

기본연구

2023-22

해운산업 고도화를 위한 선박투자 활성화 방안 연구

A Study on Strategies for Stimulating Ship Investment
in the Advancement of the Shipping Industry

김한나 · 김태일 · 박성화 · 최수호



한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE

해운산업 고도화를 위한 선박투자 활성화 방안 연구

A Study on Strategies for Stimulating Ship Investment
in the Advancement of the Shipping Industry

김한나 · 김태일 · 박성화 · 최수호



한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE

저자	김한나, 김태일, 박성화, 최수호
내부연구진	연구책임자 김한나 한국해양수산개발원 해운연구본부 전문연구원 공동연구원 김태일 한국해양수산개발원 해운연구본부 연구위원
외부연구진	공동연구원 박성화 경상국립대학교 교수 공동연구원 최수호 동의대학교 교수

연구기간	2023. 1. 1. ~ 2023. 10. 31.
-------------	-----------------------------

보고서 집필내역

연구책임자	김한나 연구총괄, 제1장, 제2장 일부, 제3장, 제4장, 제5장
내부연구진	김태일 제4장 일부, 제5장 일부
외부연구진	박성화 제2장 일부, 제3장 일부, 제4장 일부, 제5장 일부 최수호 제2장 일부, 제4장 일부

산·학·연·정 연구자문위원	문주혁 한국해양진흥공사 사업전략팀 부장 이중훈 한국해양진흥공사 사업전략팀 팀장 유선영 한국해양진흥공사 사업심사관리팀 팀장 김수영 한국해양진흥공사 사업전략팀 과장 김경훈 한국해운협회 이사 장세호 한국산업은행 심사1부 수석심사전문위원 조규열 세계로선박금융 대표 석훈욱 KSF 대표 문호진 부산은행 팀장 황병택 법무법인 광장 변호사 이연호 다산회계법인 회계사 이창훈 SK해운 상무 윤희성 한국해양대학교 교수 이 슐 해양수산부 해운정책과 사무관
---------------------------	---

※ 순서는 산·학·연·정 순임

발간사

그간 우리나라 해운산업은 선박을 투자자산보다는 주로 운항을 위한 수단으로만 활용해왔으며 이로 인해 선주사와 선주운항사가 동시 발달된 주요 해운국보다 선가와 운임 위험에 더 많이 노출되는 경향을 보였다. 결과적으로 국내 해운산업은 타 산업 대비 수익성과 부가가치는 낮고 위험성은 높은 산업으로 평가되어왔다. 반면 그리스, 중국, 일본 등은 활발한 신조선 투자와 선박매매(S&P)를 통해 선가 및 운임 위험을 관리하고 선박투자 수익을 창출하고 있다.

한편 우리나라 정부는 글로벌 리더 해운국가로 성장하기 위해 2018년에 「해운재건 5개년 계획」, 「해운산업 리더국가 전략」을 수립했다. 또한 새정부 출범 이후 해운업을 선박 중심의 고부가가치 산업으로 육성하겠다는 방향을 확립했으며 해운산업의 민간투자 활성화 등 시장 중심의 해운산업 성장을 지원할 계획이다. 이처럼 우리나라 해운산업을 고부가가치 산업으로 육성하고 미래 글로벌 해운 경쟁력을 확보하기 위해서는 선박을 단순 운항 수단이 아닌 투자수단으로 활용할 수 있는 전략의 검토가 필요하다. 즉 운항수입을 전제로 한 소유가 아니라 선박 자체를 수익수단으로 확보할 수 있는 체계의 마련이 필요한 것이다.

또한 국내 해운산업의 부가가치를 높이기 위해서는 국제 환경규제 선도적 대응, 선박도입 및 운영 비용절감, 저선령 선대 유지를 위한 선대 증감 전략, 선박도입을 위한 금융조달의 유연성, 경기역행적 선박투자 시기의 결정, 다각화된 선대 포트폴리오 구성 등의 환경조성이 필요하다. 또한 최근의 환경규제 대비, 안정적 성장, 고부가가치 창출 필요성 등 여건 변화를 고려할 때 해운산업 성장 모델 재편이 필요하다. 선박 자산 투자 수익을 목적으로 하는 선주사업 육성 기반 강화 등을 통해 한국 선박 조달과 매매시장의 환경을 조성할 필요가 있다.

이에 본 연구는 먼저 글로벌 해운산업 동향과 해운산업의 환경규제 동향 분석을 통해 향후 경기침체가 예상되는 가운데, 자연 발생할 것으로 예상되는 선박투자 규모 증가에 따른 지원제도의 필요성을 제시하였다. 둘째, 주요 해운국의 신조선 및 중고선 투자 동향분석, 선박투자 수익성과 투자비용 대비 수익성 분석, 중고선 선박투자행태 분석을 통해 국가별 선박투자 성과 차이 발생 요인을 도출하고 국내 해운산업 고도화를 위한 선박투자 지원 제도 개선의 필요성을 제시하였다. 셋째, 주요국과 조세제도,

선박금융제도 등을 비교분석하여 우리나라 해운산업의 선박투자 여건을 개선하고 활성화하기 위한 제도개선 근거를 마련하였다. 이를 토대로 우리나라 선박투자 활성화를 저해하는 장애요인을 도출하고 이를 개선할 수 있는 방안을 구체적으로 제시하였다.

본 연구는 우리 연구원에 김한나 전문연구원이 연구책임을 맡았고, 김태일 연구원이 공동연구원으로 참여하였으며 경상국립대학교 박성화 교수와 동의대학교 최수호 교수가 외부연구진으로 참여하였다. 또한 우리원의 김형태 명예연구위원이 본 연구의 전체적인 감리를 맡아주셨으며 본 연구가 완성되기까지 한국해양진흥공사 문주혁 부장, 이종훈 팀장, 유선영 팀장, 김수영 과장, 한국해운협회 김경훈 이사, 한국산업은행 장세호 수석심사전문위원, 세계로선박금융 조규열 대표, KSF 석훈욱 대표, 부산은행 문호진 팀장, 법무법인 광장 황병택 변호사, 다산회계법인 이연호 회계사, SK해운 이창훈 상무, 한국해양대학교 윤희성 교수, 해양수산부 이슬 사무관이 자문위원으로 참여하였다. 이분들의 노고에 감사의 말씀을 드린다.

