



부산국제금융진흥원

조세리스의 구조와 법적 쟁점 및 부산금융중심지 특화 전략

2024년 12월

해양금융센터 이동해 센터장

BUSAN FINANCIAL CENTER

목차

I. 부산국제금융진흥원 및 해양금융센터 소개

II. 친환경 규제와 선대전환 금융 수요

III. 친환경 패러다임 전환 촉진 전략: Tax Lease

IV. 부산 특화 전략 및 기대 효과

I. 부산국제금융진흥원 및 해양금융센터 소개

부산국제금융진흥원 소개

(설립연월) 2020. 7월 (법인성격) 비영리사단법인

(사원기관) 부산시, 한국거래소, 한국예탁결제원, BNK부산은행, 한국자산관리공사, 한국주택금융공사, 한국해양진흥공사, 기술보증기금

부산금융중심지 육성에 필요한 연구 및 실행을 선도적으로 수행하는 전문기관

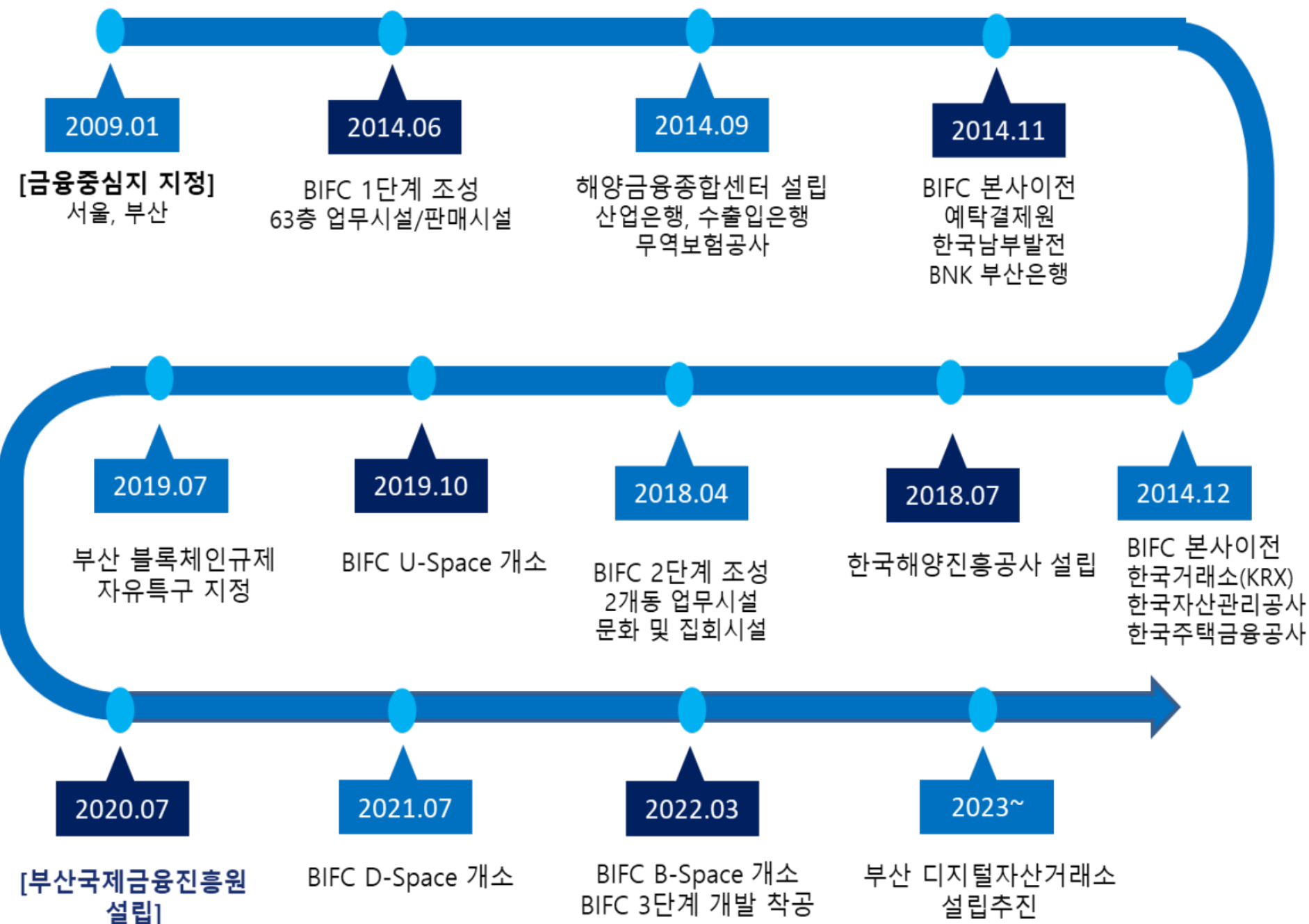


I. 부산국제금융진흥원 및 해양금융센터 소개

부산국제금융진흥원 소개

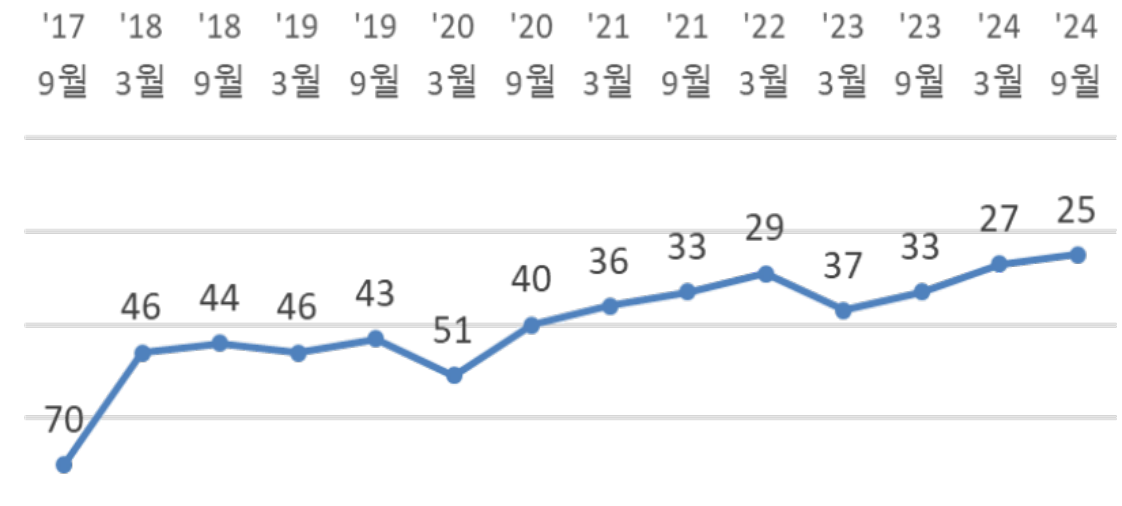
(설립연월) 2020. 7월 (법인성격) 비영리사단법인

(사원기관) 부산시, 한국거래소, 한국예탁결제원, BNK부산은행, 한국자산관리공사, 한국주택금융공사, 한국해양진흥공사, 기술보증기금



부산 국제금융센터지수(GFCI)

