부산국제금융진흥원

부산금융중심지 육성을 위한

친환경 선박 투자 촉진 및 민간 선박금융 활성화 전략(안)

침체된 민간 선박금융 투자를 활성화하고, 국적 해운선대의 적기 친환경 투자 촉진을 유도할 수 있는
조세리스(Tax Lease)를 해양금융 중심지 부산의 대표 금융상품으로서 도입코자함

| **부산국제금융진흥원 해양금융센터** | 이동해 센터장



목차

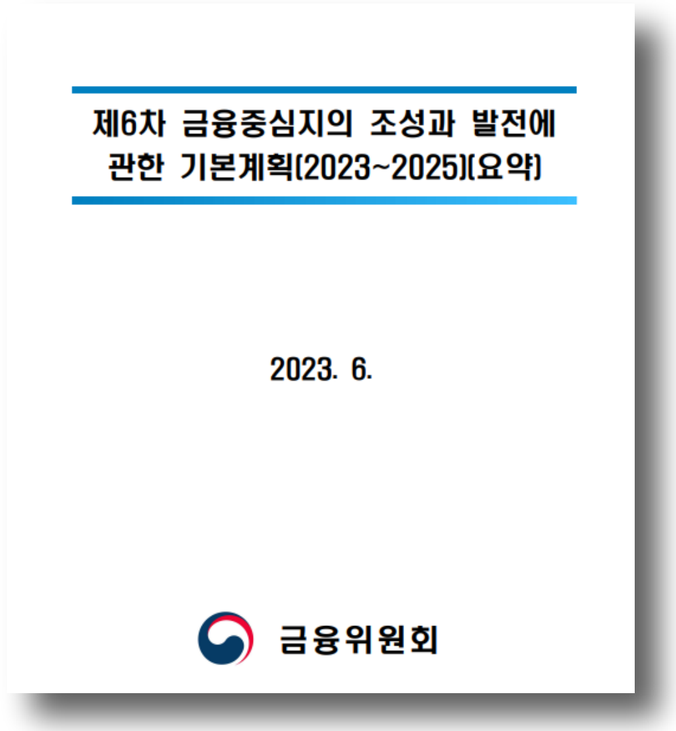
1. 해양 특화 금융중심지 육성 전략
2. 친환경 투자 촉진 배경 및 조치 필요성
3. 선박 리스금융 개요
4. 추정모델 및 경제적 효과
5. 기대 효과

1 해양 특화 금융중심지 육성 전략

1.1. 제6차 금융중심지 조성과 발전에 관한 기본계획 (2023~2025)

- 2009년 서울과 부산의 금융중심지 지정 이후, 금융중심지 법에 의한 3년 단위의 금융중심지 육성 기본계획 수립 (현재 6차 기본 계획 수립)
- 기본 계획의 대과제④인 금융중심지 내실화 중 지역별 맞춤형 전략으로 부산 문현 해양특화금융 활성화 명시

「 금융중심지의 조성과 발전에 관한 법률 (약칭: 금융중심지법) 」 제5조(기본계획의 수립 등) ①항	*금융위원회는 금융중심지의 조성과 발전을 촉진하기 위하여 3년마다 금융중심지의 조성과 발전에 관한 기본계획을 수립하여 시행하여야 한다.*


제6차 금융중심지의 조성과 발전에 관한 기본계획(2023~2025)(요약)

2023. 6.

금융위원회

대과제 ④금융중심지 내실화

□ (지역별 맞춤형 전략 추진) 서울, 부산의 여건 및 특성에 부합하는 지역별 금융중심지 전략 수립·추진

서울 여의도	.유망 핀테크기업 발굴 육성을 위한 단계별 지원 .디지털금융전문인력 양성 .여의도 금융특정개발진흥지구 진흥계획 추진
부산 문현	.금융인프라 및 금융생태계 강화 **.해양특화금융 활성화** .디지털금융 역량 강화

[출처]: 금융위원회, 제 6차 금융중심지의 조성과 발전에 관한 기본계획 (2023~2025) 요약, '23.6월

1 해양 특화 금융중심지 육성 전략

1.2. 지역별 금융중심지 육성전략 비교 (동남권 발전 방안, 산업은행)

- 부산은 해양·파생특화 금융중심지로 지역 실물 경제 활성화 남부금융 거점 구축, 해양물류중심지 위상 확보
- 글로벌 선박금융 공급기관 (KEXIM 6위, K-SURE 11위, KDB 17위 등) 집적으로 인한 시너지 효과 창출

	대상 지역	
 서울 여의도		 부산 문현
영등포구 여의도동 일원 (총 4백만㎡ 규모)	위치 / 규모	문현혁신지구 (약 10만㎡) 이후 2단계 북항재개발지구 (약 1.5백만㎡)
종합금융중심지 (벤치마크 : 싱가포르)	기본 모델	**특화금융(해양·파생)중심지**(벤치마크 : 두바이, 싱가포르, 로테르담)
서울국제금융센터(SIFC) 건립 추진 특정개발진흥지구로 지정 추진 금융중심지 발전기금 조성	추진전략	문현금융단지 조성사업 금융전문인력 양성 지원 기회발전특구 금융 부문 지정
아시아의 대표 금융센터로 발전	기대 효과	**지역실물경제 활성화, 남부 금융거점 구축, 해양물류중심지 위상 확보**
국제적 인지도, 금융회사 및 전문인력 집적 등	보유장점	증권선물거래소 등 주요 공공기관* 위치, 해운·물류등 지역 제조업 기반

