

inside BIFC

권두칼럼

한국해양대학교 해양금융대학원 교수 윤희성

부산국제금융진흥원 소식

해양금융센터 설립

2024 하반기 뉴스

inside MARITIME FINANCE

해양금융시장 동향

클락슨 코리아 대표이사 최재성

전문가 칼럼

세계로선박금융(주) 대표이사 조규열

해양금융 유관기관 업무 소개

해양진흥공사 해운강국 대한민국을 견인하다!

해양금융종합센터, 해운 및 조선 산업의 Total Solution Provider

전문가 인터뷰

일본해사센터 책임연구원 세츠오 노무라

부산지역 차세대 인재양성

해양금융 아이디어 공모전 수상작 소개



국문 QR



영문 QR



부산국제금융진흥원
Busan Finance Center



Maritime Finance

해양금융

Inside Busan Finance

2023년 국제해사기구(IMO)는 MEPC 80차 회의에서 온실가스를 포함한
탈탄소 기본계획으로 2050 Net-Zero 로드맵을 제시하였습니다.

대한민국 해양산업은 친환경 패러다임 전환기를 맞이하여 국적선대의 친환경 패러다임 전환 전략과
이를 뒷받침할 획기적인 금융 전략을 필요로 하고 있습니다.

이번 호에서는 EU-ETS를 중심으로 설명하는 친환경 선대 전환 동향,
한국형 선박 조세 리스제도 도입 방안, 일본해사센터 인터뷰 등을 살펴봄
해양금융 특화 금융중심지로서의 부산이 나아가는 방안을 모색하고자 합니다.

inside BIFC

04

권두칼럼

터널의 끝에 선 해양금융 중심지
한국해양대학교 해양금융대학원 교수 윤희성

08

부산국제금융진흥원 소식

해양금융센터 설립
2024 하반기 뉴스

inside MARITIME FINANCE

12

해양금융시장 동향

친환경 선박 전환 동향: EU-ETS 제도를 중심으로
클락슨 코리아 대표이사 최재성

16

전문가 칼럼

한국형 선박 조세 리스제도 도입 방안
세계로선박금융(주) 대표이사 조규열

22

해양금융 유관기관 업무 소개

해양진흥공사 해운강국 대한민국을 견인하다!
해양금융종합센터, 해운 및 조선 산업의
Total Solution Provider

28

전문가 인터뷰

일본해사센터 인터뷰
일본해사센터 책임연구원 세츠오 노무라

34

부산지역 차세대 인재양성

해양금융 아이디어 공모전 수상작 소개
부산선박금융연구회(부산지역대학 연합동아리)

inside APPENDIX

36

부록

- 부산 일반 현황
- 부산 지역 금융기관 점포 현황
- BIFC 입주기관 현황
- 부산금융중심지 일반현황
- BIFC & 기회발전특구 인센티브 안내



터널의 끝에 선 해양금융 중심지



한국해양대학교 해양금융대학원
교수 윤희성

유수 해운기업의 임원과 한국해양수산개발원 연구본부장을 거쳐 현재 한국해양대학교 해양금융대학원장으로 재직 중이다. 영국 런던대학교에서 해양금융 석사 그리고 한국해양대학교에서 경영학 박사학위를 취득하였으며, 국내 해운기업에서 벌크선 사업과 경영전략을 담당하면서 많은 실무경험을 쌓아 이론과 실무를 아우르는 전문가로 평가받고 있다.

주요 연구분야는 해운파생상품을 활용한 해운기업의 운임위험관리, 해운환경규제에 대한 재무적 관점의 평가, 인공지능을 활용한 예측과 판단 등이다.

들어가며

부산이 금융중심지로 지정되고 15년의 세월이 흘렀다. 그동안의 성과에 대해서는 다양한 시각이 있을 수 있겠지만 세상 모든 일이 그러하듯이 부정적인 시각으로 보면 부정적인 것만 보이고 긍정적인 시각으로 보면 긍정적인 것만 보인다. 지금 시점에서 지난 세월의 공과를 논하는 것이 무슨 의미가 있을까? 세상은 급변하고 있는데 지나온 발자국을 돌아보며 왈가왈부하는 것이 도움이 될 것 같지 않다.

부산금융중심지 양대 축의 하나인 해양금융의 관점에서 보면 지난 15년 중 대부분의 기간은 발전을 기대하기 어려운 시기였다. 2000년대 2008년 말에 리먼사태가 터지면서 해운시장에 찾아온 충격은 유례를 찾기 어려울 만큼 큰 것이었다. 2003년부터 약 5년간 이전에 겪어보지 못한 이른 바 ‘차이나 붐’ 시기를 거치면서 전세계 해운업계는 언제나 그랬듯이 경기순행적인 **pro-cyclical** 투자를 확대했고, 선박금융업계는 이익을 내고 있는 해운업계를 앞다투어 지원했다. 그렇게 늘어난 공급은 금융위기 이후의 경기침체와 맞물려 공급과잉 상태를 만들었고 초과공급의 늪에 빠진 해운 시장에서 수요의 호전이 작동하지 않는 어려운 상황이 장기



해양금융과 파생금융의 양대 축으로 부산이 금융중심지로 지정된 것이 10년 넘는 해운 장기불황이 시작된 2009년이었으니 해양금융으로 지난 세월동안 한국해양진흥공사 만들고 수은, 산은, 무보가 모여 해양금융센터 만든 것 밖에 한 게 뭐 있냐는 말이나, 해양금융 쪽에서 지금까지 된 게 없으니 앞으로도 기대할 것이 없다는 말은 온당치 않다는 생각이 든다.

민간금융기관의 위축을 대신한 것이 정책금융기관이다. 2016년 한진해운 파산 이후 전 세계에 촘촘하게 구축된 40년의 정기선 영업 기반을 안개처럼 사라지게 만든 데 대한 비난이 거세지자 정부는 외항 컨테이너해운 즉, HMM의 재건에 총력을 기울였고 정부의 파격적 지원과 코로나가 가져다 준 행운(?)은 큰 성공으로 이어졌다. 여기서 큰 역할을 한 것이 정책금융기관 즉, 산업은행과 2018년에 설립된 해양진흥공사이다.

부산금융중심지도 민간 선박금융분야에서는 큰 성과를 내지 못했고 정책금융기관의 설립과 이전에 만족해야 했다. 하지만 이는 역사일 뿐 지금 해운과 조선시장은 대격변의 시기를 맞고 있다. IMO가 작년에 2018년의 온실가스 감축 초기전략의 개정으로 2050년까지 넷제로를 달성한다는 목표를 설정한 이래 다양한 규제를 내놓고 있으며 작년에 시작된 기존선박에 대한 규제인 EEXI와 CII, 2027년에 발효예정인 중기조치인 온실가스연료표준제GFS와 온실가스가격제도GHG Pricing Mechanism는 10년 이내의 단기간에 큰 변화를 예고하고 있다. 이러한 변화는 우리나라 해운과 조선에 기회와 위협요인으로 작용할 것이며 선박금융은 그 한복판에서 기회인지 위협인지를 평가하는 주된 동력이 될 것으로 보인다.

간 지속되었다. 수요회복에도 해운시황이 호전되지 않은 것은 물에 빠진 사람이 3미터를 가라앉았다가 2미터를 올라온다고 해도 숨을 못 쉬는 것은 마찬가지인 것과 같은 이유이다.

해운기업의 대규모 도산과 그에 따른 채무불이행은 많은 선박금융기관을 곤경에 빠뜨렸고 선박금융을 주도하고 있던 많은 유럽의 상업금융기관들이 선박 포트폴리오를 크게 축소하거나 아예 시장에서 철수exit하는 의사결정을 내렸다. 2008년 금융위기를 계기로 2010년 9월에 발표된 바젤III는 위험자산으로 인식되는 선박에 대한 금융을 더욱 위축시키는 요인이 되었다.

이러한 상황은 전통적인 선박금융 주도세력인 서양의 상업금융에만 해당된 것이 아니었다. 국내의 민간 선박금융기관도 아픈 상처를 안고 선박금융에서 떠나갔고 이후 크게 확대된 부동산시장으로 금융역량이 옮겨간 것이 금융계에 그나마 형성되기 시작한 해양금융 전문성을 말끔하게 지워버렸다.

선박에 대한 이산화탄소 배출규제와 자금수급문제

국제해사기구IMO는 작년 7월 제80차 해양환경보호위원회에서 2050년 넷제로를 선언했다. 아직 25년이나 남았으니 먼 미래의 일로 생각할 수도 있으나 선박의 경우는 상황이 조금 다르다. 선박의 평균 수명이 약 25년 전후이니 지금부터 건조하는 선박은 모두 단계적 이산화탄소 배출규제의 대상이 되는 것이고 지금 운항하고 있는 선박도 모두 퇴출 또는 대체의 대상이 된다는 이야기이다.

작년부터는 현재 운항하고 있는 선박에 대한 규제가 시작되었다. 가전제품의 에너지효율등급과 같은 EEXI[Energy Efficiency Existing Ship Index]가 시행되어서 규제기준을 충족하고 국제에너지효율증서를 받아야만 선박운항이 가능하다. 한편 실제 운항정보를 기반으

로 탄소집약도 **Carbon Intensity**를 계산해서 이를 기준으로 규제하는 **CII(Carbon Intensity Indicator)**도 동시에 시작되었다. 만일 현재 운항하고 있는 선박들이 저속운항, 연료전환 등을 통해 단계적으로 기준이 강화되는 이 조치들을 충족하지 못하게 되면 선박이 시장에서 퇴출되는 상황을 맞게 된다.

선박의 이산화탄소 배출을 규제하는 힘은 IMO에서만 나오는 게 아니다. EU는 금년부터 해운산업을 배출권거래제 **ETS**에 포함하였으며, 내년부터는 온실가스집약도를 기반으로 벌금을 부과하는 **FuelEU Maritime**도 시행한다. 또한 공급망 측면에서도 이산화탄소 배출규제가 선박이 직접 배출하는 **Scope 1**에서 공급망 전체를 망라하는 **Scope 3**로 확대됨으로써 운송서비스의 수요자로부터의 압박도 가중될 것으로 예상된다. 해운기업의 투자에 결정적인 영향을 미치는 금융 측면도 포세이돈 원칙 **Poseidon Principles** 뿐만 아니라 녹색금융과 지속가능 연계금융에 대한 금융기관의 선호가 선박투자자금의 가용성에도 큰 영향을 미칠 것이다.

결론적으로 선박에 대한 환경규제는 개별기업이 회피해 나갈 수 있는 사안이 아닐 뿐더러 앞으로 해운산업에 구조적인 변혁을 일으킬 큰 충격이 될 것으로 보인다. 이러한 변화에 대한 해운업계와 금융산업의 대응역량에 따라 해운, 조선 및 관련 연관산업의 성패가 결정될 것이다.

이제 자금수급 불균형 **funding gap**을 이야기 해 보자. 선박의 수명을 25년이라고 가정할 때 글로벌 교역량의 증가에 따른 선대증가분을 감안하지 않더라도 세계 선대의 4%는 매년 해체되고 새로운 선박으로 건조되어야 한다. 지금까지 해운업계와 금융기관은 이러한 자금수요를 지속적으로 감당해 왔는데 왜 새삼스럽게 수급 불균형을 이야기하는지 의문이 들 수 있다. 이에 두 가지 이유가 있다. 하나는 앞으로 10년 정도의 기간에 환경규제 강화에 따른 선박대체투자가 대규모로 일어날 가능성이 있다는 것이고 다른 하나는 민간선박금융을 정책금융이 대체하고 있는 현 상황에서 공급이 수요를 따라가지 못할 것으로 예상된다는 것이다.

작년에 한국해양수산개발원과 한국해양대학교 해양금융대학원 등이 협동연구로 진행한 보고서¹에 의하면 2030년까지 환경규제에 맞추어 우리나라의 현존 선대를 대체하는 데에는 총 56조의 자금이 소요되고 이를 부채비율 200%를 기준으로 자기자본과 타인자

본으로 구분하면 금융기관을 통해 조달해야 하는 자금은 약 37조에 달한다. 이를 2050년까지로 연장하면 누적 총수요는 142조, 타인자본분은 약 95조에 달한다. 게다가 해운업계의 자기자금 확보 현황이나 타인자본 의존도가 컸던 지금까지의 금융형태를 감안하면 금융의 수요는 이보다 훨씬 커질 것이다.

부산금융중심지가 해양금융을 중심으로 확장하고 그 기반에 디지털과 파생 등을 융합하여 성장하는 것이 가장 자연스러운 성장이라는 생각이 든다. 우리나라 해양산업의 4분의 3을 부울경 지역이 지니고 있으니 소가 비빌 언덕이 있는 모양새 아니겠는가? 해운의 장기불황에 맞물려 큰 성과를 내지 못했던 해양금융분야에서 환경변화를 계기로 새롭게 발전을 도모할 필요가 있다.

새로운 접근이 필요한 시점

세계 1위를 다투는 조선국이자 세계 7위의 해운국인 우리나라의 해양금융이 조선과 해운의 위상을 따라가지 못하는 것은 OECD 국가 중에 글로벌 금융기관을 하나도 가지지 못한 유일한 국가라는 달갑지 않은 표식을 달고 있는 우리나라 금융업계가 각성해야 할 부분이기도 하고, 정부나 지자체 관점에서는 다양한 정책적인 동력을 필요로 한다는 반증이기도 하다. 또 한편으로는 해양금융의 발전이 얼마나 풀기 어려운 문제인가를 여실히 보여준다고도 할 수 있다.

새로운 접근으로 두 가지 예를 들고 마지막으로 인적역량의 중요성을 강조하고자 한다. 첫번째는 혁신금융이다. 해운은 일반대중으로부터 자금이 선박투자로 흘러 들어오는 경로를 필요로 하고 있는데 지금까지 이러한 경로는 선박투자회사법 상의 펀드가 만들어지고 3억원 이하 주식의 배당 소득에 대해서는 비과세, 3억원 초과분의 분리과세라는 혜택이 주어진 시기에 마련되었던 것이 전부이다.² 블록체인기반의 혁신금융인 토큰증권 **STO**의 제도화와 장기투자에 대한 과세특례는 해운이 가지고 있던 고질적인 문제를 해결하는 혁신적인 솔루션으로 작용할 것으로 기대된다. 경제적 수명이 긴 선박자산에 대한 투자가 단기적인 관점에서 진행됨으로써 경기사이클의 고점에서 투자하고 저점에서는 오히려 선박을 처분해야 하는 투자와 금융의 경기순행성 **pro-cyclicality**은 해운시황이 하락기에 접어들 때마다 대량도산이라는 참사가 일어나는 데 크게 작용하는 요인이 되었다. 만일 토큰증권 또는 실물자산토큰 **RWA**의 형태로 선박투자가 이루어짐으로써 일반 대중의 자금이 선박이라

1 해운산업 녹색금융 활성화방안, 한국해양수산개발원 김태일 외 (2023)

2 배당소득세 과세특례는 2016년 일몰로 폐지되었다.



는 생산수단으로 흘러든다면 대규모 자금을 필요로 하는 해운산업의 문제를 해결할 수 있다. 또한 이렇게 생산적 자산에 대한 투자가 장기적으로 이루어질 경우 소득세나 상속세를 감면함으로써 부의 건전한 대물림이라는 부수적인 효과도 거둘 수 있을 것이다.

또 하나의 관점은 민간금융기관의 참여를 유도하는 것이다. 해외의 선진해운국들은 자국해운의 진흥을 목표로 선박에 투자하는 기업에 가속상각 **accelerated depreciation** 을 허용함으로써 법인세의 이연효과를 주고 그 혜택을 투자자와 해운기업이 공히 누리게 하는 조세리스 **tax lease** 제도를 도입하고 있다. 하지만 우리나라에서는 아직 지속적인 이익을 내는 금융기관의 자회사가 선박에 투자하는 것을 촉진하는 제도의 도입이 이루어지지 않고 있다. 요즘은 해운산업의 경쟁력 강화에 더하여 BIS 규제 하에 놓인 상업금융기관의 여신여력 확보 측면에서 필요하다는 목소리가 커지고 있는 것도 고려한다면 적극적인 검토와 제도화가 필요할 것이다.

이러한 제도도입의 성패를 평가름하는 요인은 다양하겠으나 무엇보다도 공감대형성과 다양한 정부부처 및 지자체 간 공조 **coordinated effort** 가 중요하다.

해양금융중심지로서 부산광역시가 어떤 노력을 해야하는지 과제를 명확하게 도출하고 산-학-연-정이 힘을 합해 하나씩 실현하는 것이 중요하다. 마지막으로 강조되어야 하는 것은 인적역량이다. 산업을 막론하고 의사결정하고 지원하고 촉진하고 성과를 만들어내는 주

체는 모두 ‘사람’이다. 앞에서 이야기했듯이 민간선박금융이 위축됨으로써 금융계에 전문가 기반이 허물어졌고 업계, 정부, 지자체 할 것 없이 해양금융 전문역량의 부족이 변화를 만들어내는 데 장애요인으로 작용하고 있다. 해양금융 전문기관인 해양진흥공사가 지난 6년간 꾸준히 역량을 배양해 왔고 한국해양대학교 해양금융대학원의 석사과정도 정부와 지자체의 지원으로 젊은 인력을 공급해 왔으나 금융위원회가 금융중심지 육성사업의 일환으로 제공했던 대학원과정 지원은 이미 종료되었고 업계의 자구노력에 매칭하여 지원하던 부산광역 시도 일몰을 이야기하고 있다. 백년대계라고 하는 교육이 ‘단기’ 투자로 소수의 석사졸업생을 배출하는데 그친다는 것은 적절치 않다.