순위 변화



국제금융센터지수



세계 금융도시 경쟁력평가

국제녹색금융지수



세계 금융도시 지속가능금융 평가

I. 부산국제금융진흥원 및 해양금융센터 소개

해양금융센터 비전과 전략



VISION
비전

글로벌 리딩 친환경 해양금융센터

STRATEGY
전략

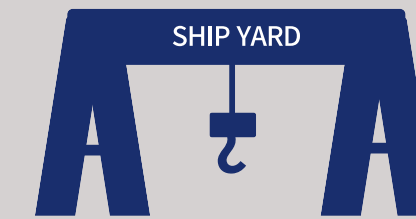
동남권 해양 클러스터 강화

해양금융 정책 THINK-TANK

KEY TASK
중점
과제



친환경 패러다임
전환 촉진



중소·중견조선소
지원



민간 선박 금융
활성화

II. 친환경 규제와 선대전환 금융 수요

II. 친환경 규제와 선대전환 금융 수요

MARITIME 2050 KEY TRENDS (UK, Department for Transport)

- 개요: 영국 당국은 국제 해운 규제 변화와 기술혁신에 따른 글로벌 리더십 지위 유지를 위한 전략 발굴로 Maritime 2050 navigating the future 보고서를 작성하며, 해운업계 전반에 영향을 미칠 Key trends를 선정
- 이 중 7번째 Key trends인 **기후 변화와 극단적 기후 현상**은 산업계 전반이 해양 생태계와 환경을 보호하기 위한 행동의 필요성을 더욱 강조하게 될 것을 예상 → 가속화된 환경 규제 예측

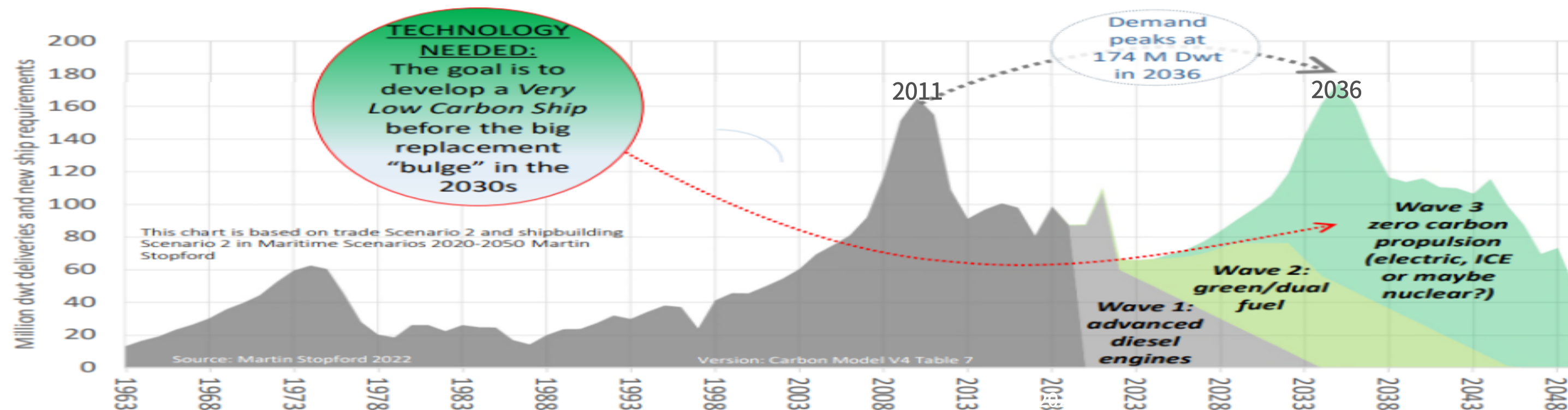
- 1 해상 교역의 장기적인 성장
- 2 세계 인구의 변화에 따른 영향 (개발도상국의 인구변화가 무역 패턴과 수출입 수요 변화시킬 수 있음)
- 3 인구 고령화가 일부 수요 감소에 영향 (영국 인력 숙련도 및 중요한 역할 수행에 있어 어려움을 예상)
- 4 세계 경제의 동쪽으로의 전환과 새로운 신흥 시장 등장
- 5 정치적 권력 기반의 잠재적 변화 (IMO 및 기타 국제 포럼에서 규제 논의 변동 가능성)
- 6 해양 분야의 새로운 파괴적 기술 등장과 변화 예고 (AI·Blockchain·digitisation)
- 7 기후 변화와 극단적 기후 현상

II. 친환경 규제와 선대전환 금융 수요

IMO의 가속화 되는 글로벌 선박 탄소 배출 규제

- 2023년 IMO MEPC 80차 회의, 2018년 기존보다 강화된 「선박온실가스 감축전략」 발표
- Net Zero 시점 50년 (2100년 → 2050년) 단축
- Martin Stopford의 시기별 선대 전환 시기 WAVE 1에 이미 진입, 선대 수요 교체 Peak 시기가 2036년으로 앞당겨질 것

목표연도	원안 (2018년)	개정안 (2023년)
2030년	· 탄소집약도 40% 저감	· 탄소집약도 40% 저감 · (신설) GHG총 배출량 최소 20% 감축
2040년		· (신설) GHG총 배출량 최소 70% 감축
2050년	· 탄소집약도 70% 저감 · GHG총 배출량의 최소 50% 감축	· (개정) 탄소집약도 100% 저감 · (개정) GHG총 배출량 제로 (Net-Zero)



II. 친환경 규제와 선대전환 금융 수요

친환경 규제에 따른 선대 전환 비용

- IMO 규제 대응 친환경 선대 전환을 위해 2050년까지 총 142조원 금융 수요가 예상 되나, 장기 침체여파 및 금융 규제 강화 등에 따른 민간 선박 금융 이탈 심화로 정책 금융공급에 어려움 예상됨
- 정책금융 중심의 현행 공급구조 지속시 정책금융 51조원(연간 6조원) 이상 필요 추정 → 정부 대외부채 및 국민적 세부담 증가

친환경 수요에 따른 비용 추정 (~2050년)

단위: 달러(원)

범례	총 투자수요	자기자본(Equity)	자기자본 신규수요	신규수요
		타인자본 신규수요	타인자본 신규수요	
2030년	434억 (56조)	부채(Debt)	자기자본 노후대체수요	노후대체수요
			타인자본 노후대체수요	
			자기자본 순규제대체수요	순규제대체수요
			타인자본 순규제대체수요	
		145억(19조)	32억(4조)	95억(12조)
			63억(8조)	
2050년	434억 (56조)	289억(37조)	48억(6조)	143억(19조)
			95억(13조)	
			65억(8조)	196억(25조)
			131억(17조)	

2040년	739억 (95조)	246억(32조)	77억(10조)	230억(30조)
			153억(20조)	
		493억(64조)	137억(18조)	412억(53조)
			275억(36조)	
2050년	1,090억 (142조)	363억(47조)	32억(4조)	97억(13조)
			65억(8조)	
		727억(95조)	121억(16조)	365억(47조)
			243억(32조)	
			242억(32조)	725억(95조)
			484억(63조)	