*(저자 보완) 대한민국 內 글로벌 선박금융 기관 5개社 모두 부산 집적
-KEXIM 6위, K-SURE 11위 KDB 17위 KOBC 28위 KAMCO 51위

[출처] 산업은행, 동남권 산업 발전 방안 '24.11월

[출처] 마린머니, 분기 간행물 Q2 VOLUME 40 NUMBER2, '24년 7월

1 해양 특화 금융중심지 육성 전략

1.3. 부산 금융중심지·도시 SWOT 분석

- SO 전략으로 항만 물류인프라 등 해양·금융강점 및 친환경선대전환 트랜드 등 기회요인을 활용한 해양 금융중심지 육성 전략 필요

(강점) 항만 ·물류 인프라 문현금융단지 선박금융 기관 집적 금융중심지 법적 지위 동남권 해양물류산업 기반	(약점) 민간 금융기관 부족 제도 및 법 체계의 미비 영어사용 미숙 전문인력 부족 정주여건(교육 ·문화 ·의료 시설) 미비
(기회) 지리적 이점(중국 및 일본과 인접), 대한해협 기회발전특구(금융 분야) 지정 지역균형발전 연계 동남권초광역경제권 구축 북항재개발 및 가덕신공항 개발 친환경선대전환 트렌드로 대규모 금융수요 발생 트럼프 정책 조선 수요 발생	(위협) 수도권의 강한 흡인력 국내 도시간 금융패권 경쟁 심화 (자산운용(전주), 녹색금융(인천) - 글로벌 금융특구(여의도) 추진) 기존 ·신흥 금융도시와의 치열한 경쟁 싱가포르, 홍콩, 상하이, 두바이 지정학적 Risk 정치 불안정성

① Ship Building Capacity
② Ship Finance Capacity
③ Port&Logistic Capacity
④ Shipping Capacity

산업 간 연계 상생을 통한
해양 특화 금융중심지 기능 강화

[출처]: (저자재구성) 김영재 부산대 교수·국제신문, 해양금융 시작으로 디지털금융까지 특화 '24.3월



1. 해양 특화 금융중심지 육성 전략
2. 친환경 투자 촉진 배경 및 조치 필요성
3. 선박 리스금융 개요
4. 추정모델 및 경제적 효과
5. 기대 효과

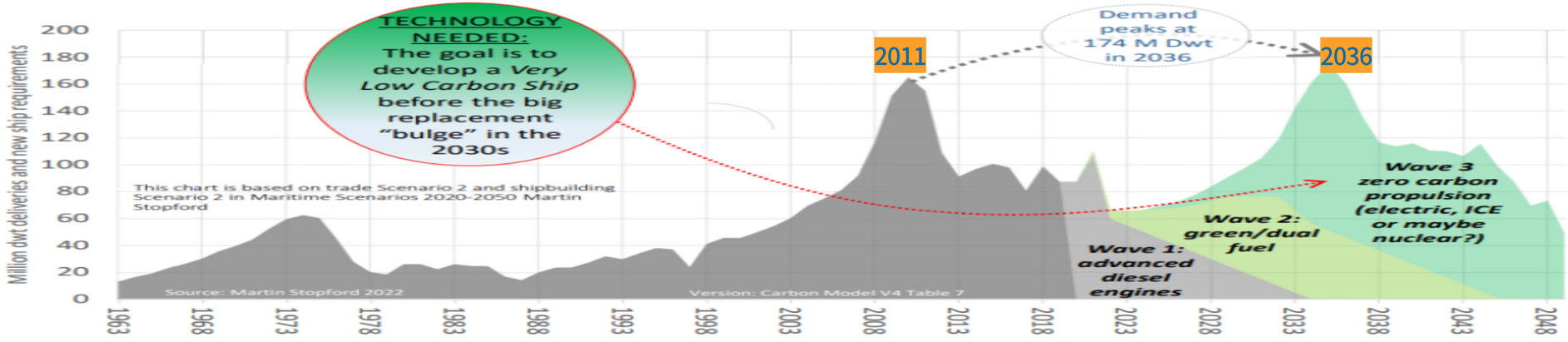
2 친환경 투자 촉진 배경 및 조치 필요성

2.1. IMO 규제속도 가속

- 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

2023년 IMO MEPC 80차 회의, 2018년 기존보다 강화된 「선박온실 가스 감축전략」 발표: Net Zero 시점 2100년 → 2050년 (기존 대비 50년 단축)

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)**



[출처1] IMO, MEPC 80차 회의, '23.7월 [출처2] Matin stopford, Shipping in the Era of Change,'22.11월

2 친환경 투자 촉진 배경 및 조치 필요성

2.2. 친환경 선대 전환을 위한 민간 선박금융 선박 활성화 필요

- IMO 규제 대응 친환경 선대 전환을 위해 2050년까지 총 142조원(정책금융 51조원)·연평균 6조원 금융 수요가 예상 되나, 장기 침체여파 및 금융 규제 강화 등에 따른 민간 선박 금융 이탈 심화로 정책 금융공급에 어려움 예상
- 정책금융 중심의 현행 공급구조 지속시 정책금융 51조원(연간 2조원) 이상 필요 추정 → 정부 대외부채 및 국민적 세부담 증가