맺으며

지금까지 해양산업의 중심지이자 동북아 해양수도인 부산에서 해양금융의 발전이 더디었던 환경적인 요인과 환경규제 대응을 활용한 도약의 가능성을 살펴보았다. 혁명적인 변화에 점진적 대응은 성과를 만들어 내기 어렵다. 예를 든 혁신금융이든 조세리스이든 한 두 군데 제도를 손본다고 만들어지지 않고 전체 생태계를 포괄적으로 설계할 때 실현될 수 있는 것이다. 최근 역량과 활동을 눈에 띄게 강화하고 있는 부산국제금융진흥원을 중심으로 총체적인 시각에서 솔루션을 제시하고 정부와 지자체가 호응함으로써 2D **Decarbonization** 과 **Digitalization** 로 대표되는 격변의 시기가 새로운 기회로 전환되기를 기대한다.

부산국제금융진흥원 해양금융센터 소개

- 부산국제금융진흥원은 2024년 7월 해양금융센터를 개설하였습니다. 해양금융센터는 부산시에 금융중심지를 해양금융으로 특화하고자 하는 비전으로 출발했습니다. 이러한 비전 달성을 위해, 이동해 전 KDB산업은행 본부장을 해양금융센터장으로 영입하였습니다. 앞으로 해양금융센터는 부산 금융중심지를 대표하는 해양금융 상품 및 정책 제도 개발에 힘쓰고자 합니다.
- 글로벌 해양산업은 강화된 IMO 환경 규제를 맞이하여 탈탄소화 및 디지털화의 대 전환기에 놓여있습니다. 해양금융센터는 이러한 전환기에 우리 해운 산업의 친환경 선대전환을 촉진하고 침체된 민간 선박금융 활성화를 위한 정책 개발을 속도감 있게 수행하고자 합니다.

비전

글로벌 리딩 친환경 해양금융센터

전략

해양 클러스터 강화

해양금융 정책 THINK-TANK

중점 과제

친환경 패러다임 전환 촉진

민간 선박 금융 활성화

친환경 패러다임 전환 촉진

유럽, 일본, 중국 등 해운강국의 해운 산업 지원 정책을 벤치마킹하여 우리 실정에 부합하는 조세리스 제도도입을 연구하고자 합니다. 이를 통해 다소 부진한 친환경 선대 전환을 촉진하고자 합니다.



민간 선박 금융 활성화

그간 선박금융 시장에서 이탈한 민간 선박금융의 활성화는 직면한 친환경 선대 전환을 위해 꼭 필요한 상황입니다. 이를 위해 조세리스 제도 도입을 통한 민간 투자 활성화 및 대출 참가 확대를 유인코자 합니다. 아울러 원화선박금융 시장을 새롭게 구축함으로써 달러화 조달에 어려움을 가지고 있는 민간은행에게 유리한 시장 환경 제공을 연구하고자 합니다.



부산 해양금융 네트워크 형성

부산에 소재한 해양 금융 관련 기관과 유기적인 네트워크를 형성하여 부산의 해양금융 시장을 활성화하려는 노력을 기울이고 있습니다. 이미 해양금융 부문의 정책금융 기관이 물리적으로 집적된 만큼 지속적인 만남의 장을 기획하여 정보의 교류와 기관 간 협력 토대를 형성하고자 합니다.



2024 부산금융박물관로드 자원봉사자 수료식 및 발대식 개최



- 일시/장소** 2024. 7. 2.(화) / 부산국제금융진흥원 회의실 (BIFC 53층)
- 주최/주관** 부산시, 부산광역시교육청, 한국거래소, 기술보증기금, 한국은행 부산본부, 부산은행, 부산국제금융진흥원
- 내용** 기관별로 운영되고 있는 금융교육 프로그램을 연계하여 부산시민들에게 금융 관련 지식과 자본시장 역사에 대한 이해를 함양할 수 있도록 하는 교육기부 프로젝트의 일환임

부산 중소기업 중동 진출을 위한 'K-실크로드 개척 프로젝트' 업무협약 체결



- 일시/장소** 2024.7.3.(수) / BIFC 남부발전 본사 35층 비전룸
- 프로젝트 운영기관** 부산중소기업청, 남부발전, 기술보증기금, 자산관리공사, 주택금융공사, 주택도시보증공사
- 프로젝트 수행기관** 부산국제금융진흥원, 하나은행

2024 부산 금융 인재 아카데미 개최



- 일시/장소** 2024.7.15.(월)~2024.8.2.(금)
- 주최/주관** (주최)부산광역시 / (주관) 부산국제금융진흥원, 부산경제진흥원, 금융투자협회 부산지회
- 주요내용**
 - 해양금융, 증권 · 파생금융, 디지털금융 강의 프로그램을 구성하여 지역 특화금융 관련 실무 위주의 교육을 제공함
 - 취업특강 및 실무담당자와의 대화(멘토링)을 통한 특화금융인재 양성 프로그램을 운영함
- 사업대상** 부울경 지역 내 금융권 취업 희망 청년 각 과목별 25명 내외

부산금융중심지 홍보 및 금융기관 유치 위한 IR 개최



- 일시/장소** 2024.8.27.(화) / 부산국제금융센터(BIFC) 63층 D-Space
- 주요내용**
 - 국제자금세탁방지기구(FATF) 교육 프로그램 참석차 전 세계에서 부산에 방문한 외국인 및 FATF 임직원 대상 부산금융중심지 발전현황 발표
 - 부산국제금융진흥원-FATF 향후 협력방안 논의

제11회 부산금융중심지 포럼 개최



일시/장소 2024.9.11.(수) / 한국예탁결제원 대회의실(BIFC 39층)
주관 (사)부산국제금융진흥원
주요내용 - 부산을 금융중심지로 한 단계 도약시키기 위한 비전과 전략, 과제를 논의하고, 체계적으로 실행할 방안을 모색하였음
 - 블록체인 기술 기반 최첨단 도시로 변모할 부산의 비전과 디지털 자산 거래소 추진 현황을 공유하고, 현재 진흥원에서 추진하고 있는 연구 과제 등을 소개하였음
참석자 한국은행, 사원기관(한국거래소·한국자산관리공사·한국해양진흥공사·BNK부산은행·기술보증기금·부산광역시) 전문가, 학계 및 업계 전문가 등 30여 명

GFCI36 국제금융센터지수 런칭 심포지엄 개최



일시/장소 2024.9.24.(화) / 누리마루 APEC하우스
주최 (사)부산국제금융진흥원, Z/yen사
주요내용 - 글로벌 컨설팅 그룹 Z/yen사와 함께 글로벌 금융 센터 지수를 측정하는 GFCI (Global Financial Centres Index) 런칭 심포지엄을 부산에서 개최하였음
 - 부산은 해당 평가서 역대 최고인 25위를 기록하며, 아시아권에서는 9위를 차지함
 - 해양금융을 중심으로 한 부산 금융중심지 발전 전략과 디지털 금융 및 지속가능 금융에 대한 대응전략을 논의하였음
참석자 Mike Wardle CEO(Z/yen사), Jacques Flies 대사(주한 룩셈부르크 대사관), Liu Guohong 부원장(CDI), 신현석 원장(부산연구원), 박인호 상임의장(부산경제살리기시민연대), 조정희 상임대표(부산시민단체협의회), 류재옥 이사장(여성문화인권센터), 이한녕 본부장(한국은행), 남동우 금융창업정책관(부산광역시) 등

2026년 국제금융센터세계연합 연차총회 유치



일시/장소 2024.10.15.(화) / 일본 도쿄
행사명 2024 국제금융센터세계연합 연차총회
주요내용 - 부산국제금융진흥원 이명호 원장이 글로벌 금융중심지 발전을 위한 주요 안건 논의와 의결을 위해 참석하였으며, 다양한 부산금융중심지 발전 사안이 각국의 국제금융센터들로부터 긍정적인 평가를 받아 2026년 총회 유치에 성공하였음
 - 부산은 아랍에미리트(아부다비, 두바이), 일본(도쿄)에 이어 아시아에서 4번째로 국제금융센터세계연합 연차총회를 유치한 도시가 되었음

부산 해양·금융 위크 개최



일시/장소 2024.10.29.(화) ~ 2024.10.31.(목) / 롯데호텔 부산, 파라다이스 호텔 부산
주최/주관 부산광역시, 한국해양진흥공사, 부산국제금융진흥원, 마린머니, 금융감독원
프로그램 1) 2024 KOBC 마리타임 컨퍼런스(글로벌 및 중국 거시경제, 건화물선 및 유조선 시장, 컨테이너선 시장 및 글로벌 항만의 동향과 전망)
 2) 부산해양금융컨벤션(글로벌 해양산업의 오늘과 미래, 지속가능한 성장을 위한 혁신과 협력 과제, 지속가능한 금융중심지 도약을 위한 '부산'의 노력, 해양금융중심지 육성을 위한 금융의 역할)
 3) 마린머니 한국선박금융포럼(해양금융센터로서의 부산, 스마트 항만의 글로벌 동향 및 전망, 한국 조선 및 신조선 기술, 지속가능한 금융, 해운 비즈니스 관리)



EU — ETS

친환경 선박 전환 동향 : EU-ETS 제도를 중심으로



클락슨 코리아
대표이사 **최재성**

영국 폴리머스 대학교에서 해상법 및 해운경영을 전공하여, AP Moller Maersk, 클락슨플라토 싱가포르 법인을 거쳐 2017년 클락슨 코리아 대표이사로 취임하였다.

KDB 산업은행·한국예금보험공사 등 금융공공기관의 선박 매각 시점 자문 및 선박 매각 컨설팅을 주관하였으며, 대통령 직속 북방경제협력위원회 교통 분과 전문 위원으로 해운·조선·교통·물류 등 해상 분야의 활발한 활동을 이어오고 있다.

1. 서론

환경규제가 강화되며 해운산업을 향한 탈탄소화 요구는 현재 해운업계의 최우선 핵심과제로 떠오르고 있다. 이는, 전 세계 교역의 상당 부분이 해운을 통해 이뤄지고 있으며, 해상 운송 과정에서 배출되는 온실 가스 양이 적지 않기 때문이다. 실제 해운산업을 배출하는 온실가스는 전 세계 배출량의 약 2% 정도를 차지한다. 전 세계 교역량 중 약 80%를 접하는 해상 운송 비중을 감안할 때, 항공, 도로, 철도 등의 다른 운송수단의 배출량 대비 상대적으로 작은 수치로 보일 수 있으나, 톤-마일 연간 변동량 및 전 세계 선박수와 변화율 상승에 따른 해운산업 온실가스 배출량의 연평균 증가율을 고려할 때, 그 규모를 결코 무시할 수준으로 볼 수 없는 바, 업계 대내외적으로 탄소중립 목표를 상향하고 관련 규제를 강화하는 움직임이 확대될 전망이다.

그 일환으로 국제해사기구IMO는 2050년까지 해운산업 탄소중립을 실현하기 위해, 기존의 '2008년 국제해운 온실가스배출량 대비 50% 감축 목표'를 '100%감축 달성'으로 상향 조정하였으며, 온실가스배출량 산정인 연료의 생산과정Well부터 사용Wake과정까지의 전과정Life Cycle Assessment 평가함으로써 기준을 강화할 계획이다.

또한, 유럽연합은 2024년 1월 1일부터 배출권 거래제EU-ETS를 해운산업에도 적용함으로써, 유럽연합국가를 포함한 유럽경제지역European Economic Area에 입항하는 총톤수 5,000톤을 초과하는 선박은 연간 온실가스 배출량에 해당하는 배출권을 구매하도록 강제하고 있다. 이는 앞서 설명한 국제해사기구의 2050년 온실가스 배출 제로 달성 목표와 맞물려 국제 해운산업의 녹색화 바람을 본격 가속하고 있다.

즉, 국제사회가 해운산업을 요구하는 환경 규제 방향은, 직접적으로 해양을 오염시키는 기름이나 유해성 액체 물질만 규제하던 기존의 형태에서, 질소산화물, 황산화물, 온실가스 등 그 범위를 대기오염물질로 대상을 확대하며 강화되는 모습이다.

그 결과 해운회사는 필연적으로 선박에 대한 기술적 규제, 운항적 규제 및 경제적 규제에 응해야 하며, 규제 충족을 인증 받은 친환경 선박을 보유한 회사는 지속적으로 사업을 영위하며 시장에서 생존할 수 있는 경쟁우위를 점하는 반면, 규제 미충족 선박의 적기 개선 대응에 실패한 회사는 결국 시장에서 도태될 수 밖에 없다. 이는, 해운산업이 직면한 전례 없는 생태계 변혁 수준의 도전을 의미하며, 친환경 선박과 그렇지 못한 선박 간의 운임 격차는 점차 심화될 것이며 변화에 적시 대응하지 못한 회사의 퇴출은 거스를 수 없는 수순이 될 것이다.

이에, 현재 해운 산업이 마주한 탈탄소화 강화 추세를 최근 시행된 규제 중심으로 살펴보고 그로 인해 예상되는 이슈들을 다루고자 한다.

2. 해운업의 탈탄소화를 위한 규제 강화

국제적인 산업인 해운 부문 특성 상, 국가별 규제가 상이하고 국가 간 이동성에 따라 온실가스 배출량 모니터링에 어려움이 있어, 개별 국가의 노력만으로는 해운 산업에서 발생하는 온실가스 감축에 한계가 따른다. 따라서, 국제해사기구 등 국제기구를 통한 글로벌 협력을 통해 기후 변화 대응이 필요하다.

국제해사기구는 선박에서 배출되는 온실가스 저감 대책으로 선박에 대한 기술적·운항적 규제 항목을 추가하고 선박 건조에서부터 운항까지 모든 단계에 적용하고 있다. 일정상 2020년 글로벌 항산화물 규제를 시작으로, 2023년 현존선에너지효율지수^{EECI} 및 탄소 집약도지수^{CII}가 시행되었으며, 2023년 7월에 2050년까지 국제해운의 탄소중립 실현을 목표로 채택하며, Well-to-Wake 기준 국제해운 온실가스 배출량은 100% 감축을 달성하기로 합의함으로써 기후변화 대응을 강화하기로 했다.

EU는 2024년부터 EU-ETS 제도에 해운 부문을 포함시킴으로써 해운산업에서 발생하는 온실가스 감축 활동을 선도하고 있다. 이는 해운 부문의 온실가스 배출량을 줄이기 위해 친환경 대체 연료로의 전환을 촉구할 것으로 관측된다.

그 밖에도, 미국은 캘리포니아주의 정박 중 규제를 적용하며, 연방 차원에서는 Clean Ship Act와 International Maritime Pollution Accountability Act가 제안된 상태이며, 중국은 2025년까지 7개 산업을 아우르는 국가 배출권 거래제를 계획 중이며, 해운업도 이에 포함될 가능성이 있다. 싱가포르의 Maritime Singapore Green Initiative를, 영국은 Clean Maritime Plan을 추진 중이다. 노르웨이는 2026년부터 서부 노르웨이 피요르드에서의 온실가스 배출을 제한하는 규제를 시행할 예정이다.

3. 해운분야 EU-ETS 일반 사항

선박 온실가스 중장기 감축 방안은 기술적 조치와 시장기반 조치로 분류되는데, EU-ETS는 일종의 시장 기반 조치로, 경제적 규제

라고 볼 수 있다. 탄소세와 배출권거래제가 시장 기반 조치 방안으로 논의되고 있으며, 그 중 배출권 거래제는 선박 별 할당된 배출량이 상한을 초과할 경우 배출권 시장을 통해 구매할 수 있다. 유럽연합은 EU-ETS의 단계적 도입을 위하여, 2024년 배출량의 40%, 2025년 배출량의 70%, 2026년부터는 100%의 배출량에 대해 배출권을 납부하도록 하고 있다. 따라서, 해운업계의 관련비용은 2024년 약 24억 달러를 발생 후, 100% 배출량에 대한 배출권을 납부해야하는 2026년에는 약 58억 달러까지 그 부담이 증가할 것으로 예상된다.