끝으로 본 보고서를 통해 우리나라가 해운산업 리더국가로의 도약과 더불어 선박강국으로 거듭날 수 있기를 바란다. 또한 선사와 정부뿐만 아니라 국내 금융기관이 본 보고서를 통해 해운산업과 선박에 대한 이해를 높이고 대안투자처로써 기회를 탐색할 수 있기를 바란다.

2024년 1월
한국해양수산개발원
원장 김 종 덕

목차

정책제안 _i

요약 _iii

Executive Summary _xxi

01

서론 _1

제1절 연구 배경 및 목적	1
1. 연구 배경	1
2. 국정과제 연계성	4
3. 연구 목적	9
제2절 연구 범위와 방법	9
1. 연구 범위	9
2. 연구 방법	11
제3절 선행연구와 본 연구의 차별성 검토	14
1. 선박투자 관련 선행연구	14
2. 본 연구의 차별성	19

02

글로벌 해운산업 동향과 주요국 선박투자 성과 분석 _21

제1절 글로벌 해운산업 동향	21
1. 글로벌 경제와 해운산업 동향	21
2. IMO 환경규제와 해운산업 동향	26
제2절 주요국 선박투자 동향 분석	28
1. 그리스 선박투자 동향	28
2. 중국 선박투자 동향	31
3. 일본 선박투자 동향	35
4. 한국 선박투자 동향	39

제3절 주요국 선박투자 성과 분석	42
1. 분석개요	42
2. 분석 범위와 자료	46
3. 분석 결과	48
제4절 소결	61

03 주요국과 우리나라 선박투자 비즈니스 여건 비교분석_63

제1절 해운기업의 선박투자 고려 요인	63
제2절 주요국과 우리나라 선박투자 여건 비교 분석	65
1. 조세제도	65
2. 선박금융제도	73
3. 선주사업 여건	80
4. 친환경선박 투자	90
5. 민간금융	108
제3절 소결	110

04 우리나라 선박투자 활성화 방안_115

제1절 우리나라 선박투자 활성화를 위한 장애 요인	115
1. 높은 조세부담	116
2. 고금리 지속과 경기 둔화 전망에 따른 선사 부담 증가	117
3. 전문선주사(Tonnage Provider) 부재	118
4. 환경규제 강화 대응 부족	118
5. 민간 선박금융 부족	119
제2절 선박투자 활성화 방안	121
1. 조세제도 정비	123
2. 선박금융제도 개선	142

3. 전문선주사(Tonnage Provider) 육성 기반 마련	153
4. 친환경선박 투자 인센티브 확대	156
제3절 소결	168

05 연구결과 요약 및 정책제언_173

제1절 연구결과 요약	173
제2절 정책제언	178
1. 정책화 추진실적 및 주요 내용	178
2. 정책제언(정책화 방안)	181
3. 기대효과	184

참고문헌 _187

부록 _197

표 목차

〈표 1-1〉 본 연구의 범위와 분석 방법	13
〈표 2-1〉 IMO 환경규제 조치별 주요 계획	26
〈표 2-2〉 선박투자 성과 추정식	45
〈표 2-3〉 변수 설명 및 출처	47
〈표 2-4〉 그리스 선박투자 및 운항수익 추정 결과	51
〈표 2-5〉 한국 선박투자 및 운항수익 추정 결과	52
〈표 2-6〉 중국 선박투자 및 운항수익 추정 결과	54
〈표 2-7〉 일본 선박투자 및 운항수익 추정 결과	55
〈표 2-8〉 국가별 선박투자 성과 분석 결과	57
〈표 2-9〉 국가별 순매수 및 순매도 이전 선가변동 추이	60
〈표 3-1〉 연도별 선박특구 등록 선박에 대한 감면 혜택	67
〈표 3-2〉 주요국 선박도입 시 취득등록세 현황과 적용례	69
〈표 3-3〉 국가별 톤세제도 주요 특징	72
〈표 3-4〉 해운선진국의 선박 조세 리스제도 사례	74
〈표 3-5〉 독일 KG와 노르웨이 KS	76
〈표 3-6〉 연도별 선박투자회사 인가 누적 현황(2021년 말 기준)	77
〈표 3-7〉 운용사별 현재 운용 중인 선박투자회사(2022년 3월 기준)	78
〈표 3-8〉 2022년 주요국 선대 현황	80
〈표 3-9〉 그리스 선주사 선대 현황	82
〈표 3-10〉 국가별 친환경선박 전환 지원 인센티브	94
〈표 3-11〉 친환경선박프로그램 인센티브	96
〈표 3-12〉 에너지 효율 설계 지수(EEDI) 관련 연간 톤세 환급 비율	97
〈표 3-13〉 IMO 데이터 수집 시스템(DCS) 관련 연간 톤세 환급 비율	98
〈표 3-14〉 대체 연료 관련 연간 톤세 환급 비율	98
〈표 3-15〉 노르웨이 친환경 톤세 감면 비율	99
〈표 3-16〉 포르투갈 친환경 관련 톤세 감면 비율	101
〈표 3-17〉 ESG 채권 유형 및 특징	102
〈표 3-18〉 국가별 녹색채권 인센티브	105
〈표 3-19〉 국내 선박금융 추이	109
〈표 4-1〉 제주특별자치도 설치 및 국제자유도시 조성을 위한 특별법	125

〈표 4-2〉 제주특별자치도 설치 및 국제자유도시 조성을 위한 특별법 시행령	125
〈표 4-3〉 국제선박 등록에 대한 지방세 감면(조특법 제121조의15)	126
〈표 4-4〉 선박등록특구의 국제선박 등 지원을 위한 과세특례(지특법 제64조의2)	127
〈표 4-5〉 제주특별자치도세 감면 조례(제17조의2)	127
〈표 4-6〉 조세특례제한법 제104조의10	130
〈표 4-7〉 국제선박에 대한 과세 특례 개정안(지방세특례제한법 제64조)	132
〈표 4-8〉 국제선박에 대한 취득세율 개정안(지방세법 제12조)	133
〈표 4-9〉 국제선박에 대한 재산세율 개정안(지방세법 제111조)	134
〈표 4-10〉 국제선박에 대한 지역자원시설세율 개정안(지방세법 제146조)	135
〈표 4-11〉 제주특별자치도세 감면 조례 개정안(제17조의2)	136
〈표 4-12〉 조세특례제한법 제104조의10 개정안	137
〈표 4-13〉 조특법 제24조	139
〈표 4-14〉 조특법 시행령 제21조	139
〈표 4-15〉 조특법 시행규칙 제12조	140
〈표 4-16〉 조세특례제한법 시행규칙 개정안(예시)	142
〈표 4-17〉 리스제공자의 감가상각 인식	147
〈표 4-18〉 선박의 내용연수 축소	148
〈표 4-19〉 리스제공자의 모기업(실제 투자자)으로의 손실 이전	149
〈표 4-20〉 선박 양도차익에 대한 세제 혜택	150
〈표 4-21〉 조세특례법 개정 과정	151
〈표 4-22〉 선박투자회사의 주주에 대한 과세특례(조특법 제87조의5)	152
〈표 4-23〉 선박투자회사의 주주에 대한 과세특례(조특법 제87조의5) 개정안	153
〈표 4-24〉 글로벌 저탄소선박 정책 대응 지원 사업의 친환경선박의 정의	157
〈표 4-25〉 친환경선박프로그램 인센티브 도입(안)	162
〈표 4-26〉 한국해양진흥공사법 제11조(업무)	164
〈표 4-27〉 ESG채권 인센티브 제공(안)	166
〈표 5-1〉 본 과제 관련 KMI 선행연구 실적	180
〈부록 표 1〉 선행연구와 본 연구의 차별성	197