<표> 총 투자수요 구성 변화 (단위: 달러(원), 2023 상반기 환율 1298.31원 적용)

범례	총투자수요	자기자본 (Equity)	자기자본 신규수요	신규수요
			타인자본 신규수요	
		부채 (Debt)	자기자본 노후대체수요	노후대체수요
			타인자본 노후대체수요	
			자기자본 순규제대체수요	순규제대체수요
			타인자본 순규제대체수요	

2030년	434억 (56조)	145억(19조)	32억(4조)	95억(12조)
			63억(8조)	
		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)	
			32억(4조)	97억(13조)
			65억(8조)	
2050년	1,090억 (142조)	363억(47조)	121억(16조)	365억(47조)
			243억(32조)	
		727억(95조)	242억(32조)	725억(95조)
			484억(63조)	

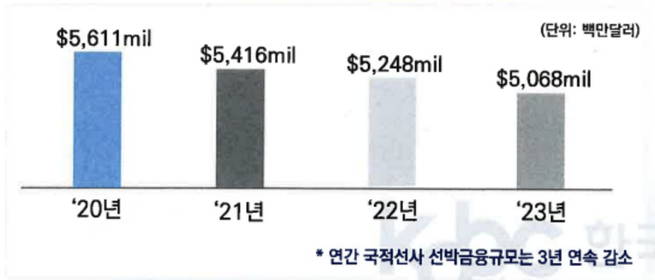
출처: 경제인문사회연구회(한국해양수산개발원 김태일 외), 해운산업 녹색금융 활성화 방안 '23.9월

2 친환경 투자 촉진 배경 및 조치 필요성

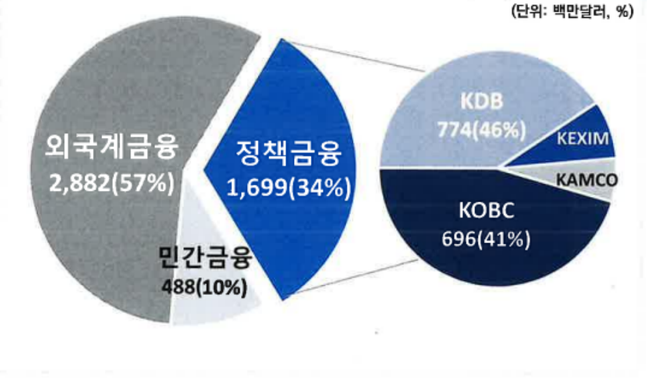
2.3. 선박금융 시장 현황

- '23년도 기준 국적선사 선박금융 공급의 90%가 정책금융기관 및 외국계 금융기관을 중심으로 운영 → 정책 34%, 외국계 57%, 민간 10%
- 연간 국적선사 선박금융 규모 ↓, 정책금융비중 ↑, 민간은행 이탈현상 지속, 선박금융 전문 Desk소멸

연간 국내 선박금융 규모



'23년도 금융기관별 시장점유율



상위 금융기관(민간, 외국계) 별 누적 점유율

(단위: 백만달러)

구분		'23년말	
분류	금융기관	금액	비중
민간 (상위 5개사)	국민은행	602.1	2.4%
	농협은행	589.3	2.4%
	부산은행	578.1	2.3%
	수협은행	527.4	2.1%
	우리은행	314.7	1.3%
외국계 (상위 5개사)	SC	1,707.7	6.9%
	BOA	1,449.6	5.9%
	CA-CIB	1,203.7	4.9%
	중국교통건설	1,044.3	4.2%
	ING	739.9	3.0%