기본적으로 EU-ETS의 책임 주체는 해운 선사이나, 연료구매 및 선박 운항의 책임이 계약에 따라 해운 선사 외의 다른 기관에 부여된 경우, EU는 이러한 현실을 반영하여 해운 선사가 해당 비용에 대한 환급 권리를 가질 수 있도록 하는 조치를 취할 것으로 요구하고 있다. 다만, 이러한 규정은 '오염자 부담 원칙'에 따라 해운 선사가 실질적으로 병커를 공급하고 운항을 책임지는 당사자에게 배출권을 납부하여 발생하는 비용을 청구할 수 있는 권한을 부여하는데 국한되며, EU-ETS 준수에 대한 궁극적인 선주의 책임을 경감하는 것은 아니다. 만약 해운 회사가 부과된 배출권을 납부하지 않으면 배출권 납부 의무에 추가하여 톤당 100유로의 벌금이 부과되고, 해당 회사의 이름이 공개된다. 그럼에도 회사가 2년 이상 배출권을 납부하지 않으면 EU/EEA 내 입항이 금지된다.

배출권은 유럽에너지거래소^{European Energy Exchange}에서 경매를 통해 구매하거나 2차시장을 통해 구매할 수 있는데, 수요-공급 원칙에 따라 가격 변동성이 나타난다. 실제 2023년 평균 톤 당 92 달러를 보인 배출권 가격은, 예상보다 온화한 동계 기온과 재생 에너지 생산 증가 원인으로 수요가 저하되며 2024년 1분기 톤당 58달러까지 하락하기도 했다.

즉, 배출권의 가격 변동성 및 배출권 납부금액 상향 조치는 점진적으로 해운산업에 상당한 재정적부담으로 작용할 수 밖에 없으며, 해운회사는 이에 대응하여 리스크 관리 전략을 선제적으로 구축하여 배출권 구매 비용을 줄이는 방안을 수립해야 한다.

4. 해운 회사의 대응 방안 및 시사점

우선 감축 운항 적용 및 친환경 에너지저감기술^{Energy Saving Technologies}을 도입하는 방식으로 대응할 수 있다. CII 저등급 선박의 운항 효율 개선을 위해 선박의 운항 속도를 낮추는 것은 가장

즉각적인 방법이 될 수 있으나, 해당 선속을 유지하며 정상적인 영업을 기대할 수 없는 바, 궁극적인 해결책은 아니다. 따라서 에너지저장기술 적용하여 에너지 효율을 개선하는 방식을 통해 선박 배출량 저감을 시도할 필요가 있다.

다만, 2050 국제 해운 탄소 중립 실현을 목표로 점차 고강도의 환경 규제 노출될 것으로 예상되는 분기점에 이르러, 결국 에너지 효율 관리 방법보다는 연료 전환에 집중하여 친환경 선박으로 선대를 혁신하는 방향이 전개될 것으로 보인다. 이러한 변화는 단기적으로 비용 증가가 불가피하지만, 장기적으로 환경 규제 관련 비용을 절감하고, 환경 규제를 준수함으로써 기업 경쟁력을 향상할 수 있다. 이미 시장에서는 친환경 선박에 더 많은 운임을 지불하는 이중 운임 구조가 시작되었으며, 이 같은 운임 격차는 점차 심화될 것이며, 전 세계 대기업들이 공급망 전반의 탄소배출량을 줄이는 방향을 도입하고 있기에 최종 소비자 역시 사용하는 제품의 친환경성을 따지는 시대적 환경 하에서, 해운회사가 이런 대세 추이를 거스르기는 어려울 것으로 보인다.

이 과정에서 친환경 연료로의 전환 시점이 중요하며, 선대의 경영 및 운항 상황에 맞는 경제적인 시점에 대한 분석이 선행되어야 한다. 기존 선박 분류 중, 노후선의 경우 감속 및 에너지 효율 관리 방법을 통해 규제를 충족하는 일정 사업 기간을 확보할 수 있으나, 이는 영업 수익 및 자산 잔존가치 대비 친환경 규제 관련 비용이 과다 지출되는 임계 시점에 이르러 폐선될 가능성이 높으며, 이후 그 빈 자리를 친환경 선박으로 전환하는 기회가 될 수 있다.

상대적 저선령 선박의 경우, 현재 화석 연료 기반의 단일연료 추진 기관 Mono-fuel Engine만 구비되어 있다면, 대체 연료 사용 목적의 에너지원 및 엔진 교체를 위해 발생하는 투자 비용이 회수되는 경제적 효과를 검토한 후 연료 전환을 위한 리트로핏 개조를 결정함으로써 미래 환경 변화에 대응할 수 있다.

액화천연가스 LNG, 바이오선박유 및 메탄올, 수소와 암모니아 등이 다양한 차세대 대체 연료로 거론되고 있으나, 각 연료가 가진 고유의 장단점 및 기술 성숙도를 고려할 때 어느 것이 정답이 될 것이라고 확답하기 어렵다. 또한, 생애주기 적용범위에 따라서는 배출량 감소효과가 반감하거나, 기존 화석 연료 대비 역으로 배출량이 증가하는 역전현상이 발생할 수도 있다. 때문에, 해운 회사는 각자의 운영 조건과 장기 전략에 맞는 연료를 선택해야 하며, 단일 해결책에 의존하지 않고 이중연료 사용이 가능한 엔진을 적용하거나, 추

후 엔진 개조를 통해 이중 연료 사용이 가능하도록 하는 ‘레디’ 옵션을 추가로 확보함으로써 폭 넓은 대응을 실현할 수 있을 것으로 보인다.

대체 연료 추진의 신조선을 주문하는 기업의 수는 지속적으로 증가하고 있으며, 그 중 상위 20개 기업 목록에 주요 컨테이너 선사들과 대형 해운회사들이 주로 포함함으로써, 대체 연료 전환이 대형 기업들을 중심으로 빠르게 진행되고 있음을 알 수 있다.

이는 친환경 전환을 위해 막대한 투자가 필요함을 나타내며 동시에 자금 조달이 주요 과제가 될 수 있음을 시사한다. 즉, 경쟁에서 살아남기 위해서는 민간 부문이 적극적으로 참여할 수 있는 여러가지 환경이 뒷받침되어야 한다.

앞서 언급한 바와 같이, 현재 친환경선 전환은 주로 글로벌 대형 해운 선사가 주도하고 있다. 글로벌 선사의 사례와 국내선사의 로드맵을 비교할 때, 국내에서는 HMM, 팬오션 등이 선도적으로 환경 규제에 대응하고 있으나, 대형 해운 회사를 제외한 국내 여타 해운 회사들의 친환경선 도입은 다소 시간이 걸릴 것으로 보인다. 중소 선사의 경우 친환경 선박 전환보다는 당면한 탄소배출 부과금 납부의 재정적 부담 등 현실적인 문제 해결에 우선 순위를 둘 수 밖에 없다. 기업 차원에서만 국제 환경규제에 대응하는 것은 한계가 있기 때문에 친환경 선박으로의 전환을 촉진하기 위해서는 해운 회사의 노력과 더불어 정책, 금융부문 지원도 함께 고려되어야 할 것으로 보인다. 이 과정에서 해운사, 조선사, 항만 및 연료 공급사 등을 비롯한 밸류체인을 잇는 대부분의 기업에서 투자 수요가 증가할 수 있으며, 연쇄적으로 금융권에서도 관련 기업에 대한 투자 기회가 증가하는 선순환 구조를 확보할 수 있을 것으로 예상된다.

요컨대, 해운산업이 직면한 환경 규제 강화에 대한 요구는 도전과 기회를 수반한다. 계속 진화하는 규제 안에서 새로운 기술과 연료가 등장하고 있지만 본격적인 전환 시기는 여전히 불확실하다. 다만, 초기 단계의 연료 전환은 시작되었으며 과도기적 연료로 LNG가 높은 비중 채택되고 있으나 최종 차세대 선박 연료 낙점까지는 시간이 더 걸릴 것으로 보인다. 글로벌 해운 기업이 주도하는 신조선 주문 활동 속에서 국내기업이 경쟁력을 확보 위해서는 자금 조달 능력이 관건 될 것으로 보이는 바, 정부 차원의 정책적 지원방안과 민간 자본의 선박금융 확대 방안을 함께 고민할 필요가 있다.



세계로선박금융(주)
대표이사 조규열

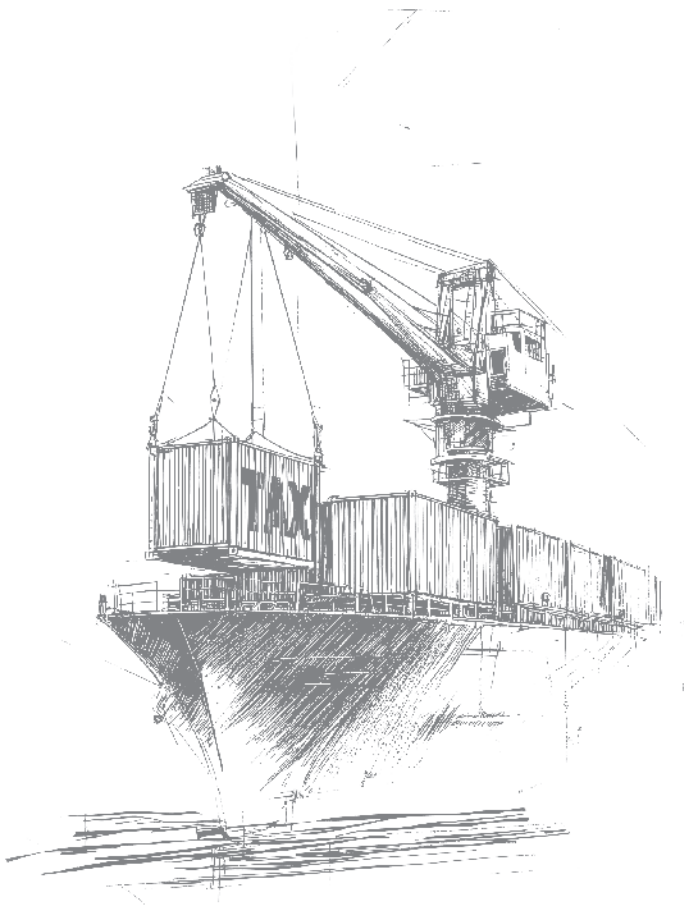
한국수출입은행에서 32년간 선박금융산업 등을 지원해왔으며, 해양구조조정본부에서 대우/성동조선과 한진해운 등 구조조정 담당 부행장을 역임하였다. 이후 한국해양보증보험 사장·한국해양진흥공사 본부장의 임기를 마치고, 21년부터 현재 세계로선박금융 대표이사로 취임하여 선박펀드 및 투자를 진두 지휘하고 있다.

KDI정책대학원에서 국제경영 석사 학위를, 한국해양대학교에서 해운경영학 박사 학위를 취득하였으며, 현재 해양수산부 정책자문위원회 총괄 자문위원으로 활동하고 있다.

한국형 선박 조세 리스제도 도입 방안

1. 개요

선박 조세 리스제도는 리스기간 초기 선박에 대한 고속 감가상각을 통해 대규모 감가상각비(비용)를 발생시켜 세제혜택을 생성하고 그 세제혜택의 상당 부분을 선사(Lessee)에게 이전시켜 선사의 선박 구매비용을 절감시켜 주는 선박 리스금융 기법의 하나이다. 선박 조세 리스제도는 1960년대 초반 영국이 자국의 해운·금융·법률 등의 산업 육성 목적으로 활용되었다. 이후 일본은 1978년 저금리 기조 하에 기 축적된 자국 중소기업의 여유자금 활용 및 외국자본 유치 등을 위해, 프랑스는 1998년 자국의 조선과 해운 산업 지원을 위해, 그리고 가장 최근에 제도를 도입한 홍콩은 2020년 자국 내 선박 리스산업 진흥을 위해 각각 동 제도를 도입하였다. 상기 4개국의 선박 조세 리스제도 도입 배경은 각국의 경제 여건 등에 따라 다소간의 차이는 있으나 자국의 해운과 금융산업 보호 및 육성이란 면에서는 동일하다고 할 수 있다.



선박 조세 리스제도는 기본적으로 법인세 납부 지연효과와 법인세율 감면 등을 통한 세제혜택Tax Benefit을 수반하고 있다. 세제혜택 규모는 리스거래 발생국가의 선박에 대한 감가상각률, 법인세율, 선박 또는 SPC 소유권 이전 시 매각차익에 대한 과세제도 등에 따라 차이가 있다. 선박 조세 리스제도는 제도의 설계방법에 따라 선가의 약 10% 수준에 이르는 실효적 세제혜택을 선사에게 제공할 수 있다. 이 제도를 국내에 도입하여 세제혜택을 적절히 활용할 경우 국내 선박금융시장에서 다양한 신규 민간 투자자 유치와 친환경 선박 발주 비용 절감 등을 통해 저탄소 선박 발주 촉진을 도모할 수 있다. 선박 조세 리스금융 외에 세제혜택을 기반으로 선박금융을 활성화 시키고자 했던 국내외 사례는 독일의 KG펀드, 노르웨이의 KS펀드 및 우리나라의 선박투자회사법에 의한 선박펀드 등을 들 수 있다. KG펀드는 1970년대부터 독일 정부가 제공하는 세제혜택에 힘입어 1990년 전후로 급성장을 하였다. 그러나 1999년 3월 세계개편에 따른 각종 인센티브 제도가 대부분 축소·폐지됨에 따라 현재는 거의 유명무실하게 되었다. KS펀드는 KG펀드보다 오랜 역사를 갖고 있다. 1980년대에 노르웨이 정부가 개인투자자들에게 파격적인 세제혜택을 제공하면서 당시에는 노르웨이 해운산업 부흥의 전기

를 마련하였으나 1992년 세제혜택 축소 등으로 이 역시 현재 잘 활용되지 않고 있다.

각국은 선박 조세 리스제도의 기본적 골격을 제외하고는 제도의 핵심내용은 공개하지 않고 있다. 프랑스 선박 조세 리스제도의 경우 2007년 EU 집행위로부터 제도의 투명성 등의 문제가 제기됨에 따라 고속감가상각률 하향 조정(연 40.6% → 28.125%), 정부의 사전 승인절차 폐지 및 지원대상 선사의 범위 확대(프랑스 선사 → EU 소재 선사) 등 대대적인 제도 정비를 단행한 바 있다. 그러나 이러한 제도의 정비 과정에서도 프랑스 정부는 고속감가상각률의 하향 조정에 따른 세제효과 축소를 우려하여 리스기간 종료 후 SPV(Special Purpose Vehicle)의 매각차익에 대한 95% 세금감면 조치를 마련한 바 있다.

우리나라도 2002년 5월 선박투자회사법이 제정되어 배당 소득의 비과세 또는 분리과세, 주식의 양도차익 비과세 등의 과세특례가 적용되어 선박투자펀드가 활발히 조성·운용된 바 있었다. 그러나 2016년 과세특례가 폐지되면서 현재는 해운시황의 장기 침체와 맞물려 민간투자자가 참여하는 선박펀드 조성이 매우 어려운 실정이다. 이하에서는 우리나라 실정에 적용하기에 가장 적합한 한국형 선박 조세 리스제도는 어떠한 모형이 바람직하며 동 제도의 도입을 위한 향후 추진과제는 어떠한 것이 있는 지에 대하여 간략히 살펴 보고자 한다.

2. 제도의 도입 필요성

선박 조세 리스제도는 동 제도의 운용 과정에서 생성된 세제혜택을 관련 이해당사자에게 적절히 분배함으로써 다양한 용도로 활용될 수 있다. 우선 세제혜택의 일부를 선사에게 이전함으로써 저탄소 선박 발주를 촉진할 수 있으며, 투자자에 이전함으로써 민간금융을 저탄소선박 투자에 활용할 수도 있다. 우리나라의 선박 조세 리스제도의 도입 필요성에 대해서는 다음과 같이 간략히 정리해 볼 수 있다.

첫째, 선박 조세 리스제도 도입에 따른 세제혜택의 일부를 국내 선사에 제공할 경우, 선사는 저탄소 선박을 조기 발주하여 우리 정부의 탈탄소 추진 정책에 기여할 것이다. 해양수산부는 2050년까지 탄소 제로를 달성하기 위한「국제해운 탈탄소화 추진 전략」을 2023년 발표하였다. 그 추진 전략의 주요 내용은 ①친환경 선대 전환, ②해운산업 투자여건 개선, ③친환경 기술/미래연료 인프라 확충,

④무탄소 항로 구축이다. 저탄소 선박은 일반 선박 대비 20~30%의 추가 비용이 발생한다. 따라서, 선박 조세 리스제도를 활용할 경우 국내 선사는 선박의 약 5% 내외의 자본비용을 축소할 수 있게 되어 지금보다는 좀 더 적극적으로 저탄소 선박을 발주할 수 있게 될 것으로 기대한다.

둘째, 선박 조세 리스제도 도입에 따른 세제혜택의 일부를 국내 투자자에게 이전함으로써 정책금융에 크게 의존하고 있는 국내 선박금융시장에 기관투자자 등의 민간금융을 유입할 수 있다. 선박 조세 리스제도는 모델의 운영 방식에 따라 국내 대형금융기관, 기관투자자, 대형 화주 등을 투자자로 유치할 수 있다. 이러한 투자자들은 통상 매년 막대한 영업이익을 창출하고 있어 선박의 고속감가상각에 따른 손실을 이전할 경우 세제혜택을 향유할 수 있다. 따라서 이들 투자자의 잉여자금이 선박금융시장에 유입될 경우 선박 부문에서 민간투자 활성화와 동시에 국내 선박금융의 고도화를 기대할 수 있다.