그림 목차

〈그림 1-1〉 한중일 선박 소유 추이	3
〈그림 1-2〉 한중일 전선형 선박의 선령 추이	3
〈그림 1-3〉 국정과제와 연구의 연관성	8
〈그림 2-1〉 글로벌 주가지수와 컨테이너 운임지수 추이	22
〈그림 2-2〉 컨테이너 선복량(TEU) 대비 2021년 연간 영업이익	22
〈그림 2-3〉 글로벌 10대 컨테이너 선사 분기별 평균 EBIT Margin	23
〈그림 2-4〉 국내 해운기업 매출액과 영업이익률 추이(2003~2021년)	24
〈그림 2-5〉 미국 장단기 채권금리 역전 현상	25
〈그림 2-6〉 그리스 선종별 신조선 발주량 및 비중	29
〈그림 2-7〉 연도별 그리스 중고선 매매 동향	30
〈그림 2-8〉 그리스의 선종별 중고선 매매비중 동향	30
〈그림 2-9〉 그리스의 중고선 주요 거래국가	31
〈그림 2-10〉 중국의 선종별 신조선 발주량 및 비중	32
〈그림 2-11〉 연도별 중국 중고선 매매 동향	33
〈그림 2-12〉 중국의 선종별 중고선 매매비중 동향	34
〈그림 2-13〉 중국의 중고선 주요 거래국가	35
〈그림 2-14〉 일본의 선종별 신조선 발주량 및 비중	36
〈그림 2-15〉 연도별 일본 중고선 매매 동향	37
〈그림 2-16〉 일본의 선종별 중고선 매매비중 동향	38
〈그림 2-17〉 일본의 중고선 주요 거래국가	39
〈그림 2-18〉 한국의 선종별 신조선 발주량 및 비중	40
〈그림 2-19〉 연도별 한국 중고선 매매 동향	41
〈그림 2-20〉 한국의 선종별 중고선 매매비중 동향	41
〈그림 2-21〉 한국의 중고선 주요 거래국가	42
〈그림 2-22〉 중고선 순매수(매도) 전 중고선가 분석 기간	45
〈그림 2-23〉 연도별 벌크선 톤당 신조선가와 중고선가	49
〈그림 2-24〉 연도별 벌크선 톤당 평균수익	50
〈그림 3-1〉 우리나라 선박투자회사제도 선박펀드 운영방식	76
〈그림 3-2〉 주요 11개국 선박 보유 현황(2011~2022년)	81
〈그림 3-3〉 중국, 그리스, 일본 선주사 총 톤수	85

〈그림 3-4〉 비즈니스 여건 분석 및 선박투자 장애 요인	113
〈그림 4-1〉 선박투자 장애요인 도출	116
〈그림 4-2〉 선박투자 활성화 장애요인 및 활성화 방안	122
〈그림 4-3〉 투자세액공제율	141
〈그림 4-4〉 한국형 선박조세리스 제도 개선(안)	144

약어 목록

- AIS(국제해운기업 승인제도): Approved International Shipping Enterprise Scheme
- BBCHP(국적취득조건부 선체용선): Bareboat Charter Hire Purchase Agreement
- BWTS(선박평형수처리장치): Ballast Water Treatment System
- CBI(기후채권 이니셔티브): Climate Bonds Initiative
- CCFI(중국컨테이너운임지수): China Containerized Freight Index
- CDB(중국개발은행): China Development Bank
- CEF(유럽연결기금): Connecting Europe Facility
- CF(전환계수): Conversion Factor
- CII(탄소집약도지수): Carbon Intensity Indicator
- CIT(법인세): Commissioner of Income Tax
- CREB(청정신재생에너지 채권): Clean Renewable Energy Bonds
- EC(유럽연합위원회): European Council
- EEDI(에너지효율설계지수): Energy Efficiency Design Index
- EEXI(선박에너지효율지수): Energy Efficiency Existing Ship Index
- EFSI(유럽전략투자펀드): European Fund for Strategic Investment
- EIB(유럽투자은행): European Investment Bank
- ESG(환경, 사회, 지배구조): Environmental, Social, & Governance
- FOC(편의치적): Flags of Convenience
- GOS(그리스 소유 선박): Greek Owned Shipping
- GSP(친환경선박프로그램): Green Ship Program
- ICS(국제해운회의소): International Chamber of Shipping
- IMO(국제해사기구): International Maritime Organization
- IRF(초기등록비): Initial Registration Fee
- MFI(해양금융 인센티브): Maritime Finance Incentive
- OPEX(운영비용): Operating Expenditure

-
- QECB(에너지절약 채권): Qualified Energy Conservation Bonds
 - S&LB(자산매입 후 임대): Sales & Leaseback
 - SCFI(상하이컨테이너운임지수): Shanghai Containerized Freight Index
 - SEEMP(선박에너지효율관리계획서): Ship Energy Efficiency Management Plan
 - SLB(지속가능연계채권): Sustainability-Linked Bond
 - SPC(특수목적회사): Special Purpose Company
 - TC(정기용선계약): Time Charter