[출처]: 한국해양진흥공사, 선박금융DB사업소개, '25.1월

2 친환경 투자 촉진 배경 및 조치 필요성

2.4 국내 해운사 친환경 대응 부진 및 해양금융중심지 역할 필요

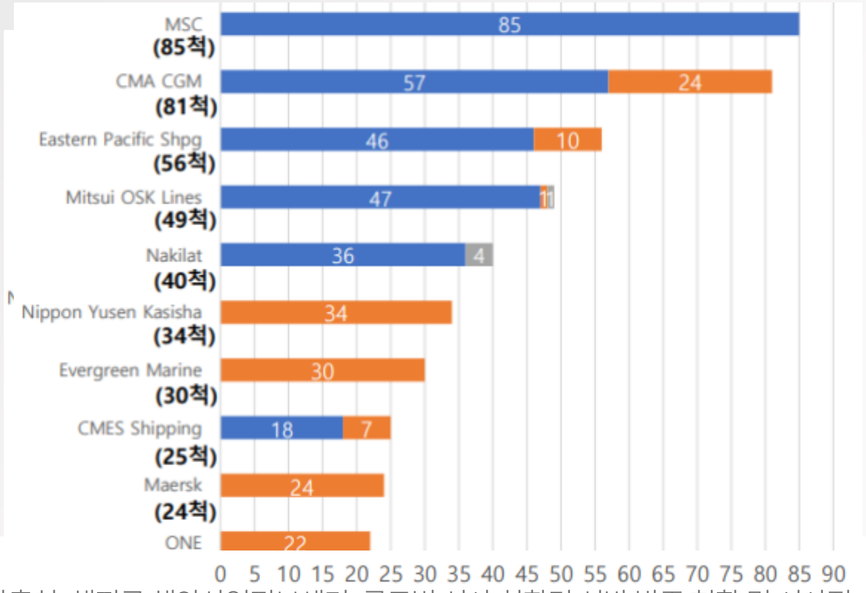
- 글로벌 해운산업 친환경 패러다임 전환 본격화, 국적선사는 규제 및 업계동향을 지켜보는 "Wait &See" 전략 견지
  - 국적선 EEXI 대상 1,084척 중 설문 응답 649척, 이 중 71% 463척이 '기관출력 제한' 및 '시장모니터링'을 대응방안으로 응답
- 글로벌 해운사(MSC·CMACGM 등)는 LNG 등 대체연료 선박 발주 등 패러다임 전환 빠르게 추진 중*이나, 국내선사는 주로 저속운항 및 시장 모니터링 중
  - HMM은 친환경 선박 발주 상위 10개 선사에 들지 않음 (글로벌 친환경 발주 잔량 1,377척 중 국내는 HMM에서 메탄올 추진 컨선 9척 발주)
- 정책금융 공급만으로는 국내 친환경 선박 적기 선대 전환에 한계
  → 민간 선박금융 확대 및 친환경 신속 투자 유인 전략으로 조세특례를 통한 선박 리스금융 제도도입 필요
- 해양금융산업 활성화 위한 해양금융중심지의 대표상품 필요 → 조선·해운·금융연계 상생 & 미래 먹거리 공동 대응

<표> 국적선 eexi 대상 선박 설문

	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

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

<표> 친환경 선박 발주 상위 10개 선사 (연료별 분석)

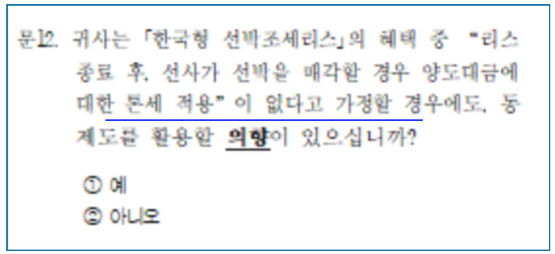


[자료1] 출처: 삼일pwc경영연구원, 신해양강국, 한국해운업의 미래를 말하다, '23.2월 [자료2] 1차출처: Clarksons, 2차출처: 해진공 해양산업정보센터, 글로벌 선사 친환경 선박 발주 현황 및 시사점, '24.8월

2 친환경 투자 촉진 배경 및 조치 필요성

2.5. KDI「2022 조세특례 예비타당성 평가」 리뷰

- 선사 설문을 통한 조세리스 이용 발주 계획량 근거로 경제성 분석(B/C 비용편익분석) 시행
- 톤세 적용 관련 문항 질문 후 조세리스 이용 의향 선사가 27 → 6개社로 감소하며, 이에 따른 발주량 차이 발생
- 톤세 미적용 시의 발주량을 근거로 경제성 분석 결과 산출하여 B/C비율 0.43으로 경제적 타당성 미확보 → 톤세 적용 시 발주량을 적용한다면 타당성 확보 예상
  - 대체투자 톤세 적용 시 2,544,800DWT(선사 11개) → 미적용시 978,000DWT(선사 2개) (1,566,800DWT 감소)
  - 신규투자 톤세 적용 시 2,025,958DWT(선사 7개) → 미적용시 185,000DWT(선사 2개) (1,840,958DWT 감소)



문12. 귀사는 「한국형 선박조세리스」의 혜택 중 "리스 종료 후, 선사가 선박을 매각할 경우 양도대금에 대한 톤세 적용" 이 없다고 가정할 경우에도, 동 제도를 활용할 **의향**이 있으십니까?

① 예
② 아니오

구분			2023년	2024년	2025년	합계
톤세 적용 시 (N=11)	이전투자량 (A)+(B)+(C)		894,000	902,600	748,200	2,544,800
	조선소	국내(A)	414,000	506,600	565,200	1,485,800
		해외(B)	468,500	382,500	145,000	996,000
		해외→국내 (전환)(C)	11,500	13,500	38,000	63,000
톤세 미적용 시 (N=2)	이전투자량 (A)+(B)+(C)		460,000	435,000	83,000	978,000
	조선소	국내(A)	85,000	85,000	83,000	253,000
		해외(B)	375,000	350,000	0	725,000
		해외→국내 (전환)(C)	0	0	0	0

구분			2023년	2024년	2025년	합계
톤세 적용 시 (N=7)	발주계획량 (A)+(B)		951,356	1,073,602	1,000	2,025,958
	조선소	국내(A)	0	990,602		990,602
		해외(B)	951,356	83,000	1,000	1,035,356
톤세 미적용 시 (N=2)	발주계획량 (A)+(B)		0	184,000	1,000	185,000
	조선소	국내(A)		183,000	0	183,000
		해외(B)		1000	1000	2,000