142조원

친환경 선대 전환 (25년간)

51조원

친환경 선박 정책금융 비중

연간
6조원

연간 필요 금액

원화금액기준: 2023 상반기 환율(1298.31원) 환산

II. 친환경 규제와 선대전환 금융 수요

국내 선박 금융 시장 현황: 공급자 side

- 정책금융 비중 증가
: 선박 금융 전체 규모는 감소 (14년: 33.8억\$→ 18년: 16.4억\$) 정책 금융 비중 증가 (14년: 78.1%→ 18년: 92.7%)
- 민간은행 이탈 현상 지속: 14년도 21%를 차지했으나, 18년도 7.3%까지 감소함
- 2023년에도 민간금융기관은 22.9%의 비중을 차지하나, 자본시장을 제외하면 민간은행은 8%에 불과함

국내 선박금융 추이 ('14~'18년)

(단위: 억 달러, 괄호안 숫자: %)

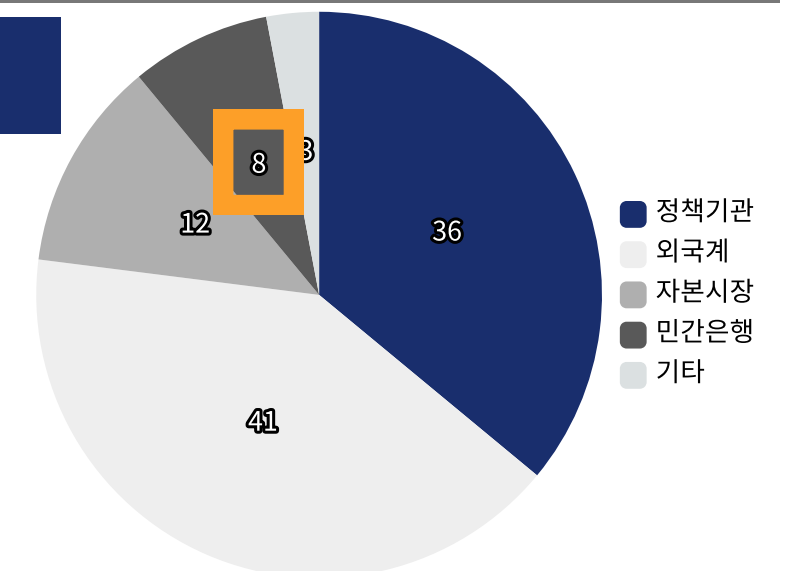
		2014	2015	2016	2017	2018
공공부문		26.4	25.2	20.9	15.3	15.2
		(78.1)	(86.9)	(92.1)	(94.4)	(92.7)
	수출입은행	18.9	15.3	14.1	10.1	8.7
		(55.9)	(52.8)	(62.1)	(62.3)	(53.0)
	산업은행	4.0	6.5	4.7	4.6	5.1
		(11.8)	(22.4)	(20.7)	(28.4)	(31.1)
	무역보험공사	3.5	3.4	2.1	0.6	1.4
		(10.4)	(11.7)	(9.3)	(3.7)	(8.5)
민간부문		7.4	3.8	1.8	0.9	1.2
		(21.9)	(13.1)	(7.9)	(5.6)	(7.3)
합계		33.8	29.0	22.7	16.2	16.4
		(100)	(100)	(100)	(100)	(100)

국내 선박금융 현황 ('23.6월) 누적

(단위: 백만 달러, 괄호 안 숫자: %)

		선순위	중순위	후순위	합계	비율
국내	정책금융기관	7,839	280	1,081	9,200	(35.7)
	민간금융기관	4,004	-	1,882	5,886	(22.9)
외국계		10,656	-	-	10,656	(41.4)
합계		22,499	280	2,963	25,742	(100)

금융기관별 비중 ('23.6월)



[자료1] 1차출처: Marine Money, 김정훈의원실(2015), 김현미 의원실(2017), 2차출처: 경제인문사회연구회(한국해양수산개발원 김태일 외), 해운산업 녹색금융 활성화 방안 '23.9월 10

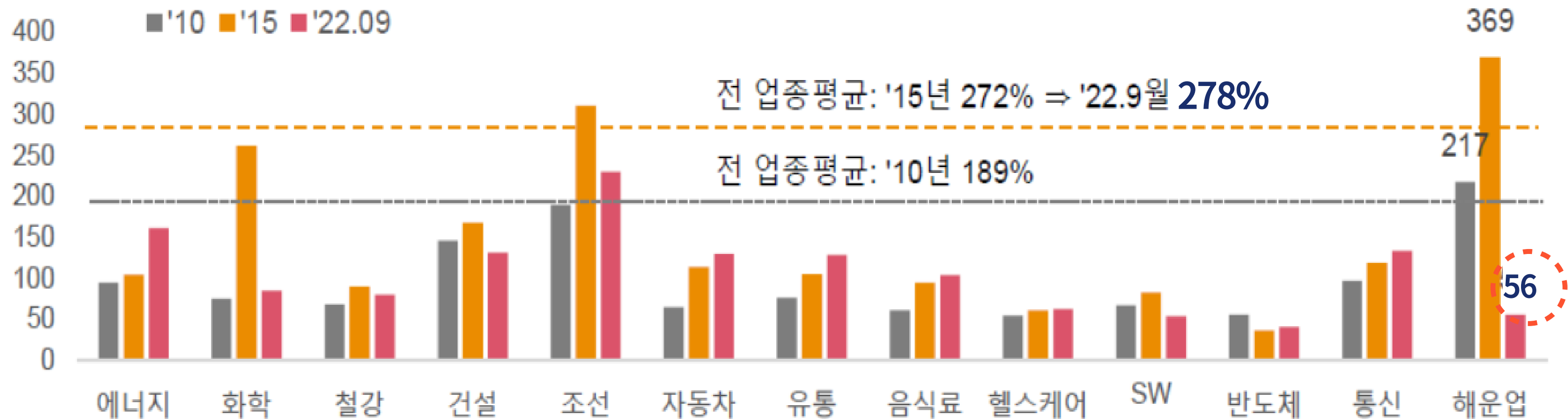
[자료2] 1차 출처: 한국해양진흥공사, 스마트 해운정보센터 '23.6월, 2차 출처: 경제인문사회연구회(한국해양수산개발원 김태일 외), 해운산업 녹색금융 활성화 방안 '23.9월

II. 친환경 규제와 선대전환 금융 수요

국내 선박 금융 시장 현황: 수요자 side

- 2021년 해운업황 개선 이후 해운업 재무상황 크게 개선
- 해운업 상장사 부채비율 ('22.9월) 56%* vs 전업종 평균 278% * 낮은 LTV 자본비 감소로 hire rate 저감 및 경쟁력 제고

전 업종 부채 비율 (단위 %)