정책제안

■ 분석 내용 및 방법

1. 주요 국가별로 신조선, 중고선 투자동향을 비교분석하여 우리나라와 주요 해운국의 선박투자행태 차이점을 도출하였으며, 국가별 투자비용 대비 수익성을 분석하여 선박투자 성과 차이가 나는 요인을 도출하고 선박투자 개선의 필요성을 제시함
2. 정책적인 측면을 중심으로 주요 해운국 대비 조세제도, 선박금융제도 등 국가별 선박투자 비즈니스 여건을 비교분석하여 우리나라가 글로벌 해운산업에서 선박투자 경쟁력을 확보하기 위해 개선해야 할 요인을 도출함
3. 비교분석한 선박투자 비즈니스 여건 차이를 바탕으로 우리나라 선박투자 활성화의 장애요인을 파악하고 이를 해결하기 위한 선결과제, 제도 도입, 법제도 개정안 등 우리나라 선박투자 활성화 방안을 제시함

■ 정책제안

1. 우리나라 해운산업 고도화를 위한 실효성 있는 선박투자 활성화 방안을 제시함으로써 우리나라 해운산업을 고부가가치 산업으로 육성하는 데 기여함
2. 학술적으로는 국가 단위의 선박투자 성과에 대한 종합적인 실증분석 연구는 현재까지 미흡한 수준으로 본 연구는 실증분석을 통해 주요 해운국의 선박투자 성과를 비교함으로써 우리나라 해운산업의 성장 모델의 재편 당위성 제시함
3. 주요국 선박투자 환경과 법제도 분석을 통해 우리나라 선박투자 비즈니스의 문제점을 파악하고 이를 개선할 수 있는 정책방안을 마련함
4. 새정부 공약 이행을 위한 국정과제 추진의 주요 참고자료를 제공할 것으로 기대됨. 구체적으로 해양수산부의 추진과제 40. 세계를 선도하는 해상물류체계 구축과 연관되며, 특히 해운산업에서의 민간 해운시장 활성화 및 공공부문 역할 재정립을 이행하는 데 기여할 것으로 예상됨

요 약

해운산업 고도화를 위한 선박투자 활성화 방안 연구

김한나 · 김태일 · 박성화 · 최수호

1. 연구의 배경 및 목적

1) 연구의 배경

- 우리나라 해운산업은 선박을 투자자산보다는 주로 운항을 위한 수단으로만 활용해온 반면 그리스 및 일본 등 주요 해운국은 선박을 투자자산으로 인식하고 선박매매(S&P)를 통해 수익을 창출함과 동시에 운임과 선가 리스크를 줄이고 있음
- 새정부 출범 이후 해운업을 선박 중심의 고부가가치 산업으로 육성하겠다는 방향을 확립했으며 해운산업의 민간투자 활성화 등 시장 중심의 해운산업 성장을 지원할 계획임
- 따라서 친환경·디지털 해운산업으로의 패러다임 전환에 따라 우리나라 해운산업을 친환경·고부가가치 선박 분야의 경쟁력을 확보하고 해운산업을 고부가가치 산업으로 육성하기 위해서는 선박투자 활성화 방안 검토가 필요함
- 우리나라 해운산업을 고부가가치 산업으로 육성하고 미래 글로벌 해운

경쟁력을 확보하기 위해서는 선박을 단순 운항 수단이 아닌 투자수단으로 활용할 수 있는 전략의 검토가 필요

2) 국정과제 연계성

- 본 연구는 윤석열 정부 120대 국정과제 중 ‘국정목표 2. 민간이 끌고 정부가 미는 역동적 경제’를 달성하는 데 기여할 수 있을 것으로 기대됨
- 국정목표 2는 경제의 중심을 ‘기업’과 ‘국민’으로 전환하여 민간의 창의, 역동성과 활력 속에서 성장과 복지가 공정하게 선순환하는 경제시스템을 지향하는 것을 목표로 함
- 국정목표 2와 관련된 국정과제는 17, 18, 40이며, 본 연구와의 연관성은 다음과 같음
- ‘국정과제 40. 세계를 선도하는 해상교통물류체계 구축(해수부)’의 이행 목표는 투자 인센티브를 확대하고 공공 역할을 재정립함으로써 시장 기능을 활성화하는 것임
- 본 연구는 제주선박등록제도 및 톤세제도 항구화 추진, 친환경선박 투자세액공제 도입, 친환경선박에 대한 취등록세 및 톤세 추가 감면 혜택 등을 통해 우리나라가 글로벌 해운산업에서 주요 해운국과 비교하여 경쟁력을 확보할 수 있는 선박투자 여건을 가질 수 있는 방안을 제시함
- ‘국정과제 17. 성장지향형 산업전략 추진’은 민·관 협력을 토대로 국가 기업지원 체계를 성장지향형으로 정비하는 것을 목표로 함
- 본 연구는 운항수익 외 선가차익 등 부가가치를 창출하기 위한 주요국의 신조투자와 선박매매를 비교분석함으로써 우리나라 해운산업의 역동성을 제고하고 기업의 성장기반을 마련할 수 있는 선박투자 활성화 방안을 제시함

- ‘국정과제 18. 역동적 혁신성장을 위한 금융·세제 지원 강화’의 목표는 기업의 투자·고용 촉진 등 민간 중심의 역동적 혁신성장 지원 및 정책 금융을 수요자 중심으로 재편하여 시장보완 분야 집중 지원하는 것임
- 본 연구는 국제적 조세 경쟁력을 제고시키고 탈탄소 경제 전환을 위한 세제지원을 강화할 수 있도록 친환경선박 친환경선박 투자세액공제 도입, 친환경선박 취득등록세 및 톤세 추가 감면, 제주선박등록특구 조세 혜택 확대 등의 세제혜택 확대 및 기존 세제 지원 강화를 제시함

3) 연구의 목적

- 본 연구는 해운 주요국의 선박투자 환경·법제도 비교분석 및 선박투자 성과 실증분석을 통해 우리나라 해운산업을 고부가가치 산업으로 육성하기 위한 선박투자 활성화 방안을 제시하는 것임
- 구체적으로 첫째, 글로벌 해운산업 동향과 주요국의 선박투자 전략을 살펴보는 것임. 또한 실증분석을 통해 주요국의 선박투자 성과와 행태를 비교분석함으로써 우리나라 해운산업의 선박투자 모델 재편 당위성을 제시하고자 함
- 둘째, 주요국 선박투자 환경과 법제도 분석을 통해 우리나라 선박투자 비즈니스 여건의 문제점과 장애요인을 도출하는 것임
- 셋째, 우리나라 해운산업을 고부가가치 산업으로 육성하고 글로벌 해운 경쟁력 강화를 위한 종합적인 선박투자 활성화 방안을 제시하고자 함