- KDI 조세 체계 완화 위한 제언
  - 조세리스를 친환경 선박으로 신규발주 및 대체 경우로 한정 → (반영)
  - 선투사 이용 국내 SPC를 일반적인 주식회사 구조를 이용 → (반영)
  - 계약 종료 시 SPC 지분 양도 방법 활용 → (반영)
  - 조세특례 운영의 성과지표의 적절성을 위한 선박금융 통계 필요 → 한국해양진흥공사의 선박금융 DB마련

[출처] KDI, 조세특례 예비타당성 평가 선박투자 촉진을 위한 과세특례 신설, '22.9월

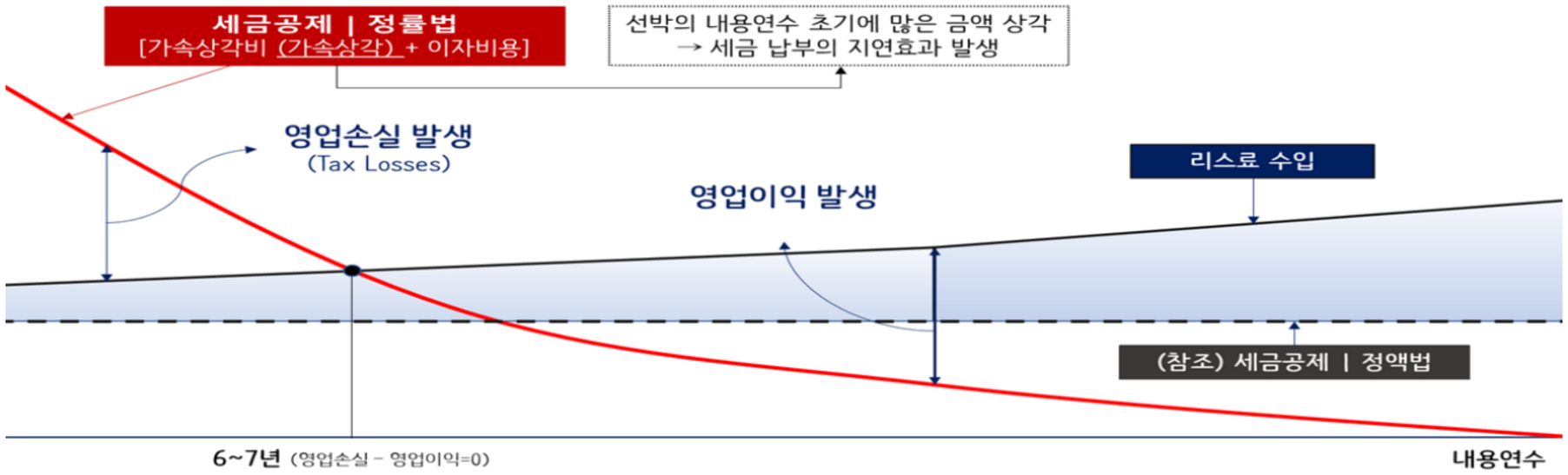


1. 해양 특화 금융중심지 육성 전략
2. 친환경 투자 촉진 배경 및 조치 필요성
3. 선박 리스금융 개요
4. 추정모델 및 경제적 효과
5. 기대 효과

3 선박 리스 금융 개요

3.1. 선박 리스 금융 기본 내용 및 핵심 사항

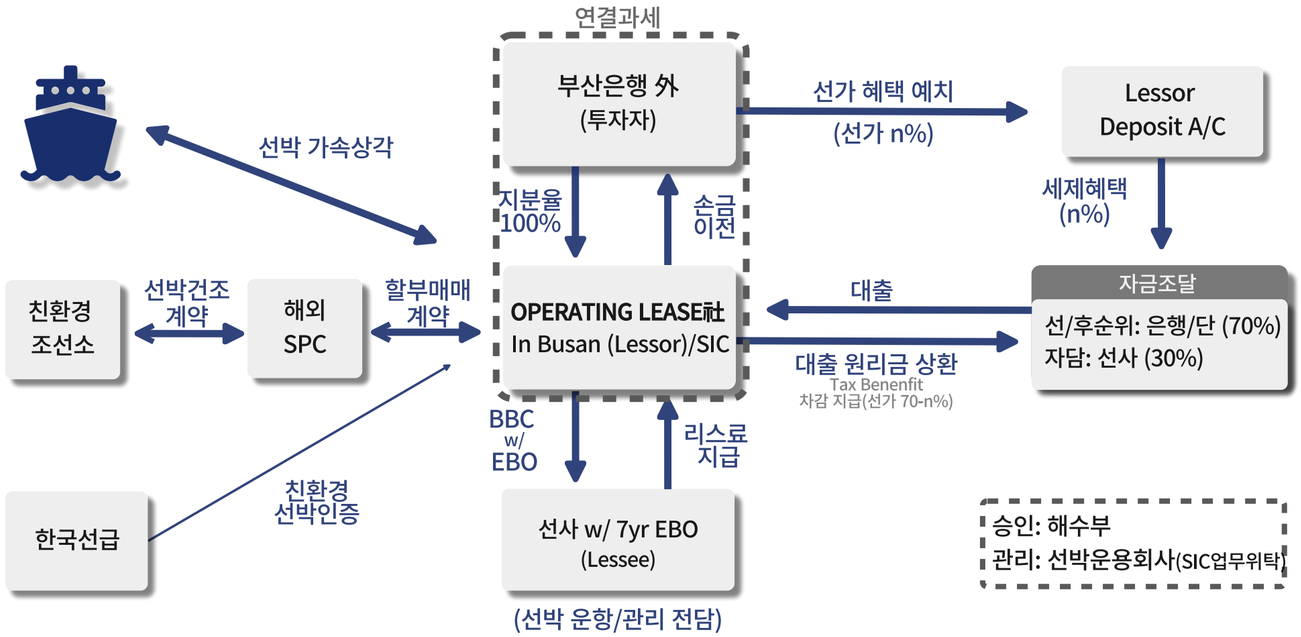
- 기본 내용: ① 선박 가속상각으로 손금 발생, 투자자 이전 및 연결 과세로 법인세 절감 효과
  ② 법인세 금액 감소로 인한 경제적 효과(tax benefit)를 친환경 투자 촉진 및 민간 선박금융 확대에 활용
- 핵심 사항: ① 리스자산에 대한 가속상각 허용
  ② 발생 손금의 투자자 앞 이전 및 연결과세
  ③ SPC 지분 이전 후 선박 매각에 따른 양도차익 톤세 적용