II. 친환경 규제와 선대전환 금융 수요

국내 해운사 친환경 대응 부진

- 글로벌 해운산업 친환경 패러다임 전환 본격화, 국적선사는 규제 및 업계동향을 지켜보는 "Wait & See" 전략 견지
- 글로벌 해운사(MSC·CMA CGM 등)는 LNG 등 대체연료 선박 발주 등 패러다임 전환 빠르게 추진 중*이나, 국내선사는 주로 저속운항 및 시장 모니터링 중
* HMM은 친환경 선박 발주 상위 10개 선사에 들지 않음
- 정책금융 공급만으로는 국내 친환경 선박 적기 선대 전환에 한계
→ 민간 선박금융 확대 및 친환경 신속 투자 유인 전략으로 조세특례를 통한 선박 리스금융(operating lease) 제도도입 필요

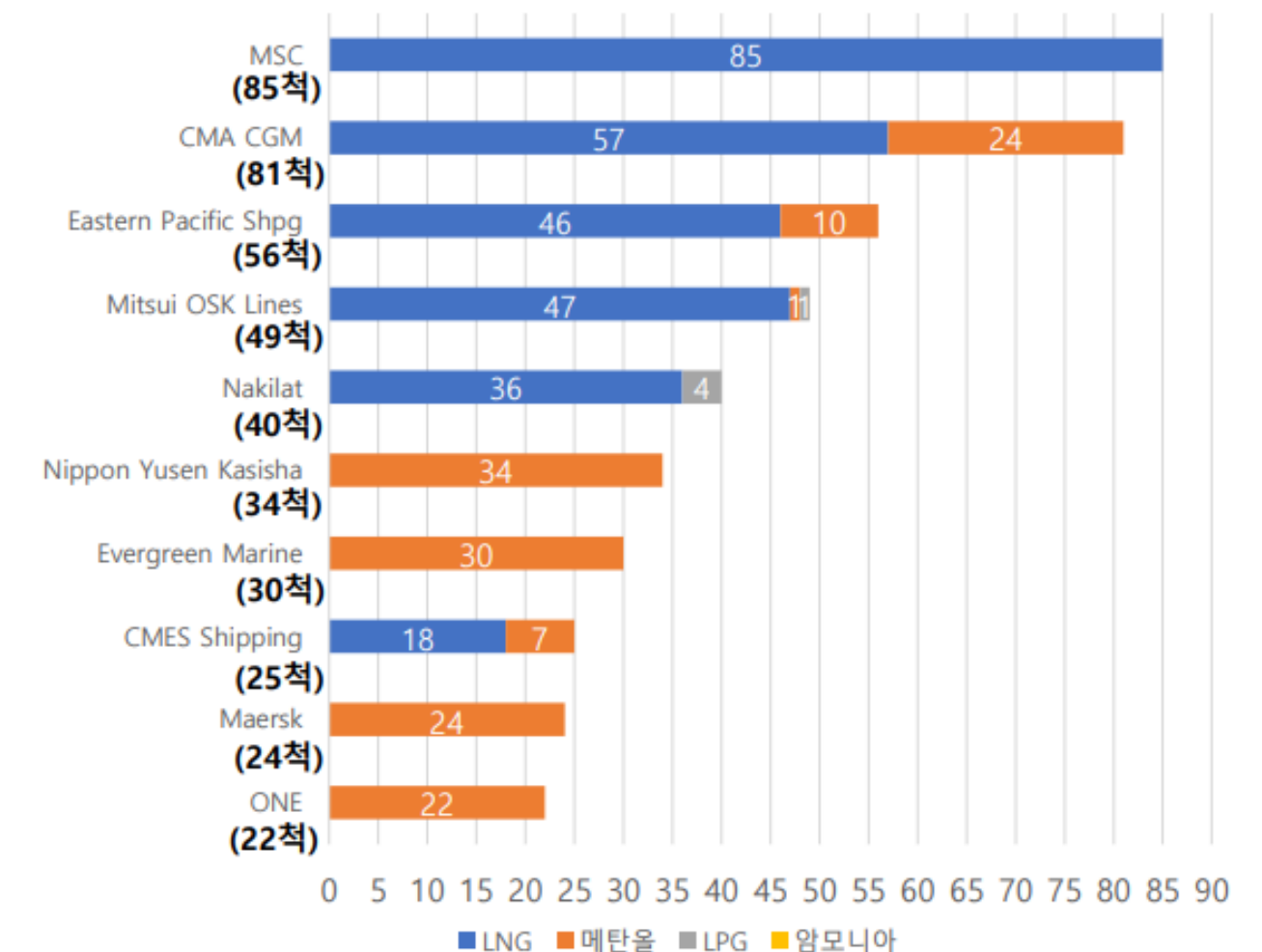
국적선 EEXI 대상 선박 설문

국적선사들은 EEXI 충족을 위해 기관 출력제한(EPL, Engine Power Limited) 에너지 효율대선장치(ESD, Energy Saving Device) 등의 방안을 검토하고 있으나, 비용 증가 및 선박의 도크 입항에 따른 운항 제약등으로 대응이 지연되는 상황

	벌크운반선	유류운반선	컨테이너선	일반화물선	차량운반선	가스운반선	LNG운반선	기타선	합계
EPL	143	112	94	40	38	23	7	6	463
ESD	1	0	0	0	0	0	0	0	1
EPL+ESD	0	0	2	0	0	1	0	0	3
폐선	1	1	0	0	0	1	0	0	3
검토없음	48	38	56	17	10	2	8	0	179
합계	193	151	152	57	48	27	15	6	649

- 국적선 EEXI 대상 1,084척 중 설문 응답 649척, 이 중 71% 463척이 ‘기관출력 제한’ 및 ‘시장모니터링’을 대응방안으로 응답
- 글로벌 친환경 발주 잔량 1,377척 중 국내는 HMM에서 메탄올 추진 컨선 9척 발주

친환경 선박 발주 상위 10개 선사 (연료별 분석)