2. 연구의 방법

1) 학술적 방법

- 제2장에서는 주요 해운국의 신조선 및 중고선 투자 동향을 비교분석함으로써 국가별 선박투자 행태 차이를 파악하고 국가별 선박투자 수익성을 실증분석함
 - 먼저 전통적인 선박강국인 그리스와 일본, 그리고 최근 공격적인 선박투자로 시장점유율을 확대하고 있는 중국 그리고 한국의 신조선 및 중고선 투자 동향을 비교분석함
 - 다음으로 그리스, 일본, 중국, 한국의 선박투자 성과를 비교하기 위해 신조선과 중고선 투자를 통한 선박 운항수익, 그리고 중고선 매도를 통한 매각차익을 고려한 투자성과를 비교분석함
 - 이를 통해 각국의 중고선 순매수와 순매도 발생 전의 중고선가의 상승률을 파악함으로써 각국의 중고선 투자행태와 성과를 파악함
- 선박투자 성과분석은 한국, 그리스, 일본, 중국 등 4개국의 벌크선 투자성으로 한정하여 분석함
 - 컨테이너선과 유조선의 경우에도 중고선을 거래하지만, 벌크선에 비해 그 규모가 많지 않고, 컨테이너선은 정기선 운항, 유조선의 경우 계약을 통해 선박을 운항하는 경우가 많기 때문에 비정기선 부문에서도 중고선 매매가 활발한 건화물선을 대상으로 분석함
 - 주요국의 선박투자 성과를 실증분석하기 위해 클락슨 WFR과 SIN의 개별 선박 통계를 활용하여 국가별, 선종별, 신조선·중고선 거래로 분류하고 선박의 경쟁력을 도출함
 - 개별 선박 통계를 활용하여 재무 현금흐름을 분석하고 국가별 선박투자비용 대비 수익성을 분석함

- 국가별 투자비용 대비 수익성 분석을 통해 선박투자의 성과 차이가 나는 요인을 도출하고 선박투자 개선의 필요성을 제시함

2) 정책화 방법

- 제1장 서론에서는 연구 배경과 목적, 연구 범위 및 주요 내용을 서술함. 또한 본 연구에서 분석하는 주요 내용에 대한 선행연구를 검토하고 본 연구와의 차별성을 제시함
 - 본 연구는 윤석열 정부 120대 과제 중 ‘세계를 선도하는 해상교통물류체계 구축’과 연관되며 본 연구를 통해 해운산업에서의 민간 해운시장 활성화 및 공공부문 역할 재정립을 이행하는 데 기여할 것으로 예상됨
- 제3장에서는 국가별 선박투자 비즈니스 여건을 살펴보고 주요 해운국 대비 조세제도, 선박금융제도 등을 비교분석함
 - 문헌연구와 전문가 자문 회의를 통해 해외 주요국의 선박투자 비즈니스 여건을 조사함
 - 조세제도, 선박금융제도, 친환경선박 투자, 민간금융 등 선박투자 비즈니스 여건을 비교하고 국가별 선박투자 차이가 어떤 비즈니스 여건 차이로 인한 것인지 비교분석함
- 제4장에서는 정책 협의회, 전문가 자문회의, 연구진 브레인스토밍을 통해 제2장, 제3장에서 도출한 선박투자 활성화 장애요인을 개선하기 위한 선박투자 활성화 방안을 제시함
 - 해양수산부, 한국해양진흥공사, 한국해운협회, 금융기관, 선사 등 선박금융 활성화 방안을 도출하기 위해 정책, 금융, 법률 등 선박금융 관련 전문가 협의체를 구성하여 회의를 진행함
 - 한국해양진흥공사와의 워크숍을 통해 선박투자 활성화 방안을 논의하며

한국해양진흥공사에서 진행 중이거나 예정된 사업과의 연계성 및 진행방향에 대해 논의함

- 마지막으로 제5장 연구결과 요약 및 향후과제에서는 연구결과를 요약하고, 향후 정부의 관련 도입 방안 설정 시사점과 향후과제를 제시함

〈표 1〉 본 연구의 범위와 분석 방법

구분	연구 범위	분석 방법
제1장	서론 - 연구 배경 및 목적 - 연구 범위 및 방법 - 선행연구와 본 연구의 차별성 검토	선행연구 고찰
제2장	글로벌 해운산업 동향과 주요국 선박투자 성과 분석 - 글로벌 해운산업 동향 - 주요국 선박투자 동향분석 - 선박 발주량, 선박매매 거래 규모 등 - 주요국 선박투자 성과 분석 - 선대경쟁력 측면, 선가 경쟁력 측면, 수익성 측면, 투자비용 대비 수익성 비교	- 문헌연구 - 실증분석 - 통계분석 - 수익성 분석
제3장	주요국과 우리나라 선박투자 비즈니스 여건 비교분석 - 해운기업의 선박투자 고려 요인 - 주요국과 우리나라 선박투자 여건 비교 분석 - 조세제도, 선박금융제도, 친환경선박 투자, 민간금융, 선주사업 여건	- 문헌연구 - 비교분석
제4장	우리나라 선박투자 활성화 방안 - 우리나라 선박투자 활성화 장애요인 - 선박투자 활성화 방안 - 조세제도 정비, 선박금융제도, 친환경선박 투자, 전문선주사 육성	- 문헌연구 - 정책협의회 - 전문가 자문
제5장	연구결과 요약 및 향후과제 - 연구결과 요약 - 향후 과제	- 문헌연구 - 연구진/전문가 브레인스토밍

