 기존의 우리나라 선박금융제도의 종류와 기법 그리고 한계점을 살펴보았다. 이에 따라 도입된 선박투자회사제도의 도입배경과 개념, 본 제도의 유용성에 대해 기술하였다.

제3장에서는 이러한 선박투자회사제도의 현황으로 선박투자회사법과 운영시스템에 대해 기술하였고, 선박투자회사제도의 문제점으로 선박투자회사 선박의 치적문제와 선박투자회사의 선박보유와 관련된 세제문제를 제기하였다.

제4장에서는 우리나라의 선박투자회사제도의 모본인 독일의 K/G펀드와 노르웨이의 K/S 펀드제도와의 비교분석을 통하여 유럽의 선박펀드의 기본개념과 활성화요인, 정부의 지원정책과 선박투자에 대한 관계를 살펴보았고, 노르웨이의 경우 선박의 치적제도인 NIS제도와 관련한 사항을 살펴보았다. 이러한 비교를 통해 한국, 독일, 노르웨이의 선박펀드제도의 차이점과 시사점을 기술하였다.

제5장에서는 제4장에서 살펴본 유럽 선박펀드의 사례를 통해 우리나라의 선박투자회사제도의 개선방안을 제시하였다. 향후 우리나라의 국적선대 보유전망을 살펴보고 선박투자회사제도가 우리나라 해운산업에 긍정적 영향을 미칠 수 있도록 선박투자회사 선박의 치적과 선박투자회사에 대한 세제지원과 관련하여 다음과 같은 개선방안을 제시하였다.

- 차입금융의 국내금융권자의 요구에 의한 편의치적 허용
- 선박우선특권 및 선박저당권과 관련된 국내법을 국제화시키므로 우리나라 선박등록제도를 외국채권자들이 신뢰할 수 있는 수준으로 개방
- 선박의 감가상각률을 경쟁국 수준으로 조정
- 선박 매각이익 과세이연 제도 확대

본 연구를 통하여 선박투자회사제도의 활성화를 위해서 독일과 노르웨이의 선박펀드제도가 정부의 세제지원을 통해 활성화 되었던 것처럼 제도 도입기의 현 시점에서 정부의 과감한 지원정책이 필요함을 알 수 있었다.

"해운하기 좋은 나라" 건설을 위한 선박금융의 활성화를 위해 도입한 본 제도의 활성화를 통해 동북아시아 물류 중심국가로 성장하기를 기원한다.

dCollection