[자료1] 출처: 삼일pwc경영연구원, 신해양강국, 한국해운업의 미래를 말하다, '23.2월 12

[자료2] 1차출처: Clarksons, 2차출처: 해진공 해양산업정보센터, 글로벌 선사 친환경 선박 발주 현황 및 시사점, '24.8월

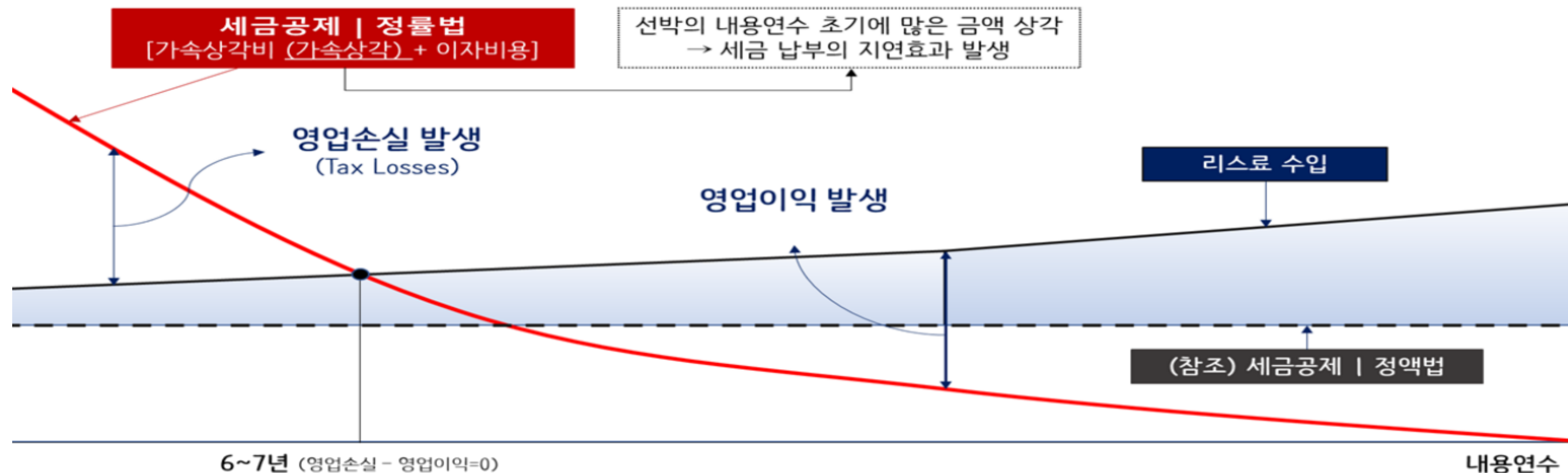
III. 친환경 패러다임 전환 촉진 전략: Tax Lease

III. 친환경 패러다임 전환 촉진 전략: Tax Lease

Tax lease 기본 내용

- 기본 내용: ① 선박 가속상각으로 손금 발생, 투자자 이전 및 연결 과세로 법인세 절감 효과
② 법인세 금액 감소로 인한 경제적 효과(tax benefit)를 친환경 투자 촉진 및 민간 선박금융 확대에 활용
- 핵심 사항: ① 리스자산에 대한 가속상각 허용
② 발생 손금의 투자자 앞 이전 및 연결과세
③ SPC 지분 이전 후 선박 매각에 따른 양도차익 톤세 적용

선박 가속상각 개요

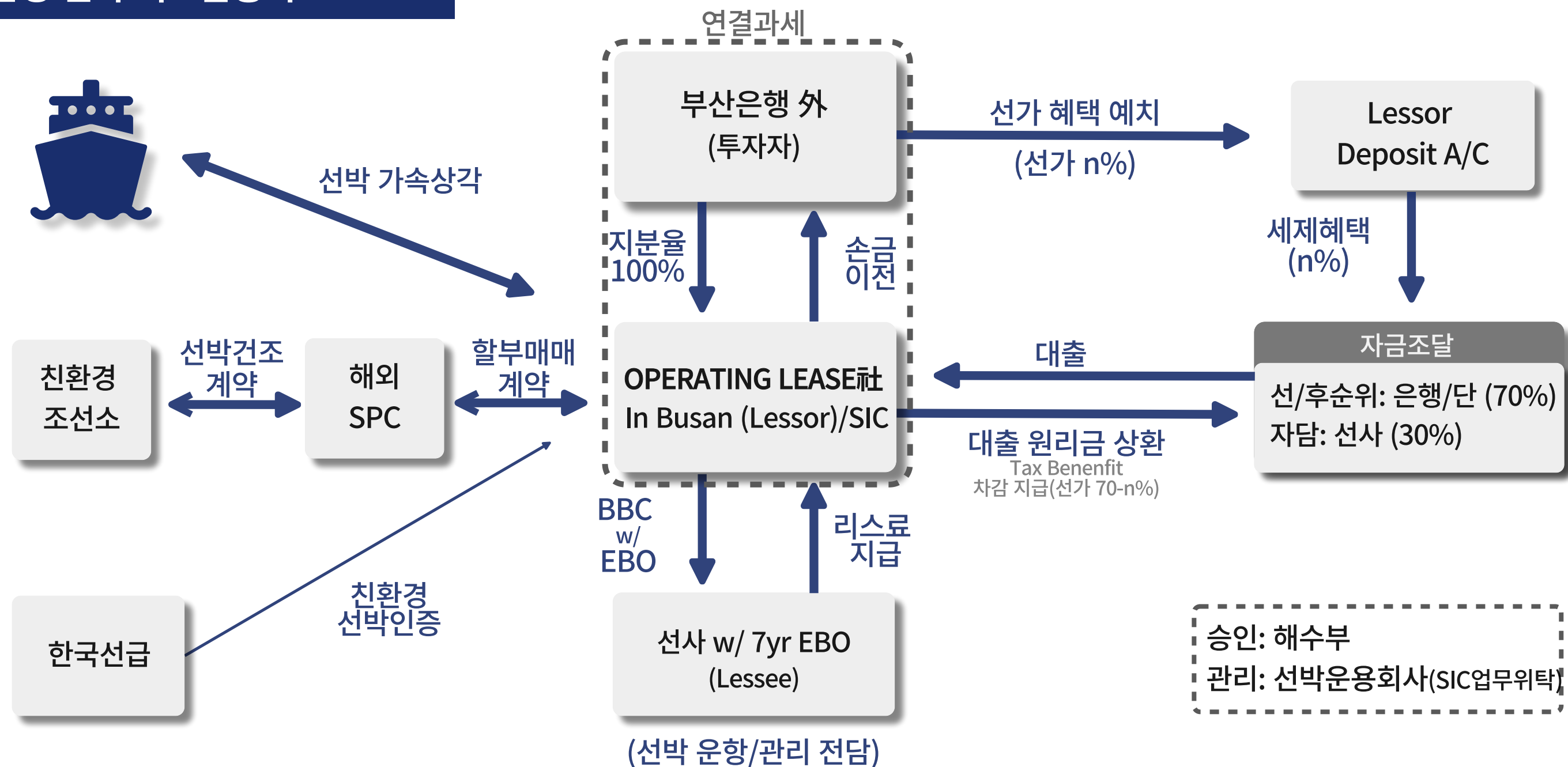


III. 친환경 패러다임 전환 촉진 전략: Tax Lease

한국형 친환경 선박 리스 금융 구조도

- French tax lease 구조 중심 도입 설계
: 투자자는 연결과세 합산을 위한 회계 book 제공, 리스크 없이 받은 경제적 효과를 선순위 참가 확대를 위한 이차보전 자원 등으로 활용
- 국적선사의 경제적 효과를 높여 친환경 투자 촉진 환경을 제공하고, 투자자의 리스크 최소화로 민간은행 투자 접근성 제고

한국형 친환경 선박 리스금융 구조도



III. 친환경 패러다임 전환 촉진 전략: Tax Lease

핵심 쟁점: ① 가속상각

- 「법인세법 시행규칙」 별표 6 외항화물운송업 선박의 기준 내용 연수 20년의 $\pm 25\%$ 조정 $\rightarrow$ $\pm 50\%$ 조정으로 규정 개정 필요
 - 외항선박 20년 정액 $\rightarrow$ 10년 정률로 개정 필요 ※ 선박조세리스를 도입한 국가 중 프랑스는 상각 기간을 8년으로 규정