3 선박 리스 금융 개요

3.2. 친환경 선박 리스 금융 추진 (안)

- French tax lease 구조 중심 도입 설계
  : 투자자는 연결과세 합산을 위한 회계 book 제공, 리스크 없이 받은 경제적 효과를 선순위 참가 확대를 위한 이차보전 재원 등으로 활용
- 국적선사의 경제적 효과를 높여 친환경 투자 촉진 환경을 제공하고, 투자자의 리스크 최소화로 민간은행 투자 접근성 제고
- 선박투자회사(선투법3조)를 Operating Lease社로서 부산특구內 설립 → 해외 SPC 설립, 선박대여(lessor) 및 자금차입 등 담당
  - 지역 금융기관(해진공, 부산B 등) 공동 투자 및 메기효과 기대
- 부산지역 금융, 조선, 선박인증(KR) 등 해양클러스터 적극 활용

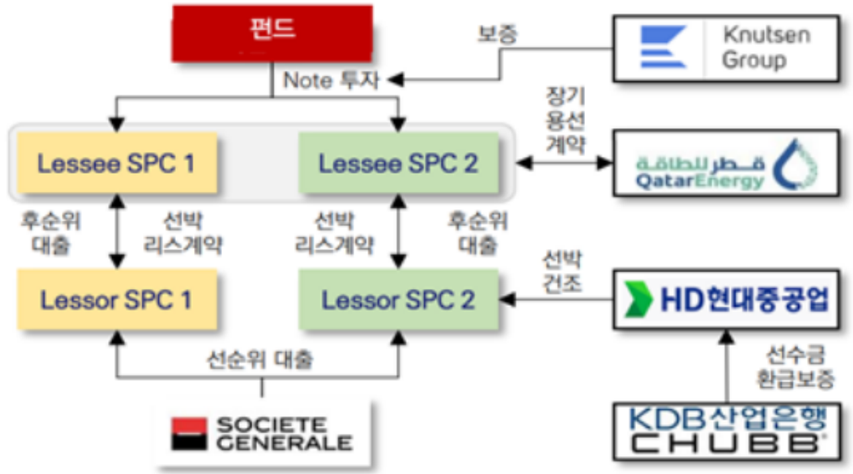


- 특례목적: ① 부산특구 중심 민간 선박금융기능 강화, ② 친환경 선대투자 촉진
- 투자대상: 친환경 선박(2년 이내 인도되는 친환경선 포함)
- 특례대상: 국적 해운사 및 투자자
- 제도방식: 가속상각 및 손금이전, 법인세 연결과세 합산 특례
- 제도신설: 「조세특례제한법」 상 특례조항 신설 등
- 운영기간: 5년(톤세 '29년 차기 일몰 감안)
- 적격인증: 친환경 적격성 확인절차 도입
- 주무부처·제도관리: 해수부/해진공(선박운용회사 주선)

3 선박 리스 금융 개요

3.3. 선박 리스 금융 프랑스 사례

크누센(Knutsen OAS Shipping) French Tax Lease 선박금융 거래	
거래 내용	174,000 CBM LNG 운반선 2척 (2023.7월), HD현대중공업 건조
투자 개요	카타르 에너지 국영기업 Qatar Energy 장기용선용 LNG선 신조
특징	French Tax Lease 구조 이용 운임 (약 15%) 경쟁력 확보