셋째, 선박 조세 리스제도 도입에 따른 세제혜택의 일부를 국제경쟁 입찰에 참여하는 국내 선사에게 제공할 경우 국내 선사의 수주경쟁력은 더욱 강화될 것이다. 글로벌 시장에서는 카타르 가스 운송

을 위한 LNG선 프로젝트, 브라질 철광석 운송을 위한 벌크선 프로젝트 등이 국제경쟁 입찰을 통해 선사에게 운송권을 제공한다. 이러한 국제경쟁 입찰에서 프랑스, 일본 등의 글로벌 선사들은 자국의 선박 조세 리스제도를 활용하여 선박금융을 조달할 가능성도 배제할 수 없다. 이 경우 이들 경쟁국 선사들은 우리나라 선사 대비 선가의 약 5% 내외에 상응하는 금융비용 Capex을 절감할 수 있다. 따라서, 우리나라 해운사들의 수주경쟁력 제고를 위해 여타 해운 경쟁국에서 허용하는 선박 조세 리스제도를 우리나라도 외면해서는 안된다.

넷째, 우리나라 국적선사가 향후 대규모 저탄소 선박을 발주할 경우 자본비용을 낮출수 있게 하기위해, 우리나라도 선박 조세 리스제도를 통하여 국적선사의 원가경쟁력을 확보할 수 있도록 지원을 할 필요가 있다. 프랑스의 CMA-CGM과 일본의 ONE는 양국의 대표 국적선사로서 자국 선박 조세 리스제도를 가장 많이 활용하는 선사이다. 우리나라 국적선사인 HMM은 그간 정부, 해진공의 정책적 지원, 시황 반등, 자체적인 혁신 노력 등에 힘입어 최근 괄목할 만한 영업실적을 시현하였고 현재는 약 10조원 이상의 여유자금을 확보하고 있다. 다만, 향후 탈탄소 추진 과정에서 상당한 규모의 저탄소 선박 발주가 필요한 상황이고 Alliance 재편 과정



에서 글로벌 컨테이너 선사와의 치열한 운임경쟁이 불가피할 것으로 예상된다. 결국 글로벌 컨테이너 선사의 경쟁력은 TEU당 원가로 귀결될 것인바, 우리나라도 선박 조세 리스제도를 도입하여 국적선사의 원가경쟁력 확보를 제도적으로 뒷받침할 필요가 있다.

다섯째, 선박 조세 리스제도는 국내 중소·중견선사의 저탄소 선박 발주에 따른 금융비용 절감시킬 수 있는 유용한 선박금융의 틀로 활용될 수 있다. 일부 선사를 제외하고는 국내 중소·중견선사가 자금조달 여력 부족 등으로 저탄소선박에 대한 투자를 추진하기가 쉽지 않다. 정부의 2024년 친환경선박 전환 보조금은 143억원(2023년 130억원)으로 매년 조금씩 늘러가고 있으나 2050년 탄소제로를 달성하기 위한 국내 해운업계의 수요를 충족하기에는 한계가 있다. 따라서, 선박 조세 리스제도 도입을 통한 세제혜택을 국내 중소·중견선사에게 이전함으로써 이들 선사의 저탄소 발주에 따른 금융부담을 다소 완화시켜 줄 필요가 있다.

3. 선박 조세 리스제도의 한국형 모델

해수부와 해양진흥공사(이하 “해진공”이라고 함)은 한국형 선박 조세 리스제도의 도입을 위하여 관련 용역을 한국조세재정연구원과 KMI에 각각 의뢰하여 2022년 전후로 제도 도입을 추진한 바 있다. 그러나 그 당시 국내 해운업계의 최대 화두는 톤세제도 연장이었다. 당시 해운업계내에서는 톤세제도 연장과 선박 조세 리스제도 도입을 동시에 추진하는 것은 쉽지 않다는 의견이 지배적이었다. 이에 따라 해수부와 해진공의 부단한 노력에도 불구하고 선박 조세 리스제도 도입은 무산되었고, 결국 2024년에 톤세제도만 2029년 말까지 일몰 연장되었다.

한국형 선박 조세 리스제도는 세계 선박금융시장에서 가장 보편적으로 활용되고 있는 프랑스와 일본의 조세 리스제도를 바탕으로 우리나라의 고속 감가상각제도, 투자자 현황, 세제혜택의 이전방법, 법인세법 등 조세관련 법령 및 제도의 활용 가능성 등을 종합적으로 고려하여 설계하는 것이 바람직하다.

한국형 선박 조세 리스제도의 모델을 설계하는 데 있어 우선적으로 고려해야 할 요소는 ①선박의 소유 ②선박의 가속상각 ③손금과 세제혜택의 이전 ④선박투자회사의 역할 ⑤조세 리스거래 종료Exit의 프로세스별로 무수히 많다. 우리나라의 법인세법 등 조세관련 세법, 선박투자회사법, 기업회계기준 등 국내 관련법과의 상충문제와

쟁점사항에 대한 법제화 가능성 등을 면밀히 검토해야 한다. 일본형 모델은 오랜 기간 자본을 축적하여 온 일본 중소기업의 손실 흡수능력을 활용하였다. 반면 프랑스형 모델은 글로벌 선박금융시장을 주도하여 온 프랑스 상업은행을 Tax Capacity Provider^{TCP}로 활용하여 이들 은행의 막대한 영업이익의 창출능력을 활용하였다. 양국의 제도는 각각의 장단점을 갖고 있는데 우리나라 중소기업의 잉여자금 축적 정도가 일본보다는 다소 열악한 실정이다. 반면에 국내 금융기관과 대형 화주는 매년 막대한 영업이익을 창출할 능력이 있고, 대형 화주는 선화주 상생의 밑거름이 될 수 있다. 따라서 국내 금융기관과 대형 화주를 TCP로 활용할 수 있고 각종 법률적 쟁점사항을 해결하는 법제화 측면에서도 프랑스형 모델이 수월하다는 법률/회계 전문가들의 견해 등을 종합해 볼 때 프랑스형 모델이 국내 실정에 보다 적합한 것으로 보여 진다.

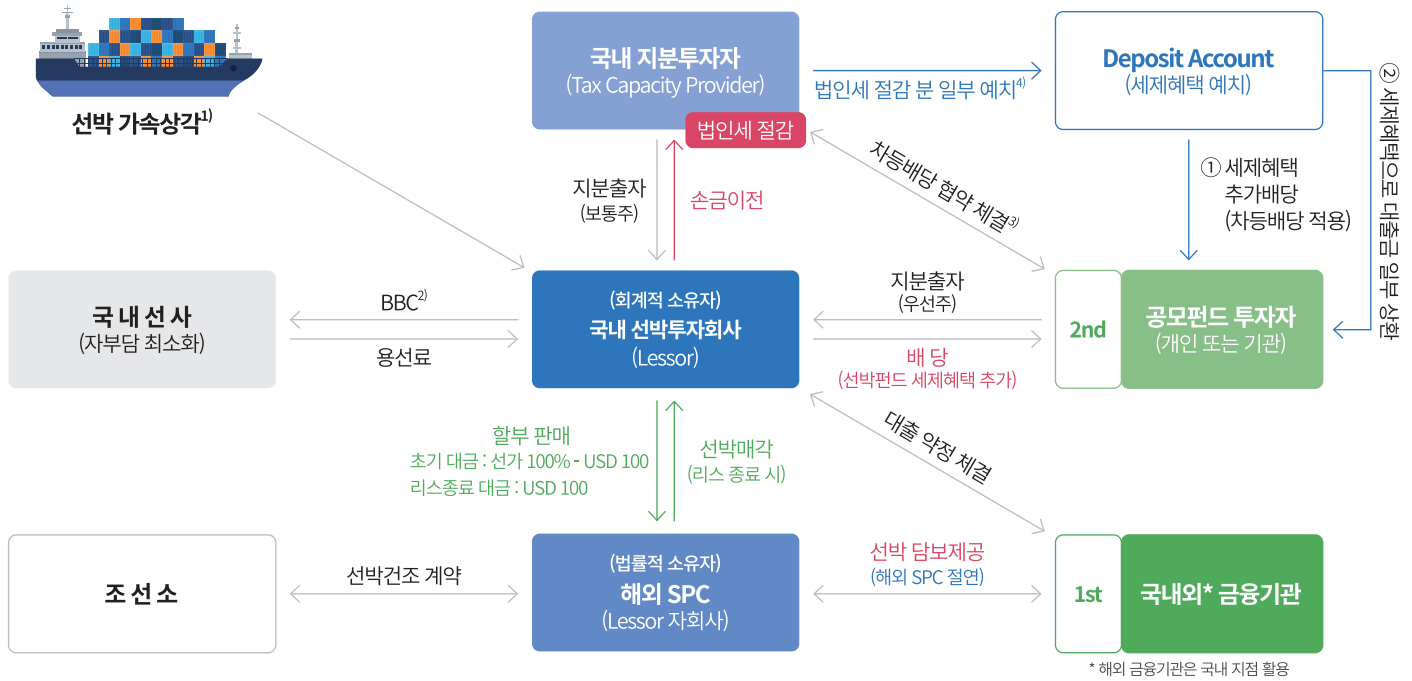
선박 조세 리스제도의 한국형 모델 유형

구분	프랑스형	일본형
Benchmark Model 국가	프랑스(프랑스은행 TCP형)	일본(익명조합형)
세제혜택 지원대상	선사 및 투자자(TCP)	투자자(중소기업 등)
세제혜택 지원방식	세제혜택 이전(TCP와 선사간 분배)을 통한 선사의 선박 조달비용 절감	자담 없이 경쟁적 리스료를 제공을 통한 100% 선박 리스금융 제공
세제혜택 규모	선가의 약 10% 내외	선가의 약 5% 내외

다만, 한국형 모델을 구조화하고 최적화하는 과정에서 다음과 같은 다수의 법률적 충돌과 회계적 난제를 해결해야 하는 과제가 있다. ①TCP는 매년 안정적인 영업이익을 창출하는 Tax Capacity만을 제공하되 조세 리스거래에 대한 거래 리스크는 부담하지 않는다. ②모기업(투자자) 앞 세제혜택을 이전하기 위한 도관으로 국내 SPC^{선박투자회사법에 따른 주식회사}를 설립한다. ③외국계 금융기관의 대주단 참여를 유도하기 위해 해외 편의치적^{Legal Owner}제도를 활용한다. ④감가상각(자산 인식)의 주체를 국내 투과법인^{SPC}으로 하기 위하여 리스 거래는 운용리스 방식으로 구조화한다. ⑤선박투자회사 제도를 보완하여 선박 공모펀드 구성을 활성화할 수 있도록 구조화한다 ⑥대주단의 채권보전 조치 차원에서 운용리스로 인정받을 수 있는 범위 내에서 선사와 국내 투과법인 간 Remarketing Agreement 체결 등 금융리스적 요소를 보완한다. ⑦마지막으로, 프랑스형 모델을 기본으로 하되 공모펀드형과 금융기관 대출형 또는 혼합형 모델을 설계한다.

그림 선박 조세 리스제도의 한국형 모델(예시)

inside MARITIME FINANCE



1) SPC 영업손실 극대화 (초기 고속 감가상각 적용) 2) 리스기간 종료 시 Purchase Option 행사(예 : 리스 7년 차) 3) 선박투자회사 또는 운행사 대항 계약 체결 고려 가능
4) 세제혜택 예치 비율은 세제혜택의 규모, TCP 참여 가능성을 고려하여 개별 협의 5) 상기 예상 구조도는 법제화 과정에서 회계/세무/법률 검토 내용에 따라 변경 가능

제도 구조화 Point

회계·법률적 소유자 분리 및 선박의 가속 감가상각 허용

- 국내 지분투자자(TCP)에 선박투자회사(SIC)의 영업손실(손금) 이전 허용. 단, 손금이전을 위한 TCP의 SIC 요구 지분은 최소화 필요
- 세제혜택을 Deposit 예치 및 리스 종료 시 ① 공모 투자자에 청산 배당 지급 허용 or ② 국내외 금융기관 이전
- ➔ 펀드형 모델의 이점 ① 선사의 선박금융 비용 축소 ② 선사의 자담비용 최소화 (100% 금융 가능),
- ③ 선박투자법 개정(배당소득세 인하)과 결합 시 일반 투자자의 선박금융시장 유입 가능 → 민간투자 활성화에 기폭제 역할

특히 공모펀드형은 세제혜택 창출에 따라 프로젝트의 사업성이 양호할 것으로 예상되는데 일반 투자자들을 공모 방식으로 모집하고 국내 제주 편의치적도 활용할 수 있다. TCP의 세제혜택 창출분에 대한 일반 투자자 앞 이전도 개념적으로 TCP와 동일 위치에 있는 투자자란 점에서 세제혜택 이전에 따른 세금 상의 문제도 해결될 가능성도 있다. 결국 한국형 선박 조세 리스제도의 도입은 선박투자회사법 상의 선박투자회사 제도를 일부 개선하여 국내 민간투자자를 선박금융시장에 유입시키는 물론 국내 중견·중소선사의 저탄소 선박 발주에 기폭제 역할을 할 수 있다.

금융기관 대출형은 국내외 금융기관이 해외 편의치적과 치적국의

저당권 제도에는 익숙한 반면 국내 제주 편의치적은 수용 가능성이 높지 않다. 따라서, 대출형은 bankability를 제고하는 차원에서 일본의 JOLCO와 유사하게 해외 편의치적을 활용하되 선박투자회사를 동시에 활용하는 구조로 설계하는 것이 필요할 수도 있다. 결국 한국형 모델은 공모펀드형과 대출형을 분리 또는 혼합 설계하여 프로젝트 참여자의 선호도 등에 따라 선택적으로 활용하게 한다면 한국형 선박 조세 리스제도의 활용 범위는 극대화될 것이다. 선박 조세 리스제도의 한국형 모델(예시) 그림 참고

이 외에도 세제혜택 효과를 극대화하기 위해서 선박투자회사를 비과세 특수목적법인으로 변경하는 내용과 거래 Exit 단계에서 선

INSIDE BUSAN FINANCE

박 매각 대신에 선박투자회사의 지분 매각도 허용하고 해당 선박은 톤세제도로 복원하는 것을 허용하는 내용 등 보완해야 할 내용이 무수히 많다. 이러한 해결 과제들은 task force 회의나 전문가회의 등을 거쳐 차근 차근 해결해 나갈 수 있을 것으로 생각된다.

4. 추진과제

우리는 2022년 전후 선박 조세 리스제도의 법제화 추진 과정에서 여타 산업과는 별개의 차별적인 세제혜택 제도를 신설하는 것이 얼마나 어려운 일인 지를 이미 경험하여 보았다. 향후 동 제도 도입을 재추진할 경우 지난 사례를 교훈 삼아 이 제도 도입에 대해 정부와 해운/금융업계 모두가 공감대를 갖고 체계적으로 준비할 수 있도록 지혜를 모아야 한다. 다음은 제도 도입 재추진 시 우리가 해결해야 할 과제들에 대해 간략히 정리를 하여 보았다.

첫째, 제도 도입 재추진을 위해 충분한 물적·인적 자원을 사전 확보해야 한다. 조세 리스제도는 세부적으로 들어 가면 각종 법률, 회계, 금융, 해운 관련 지식이 복잡하게 혼재되어 있어 제도에 대한 전문가 풀이 매우 제한적이다. 또한, 주요국의 사례도 대부분 국가가 보조금적 요소를 포함하고 있어 규정/관행 등이 대외비로 처리됨에 따라 사례분석도 용이하지 않다. 따라서, 관련업계가 비용을 분담하는 방식으로 충분한 예산을 확보해야 한다. 이러한 예산을 바탕으로 해외로펌 등을 통해 사례분석도 철저히 하고 우호적 기관을 선정하여 예비타당성 보고서도 기대하는 내용을 담아내야 한다. 또한 각 분야별 최고 전문가를 선임하여 제도가 실무적으로 workable하게 작동할 수 있도록 차원 높은 용역서비스를 제공받고 그에 합당한 예우를 해주어야 한다.

둘째, 해수부, 기재부 등 정부, 해운협회, 화주협회, 은행연합회 등 관련업계가 동 제도 도입에 따른 수혜자라는 인식을 공유할 수 있도록 이들 기관과 사전협의를 충분히 이루어져야 한다. 이제 톤세제도도 일몰 연장되었으니 해수부나 해운협회의 다음 과제는 선박 조세 리스제도 도입이라는 인식을 확고히 공유해야 한다. 크게 보면 국내 선박금융시장에서 오랜 기간 논의되었지만 아직까지 해결되지 않고 있는 과제는 민간투자 활성화 방안이다. 민간투자는 선박금융시장에 충분한 먹거리를 마련하는 것이 해결의 전제조건이다. 따라서, 선박 조세 리스제도는 선박금융시장에 큰 먹거리를 제공할 것이고 그 결과 먹거리 선점을 위한 민간투자는 자동적으로 수반될 것이며 선박금융기법의 고도화는 그 부산물이 될 것이다.