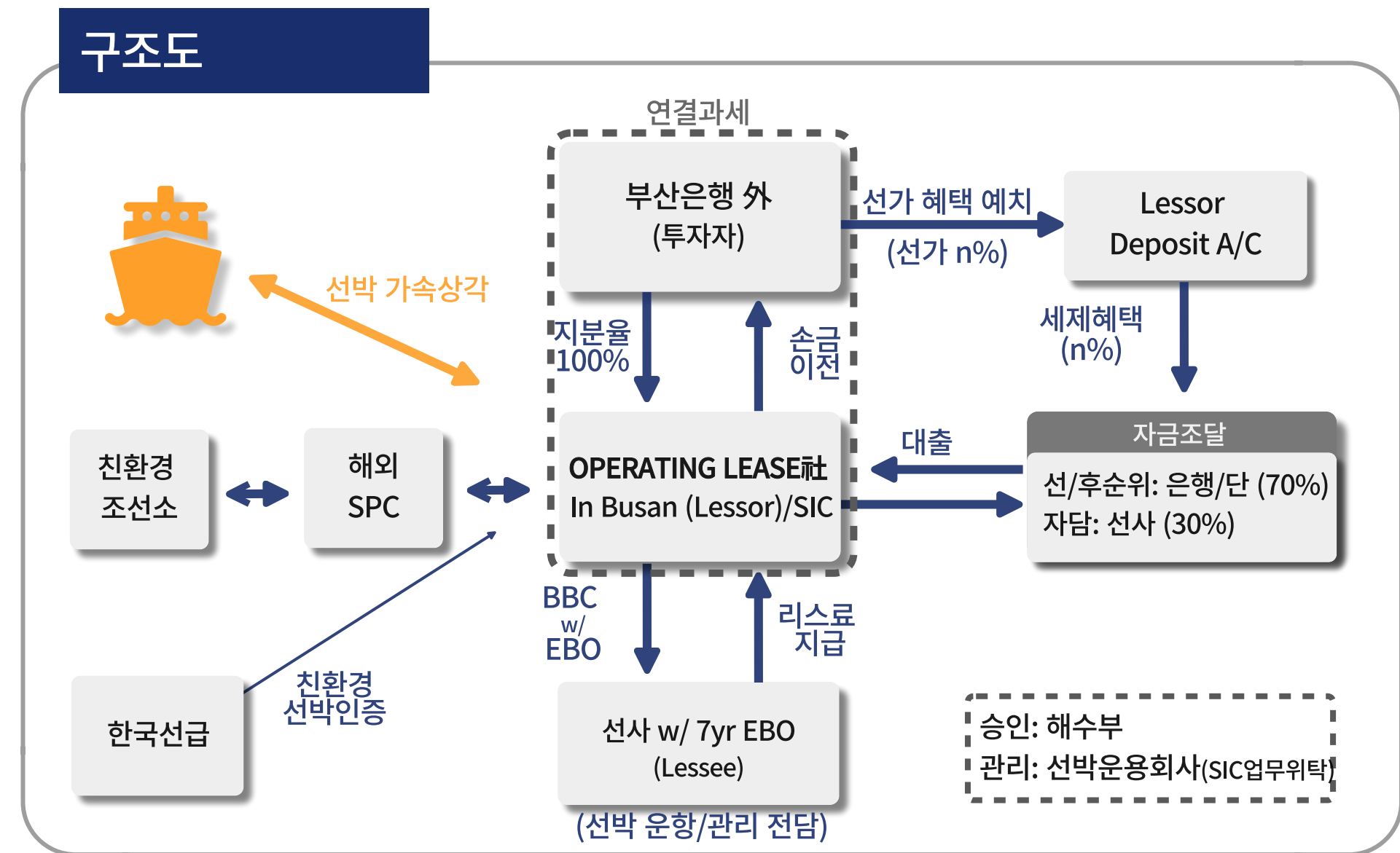
「법인세법 시행규칙」 별표 5, 별표 6

(건축물 등의 기준내용연수 및 내용연수범위 표 제15조제3항 관련)

	기준 내용연수 및 적용
일반 선박(별표5)	12년
외항화물운송업 선박 (별표 6)	20년 (최단 15년~최장 25년: 기준내용연수의 $\pm 25\%$ 조정 가능)

French Tax lease 가속상각 사례

	프랑스
상각 기간	12년 ※감가상각 기간 8년, 5~7년 2회 매입 옵션 행사 가능
상각률	28.125%



III. 친환경 패러다임 전환 촉진 전략: Tax Lease

핵심 쟁점: ② 상각 주체

- 법인세법 시행령 제 24조(감가상각자산의 범위) 5항의 감가상각의 주체가 현행 선사 → Operating Lease社가 될 수 있도록 규정 개정 필요