[출처] WATERLINE PARTNERS, 워터라인 파트너스 회사소개서, '25.1월

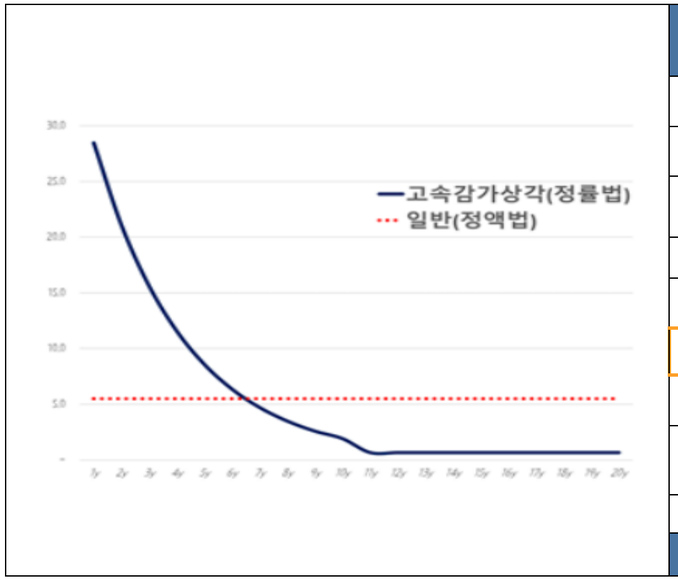


1. 해양 특화 금융중심지 육성 전략
2. 친환경 투자 촉진 배경 및 조치 필요성
3. 선박 리스금융 개요
4. 추정모델 및 경제적 효과
5. 기대 효과

4 추정 모델 및 경제적 효과

4.1. 추정 모델

- 기준선박: USD110백만불/척 (HJ중공업, 컨선 7,900TEU, ‘24.6월 수주 기준)
  - DWT환산 시 101,404DWT로 10년('14~24년) 간 선사 신주발주 평균 실계약 사이즈(109,935 DWT) 준용
- 감가상각: 연수(10년, 잔가 5%), 상각률 25.89%(10yr 정률) 적용
- 할인율: 6.29% (HMM·팬오션·대한해운 2023A WACC 평균, 신영증권 제공 자료)
- 법인세율: 26.4% (지방세 2.4% 포함)



연도	고속감가 (정률법)	일반 (정액법)
1년	28.4	5.5
2년	21.1	5.5
…	…	…
5년	8.5	5.5
6년	6.3	5.5
7년	4.7	5.5
8년	3.4	5.5
…	…	…
20년	0.0	5.5
계	110.0	110.0

연도	장부가액	당해년 감가상각	Tax Credit	세금감면액NPV
t	110,000,000			
t+1	81,521,000	28,479,000	7,518,456	7,073,531
t+2	60,415,213	21,105,787	5,571,928	4,931,973
t+3	44,773,714	15,641,499	4,129,356	3,438,785
t+4	33,181,800	11,591,915	3,060,265	2,397,670
t+5	24,591,032	8,590,768	2,267,963	1,671,760
t+6	18,224,414	6,366,618	1,680,787	1,165,623
t+7	13,506,113	4,718,301	1,245,631	812,723
t+8	10,009,380	3,496,733	923,137	566,666
t+9	7,417,952	2,591,429	684,137	395,104
t+10	5,497,444	1,920,508	507,014	275,484
계			27,588,675	22,729,320

4.2. 경제적 효과

○ 기준선박 척당 USD 22.7백만 (302억원), 선가의 20.6% 감면 효과 발생
- 80대20 (예시): 선사 16.5%(242억원/척) vs. 투자자 4.1%(60억원/척)

※ French lease 효과 – 총 19%내외 발생, 선사 15%, 투자자 4%배분

「선박 조세 리스제도의 세제혜택효과 분석」, 조규열·이기환,2020.6월

$$NPV = \sum_{t=1}^{n} \frac{\text{상각손금}_t \times 0.264}{(1+0.0629)^t} - I_0 \quad (I_0\text{초기투자금액} = 0)$$

○ 친환경 선박투자(5년간) 총 225척(1,730백DWT) 추정
- 연간 45척(10년간 국적선사 신조발주 평균 적용 (10,000GT이상 2014~2024년 평균 발주량)), 5년간 투입척수 예상

○ 경제적 효과 추정: 5,114백만불(약6.8조원) (1달러당 1331.7환율 적용)

5 기대효과

5.1. 기대효과

● 친환경 선대 구조전환 촉진, 해운산업 친환경 성장 리딩 국가로 도약

○ 세제 효과추정 총 6.8조원(연간1.3조원) → 국적선사 총 5.4조원 효과(연간1조원)

- 선가 인하 효과 및 친환경 선박 투자 획기적 기회 제공

● 동남권 조선산업 클러스터 구축을 통한 세계적 수준의 조선 경쟁력 확보

○ 총 225척 1,730만DWT 선대 투자 유인

● 민간 투자자 선박금융 참여기회 확대

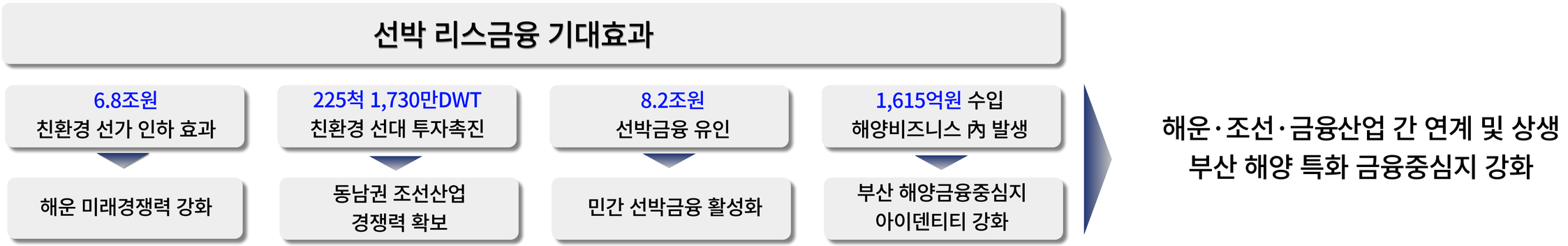
○ 투자자에게 법인세 절감효과 제공하여 민간 선순위 금융 참여 확대 가능