셋째, 제도의 구조화 및 입법화 과정에서 가능한 법인세법 등 관련 법에 새로운 내용을 신설하기 보다는 현행법 테두리 내에서 수정하고 필요 시 예외적용을 고려하는 방식으로 추진되어야 한다. 여타 산업 입장에서 보면 선박 조세 리스제도는 매우 이타적이고 차별적인 제도이다. 관련 주무부처 입장에서 보면 여타 산업의 시각을 의식하지 않을 수 없으며 지나친 특혜적 요소는 부담스러운 것이 당연하다. 예를 들면, 고속감가상각은 조특법 상 고속상각 특례에 친환경선박을 추가하고 국내 투과법인은 선박투자회사법 상 비과세 특수목적법인 성격의 선박투자기구(회사형, 조합형 등)를 설립할 수 있도록 허용한다. 또한, 선박 조세 리스제도는 리스회사(선박투자회사)가 감가상각의 주체가 되어야 하므로 리스자산이 선박인 경우에는 금융/운용리스 불분하고 리스회사가 감가상각 할 수 있도록 법제화되어야 한다.

넷째, 프랑스 모델을 한국형 모델로 제도화할 경우 대형 금융기관/화주TCP가 세제혜택의 일부를 향유할 것인바 제도 도입에 따른 일자리 창출, 수출과 해외 용선입찰 수주, 민간투자 확대, 선화주 상생 효과 등 공공의 이익에 대한 논리 개발에도 심혈을 기울여야 한다. 또한 TCP는 매년 막대한 이익을 시현하는 국내 우량 금융기관과 대기업이란 점에서 TCP 참여 유인을 제공해야 하는 사익 측면과 이익의 사회 환원이라는 공익 측면을 모두 고려하여 합리적인 선에서 세제혜택 배분 문제가 다루어져야 한다.

다섯째, 선박 조세 리스제도는 국회 농해수산위원을 중심으로 사전 공청회 등을 거쳐 본 제도의 입법 추진에 관심과 지원 의지가 있는 의원을 다수 섭외하여 의원 입법으로 추진하여야 한다. 우리나라의 세법 관련 법제화는 ①경제적 타당성 ②관련업계의 도입 의지 ③정치적 결단의 세가지 요소가 모두 충족되어야 가능하다. 따라서, ①과 ②가 충족되어도 정치적 동기화와 결단이 없으면 추진 동력을 상실하게 되므로 법제화는 정부 입법보다는 의원 입법으로 추진해야 한다.

선박 조세 리스제도는 국내 해운업계는 물론, 금융업계, 화주업계, 조선업계, 일반투자자 등에 모두 도움을 주는 글로벌 선박금융 기법이다. 또한 제도 도입과 더불어 선박투자회사 제도를 보완한다면 국내 민간투자자를 공모 방식으로 선박금융시장에 유입시킬 수 있는 획기적인 제도이다. 앞으로 우리 해운업계는 해수부, 해진공, 해운협회가 중심이 되어 이 제도가 국내에 조기 도입될 수 있도록 모든 지혜와 역량을 모아 잘 헤쳐 나가야 할 것이다.

한국해양진흥공사는 해운기업들의 안정적인 선박 도입과 유동성 확보를 지원하고, 해운산업의 성장에 필요한 서비스를 제공하는 등 우리나라의 해운 경쟁력을 강화함으로써 국가경제 발전에 이바지함을 목적으로 설립되었습니다.

해양진흥공사 해운강국 대한민국을 견인하다!

사업영역

한국해양진흥공사는 해운산업의 성장에 필요한 서비스를 제공합니다.

- 선박도입금융 투자
- 선박도입금융 보증
- 보유선박금융 투자
- 보유선박금융 보증

- 해운-항만물류 정보 서비스 제공
- 선박 가치평가 사업
- 운임지수(KCCI, KDCI) 운영
- 해운산업 진단 및 컨설팅 사업

- 국내외 항만터미널 투자·보증
- 국내외 물류시설 투자·보증
- 국내외 항만하역시설 금융 지원



- 글로벌 저탄소선박 대응 지원사업
- 우수 선화주기업 인증제도 운영
- 국가 필수 선박제도 운영사업
- 운임공표제도 운영
- 수출입물류 데이터 공유 플랫폼 운영사업
- 해운금융-해운항만물류 전문인력 양성사업

- 컨테이너박스 리스 사업
- 친환경설비 개량 사업 (이차보전, 특별보증)

- 중소선사 특별지원 프로그램
- 해운산업 위기대응펀드
- 신용보증 지원사업

01 — 해운, 항만, 물류 기업의 금융지원 역할을 수행함

우리나라 수출입 물동량의 99.7%를 차지하는 해운기업의 선박도입과 유동성 확보, 구조개선을 위한 지원을 통해 글로벌 공급망 위기에 대응하고 항만터미널과 항만하역설비, 물류시설 등에도 투자 및 지원사업을 하고 있습니다.

02 — 친환경 및 디지털 해양산업을 지원함

선박 배출가스 등 날이 강화되는 국제 해양환경규제와 인공지능(AI), 사물인터넷(IoT), 블록체인 등 점차 가속화하는 해양 디지털 전환에 있어, 우리 기업이 글로벌 시장에서 경쟁 우위를 가질 수 있도록 다양한 금융·비금융 지원사업을 펼쳐나가고 있습니다.

03 — 해양정보의 허브 역할과 해양 신사업의 혁신 성장기반을 조성함

해상운임지수 등 글로벌 해양산업의 정보를 신속 정확하게 제공하는 해양정보 싱크탱크로의 역할과 해양바이오, 해양 에너지, 해양관광 등 미래 해양신사업이 도전과 혁신을 기반으로 계속하여 성장하고 발전할 수 있도록 지원하고 있습니다.

04 — 소통과 상생의 공사로 나아감

대형 해양기업은 글로벌 기업으로 도약할 수 있도록 하고, 중소·중견기업도 함께 동반성장 할 수 있도록 최선을 다하고 있습니다. 국가는 물론 지역사회와 상생 발전할 수 있도록 소통하고, 사회공헌 활동에도 힘을 쏟고 있습니다.



해양금융종합센터는 KDB산업은행, 한국수출입은행 및 한국무역보험공사로 구성된 해양금융 협력체로 2014년 부산광역시 문현 국제금융단지에 설립되었습니다. 글로벌 해양산업의 중심인 부산을 거점으로 조선, 해운, 항만인프라 등 해양 비즈니스에 대한 포괄적인 금융서비스를 제공함으로써 해양산업의 국제 경쟁력 강화에 기여하고 있습니다.

해양금융종합센터, 해운 및 조선 산업의 Total Solution Provider

대상별 지원내용

- 조선 : 선박 제작금융 지원, 이행정보증서(RG) 발급, 수출보증보험 등
- 해운 : 선박금융(대출 및 채무보증), 선박펀드(투자), 수출기반보험, 중장기수출보험 등
- 항만인프라 : 항만기업 대출 지원, 대규모 항만인프라 구축사업 펀드투자 등
- 관련기자재 : 생산설비 도입용 시설자금 및 경상 운영자금 공급 등



KDB산업은행

해양금융종합센터



한국수출입은행



Ksure
한국무역보험공사

ONE STOP SERVICE



선박



해운



항만인프라



관련 기자재



KDB산업은행

01 KDB산업은행 해양산업금융본부 금융지원 방향 및 비전

- 조선·해운업 등 해양산업에 대한 종합 금융서비스 제공
- 국내 해양산업의 성장동력을 확충하고 국제경쟁력 강화를 도모

02 해양금융 소개

• 기업금융

대상 조선기업, 해운선사, 해양인프라 기업 등

내용 해양기업의 원활한 사업 영위를 위해 대출, 보증 등 다양한 방식의 직접금융 지원

• 선박금융

대상 내항선사 및 외항선사 등

내용 국내외 선사의 신규선박 도입에 대하여 자산가치와 미래수익을 상환재원으로 별도 설립된 특수목적회사 (SPC)에 자금을 공급

• 해양펀드

대상 해운선사 및 해양인프라 기업 등

내용 선박금융 및 해양인프라 사업에 대한 투자를 통하여

해양기업의 자기자금 조달부담을 완화하고 민간금융기관 참여의 마중물 역할을 수행





한국수출입은행

01 한국수출입은행 해양금융단 금융지원 방향 및 비전

- 차세대 친환경 선박 집중 지원을 통한 탈탄소화 가속화
- 상생협력 강화를 통한 조선산업 생태계 조성
- 다양한 금융불을 활용한 지원 수단 다변화

02 해양금융 소개

• 조선사 금융

대상 국내 조선해양기업, 국내기업이 지분 보유중인 외국기업 (해외 자회사)

내용 조선해양기업의 원활한 수주 지원, 조선사 신용에 기반한 다양한 지원 방식 적용

• 선박금융(대출)

대상 실선주가 국내선사 혹은 해외선사 (국내 조선소의 선박 건조 프로젝트에 한함)

내용 국내외 선사가 신조 및 중고선박 구매 혹은 리파이낸싱을 위해 설립한

특수목적회사 (SPC)에 자금을 공급

• 선박금융(채무보증)

대상 한국수출입은행이 지원*하는 선박금융 프로젝트에 참여하는 국내 외 금융기관

내용 한국수출입은행 지원대상거래에 대해 자금을 대출한 국내 외 금융기관에게

차주의 채무불이행시 해당금융기관의 대출금을 대신 상환하여 줄 것을 보증

* 선박금융(대출)과 동시 제공, 보증 단독 지원 불가



한국무역보험공사

01 한국무역보험공사 해양금융부 금융지원 방향 및 비전

- 친환경 선박에 대한 그린 파이낸싱 확대 통한 탈탄소화 동참
- 경쟁력 있는 선박금융 지원 통한 조선-해운 상생 발전 견인

02 해양금융 소개

• 선주금융(국내 선사)

대상 국내 해운사 (선박 구매를 위해 설립한 해외현지법인 포함)

내용 금융기관이 국적 외항선사 앞으로 제공한 선박 구매자금에 대해

공사가 대출금 미상환 위험을 담보함으로써 국내 선사의 선대 확충 및 국내 조선사의 수주 지원

• 선주금융(해외 선사)

대상 해외 선사(국내 조선사 앞 선박 발주)

내용 금융기관이 해외선주 앞으로 제공한 선박 구매자금에 대해

공사가 대출금 미상환 위험을 담보함으로써 국내 조선소의 수주 경쟁력 제고 지원

• 건조금융(RG)

대상 국내 조선사

내용 금융기관이 국내 조선사의 수출이행에 대한 담보로 발행하는 RG (Refund Guarantee)에 대해

공사가 보증채무 손실을 보상함으로써 원활한 RG 발급을 지원



일본해사센터 인터뷰



일본해사센터(Japan Maritime Center)
책임연구원 **세츠오 노무라**

일본해사센터(Japan Maritime Center)의 책임연구원이자 메이지가쿠인 대학교의 법학 강사로 활동하고 있다. 주요 연구 분야는 해양 산업 분야의 법률과 정책이며, 통세, 환경 문제, 해양교육 및 훈련에 이르기까지 다양한 분야의 연구활동을 펼치고 있다. 선원 문제와 관련하여 국제노동기구(International Labour Organization, ILO) 회의에 일본 대표단의 법률 고문으로 참여하기도 하였다.

일본 1974년생으로 도쿄 소피아 대학교의 법학 학사 LL.B.(Bachelor of Laws) 및 석사 과정 LL.M.(Master of Laws)을 전공하였다.

Q.1 한국에 있는 인사이드 부산금융 독자들에게 일본해사센터에 대해 소개부탁드립니다.

Q. 일본해사센터의 연혁이 어떻게 되는지 궁금합니다.

A. 일본해사센터는 일본해사재단(1964년 7월 설립) 및 재단법인 일본해운진흥회(1964년 12월 설립)가 통합되어 2007년 4월에 설립된 재단법인입니다. 이후 2011년 4월 '공익사단법인 및 공익재단법인의 인정 등에 관한 법률'에 근거한 공익재단법인으로의 이행으로 공익재단법인 일본해사센터로 명칭이 변경되었습니다.

일본해사센터는 해운 법제, 해운 경제, 해사 산업, 해사 노동, 항행 안전, 해양환경보전 등 해사 전반에 걸친 조사, 연구실시 및 해사 관련 연구회, 강연회, 포럼 등을 개최하는 동시에 해사 관련 공익 활동, 사업을 추진하는 법인에 대해 사업지원 등을 하고 있습니다.

Q. 일본해사센터가 추구하는 핵심가치와 목표가 무엇인가요?

- A. 일본해사센터는 다음과 같은 목표를 가지고 활동하고 있습니다.
- 첫째, 해사사회의 중추적인 싱크탱크로서 해사 산업계, 행정기관 및 연구기관 등의 연계와 협동에 기여
 - 둘째, 일본 경제사회에 필수 불가결한 해사산업계의 발전에 기여
 - 셋째, 해사분야에서 중추적인 기관으로서 공익사업 추진에 기여



- 넷째, 안심할 수 있는 안전한 해사사회 실현에 기여
- 다섯째, 환경과의 조화를 지향하는 해사사회 실현에 기여
- 여섯째, 해사사회의 국제적인 활동에 기여하는 것입니다.

이와 같은 목표를 위해 ①세계 경제, 사회의 최신 동향을 파악하여 해사사회의 과제에 신속하게 대응 ②해사 산업계, 행정 기관 등과 연계하여 일본 해사사회 관련 법 제도 조사, 경제분석 등 다면적 지원 ③효율적이고 효과적인 도구를 활용해 일본 국내외 정보를 신속하게 발신 ④아시아 유수의 해사 전문 도서관의 정보를 충분히 활용하여 해사사회의 미래를 짚어질 인재의 활동을 지원 ⑤해사사회의 지속적인 발전을 목표로 해사 관련 단체의 광범위한 공익 활동을 적극적으로 지원하는 것을 행동 원칙으로 내걸고 있습니다.

Q. 일본해사센터의 활동 중 가장 핵심적으로 추진하고 있는 활동이 있다면 소개해주세요.

A. 일본해사센터의 목적은 해운을 비롯하여 해사분야에서의 공익증진을 도모하고 해양국가인 일본의 경제사회 발전과 국민생활의 안정 향상에 기여하는 것입니다. 이러한 목적을 달성하기 위해 매년 사업내용을 재검토하며 ①해운법제, 해운경제, 해사산업, 해사노동, 항행안전, 해양환경보전, 해사사상의 보급 등 해사 관련 조사연구, 정책제언, 사업실시, ②해사 관련 일본 국내외 정보, 자료

수집, 제공, 열람, ③해운법제, 해운 경제, 해사 산업, 해사 노동, 항행 안전, 해양 환경 보전, 해사 사상의 보급 등 해사 관련 공익 활동 지원 ④해사 관련 국제회의 참가, ⑤해사 관련 연구회, 강연회, 포럼 등의 개최, ⑥해사 관련 문헌 및 출판물 간행 등의 활동을 펼치고 있습니다.

이들 모두 해사사회에 중요한 활동이지만 연구원 개인으로서는 일본 및 세계의 해사산업계가 지속가능한 형태로 발전하기 위해 필요한 국제, 일본 국내의 법 제도를 구축하기 위해 여러 외국 법 제도를 조사하고 국제 해사기구IMO 및 국제 노동기구ILO의 다국간 협상에 일본 정부 대표단의 일원으로 참여하여 더 나은 국제적 합의에 기여할 수 있도록 최선을 다하고 있습니다.

Q. 2 지난 5월, 한국에서 일본의 해사강화방안을 주제로 발표했다고 알고 있습니다. 한국 해운업 또한 국가기간 산업으로서 중요하기에, 일본 해사강화방안에 대해 자세히 알고 싶습니다.

Q. 해사강화방안을 총 8개로 나누어 설명해주셨는데, 세부 제도의 시행 배경과 목적이 궁금합니다.

A. ①톤 기준 표준세제

톤 기준 표준세제란 해운사업자를 위한 법인세이며 실제 소득 대신 운항선복량(톤수)에 근거한 간주이익을 과세표준으로 삼는 것입니다. 간주이익의 금액이나 대상에 포함하는 소득 범위 등 제도 설계에 따라 실적이 좋으면 세금이 크게 줄어들고 미리 납세액을 예측할 수 있기 때문에 시황 변동의 영향을 받기 쉬운 해운 사업자가 고액의 선박 투자를 안정적이고 계획적으로 할 수 있을 것으로 전망됩니다.