자료: 저자 작성

3) 연구의 특징

- 우리나라는 운항수익 외 선가차익 등 부가가치를 창출하기 위해서 주요국의 신조투자와 선박매매(S&P) 전략 검토를 통해 선박투자 활성화 방안을 도출할 필요가 있음
- 우리나라 해운산업은 선박을 투자자산보다는 운항을 위한 수단으로만 활용해왔으나 주요 해운국은 선박을 투자자산으로 인식하고 선박매매(S&P)를 통해 수익을 창출함과 동시에 운임과 변동성 리스크를 줄이고 있음
- 새정부 출범 이후 해운업을 화물·여객 운송업으로 접근하던 기존 관념에서 벗어나 선박 중심의 고부가가치 산업으로 육성하겠다는 계획을 수립한 바 있음
- 또한 해양수산부는 윤석열 정부 120과제 중 ‘국정과제 40. 세계를 선도하는 해상물류체계 구축’을 시행하고 있으며 이를 통해 투자 인센티브를 확대하고 공공 역할을 재정립함으로써 시장기능을 확대하고자 함
- 이와 관련하여 본 연구는 제주선박등록제도 및 톤세제도 항구화 추진, 친환경선박 투자세액공제 도입, 친환경선박에 대한 취득등록세 및 톤세 추가 감면 혜택 등을 통해 우리나라가 글로벌 해운산업에서 주요 해운국과 비교하여 경쟁력을 확보할 수 있는 선박투자 여건을 가질 수 있는 방안을 제시함
- 선박을 매매수단으로 인식하여 선박투자 성과를 비교분석하고, 우리나라 선박투자 비즈니스를 활성화하기 위한 실효성 있는 종합적인 정책방안 연구는 부재한 실정임
- 선박투자 관련 선행연구는 선박투자로 손꼽히는 그리스, 일본, 중국 등 각각의 개별 국가에 한정하여 선박투자 현황, 전략, 제도 등을 살펴보는 정도로 특히 국가 단위의 선박투자 성과에 대한 종합적인 실증분석 연구는 현재까지 미흡한 수준임

- 본 연구는 주요 해운국(그리스, 중국, 일본, 우리나라)의 신조선 및 중고선 투자 동향을 비교분석함으로써 국가별 선박투자 행태 차이를 파악함
- 신조선과 중고선 투자를 통한 선박 운항수익, 그리고 중고선 매도를 통한 매각차익을 고려한 투자성과를 실증분석함으로써 국가별 투자비용 대비 수익성 분석을 통해 선박투자 성과 차이가 나는 요인을 도출하고 선박투자 개선의 필요성을 제시함
- 따라서 본 연구는 주요 해운국의 법제도, 비즈니스 환경, 금융제도, 선박투자 성과 등 종합적으로 살펴보고 선박투자 활성화를 위한 실효성 있는 정책 방안을 제시한다는 데에 의의가 있음. 더불어 현금흐름 시뮬레이션을 통해 주요 해운국별 선박투자의 성과를 실증분석했다는 점에 차별성이 있음

3. 연구 결과

1) 연구 결과 요약

(1) 주요국 선박투자 성과 분석

- 제2장에서는 금리인상 장기화, IMO 환경규제 강화에 따른 선박투자 활성화 및 선박투자 지원제도의 필요성을 제시함. 또한 주요 국가별로 신조선, 중고선 투자동향을 비교분석하여 우리나라와 주요 해운국의 선박투자행태 차이점을 도출하였으며, 국가별 투자비용 대비 수익성을 분석하여 선박투자 성과 차이가 나는 요인을 도출하고 선박투자 개선의 필요성을 제시함
- 기준금리 인상 및 고금리 장기화로 인한 해운산업 전반에 부담 증가와 IMO 환경규제 강화에 따른 친환경선박 수요 증가를 고려할 때

선박투자 개선이 필요한 시점임

- 국가별 신조선, 중고선 선박투자 동향을 살펴보면 선박투자 및 운용 방식에서 차이가 나타나며 이러한 차이는 중고선 투자에서 더욱 두드러짐
- 전통적인 해운강국인 그리스와 최근 공격적인 선박투자를 통해 시장 점유율을 늘리고 있는 중국의 경우 주로 선가가 낮았던 시기에 선박매수 거래 비중이 늘어나고, 선가가 높아지는 시기에는 매도거래 비중이 높아지는 특징을 보임
- 일본의 경우 중고선 매매를 통한 차익거래보다는 신조선 발주를 통해 선박을 운용하고 일정기간 후 매도하는 투자행태를 보이는 반면 한국의 경우 중고선 거래에 있어서는 다른 나라와 다르게 선가가 높은 시기에 중고선 매수 비중이 높고, 선가가 낮은 시기에는 매도 비중이 높아지는 것으로 나타남. 즉, 경기순행적 선박투자를 한다는 것을 보여줌
- 한국, 그리스, 일본, 중국 4개국 별크선을 대상으로 신조선과 중고선 투자를 통한 선박 운항수익, 그리고 중고선 매도를 통한 매각차익을 고려한 투자성과를 비교함
- 국가별 선박투자 성과 분석 결과를 살펴보면 먼저 각국이 2005년부터 인도받은 신조선을 매각하지 않고 2022년까지 운용한다는 가정하에 추정된 신조선 투자 수익률은 일본 10%, 그리스 7%, 중국 7%, 한국 6% 순으로 일본이 가장 높게 나타났으나, 큰 차이가 없음
- 그 다음으로 2022년까지 각국의 중고선 거래까지 고려한 경우, 총투자금 대비 선박 운용수익률은 일본 81%, 그리스 56%, 한국 56%, 중국 52% 순으로 신조선을 계속 운용했을 때와 같이 일본의 수익률이 가장 높게 나타남. 이는 선박 순매도 규모가 큰 일본의 특성상 중고선 매각 대금이 총투자금을 낮추는 효과가 반영된 것으로 볼 수 있음
- 마지막으로 최종 선박잔가까지 고려한 경우, 선박잔가율을 총투자금에서

차감해서 청산 후 총투자금 대비 선박 운용수익률을 추정하면 그리스 2,126%, 중국은 2,025%, 일본 360%, 한국 260%로 나타남

- 최종 선박잔가까지 고려한 경우에는 그리스와 중국의 투자수익률이 한국과 일본에 비해 현저히 높게 나타남. 이는 그리스와 중국이 시장상황을 고려한 신조선 발주와 중고선 매매거래를 통해 안정적인 선박운용수익과 선박 매각 차익을 많이 남겼기 때문으로 볼 수 있음