- 투자자 Tax benefit을 이차보전으로 활용 시 11.8조원, BIS비율 유지 조건 시 8.2조원 유인 효과 발생

● 부산특구內 SPC 및 선박운용회사 설립 → 해양금융중심지 아이덴티티 강화

○ 부산 설립 SPC(lessor) 중심 리스금융 구조화 → 부산 브랜드 구축효과

○ 선박운영회사 중심 리스금융 수수료 업무 활성화 최대 1,615억원 (주선 및 업무위탁수수료 → 일시납 0.2% + 연간수수료 0.1% 추정 기준)



5 기대효과

(참고) 친환경 선박 조세리스 추진 근거

- 해양수산부 제 5차 해운산업 장기발전계획 (2021~2025)의 47대 과제 중 하나로 선박조세리스 제도 도입 포함
- 신조선 고속 감가상각률 적용을 통한 선박 투자자에게 법인세 절감 혜택 제공하도록 조세특례제한법 개정 필요성 언급

제5차 해운산업 장기발전계획에 따른 4대 전략, 13대 중점과제 및 47대 추진 과제

4대 추진전략	국적선사 경영혁신	동반성장 생태계 조성	디지털·그린 역량 확대	지속가능한 성장기반 구축
13대 중점과제 47대 추진과제	**1 국적선사 성장기반 확충** • 컨테이너 선대 확충 및 서비스 확대 • 항만 터미널 추가 확보 • 종합 물류기업화	**4 선화주 상생협력 체계 구축** • 대량 전략화물 적취율 확대 • 컨테이너화물 장기운송계약 활성화 • 우수선화주 인증제도 확대	**8 스마트·디지털 전환** • 자율운항선박 기술개발 및 상용화 • 스마트항만 기술개발 및 구축 • 물류 전구간의 운송 최적화 • 해운물류 데이터 경제 활성화	**11 해상운송시장의 경쟁질서 확립** • 불공정행위 사건처리 절차 및 기준 마련 • 해운시장위원회 설립 • 상시감시체계 확충
	2 선박금융 활성화 • 한국해양진흥공사 금융지원 확대 • 정책금융의 보완기능 확대 • 민간 선박펀드 활성화 • 선박금융 전문인력 양성	**5 해운 부대사업 활성화** • 선박관리업 대형화·전문화 기반 조성 • 해운중개업 정보망 구축	**9 친환경 해운 주도** • 친환경선박 기술개발 추진 • 시험·평가·실증 기반 구축 • 연료공급 인프라 확충 • 친환경선박 보급 촉진 • 친환경 항만 인프라 구축	**12 해운제도 선진화** • 선박 조세리스 제도 도입 • 톤세 및 국제선박 과세특례 일몰제 개선 • 국가필수선박 확대 개편
	3 해운산업 리스크 대응체계 구축 • 해운산업 조기경보시스템 구축 • 해운시장 정보제공 확대 • 해운기업 구조혁신(대형화) 추진 • 전문 선주사 육성	**6 연안해운 공공성 강화** • 소외도서 제로화 • 여객선 운임지원 확대 • 편의성 및 서비스 향상 • 연안선박 신조지원	**10 미래형 해운물류 전문인력 양성** • 자율운항시스템 운용인력 및 육상제어사 양성 • 해운-ICT 전문인력 양성 • 스마트항만에 따른 일자리 전환대책 마련	**13 GVC 변화 대응 물류네트워크 구축** • 동북아 물류네트워크 강화 • 북극항로 상용화 대비 사업발굴 및 지원 • 에너지 자원 운송시장 진출 확대 • 해외 물류센터 확보 • 해외진출 지원체계 확충
		7 선원 근로조건 및 복지 개선 • 외국인선원 관리제도 및 근로조건 개선 • 어선원 노동협약규정 도입 • 선원 복지 체감도 제고 • 국적 해기사·부원 양성		

□ 현황 및 문제점

○ 우리나라는 일본, EU 등 주요국과 달리 조세리스 제도가 도입되지 않아 선박도입 시 비용절감 가능성 측면에서 열위에 놓일 가능성

- 국적 선사의 친환경 선대 전환, 민간 선박금융 및 부산 해양금융중심지 활성화 위해 국내 도입 검토 필요

□ 추진 방안

① 선박조세리스 제도 도입

○ 금융기관·화주·선사등 다양한 투자주체의 선박금융 투자 촉진위해 선박 조세리스 제도 국내 도입 추진

[출처] 해양수산부, 제 5차 해운산업 장기발전계획,'21.11월



Busan Finance Center

감사합니다

부산국제금융진흥원