이 세제는 네덜란드(1998년 도입)를 시작으로 유럽 국가에 도입되었고 미국(2004년 도입)과 한국(2005년 도입)에서도 도입되어 해운 사업자에게는 세계표준이라고 할 수 있게 되었습니다. 일본은 타국에 비해서는 늦은 2008년에 도입했으며 일본 제도의 특징을 보면 우선 외항 오퍼레이터(외항 선박 운항 사업자)에게만 적용할 수 있으며 오너(선박만 보유한 사업자)나 선박 관리 사업자에는 적용할 수 없습니다. 둘째, 일본국적선 및 준일본국적선만 대상이 됩니다. 준일본국적선은 일본 오퍼레이터 또는 오너(실질적 보유자)의 해외 자회사(형식적 보유자)가 보유하는 외국국적선으로 (1) 일본의 외항 오퍼레이터가 운항 (2) 일본국적선으로 전적 시 필요한 일본의

검사를 사전에 완료 (3) 국토교통대신이 항해 명령(재해 구조 등으로 필요한 경우 국토교통대신이 항로나 선박, 운송할 물건을 지정해 오퍼레이터에게 명령하는 것)을 내릴 경우 신속하게 일본국적선으로 전적하는 내용의 계약이 실질적 보유자와 형식적 보유자 간에 체결되어 있음 등의 조건을 만족해야 합니다. 또한 준일본국적선의 간주이익 금액은 일본국적선보다 높게 설정되어 있습니다. (표1 참조)

표1 간주이익 금액(100순톤당)

	일본국적선	준일본국적선
~1,000 순톤	130 엔	195 엔
1,000~10,000 순톤	110 엔	165 엔
10,000~25,000 순톤	70 엔	105 엔
25,000 순톤~	40 엔	60 엔

셋째, 일본의 톤 기준 표준세제의 가장 중요한 특징이자 조건은 일본국적선과 일본인 선원을 확보하는 계획을 작성해 국토교통대신의 인정을 받을 필요가 있다는 점입니다. 계획기간은 3년간, 4년간 또는 5년간(언제부터 해당 세제를 적용하는지에 따라 다름)으로 그 사이에 일본국적선은 계획 개시일에 소유·운항하는 외항국적선 중 일본국적선이 21%를 넘는 경우 1.15배, 19% 이상 21% 이하이면 1.2배, 19% 미만이면 1.4배 늘어날 계획이어야 합니다. 외항 일본인 선원의 경우 계획기간에 일본국적선 1척당 1명을 매년 양성하고(해기사 자격취득에 필요한 승선 실습을 스스로 또는 제3자에게 위탁해 실시) 외항일본국적선 1척당 4명(준일본국적선은 2명)의 외항 일본인 선원을 항상 확보할 수 있어야 합니다. 영

국이나 대만, 인도의 톤 기준 표준세제에도 선원 양성 및 고용 관련 조건이 있지만 일본만 이와 함께 자국적선의 증가라는 조건이 있습니다.

②선박 특별상각제도

선박 특별상각제도는 통상적인 감가상각비에 더해 선박의 취득가액에 일정 비율(특상률)을 곱해 계산한 금액을 추가하여 상각할 수 있는 제도로 과세를 이연시켜 그 기간에 절세 효과를 얻을 수 있으며 오너(선주)가 이용할 수 있습니다. 일본의 외항선대의 40% 가까이는 일본의 오너가 일본 오퍼레이터에게 선박을 대여한 것으로 일본의 오너는 해외 오퍼레이터에게도 대여하고 있어 일본 및 세계의 해사 산업에서 일본 오너의 존재는 매우 중요합니다. 이 제도는 1951년에 2년 기한으로 도입되었으며 이후 연장을 거듭해 현재에 이르고 있습니다.

여러 번 조건이 수정되었지만 현재 내용은 표2에 나와 있으며 배의 종류와 등록국, 대여한 대상(대여한 대상이 일본 선사인지 외국 선사인지)에 따라 추가할 수 있는 상각율이 다릅니다. 환경저부하선은 이산화탄소배출억제지표EEDI가 법령기준보다 우수합니다. 경제안전보장에 기여하는 선박은 특정 외항선박(후반부 언급)이며 선진선박은 환경저부하선으로 환경 부하 저감에 기여하는 IOT 시스템이나 신재료 등을 사용하여 환경 부하를 줄이고 운항을 효율화하여 안전성 향상 등을 실현할 수 있습니다. 이들 선박이 일본국적선인지 외국국적선인지, 또는 일본 오퍼레이터가 빌려 일본 상



선대로 활약하는지, 외국 오퍼레이터가 대여하고 있는지에 따라 상각율이 정해져 있습니다.

표2 특별 상각 제도의 대상 선박

	일본국적선	외국국적선
환경저부하선	17%	15%
환경저부하선으로 경제안보에 기여	일본선사운항선 29% 외국선사운항선 27%	일본선사운항선 27% 외국선사운항선 25%
선진선박	20%	18%
선진선박으로 경제안전보장에 기여	일본선사운항선 32% 외국선사운항선 30%	일본선사운항선 30% 외국선사운항선 28%

③선박 압축기장제도

선박 압축 기장 제도는 매매 특례라고도 알려져 있으며 선박매각 시 경우에 따라 선박 소유자는 많은 세금을 지불해야 합니다. 매매 특례의 경우 선박을 매각한 같은 해에 선박을 취득하면 당해 세금 부담을 줄일 수 있는데 감세는 아니고 다음해 이후 분할 납부하게 됩니다.

④선박 특별수선준비금제도

선박은 안전한 운항을 위해 5년마다 정기검사, 그 사이의 중간검사가 법률(일본에서는 선박안전법)로 정해져 있습니다. 따라서 해운업에 있어서 중요한 재산인 선박의 수선은 향후 반드시 필요한 비용이므로 해당 적립금을 손해금에 산입할 수 있습니다. 구체적으로 정기 검사에 필요한 비용의 4분의 3을 한도로 다음 번 정기 검사까지의 기간에 따라 특별수선충당금의 이월액을 손해금에 산입하는 것을 인정하고 있습니다.

⑤ 고정자산세 특례

일본에서 선박은 고정자산으로서 고정자산세를 부과하고 있어 일본에서 배를 보유하는 경우와 그러한 세금 부담이 없는 외국에서 배를 보유하는 경우 비용차이가 발생하며 이를 줄이기 위해 특례를 두고 있습니다. 특례는 과세표준을 외항선은 6분의 1로 국제선박(후반부의 ⑦참조)은 18분의 1로 특정선박(후반부의 ⑧참조)은 36분의 1로 줄이는 것으로 고정자산세 세율은 1.4%입니다.

⑥등록면허세 특례

등록면허세는 선박 및 부동산, 회사 등에 대한 등기, 등록 시 부과되는 세금으로 일반적으로 선박 소유권 등기 시 선박가액의 1000분의 4 (0.4%)가 부과되지만 국제선박(후반부의 ⑦참조)이며 10,000총톤 이상의 특정 선박(후반부의 ⑧참조)으로 새로 건조된

선박은 1000분의 2(0.2%), 기존 선박으로 PSC(기항국에 의한 외국 선박의 감독)에 의한 구류력이 없을 경우 1000분의 3.5(0.35%)로 완화했습니다.

⑦국제선박제도

1973년의 변동환율제로의 전환, 1985년의 플라자 합의는 급격한 엔화강세를 야기했기 때문에 일본인 선원만을 태우는 일본국적선의 비용은 외국인 선원을 태우는 외국국적선과 비교해 급등했습니다. 이 때문에 이미 감소 추세였던 일본국적선은 더욱 줄어들어 일본상선대에서 외국국적선이 선호되며 그 수가 늘어났습니다. 이러한 흐름을 막기 위해 1996년에 국제선박제도를 도입했으며 일본국적선 중 국제 해상 수송을 확보할 때 중요한 선박을 국제 선박으로 인정하고 국제 선박의 해외 양도나 대여에 대해서는 신고제, 중지 권고제를 정하고 세제상 지원(당초에는 고정자산세 및 등록면허세 우대)을 했습니다.

또한 1998년에는 외국인 선박 직원의 승인 제도를 도입하여 국제선박에는 일본인 선박 직원보다 임금이 싼 외국인 선박 직원(승인선원)을 태울 수 있게 되었습니다. 이것이 큰 전환점이 되어 이후 일본국적선의 국제 경쟁력을 향상시키는 큰 요소가 되었고 일본의 선박회사들도 외국인 선원의 교육, 훈련에 본격적으로 나서게 되었습니다. (두 개 대기업이 필리핀에 해사대학 설립) 또한 승인을 위해 한국을 포함한 19개국으로 확대체결되었으며 승인방법도 확충되는 등 선원정책을 발전시켰습니다.

국제선박으로 인정되기 위해서는 현재 (1) 2,000총톤 이상의 선박 (2)외항선 (3)승인선원이 승선해 있거나 대체연료를 이용하는 선박이라는 조건이 있습니다.

⑧ 특정선박도입계획인정제도

2021년 해사산업강화법이 성립되었는데 해당 법은 기존의 6가지 해사 관련법을 개정한 내용입니다. 이 6가지는 해상운송법, 내항해운법, 조선법, 선박안전법, 선원법, 선원직업안정법입니다. 이 중 외항해운에서 특히 중요한 것은 해상운송법 개정에 의한 특정선박도입계획인정제도와 조선법 개정에 의한 사업기반강화계획인정제도의 도입입니다.

우선 조선박용사업자(造船用事業者)가 타사와의 협력 등을 통해 생산성을 향상시키는 사업 활동을 실시하는 내용의 사업기반강화계획을

책정하여 국토교통대신의 인정을 받은 경우 해당 사업자는 재정용 자자금을 활용한 금융지원을 받을 수 있으며 사업 재편 시 회사의 등기 등에 관한 등록면허세 경감조치 등을 받을 수 있습니다.

또한 해당 인정을 받은 조선박용사업자의 조선소에서 해운사업자가 특정 선박을 건조할 계획을 세워 국토교통대신의 인정을 받았을 경우 앞서 언급한 세제우대를 받을 수 있습니다. 특정 선박이란 환경부하를 줄이는 선박, 항행 안전을 확보하여 항해, 하역 작업의 수고를 줄일 수 있는 구조, 장치, 성능을 가진 선박입니다. 조건이 상세하게 정해져 있으며 가령 환경부하저감의 관점에서는 주기관이 저 NOx 엔진인지, 적은 차과 양을 사용하고 있는지, 어떤 선수 선형인지 등의 기준이 있으며 항행 안전 및 작업의 수고를 줄이는 관점에서는 자동 조타 장치가 탑재되어 있는지, 엔진원격조종장치 있는지, 엔진 운전 상태를 자동으로 기록하는지 등의 기준이 있습니다.

Q. 일본의 해사강화방안을 종합적으로 보면 제도가 촘촘하게 짜여있고, 그간의 성과도 있는 것으로 알고있습니다. 가능한 범위 내에서 해사강화방안 세부 방안의 성과를 소개 부탁드립니다.

A. 이러한 조치의 결과 명확한 성과를 꼽기는 어렵지만 전체적으로 일본 상선대가 지금도 세계에서 활약하고 있는 것이 그 증거라고 생각합니다.

톤 기준 표준세제는 앞서 언급한 바와 같이 일본국적선의 증가와 일본인 선원 확보의 약속이 조건이기 때문에 톤 기준 표준세제로 인해 일본국적선은 증가하고 있습니다. 일본 상선대 중 일본국적선은 1972년 1,580척으로 정점을 찍고(당시 외국국적선은 655척) 1978년에 1,204척으로 외국국적선(1,290척) 수에 역전되어 2007년 92척(외국국적선은 2,214척)으로 감소했지만 이후 톤 기준 표준세제에 의해 일본국적선이 늘어나는 추세로 2023년 311척(외국국적선은 1,900척)이 되었습니다. 물론 국제선박제도에 따라 일본국적선이라도 외국인 선박직원을 태울 수 있게 된 점도 일본국적선을 늘릴 수 있는 이유입니다. 단, 톤 기준 표준세제는 2022년도 5개 회사만이 이용하는데 그쳤는데 이른바 대기업 오퍼레이터만 톤 기준 표준세제를 이용하고 있는 실정으로 일본국적선의 대폭적인 증가는 기대하기 어렵습니다.

외항의 일본인 선원은 1974년 56,833명을 정점으로 2005년에

2,625명이 될 때까지 감소일로를 걸었습니다. 이후 약 2,000명대를 유지하며 2023년에는 2,017명으로 일본인 선원은 전체적으로 증가하고 있지는 않지만 줄어들지는 않은 것이 톤 기준 표준세제 등의 정책효과라고 말할 수 있을 것입니다. 일반적으로 한국과 마찬가지로 일본도 출산율이 낮아 고민하고 있으며 저출산 고령화가 진행되는 일본 사회에서 일본인 선원의 증가는 물론 유지도 점점 힘들어질 것입니다.

Q. IMO 환경규제 대응은 해운 시장의 큰 도전입니다. 친환경 선대 전환 지원을 위해 상기 제도에 대한 강화 방안 혹은 추가 계획이 있다면 소개 부탁드립니다.

A. 위에 언급한대로 선박 특별상각제도, 고정자산세, 등록면허세 특례, 국제선박제도, 특정선박도입계획인정제도에는 친환경선박이라는 조건이 포함되어 있습니다. 일본의 선주가 친환경선박으로 전환해 지구 환경보전에 기여하고 동시에 이러한 선박을 건조하는 일본의 조선소가 친환경기술을 발전시켜 나가길 기대하고 있습니다.

Q.3 현재 해양금융센터에서는 선박금융에 주로 쓰이는 달러 화폐가 아닌, 자국 화폐를 이용한 선박금융 방안을 연구하고 있습니다. 일본 또한 선박금융에 자국 통화인 엔화를 채택 하기도 한다고 알고 있습니다. 이에 관련하여 일본 내 엔화 선박금융의 현황과 관련 사항이 궁금합니다.

Q. 일본 내 일어나는 선박금융 총량이 100이라고 가정할 때, 달러/엔화선박금융이 차지하는 비중이 궁금합니다.

A. 일본에는 많은 금융기관이 있어 선박금융이 발달해 있지만 이 업계를 정리하는 조직 등이 없어 공표 가능하게 정리된 통계가 존재하지 않습니다. 다만 하나의 추계치로 일본 금융기관의 선박금융의 대출 잔고는 13조엔으로 알려져 있습니다만 정확도는 명확하지 않습니다.

외항선박의 선주에게 있어 기본적으로 용선료 수입은 미국 달러로 선박의 매매도 감정평가도 미국 달러를 사용하는 것이 일반적입니다. 이에 반해 일본에서의 지출을 비롯하여 일본은행 대출도 엔을 사용하는 경우가 많습니다. 따라서 선주는 미국 달러와 엔의 환율과 금리 부담을 고려하며 대출에 사용할 통화를 선택합니다. 통화안정성이라는 관점에서 스위스 프랑도 일부 활용하지만 대출

해운 법제, 경제, 환경 분야의 연구와
공익 활동을 통해 국제 해사사회와
협력하며 일본 해사 산업의 지속 가능한
발전을 지원하고 있습니다.

계약 시 Multi-Currency^{복수 통화} 조항이 포함되어 있어 계약 기간중
에 미국 달러, 엔, 스위스 프랑, 유로 등으로 변경할 수 있는 경우가
많습니다. 또한 선주는 용선료수입의 타이밍 또는 건조 계약 시 환
전 예약 등으로 환율에 대처하고 있습니다.

Q. 엔화선박금융에 대한 개략적인 구조를 소개 부탁드립니다.

A. 일반적인 일본 선주용 대출 구조는 다음과 같습니다. 일본 상
선대에서 가장 많은 선박을 등록한 국가는 파나마로 파나마국적선
을 예로 들면 우선 파나마에 선박 보유를 위한 SPC가 설립되고 이
SPC가 대출을 받는 차입인이 됩니다. SPC를 설립하는 것은 일본
국내 선주로 SPC의 모회사이며 해당 대출의 연대보증인이 됩니다.
금융기관은 SPC와 대출계약을 맺지만 금액(선박가액)이 큰 경우
등에는 단독으로 대출하지 않고 복수의 금융기관에 의한 협조용자
(신디케이트론)를 합니다.

SPC가 조선소에서 새로 선박을 건조하는 경우 직접 조선소와 건
조계약을 맺는 경우와 상사^{商社}가 사이에 들어가 해당 상사와 매매
계약을 맺는 경우가 있습니다. 조선소와 직접 계약하는 경우 SPC
는 조선소 측 금융기관과 선불금반환보증계약을 체결합니다. 이는
SPC가 조선소에 대해 계약사·기공사·진수사·준공사로 분할하여 지
불하는 건조 대금 중 인도하기 전에 지불한 비용을 보전하기 위해
서입니다.

일본의 선주가 관계하는 대출에서 일반적으로 금융기관이 보는 내
용은 선주의 신용, 선박을 빌리는 오퍼레이터(용선자)의 신용, 선박
의 가치입니다. 예전에는 선주의 신용 즉, 기업금융^{Corporate Finance}
을 중시했지만 선주의 주요 수입원은 오퍼레이터로 해당 오퍼레이
터가 다양해짐에 따라 오퍼레이터가 해외 회사일 경우 일본 회사와
는 행동 원리가 다를 수 있기 때문에 금융기관 입장에서도 오퍼레
이터의 신용을 분석하는 것이 중요해지고 있습니다.