- 법인세법상 리스분류 기준은 K-IFRS(일반기업회계기준)을 따르며, K-IFRS은 국내 선박리스는 금융리스로 분류* 되어

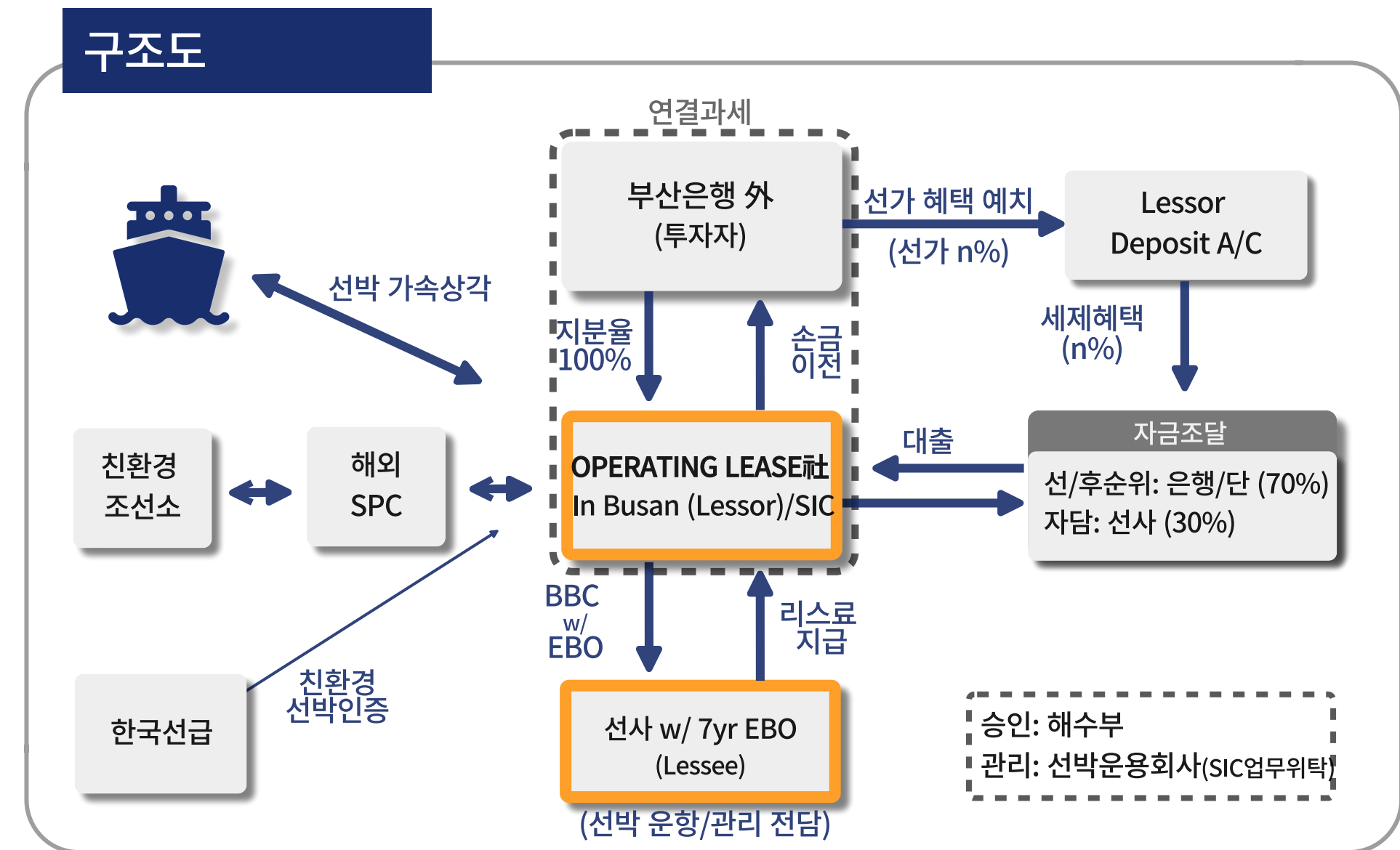
리스 금융은 리스 이용자가 감가상각 수행

* BBC(운용리스) 형식이라도 선사가 선박 운항 및 관리위험을 부담하므로 실질적으로 금융리스 구조로 해석

「법인세법 시행령」 제24조(감가상각자산의 범위) 제5항

- ⑤ 제1항을 적용할 때 자산을 시설대여하는 자(=리스회사)가 대여하는 해당 자산(=리스자산) 중 기업회계기준에 따른 금융리스의 자산은 리스이용자의 감가상각자산으로 (...중략) 한다.

	감가상각 주체
금융리스(K-IFRS)	리스이용자
금융리스 외	리스 회사



III. 친환경 패러다임 전환 촉진 전략: Tax Lease

핵심 쟁점: ③ 연결 과세 대상

- 「법인세법 시행령」 제120조의12(연결납세 방식의 제외 법인 등) 제2항의 Paper Company(유동화전문회사 및 투자회사 등) → SIC 명시적 제외 될 수 있도록 규정 개정 필요
 - 「법인세법」 제76조의8(연결납세 방식의 적용 등) 제1항에 의거 연결 모법인 및 연결 자법인에서 연결 과세가 가능하나, 시행령에 의거 Paper Company가 연결 납세 방식 제외 법인에 해당되어 연결과세가 제한됨
 - ※ Tax Capacity Provider: 5대 시중은행·지방은행 및 부산소재 금융공기업

「법인세법」 제76조의8(연결납세 방식의 적용 등) 제1항

연결납세방식 적용대상 법인: 완전지배관계에 있는 내국법인

- 내국법인과 해당 내국법인이 90%이상 지배(연결지배)하는 다른 내국법인

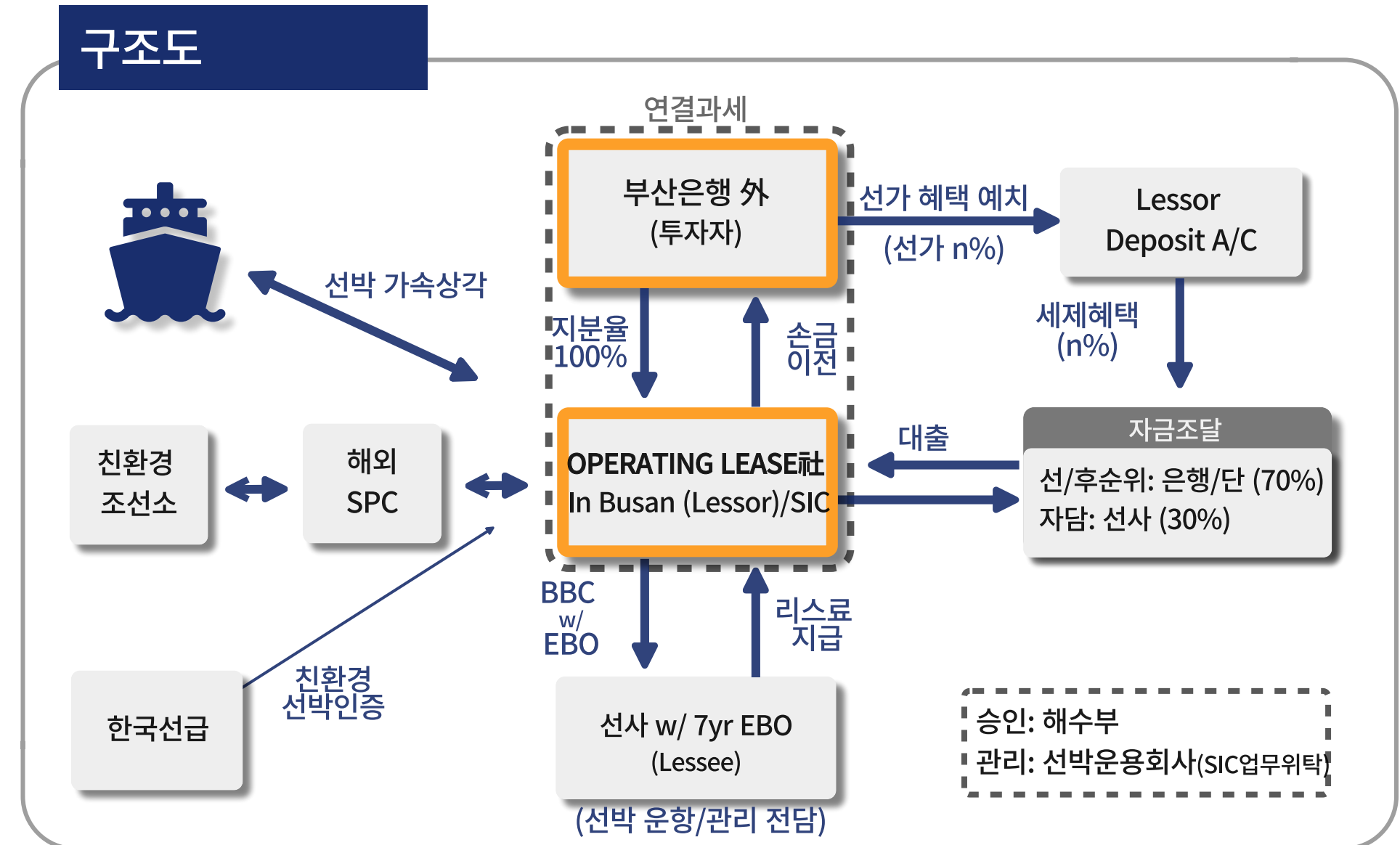
* 완전지배관계 유형 中 연쇄소유



「법인세법 시행령」 제120조의12(연결납세 방식의 제외 법인 등) 제2항

	연결납세방식 적용제외 대상법인
연결법인의 자법인이 될 수 없는 법인	- 비영리내국법인 - 해산으로 청산중인 법인 - 유동화전문회사, 투자회사 등 Paper Company - 동업기업과세특례를 적용받는 법인 - 해운기업에 대한 법인세 과세표준 계산 특례를 적용받는 법인