(2) 주요국과 우리나라 선박투자 비즈니스 여건 비교분석

- 제3장에서는 정책적인 측면을 중심으로 주요 해운국 대비 조세제도, 선박금융제도 등 국가별 선박투자 비즈니스 여건을 비교분석하여 우리나라가 글로벌 해운산업에서 선박투자 경쟁력을 확보하기 위해 개선해야 할 요인을 도출함
- 해운기업의 선박투자 시 주요 고려요인은 기업 외부환경과 기업 내부환경으로 구분할 수 있으며 외부환경 중 정부의 정책은 조세정책과 민간 선박금융 프로그램 등이 포함됨. 이러한 정책적 환경이 조성되어야 해운기업 입장에서는 기업 내부환경도 고려하여 선박투자 의사결정이 가능함
- 제2선적제도, 톤세제도 등 조세제도를 비교하면 우리나라는 주요 해운국과 마찬가지로 톤세와 제2선적제도(제주선박등록특구)가 있음에도 불구하고 조세부담이 주요 해운국에 비해 여전히 높고, 선박 건조를 위한 선박금융 조달 방법이 부족한 편임
- 제주선박등록특구에 등록된 국제선박에 대해 취·등록세를 감면해주고 있음에도 불구하고 노르웨이, 그리스, 홍콩, 영국 등 주요 해운국에 비해 비용이 높은 수준으로 나타남
- 톤세제도를 도입하고 있는 국가 중 한국을 제외한 20여 개 국가는 일몰제 없이 영구적으로 적용하고 있어 제도의 안정성이 더 높음

-
- 주요 해운국은 대표적인 선박금융제도인 조세리스제도와 선박투자회사제도를 통해 해운산업의 발전을 도모하고 있음
 - 주요 해운국은 조세리스제도의 선박에 대한 고속감가상각을 허용하여 선사의 조세부담을 줄이고 투자를 유치하고 있음. 우리나라도 선박투자 활성화를 위해 2022년 조세특례 신설에 대한 예비타당성평가를 시행했으나 사업의 구체성 결여, 경제성 평가에서 낮은 평가를 받아 통과하지 못함
 - 선박투자회사제도를 살펴보면 타국의 선박펀드는 거의 없어진 실정이고 우리나라의 경우 현재 주주에 대한 세제혜택이 폐지되면서 선박투자회사 펀드 조성의 실적이 대폭 감소하고 민간자본이 이탈하게 된 실정임
 - 각국의 선주사업 여건을 살펴보면 국가마다 다른 특징을 보이나 공통적으로 선주사업을 통해 해운시황 변동위험 및 금융시장 위험을 관리하고 안정적으로 선박을 공급하고자 함
 - 그리스 선주사는 전 세계적으로 선주사업을 성공적으로 운영하는 대표적인 사례로 효율적인 가족경영방식, 그리스 은행의 적극적인 자금조달, 벌크선, 탱커선 중심의 중고선 거래 등을 통해 수익을 극대화하고 있음
 - 중국은 정부 주도로 리스사를 중심으로 저리·장기 선박금융리스를 제공하고 선박금융리스에 대해 막대한 세제혜택을 제공하고 있음
 - 일본은 선주사, 조선사, 선박관리회사, 지역은행 간의 상생구조를 바탕으로 분업과 협업을 통해 경쟁력을 증대하고 있음
 - 우리나라는 비운항 선주사가 존재하지 않으며 대부분의 경우 선박으로 운용만 하는 운영선사 형태임
 - 친환경선박 투자 여건을 비교해보면 해운 주요국은 IMO 환경규제 강화에 따라 탈탄소 목표를 달성하기 위해 친환경선박 전환에 대한 선박 보조금, 인센티브 등 적극적으로 지원 정책을 도입하고 있음

- 우리나라는 ‘글로벌 저탄소선박 정책대응 지원사업’을 시행하고 있으나 보조금 규모를 신조선가의 10%로 한정하고 있어 보조금으로 인한 선박 전환효과에는 한계가 있음
- 또한 친환경선박 투자 정부 인센티브 외에도 최근 들어 편의치적국과 제2 선적제도 국가를 중심으로 친환경선박 전환 시 적게는 10%~25%까지 톤세를 추가적으로 감면해주는 제도를 도입하고 있음
- 해운산업에 ESG금융 도입이 지속적으로 증가하고 있는 추세이며 해운 산업에 적용할 수 있는 ESG금융으로는 녹색채권, 지속가능연계채권, 지속가능연계대출 등이 있음
- 해외 선사 및 금융기관은 녹색채권, 지속가능연계채권, 지속가능연계대출 등 ESG금융을 활용하여 탈탄소 목표를 달성하기 위한 자금을 조달하고 있음
- 정부차원에서도 ESG금융에 대한 투자를 활성화하기 위해 인센티브를 제공하고 있으나 우리나라는 아직까지 ESG채권 및 ESG대출에 대한 인센티브를 제공하는 제도는 없음
- 우리나라 선박금융은 해운시장 불황 장기화로 국내 선박금융 총 규모가 위축되었으며 정책금융기관의 비중이 압도적으로 높은 것으로 나타남
- 2021년 말 기준 국내 선박금융은 약 257억 달러로 그중에 국내 금융기관이 제공한 선박금융 누적금액은 약 151억 달러로 58.6%의 점유율을 나타냄
- 국적선사는 국내 민간금융의 부족으로 인해 대부분 외국계금융기관과 국내 정책금융기관을 통해 선박금융을 조달하고 있는 실정임

(3) 우리나라 선박투자 활성화 방안

- 제4장에서는 제3장에서 비교분석한 선박투자 비즈니스 여건 차이를 바탕으로 우리나라 선박투자 활성화의 장애요인을 파악하고 이를 해

결하기 위한 선결과제, 제도도입, 법제도 개정안 등 우리나라 선박투자 활성화 방안을 제시함

- 우리나라 선박투자 활성화의 장애요인을 살펴보면 ① 해운 주요국 대비 높은 조세 부담, ② 경기침체에 따른 투자 위축, ③ 전문선주사(Tonnage Provider) 부재, ④ 환경규제 대응 미흡, ⑤ 민간선박금융 부족으로 볼 수 있음
- 우리나라 선박투자 활성화 방안은 크게 4가지로 ① 조세제도 정비, ② 선박금융제도 개선, ③ 전문선주사(Tonnage Provider) 육성 기반 마련, ④ 친환경선박 투자 제도 개선 및 정부 인센티브 확대가 포함됨
 - (조세제도 정비) 우리나라 해운기업의 높은 조세부담을 줄이기 위해서는 제주선박등록특구제도와 톤세제도의 항구화 추진, 친환경선박 투자세액 공제 도입이 필요함
 - (선박금융제도 개선) 선박매매 시장 활성화를 위해서는 선박조세리스제도 도입을 검토할 필요가 있으며 선박투자회사제도의 세제혜택을 확대할 필요가 있음
 - (전문선주사(Tonnage Provider) 육성 기반 마련) 금융기관이 아닌 선주사가 선박을 공급하는 선주사업을 하게 되면 시황에 따른 유동성 위험을 감소시킬 수 있으며 선주사업을 통해 경쟁력을 확보하고 수입 루트를 다양화할 수 있음
 - (친환경선박 정부 인센티브 확대) 환경규제 강화 대응 부족을 개선하기 위해서는 친환경선박전환지원 사업 개선, 친환경선박 에 대한 취득등록세 및 톤세에 대한 추가 감면 혜택 도입, ESG금융 활용 활성화 등을 검토할 수 있음