계약상 오퍼레이터는 이를 위해 만들어진 회사^{SPC}인 경우가 많기
때문에 해당 SPC의 모회사는 용선계약이행보증인이 되어야 하며
일본과 달리 해외에서는 모회사가 쉽게 자회사를 제3자에게 매각
할 수 있기 때문에 용선계약상 용선자 SPC에 대해 주주변경제한을
두는 것도 유용합니다. 그리고 오퍼레이터의 신용을 분석하기 위해
기업개요나 결산서류는 당연히 필요하고 기타 단독 또는 기업그룹
으로서의 사업운영방침, 업계에서의 위치, 경쟁력, 지배선복의 규
모·선박종류, 건조계약, 새로 건조하는 선박의 남은 발주 상황, 평균
적인 수취용선료·지불용선료, 주요 화물주·고객, 해운업 이외의 사
업상황, 거래금융기관의 상황, 재무상황 등 많은 정보를 받아 분석
해야 합니다. 게다가 금융기관으로서 직접 오퍼레이터와 연락하며
동향을 느끼는 것도 추천합니다.

이외에 대출시 금융기관은 선박에 대한 선박저당권 설정, 용선료수
입에 대한 용선료 등 채권양도담보 설정, 선주가 가입하는 보험계
약 관련 보험금청구권의 양도담보 설정 또는 선주의 보험금청구권
에 대한 질권설정 등을 하며 새로 건조하는 선박을 계약할 때는 앞
서 언급한 바와 같이 선주가 조선소에 분할 지불하는 것이 일반적
이기 때문에 퍼실리티계약도 이용되고 있습니다. 퍼실리티계약이
란 일본에서는 특정용자범위계약법^{特定融資枠契約法}에 규정되어 있는
내용으로 일정 기간에 일정한도액 내에서 차입인의 요구에 따라 차
입과 상환을 반복하는 것입니다. 일본의 선주는 새로 건조된 선박
을 선호하는 경향이 강한데 중고선박의 매매를 반복하는 선주에 대
해서도 퍼실리티계약을 적용하는 경우가 있습니다.

이러한 선박금융의 구조는 대출 시 사용하는 통화가 엔이든 미국
달러이든 공통된 부분으로 엔화 대출을 선택할지는 앞서 언급한대
로 환율과 금리에 따른 선주의 판단에 달려 있습니다.

**Q. 엔화선박금융은 주로 재금융(refinancing)시 엔화표준약관
을 활용하고 있는 것으로 이해하고 있습니다. 재금융 엔화선
박금융의 개략적인 구조를 소개 부탁드립니다.**

A. 재금융은 기존 대출의 최종 상환액이 큰 Balloon형·Tale
Heavy형인 경우 해당 최종 상환액에 대해 새롭게 대출을 다시 일
으키는 경우나 기존과 다른 금융기관에 차환을 실시하는 경우 필
요합니다. 재금융의 경우에도 전체 구조 등은 당초의 금융^{Finance}와
기본은 동일하지만 취급하는 선박이 중고선인 경우에는 새로 건조
하는 선박과 다른 리스크 즉, 해당 선체의 가치에 대한 판별이 특히
필요할 것입니다. 환리스크는 일반적인 금융과 동일합니다.

부산선박금융연구회(부산지역대학 연합동아리), 해양금융 아이디어 공모전 수상작

부산국제금융진흥원은 부산지역 차세대 금융인력을 양성하기 위해, 해양·특화금융 관련 대학 동아리 활동을 지원하고 있습니다. 부산선박금융연구회의 해양금융연구 공모전·해운시황분석대회·해양금융 아이디어 공모전 사업 지원 등을 통해 지역 해양·금융 산업의 토대 마련을 위해 힘쓰고 있습니다. 지역 차세대 금융인력 양성이라는 지속가능한 금융중심지 발전 생태계를 조성하기 위해 진행된 해양금융 아이디어 공모전의 수상작을 소개합니다.

행사명	2024 제2회 부산선박금융연구회(BMEC) 해양금융 아이디어 공모전 대회	참가대상	BMEC 소속 회원 등 70명 내외 ※ 부산금융주간 행사방문자 자유로운 대회 참관
일시	2024. 10. 4.(금) 10:00 ~ 17:30	주최/주관	부산선박금융연구회(BMEC)
장소	벡스코 컨벤션홀 109-110 (부산금융주간 행사장)	후원	부산국제금융진흥원

중소 해운기업 금융 지원을 통한 사회적 책임(S) 제고

C조 (정예진, 김지민, 김정우, 이정민, 이동준)



연구 배경 및 목적

국제적으로 해운업계에서는 ESG(환경, 사회, 지배구조) 경영이 중요해지고 있다. 특히 유엔 지속가능발전목표(UN SDGs)와 기후 관련 재무 정보공개 태스크포스(TCFD)에서 환경적 책임이 강조되고 있지만, 선원의 안전과 근무 환경 개선을 포함한 사회적 책임에 대한 논의는 상대적으로 부족하다. 특히 중소 해운기업들은 인적·물적 자원이 부족해 사회적 책임 이행에 어려움을 겪고 있다. 이러한 배경에서, 중소 해운기업의 선원 안전 문제 해결을 위한 금융 상품으로 '선원책임보증채권(CLB)'을 제안한다.

CLB의 개념과 구조

CLB는 CAT Bond(대재해채권)의 구조를 응용한 금융상품이다. CAT Bond는 보험회사가 인수한 자연재해 위험을 채권을 통해 자본 시장에 전가하는 형태의 위험 관리 기법이다. CLB는 이를 선원의 안전사고에 적용한 것으로, 선원이 일정 기간 동안 사고 없이 근무하면 원금과 이자를 받게 되지만, 사고 발생 시 이자나 원금의 일부 또는 전부를 손실하는 구조이다. 이를 통해 선원이 스스로 안전에 대한 책임을 지도록 유도한다.

CLB는 다음과 같은 구조로 이루어진다:

- 발행자: 보험회사 또는 신탁회사
- 투자자: 일반 투자자와 선원
- 상품구조: 선원이 사고를 예방할 경우 원금과 이자를 회수하고, 사고 발생 시 일부 혹은 전부 손실
- 리스크: 일반 투자자는 원금 손실 가능성, 선원은 이자 손실 가능성

CLB의 기대 효과

CLB는 다음과 같은 세 가지 주요 기대 효과가 있다:

1. 선원 안전관리 강화: 선원이 스스로 안전사고를 예방하도록 동기부여할 수 있으며, 투자자들의 감시 기능을 통해 사고 예방 효과가 있다.
2. 경제적 참여 유도: 중소 해운기업의 선원들은 고정 수입 외에 금융 상품을 통한 추가 수익을 얻을 수 있어 급여 인상에 대한 대체 수단으로 작용할 수 있다.
3. 퇴직 후 보장: CLB는 만기 설정이 자유로워 퇴직 시점에 맞춘 퇴직금 외의 추가 수익을 제공할 수 있다. 이는 선원들이 안정적인 미래를 계획하는 데 기여할 수 있다.

CLB의 한계와 향후 과제

CLB는 잠재적 효과 외에도 다음과 같은 몇 가지 한계점이 있다.

1. 사고 발생 시 낙인 효과: 안전사고 발생 시 사고 책임을 특정 기업이나 개인에게 전가함으로써 사회적 낙인이 찍힐 수 있다.
2. 투자자 리스크: 일반 투자자는 사고 발생 시 원금 손실 위험을 감수해야 한다. 이 외에도 발행회사의 파산이나 채권 가격 변동으로 인한 추가 리스크가 존재한다.
3. 향후 CLB의 성공적인 도입을 위해서는 이러한 잠재적 위험에 대한 보완 연구가 필요하며, 투자자 보호와 사회적 책임을 동시에 달성할 수 있는 방안이 마련되어야 한다.



리트로핏 펀드를 통한 중고선 시장 활성화 도모

D조 (김나현, 김예지, 박지원, 양진일, 조미소)



연구 배경 및 목적

최근 몇 년간 중고선 시장은 환경 규제 강화와 신조선 발주 증가로 인해 위축되고 있다. 중고선은 신조선에 비해 경제적 장점이 있지만, 신조선 시장의 활성화로 인해 수요가 줄어들고 있으며, 중고선 거래량이 감소하고 있다. 특히, 2023년 중고선 거래량이 전년 대비 28% 감소했다. 이 같은 상황은 중고선의 경제적 효용을 높일 수 있는 전략적 접근이 필요함을 시사한다.

리트로핏의 정의 및 필요성

리트로핏(Retrofit)은 기존의 중고선을 친환경 선박으로 개조하여 환경 규제에 적합한 선박으로 업그레이드하는 과정이다. 국제해사기구(IMO)는 2030년까지 선박 배출가스를 40% 감축하겠다는 목표를 세우고 있으며, 이에 따라 많은 해운사들이 리트로핏을 통해 선박 성능을 개선하고 있다. 리트로핏을 통해 중고선은 운항 효율성을 높일 수 있으며, 신조선 대비 경제적 장점을 유지할 수 있다.

리트로핏 펀드 플랫폼(RFS)

리트로핏 펀드 플랫폼(RFS)은 중고선 매입 및 리트로핏 작업을 지원하는 금융 플랫폼이다. 이 플랫폼은 투자자들로부터 자금을 조달하여, 중고선을 친환경 선박으로 개조하고, 그 과정을 모니터링하며 선주에게 리스크를 줄일 수 있는 서비스를 제공한다.

RFS 펀드는 중고선 매입부터 리트로핏 작업까지 전체 과정을 관리하며, 선주는 저렴한 비용으로 친환경 선박 개조를 완료할 수 있다. 투자자들은 리트로핏을 통해 발생하는 경제적 이익의 일부를 공유받으며, 선주들은 운영비 절감과 배출권 확보를 통해 추가 수익을 기대할 수 있다.

리트로핏 기술과 적용 사례

리트로핏 기술로는 다음과 같은 친환경 기술이 포함된다:

1. 스크리버 설치: 황산화물(SOx)을 제거하여 배출가스를 줄인다.
2. 고망간강 LNG 연료탱크: LNG 연료를 저장하는 연료탱크로, 화석연료 대비 이산화탄소 배출을 20~30% 줄인다.
3. 공기유향 시스템: 선박 바다에 공기를 주입해 물과의 마찰을 줄인다.
4. 고효율 프로펠러: 연료 효율을 개선하여 운항 성능을 높인다.

이러한 리트로핏 기술은 기존 선박의 운항 효율성을 크게 향상시킬 수 있으며, 특히 배출가스 규제 준수와 연료비 절감에 큰 도움이 된다. 예를 들어, LNG 연료 추진 시스템을 적용하면 연료 효율을 5~10% 개선할 수 있으며, 온실가스 배출을 최대 26%까지 줄일 수 있다.

리트로핏 펀드의 기대 효과

리트로핏 펀드는 중고선 시장 활성화에 크게 기여할 것으로 기대된다. 첫째, 친환경 개조를 통해 중고선의 가치를 높여 선주들이 폐기 대신 개조를 선택하도록 유도할 수 있다. 둘째, 탄소 배출권을 확보하여 추가적인 경제적 이익을 창출할 수 있다. 셋째, 선주들이 보다 쉽게 친환경 선박으로 전환할 수 있어, 해운업계의 지속 가능한 성장을 촉진할 수 있다.

리트로핏 펀드의 한계점

리트로핏 펀드에도 몇 가지 한계점이 존재한다.

1. 조선소의 설비 및 인력 부족으로 인해 리트로핏 작업이 지연될 수 있음
 2. 리트로핏 작업 중 예상치 못한 추가 비용이 발생할 수 있음
- 이러한 문제를 해결하기 위해서는 정부의 지원과 추가적인 연구가 필요하다. RFS 플랫폼을 통해 리트로핏 과정에서 발생하는 문제를 실시간으로 모니터링하고, 사후 관리를 강화하여 이러한 리스크를 줄여야 한다.

부산 일반 현황

기준	단위	통계	전국대비 비중(%)	
GRDP 규모				
부산		십억 원	104,297	4.8
부산·울산·경남	2023년 12월 지역내총생산	십억 원	310,612	14.3
전국		십억 원	2,165,717	100

부산GRDP 산업별구성

농림어업		%	0.3	0.9
광업·제조업		%	17.0	2.9
건설업	2023년 12월 지역내총부가가치	%	5.1	4.3
서비스업(금융보험업)		%	76.9(7.3)	5.8(5.1)
전기가스증기업		%	0.7	16.2

부산·울산·경남 GRDP 산업별구성

농림어업		%	1.6	12.8
광업·제조업		%	38	19.1
건설업	2023년 12월 지역내총부가가치	%	4.7	11.7
서비스업(금융보험업)		%	55.2(4.9)	12.2(10.1)
전기가스증기업		%	0.5	32.6

컨테이너 처리량

부산		천TEU	23,154	76.8
전국	2024년 4월	천TEU	30,147	100

거주환경(부산)

면적	2023년 8월	km ²	771.3	0.8
인구	2024년 7월	명	3,278,280	6.4
기온	2023년평균	°C	16	
강수량	2023년평균	mm	2,191.4	

외국인관련(부산)

외국인 등록인구	2023년	명	49,090	
외국인 학교	2024년 6월	개	6	
국제학교	2024년	개	7	
다문화 학교	2024년	개	2	
외국인 관광객	2024년 8월	명	1,900,632	

자료: 국가통계포털(KOSIS), 부산광역시 홈페이지, 해양수산부

부록
INFO

- 부산 일반 현황
- 부산 지역 금융기관 점포 현황
- BIFC 입주기관 현황
- 부산금융중심지 일반현황
- BIFC & 기회발전특구 인센티브 안내

부산 지역 금융기관 점포 현황

단위: 개

기관명	2023년 말
합 계	1,304
시중은행	172
우리은행	42
SC제일은행	12
KB국민은행	49
한국씨티은행	1
신한은행	31
KEB하나은행	37
지방은행	189
대구은행	6
부산은행	174
제주은행	1
경남은행	8
특수은행	121
IBK기업은행	41
한국수출입은행	1
한국산업은행	8
NH농협은행	59
SH수협은행	12
외은지점	1
중국공상은행	1
증권	56
교보증권	1
상상인증권	1
유안타증권	2
하나증권	3
IBK투자증권	2
BNK투자증권	2
미래에셋증권	4
메리츠증권	1
(주)한국스탠다드차타드증권	1
대신증권	3
유진투자증권	1
DB금융투자	3
한국투자증권	6
현대차증권	1
NH투자증권	3
신한투자증권	3
KB증권	4
한화투자증권	2
삼성증권	3
신영증권	3
SK증권	3
하이투자증권	4
부동산신탁	3
KB부동산신탁	1
무궁화신탁	1
우리자산신탁	1
투자자문	2
오리엔트투자자문	1
밸류아이투자자문	1
자산운용	5
해디브자산운용(주)	1
주식회사 단디자산운용	1
이지스자산운용	1
(주)하나대체투자자산운용	1
으뜸자산운용(주)	1

기관명	2023년 말
온라인소액투자중개업	2
오픈트레이드	1
주식회사 타이탄인베스트	1
생명보험	146
에이비엘생명	3
KB라이프생명	1
삼성생명	39
AIA생명	5
교보생명보험	36
신한라이프생명보험	13
KDB생명보험	10
DB생명	6
메트라이프생명	12
동양생명	7
BNP파리바 카디프생명	1
NH농협생명	5
흥국생명보험	6
푸본현대생명	2
손해보험	223
캐롯손해보험	1
한화손해보험	11
현대해상화재보험	30
삼성화재해상보험	30
SGI서울보증	6
약사손해보험	2
하나손해보험	2
(주)KB손해보험	37
DB손해보험	45
MG손해보험	7
롯데손해보험	8
농협손해보험	4
흥국화재해상보험(주)	9
메리츠화재	31
신용카드	39
우리카드	1
비씨카드	1
현대카드	1
롯데카드	7
삼성카드	12
KB국민카드	2
하나카드	1
신한카드	14
리스할부금융	43
오릭스캐피탈	1
메리츠캐피탈	2
인탑스인베스트먼트 주식회사	1
애규온캐피탈	1
롯데캐피탈(주)	4
제이비우리캐피탈(주)	1
토요타파이낸셜서비스코리아	1
제이엠캐피탈	1
산은캐피탈	1
현대커머셜	1
KB캐피탈	1
현대캐피탈	5
M캐피탈	1
알씨아이파이낸셜서비스코리아	1