구조도



III. 친환경 패러다임 전환 촉진 전략: Tax Lease

핵심 쟁점: ④ SPC 선사 지분 제한

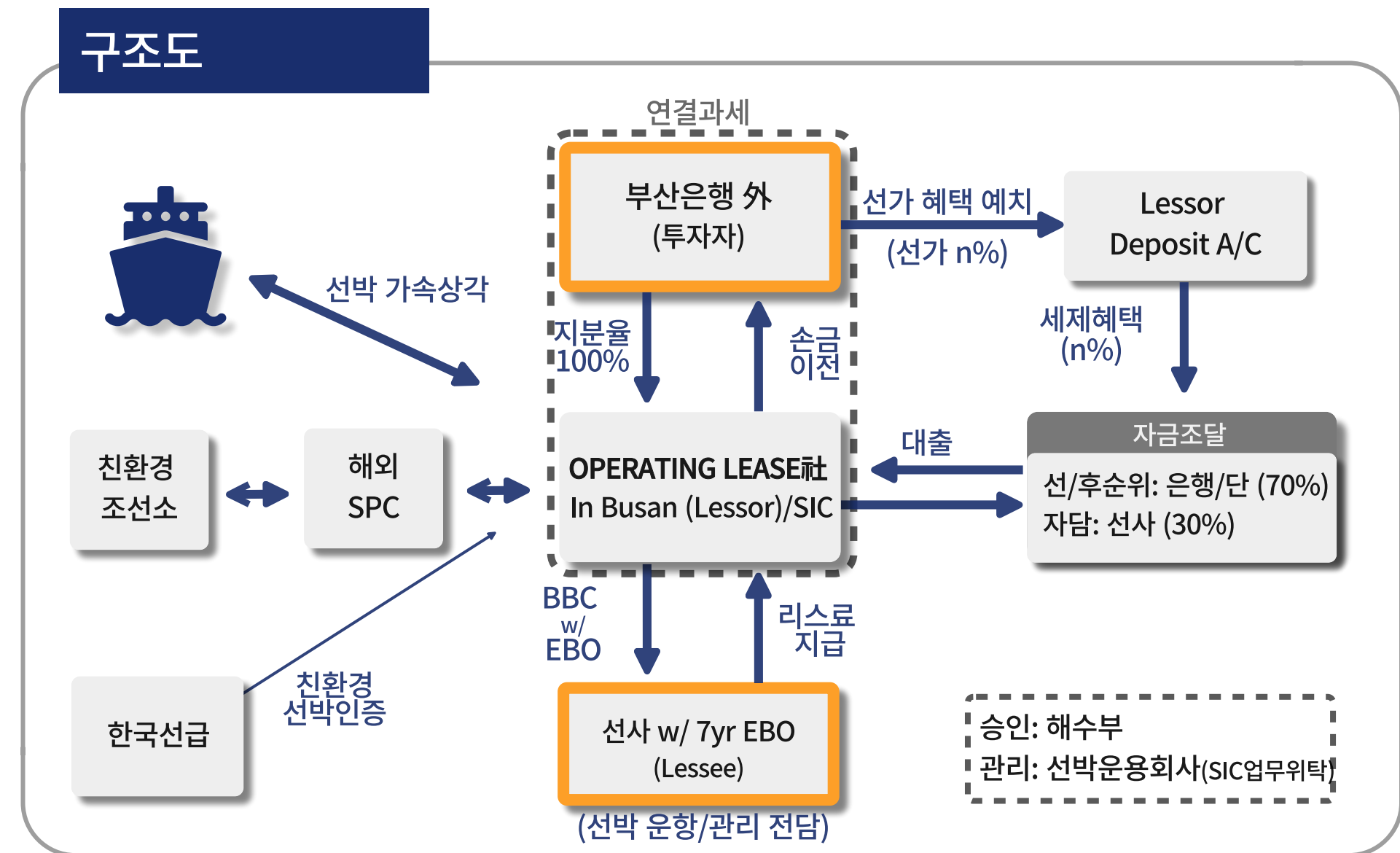
- 「선박투자회사법」 제18조(주식소유의 제한) 제1항의 주식 소유 25% 제한 → 100% 허용될 수 있도록 규정 개정 필요
 - EBO에 따라 투자자의 100% SPC 지분을 선사에게 양도가능하도록 조치 필요

「선박투자회사법」 제18조(주식소유의 제한) 제1항

① 선박운용회사, 자산보관회사, 선박운항회사
또는 선박의 건조·매매에 관한 계약을 체결한 자(= 선박운용회사 등)와
그 각각의 특별관계자가 소유하는 선박투자회사 주식의 합계는
그 선박투자회사의 발행주식 총수의 100분의 25를 초과할 수 없다.

선박투자회사 주식 소유 및 제한 규정

	제한 사항
주식소유제한	선박운용회사, 자산보관회사, 선박운항회사/선박 건조·매매 계약 체결자의 선박투자회사 발행주식 25%를 초과 소유 불가
의결권 제한	선박운용회사 및 특별관계자가 25%를 초과하여 주식을 소유 시 초과한 주식의 의결권은 행사 불가
초과 주식 처분 명령	해양수산부장관은 25%를 초과한 주식에 대해 3개월 이내의 처분 명령 가능



IV. 부산 특화 전략 및 기대 효과

IV. 부산 특화 전략 및 기대 효과

부산 특화 전략 개요

- 선박투자회사 및 선박운용회사를 부산 문현 기회발전특구에 설립하여 지역 민간금융 참가 확대 유도
 - 선박투자회사(SIC)의 설립 지역을 부산 문현 기회발전 특구로 지정 (금융중심지법 기본 계획에 반영)
 - ※ 기회발전 특구 혜택: 특구 내 사업장 신설 또는 창업시 법인세 감면 (5년간 100%, 이후 2년간 50% 감면)
 - 선박운용회사 부산 신설(자본 70억 전문인력 6명 이상): 지역 금융 기관 공동 투자 및 메기 효과 기대
- 친환경 적격성 국내 선박인증기관(KR 부산소재) 활용 유도: 부산지역 해양 클러스터 활성화
- 부산B 등 민간 주도 투자자 참가 및 선박 선순위 대출 주선 및 참가 확대
 - 부산 해양금융중심지 육성을 위한 해운·금융집적을 유도하는 콘텐츠로 활용 가능

기대 효과

선박 리스금융 특례 지원 (진흥원 자체 모델 추정)

5.7조원
친환경 선가 인하 효과

해운 미래경쟁력 강화

225척 1,730만 DWT
친환경 선대 투자촉진

동남권 조선산업
경쟁력 확보

8.4조원
선박금융 유인

민간 선박금융 활성화

1,615억원 수입
해양비즈니스 內 발생

부산 해양금융중심지
아이덴티티 강화

부산 해양금융중심지
육성 및 기능 강화

감사합니다