기관명	2023년 말
메르세데스벤츠	1
파이낸셜서비스코리아	1
NH농협캐피탈	1
롯데오토리스(주)	1
한국캐피탈(주)	1
우리금융캐피탈	5
비엠더블유파이낸셜 서비스코리아(주)	1
오케이캐피탈	1
BNK캐피탈	6
(주)DGB캐피탈	1
포스퀘어파이낸셜서비스코리아	1
폭스바겐파이낸셜 서비스코리아 주식회사	1
하나캐피탈	1
신기술금융	3
(주)에스비파트너스	1
롯데벤처스(주)	1
농심캐피탈	1
신용정보	32
에프앤유신용정보(주)	1
아이비케이신용정보(주)	1
농협협동조합자산관리회사	1
SGI신용정보	2
세일신용정보(주)	7
코아신용정보	1
신한신용정보	1
새한신용정보(주)	5
고려신용정보(주)	3
미래신용정보	3
에스엠신용정보	2
BNK신용정보	1
에이앤디신용정보	1
오케이신용정보	1
(주)이크레더블	1
KB신용정보	1
저축은행	28
애규온저축은행	1
솔브레인저축은행	1
웰컴저축은행	1
흥국저축은행	1
DH저축은행	2
우리저축은행	2
동원제일저축은행	2
OSB저축은행	2
대신저축은행	2
(주)IBK저축은행	5
국제저축은행	1
고려저축은행	3
BNK저축은행	4
진주저축은행	1
신협	76
회원농협	118
회원수협	43
산림조합	2

자료: 금융감독원

BIFC 입주기관 현황

63층 메인빌딩		2024.7월기준
63	한국시인은행	2명
	BMI 그룹	2명
	UIB	2명
	라이나원	2명
50~51, 55, 56~62	한국거래소	496명
55	IBK창공	20명
53	캠코선박운용	15명
	자금세탁방지위원회	10명
52	신한은행	5명
	부산국제금융금융연수원	2명
	코스콤	2명
	한국금융투자협회	7명
	부산국제금융진흥원	17명
	대한상사 증재원 & 아태해사 증재센터	2명
3, 40~47	한국자산관리공사	610명
5, 36~39, 54, 63	한국예탁결제원	395명
4, 30~35	한국남부발전	489명
7, 12~13, 23~27	한국주택금융공사	685명
22	KDB산업은행	23명
9, 21~22	부산테크노파크	32명
21	한국무역보험공사	13명
20	한국수출입은행	40명
6, 10~11, 19	주택도시보증공사	449명
14	신용보증기금	50명
9	부산은행	6명
	한국증권금융	6명
	국제식물검역인증원	20명
8	비스페이스	80명
2	HF 보금자리 어린이집	
	농협은행	10명
	우리은행	12명
	푸른바다 어린이집	
1	BIFC 어린이집	
IFC부산		
11	글로벌핀테크산업진흥센터	5명
7~10	한국자산관리공사	145명
독립건물		
지상 15층, 지하 2층	기술보증기금	327명
지상 4층, 지하 1층	한국은행 부산본부	70명
지상 23층, 지하 3층	부산은행	942명

부록

부산금융중심지 일반 현황

부산금융중심지 지정 경과

- 2007년 12월 : 금융중심지의 조성과 발전에 관한 법률 및 시행령 제정
- 2008년 04월 : 금융중심지추진위원회 구성
- 2008년 11월 : 금융중심지 지정 신청(서울, 부산, 인천, 제주, 경기)
- 2009년 01월 : 해양·과생금융특화 금융중심지 '부산', 종합금융 중심지 '서울' 지정

부산국제금융센터(BIFC) 조성

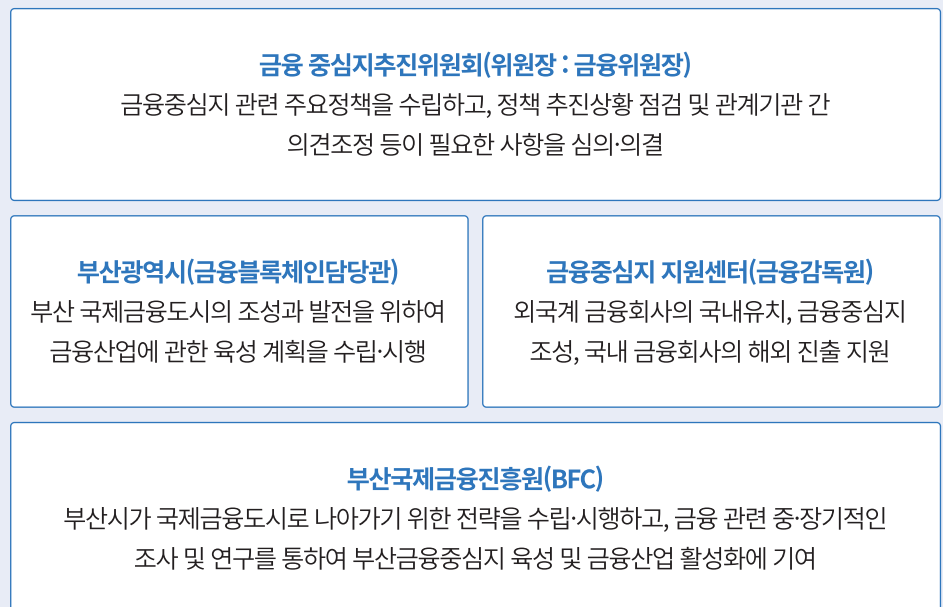
- 위치 : 부산광역시 남구 문현동 1227-1번지 일원
- 면적 : 102,352m²
- 복합 사업개발 계획

구분	1단계	2단계	3단계
토지면적	24,856m ²	12,276m ²	10,292m ²
용도	업무시설, 판매시설	오피스 및 오피스텔, 호텔, 공연장, 상업시설 등	업무시설, 공공생활시설
건축규모	197,169m ² , 지하 4층, 지상 63층	183,132m ² , 지하 7층, 지상 49층 · 36층(U자형 2개동)	147,000m ² 45층
사업기간	2008. 4 ~ 2014. 6	2015. 8 ~ 2018. 11	2020 ~ 2025(예정)
개발현황	2014. 12월, 입주완료	2018. 12월, 입주완료	-

- 개별 사업개발

구분	기술보증기금	한국은행 부산본부	부산은행
규모	지하 2층, 지상 15층	지하1층, 지상 4층	지하3층, 지상 23층
착공/준공	2009. 02 / 2011. 05	2011. 01 / 2013. 06	2011. 12 / 2014. 07

부산금융중심지 육성지원 체계도



■ 부산금융중심지 육성관련 주요 일지

· 부산금융중심지 기반 조성

- 2009년 7월, 부산금융중심지 육성 마스터 플랜 용역 실시
- 2010년 8월, 부산금융중심지를 해양·파생분야에 특화된 금융 중심지로 육성하기 위한 부산금융중심지 육성 기본계획* 수립
(* 2010. 5 한국금융연구원 용역보고서)
- 2014년 6월, 부산국제금융센터 1단계 복합개발사업(63층) 준공
※ 준공식: 2014. 8. 22
- 2014년 말, 이전 공공 금융기관 및 지역금융기관 입주
※ 이전공공기관(5), 지역기관(3), 해양금융기관(4), 개별기관(3)
- 2015년 4월, 2020년까지 총 4개*부문 12개 과제 단계별 추진
(*해양파생특화 중심지 구축, 국제수준 금융 인프라 구축, 지역금융산업 활성화, 금융 중심지 기본환경 조성)
- 2015년 8월, 부산국제금융센터 2단계 착공
- 2018년 11월, 부산국제금융센터 2단계 준공
- 2020년 7월, 부산국제금융진흥원 출범
- 2021년 5월, 국제금융네트워크 'FC4S' 정식회원 가입
- 2022년 3월, 부산국제금융센터 3단계 착공
- 2022년 3월, 부산국제금융센터 3단계 착공
- 2024년 6월, 금융기회발전특구 지정

· 해양·파생특화 금융 중심지 육성정책의 추진성과

<해양금융부문>

- 한국선박금융 부산국제금융센터 지점 개소(2014년 10월)
- KSF 선박금융 부산국제금융센터 본부 개소(2014년 11월)
- 해양금융종합센터 개소(2014년 11월)
- 한국해양보증보험 보험업 인가(2015년 6월)
- 캠프선박운용 부산이전(2015년 6월)
- 한국선박해양 개소(2017년 4월)
- 한국해양진흥공사 설립(2018년 7월)

<파생금융부문>

- 한국거래소 내 파생상품연구센터 설립(2012년 2월)
- 금리스왑거래 청산업무(CCP) 개시(2014년 3월)
- 금거래소 개소(2014년 3월)
- 탄소배출권 거래소 개소(2015년 1월)
- 청산결제본부 출범(2021년 5월)

· 지역 내 금융관련 전문인력 확보

- 부산국제금융연수원 설립(2014년 9월)

· 국제 금융관련 교육연구기능 확충

- 국제자금세탁방지 교육연구원 개소(2016년 9월)

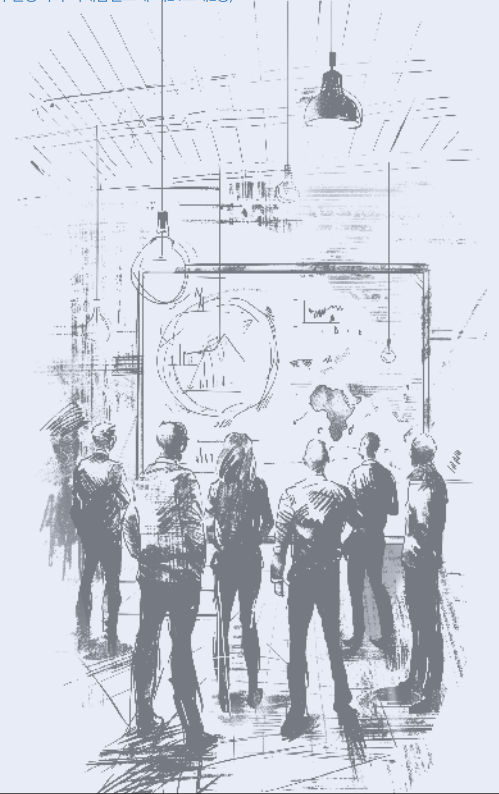
· 부산금융중심지 홍보 및 국내외 이미지 제고

- 매년 2회 유럽·북미·아시아지역을 대상으로 해외 IR 실시
- 한국선박금융포럼, 부산국제금융컨퍼런스 등 국제회의 개최
 - IOMA(세계옵션시장협회) 총회 : 2013. 5. 5. ~ 7. 파라다이스 호텔
 - FIA(국제선물산업협회)컨퍼런스 : 2013. 6. 12. ~ 13. 파라다이스호텔
 - ACSIC(아시아선용보완기관연합)총회 : 2013. 11. 12. ~ 14. 조선호텔
 - IDB(미주개발은행) 총회 : 2015. 3. 26. ~ 29. 벅스코
 - FATF/APG(자금세탁방지 국제회의) : 2016. 6. 18. ~ 24. 파라다이스호텔
 - AfDB(아프리카개발은행) 총회 : 2018. 5. 21. ~ 25. 벅스코
 - KOAFEC(한-아프리카장관급경제협력회의): 2023. 9. 12.~9. 15. 부산 아난티 힐튼

· 금융 중심지의 조성발전에 관한 제도적 기반 마련

- 금융 중심지 내 창업하는 국내외 금융기관들의 세제지원 일몰 기한 연장*

*법인세 또는 소득세 : '25. 12. 31일까지로 연장(조세특례제한법제121조의2제1항, 2항), 취득세 : '26. 12. 31.일까지로 연장(부산광역시 시세감면조례 제14조제1항)



BIFC & 기회발전특구 인센티브 안내

외국 금융기관

구분	지원대상	세부 내용				
		본사/지역본부 설립	지점 설립	대한민국 내 본사/지역본부 이전	대한민국 내 지점 이전	
		(해외 → 부산)		(국내 타지역 → 부산)		
국세	법인세 또는 소득세 ¹⁾	최초 소득 발생 과세연도부터 3년간 100%, 그 이후 2년간 50% 감면		미적용		
지방세	취득세 ²⁾	창업(또는 신설)하여 취득하는 재산에 대해 2026년 12월 31일까지 면제				
	재산세 ³⁾	직접 사용하는 부동산에 대한 재산세를 2026년 12월 31일까지 면제				
입지보조금 ⁴⁾	외국 금융기관	3개국 이상을 관장하는 지역본부 또는 한국본사	용지·건물의 구입비 또는 임차료의 50% 감면 (기관당 50억 원 이내)	미적용	용지·건물의 구입비 또는 임차료의 50% 감면 (기관당 50억 원 이내)	미적용
	국내 금융기관	상시 고용인원 10명 이상인 본사				
고용보조금 ⁴⁾	최근 3개월 간 상시 고용인원 10명 이상인 외국 및 국내 금융기관	이전 후 신규채용 1인당 60만원 이하 (최대 6개월, 기관당 2억 원 한도)				
교육훈련보조금 ⁴⁾	내국인 10명 이상을 상시 고용하는 외국 및 국내 금융기관의 지역본부 또는 지점	이전 후 신규고용 교육훈련 1인당 60만원 이하 (최대 6개월, 기관당 2억 원 이내)				
사업용 설비 설치자금 ⁴⁾		사업용 설비의 설치 등에 필요한 자금의 10% 이내 (회사당 10억 원 이내)				

1) 조세특례제한법 제121조의 21 및 동법 시행령 제116조의 26
 2) 부산광역시 남구세 감면 조례 제7조 제1항(조세특례제한법 제121조의 21 제3항 의거)
 3) 부산광역시 시세 감면 조례 제14조(조세특례제한법 제121조의 21 제3항 의거)
 4) 부산광역시 금융산업육성의 관한 조례 제5조, 제6조, 제7조, 제8조, 제12조

기회발전특구

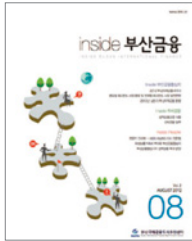
- 수도권 기업이 수도권 내 부동산 처분 후 특구 이전시 **양도차익 소득·법인세**를 특구 내 취득 부동산 처분시까지 **과세이연**
- 특구 내 **가업상속시** ‘업종변경 제한’ 및 ‘상속인의 대표이사 종사 의무’ 폐지 등 **사후관리요건 완화**
- 비수도권 특구로 이전 및 특구 내 창업을 위한 사업용 부동산 매입시, 공장 신증설 시 취득세·재산세 감면
- 특구 내 **사업장 신설 또는 창업시 법인세 감면**
- 특구 투자시 **지방투자촉진보조금 지원비율 가산**



inside 부산금융 발간 목록



Vol. 1 2012년 5월(창간호)



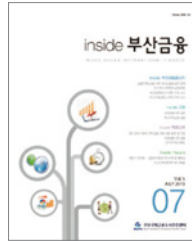
Vol. 2 2012년 8월



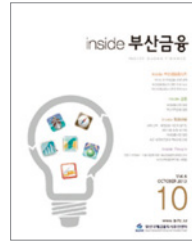
Vol. 3 2012년 12월



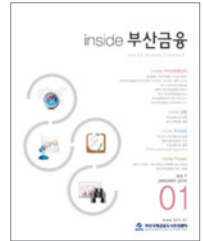
Vol. 4 2013년 4월



Vol. 5 2013년 7월



Vol. 6 2013년 10월



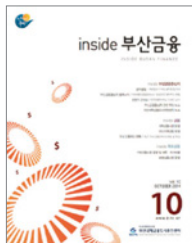
Vol. 7 2014년 1월



Vol. 8 2014년 4월



Vol. 9 2014년 7월



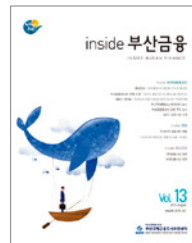
Vol. 10 2014년 10월



Vol. 11 2015년 1월



Vol. 12 2015년 5월



Vol. 13 2015년 8월



Vol. 14 2015년 11월



Vol. 15 2015년 12월



Vol. 16 2016년 6월



Vol. 17 2016년 10월



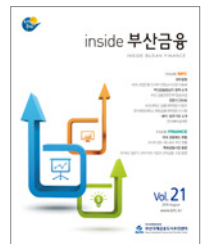
Vol. 18 2016년 12월



Vol. 19 2017년 8월



Vol. 20 2017년 12월



Vol. 21 2018년 8월



Vol. 22 2018년 12월



Vol. 23 2019년 10월



Vol. 24 2019년 12월



Vol. 25 2020년 12월



Vol. 26 2021년 6월



Vol. 27 2021년 12월



Vol. 28 2022년 6월



Vol. 29 2022년 12월



Vol. 30 2023년 6월



Vol. 31 2023년 12월



Vol. 32 2024년 7월

Busan
is good
부산이라 좋다

New opportunities

The global financial hub, **Busan**

**Busan designated as a Special Financial Opportunity Zone,
heralding a new financial ecosystem**

Busan, as a Special Financial Opportunity Zone, offers substantial benefits for financial institutions, including corporate tax exemptions and additional incentives. Financial institutions can be exempt from corporate tax for up to five years. For large-scale investments, subsidies and additional incentives are also available.

With renewed incentive programs and infrastructure development projects, the Busan International Finance Center aspires to harness the world's premier financial ecosystem, evolving into a **Global Financial Hub**.

Experience the future in Busan today



Contact info@kbfc.or.kr



부산국제금융진흥원
Busan Finance Center

48400 부산광역시 남구 문현금융로 40 부산국제금융센터 52층
TEL. 051-631-0296 FAX. 051-633-0398 www.kbfc.or.kr