2) 정책화 방안

- (선박 관련 조세제도 일원화) 각각의 제도는 해운기업의 선박투자 의 사결정에 매우 큰 영향을 미치기 때문에 각각 다른 제도의 일몰기한과 매 일몰 시 발생하는 불확실성과 행정비용을 줄이기 위해서 일원화된 조세제도 관리의 검토가 필요함
- 해운업계 지원과 지역경제 활성화를 통한 국가 경제 발전을 위해 제주 외 지역을 지정하여 별도의 선박등록특구법을 제정하는 방안을 강구할 수 있음
- 지역특구법 제96조에 따라 국가 및 지방자치단체는 규제자유특구 내 혁신 사업 또는 전략사업의 육성을 위하여 조세를 감면할 수 있음
- (장기적인 관점에서 정책 추진) 정책지원의 효과를 극대화하기 위해서는 장기적인 관점에서 다양한 지원대상에 대해 종합적인 정책추진이 필요함
- (해운-조선-금융 상생협력체계 마련) 앞으로 환경규제에 따라 고효율 연료 추진 선박의 건조 비중이 높아질 것으로 예상되며 해운-조선-금융 상협력을 통해서 선사는 고품질의 고효율 연료 추진선박을 중국과 대등한 수준의 선가로 선박을 조달할 수 있는 체계 구축이 필요함
- (선박투자 활성화를 위한 해운금융 장기발전계획 수립) 현재 선박투자를 활성화를 위한 여러 해운금융제도에 대한 개선 논의가 진행 중이지만 각각 제도별 개선을 추진함에 따라 정책 간 연계성에 대한 고려가 부족함. 따라서 각 정책 간 상호보완적으로 종합적인 정책을 다룰 필요가 있음

4. 기대효과

1) 정책적 기대효과

- 새정부 공약 이행을 위한 국정과제 추진의 주요 참고자료를 제공할 것으로 기대됨
- 구체적으로 해양수산부의 추진과제 40. 세계를 선도하는 해산물류체계 구축과 연관되며, 특히 해운산업에서의 민간 해운시장 활성화 및 공공부문 역할 재정립을 이행하는 데 기여할 것으로 예상됨
- 해양수산부의 목표인 투자 인센티브 확대 및 공공 역할 재정립을 통한 시장기능 활성화에 기여할 것으로 기대됨
- 본 연구는 궁극적으로 우리나라 해운산업 고도화를 위한 실효성 있는 선박투자 활성화 방안을 제시함으로써 우리나라 해운산업을 고부가가치 산업으로 육성하는 데 기여할 수 있을 것으로 기대됨
- 학술적으로는 국가 단위의 선박투자 성과에 대한 종합적인 실증분석 연구는 현재까지 미흡한 수준으로 본 연구를 통해 관련 학술연구 발전에 기여할 수 있을 것으로 기대됨

2) 사회·경제적 기대효과

- 본 연구는 선박투자 비즈니스 환경을 개선할 수 있는 방안을 제시함으로써 불황기 대비 해운 경영의 안전판을 마련하고 해운산업 성장기반을 확충할 수 있을 것으로 기대됨
- 제도 개선 및 비즈니스 환경 개선을 통해 해양수산부의 목표인 2027년까지 국적 해운사 선박량 30%(1억 2천만 톤)를 확충할 수 있을 것으로 전망됨

- 더불어 선박금융의 민간투자 활성화를 위한 세제 지원을 통해 해운산업 시장기능이 활성화될 것으로 기대됨
- 사회적으로는 투자자 인센티브 제공을 통해 투자자들이 믿고 투자할 수 있는 선박투자 시장 환경을 조성할 수 있을 것으로 기대됨

EXECUTIVE SUMMARY

A Study on Strategies for Stimulating Ship Investment in the Advancement of the Shipping Industry

Han-Na Kim · Tae-Il Kim · Sung-Hwa Park · Soo-Ho Choi

1. Background and Purpose

1) Background

- While South Korea's shipping industry historically utilized vessels primarily as operational tools rather than investment assets, major maritime nations like Greece and Japan have perceived ships as investment assets, generating profits through Ship Sale & Purchase (S&P) while mitigating freight and vessel price risks.
- Since the inauguration of the new government, a clear direction has been set to develop the maritime industry into a high-value-added sector with a focus on ships. This includes implementing strategies to stimulate market-driven growth in the

maritime sector and encouraging private investment in shipping.

- Therefore, considering the paradigm shift toward eco-friendly and digital maritime industries, securing competitiveness in environmentally friendly, high-value-added ship sectors is essential for fostering the Korean maritime industry into a high-value-added sector.
- Evaluating strategies to activate ship investment is necessary to nurture South Korea's maritime industry into a high-value-added sector and secure its future global maritime competitiveness, viewing vessels not merely as operational means but also as investment tools.

2) Relevance to National Projects

- This study is expected to contribute to achieving the 'National Goal 2: A Dynamic Economy led by the Private Sector and Supported by the Government' among the 120 national projects of the Yoon Suk-yeol government.
- National Goal 2 aims to shift the economic center to 'businesses' and 'citizens', aiming for a fair and virtuous circulation of growth and welfare within the private sector's creativity, dynamism, and vitality.
- The national projects related to National Goal 2 are 17, 18 and 40, and their relevance to this study is as follows:
- The objective of 'National Project 40: Establishing a World-leading

Maritime Logistics System (Ministry of Oceans and Fisheries)' is to activate market functions by expanding investment incentives and reestablishing the public role.

- This study proposes measures such as promoting the Jeju Ship Registration System and tonnage tax system, introducing tax deductions for eco-friendly ships, and providing additional benefits like reduced registration and tonnage taxes for eco-friendly vessels. These measures aim to enable South Korea to compete in the global maritime industry when compared to major maritime nations.
- 'National Project 17: Pursuing Growth-oriented Industrial Strategies' aims to reorganize the national corporate support system towards growth-oriented objectives through public-private cooperation.
- This study suggests strategies to enhance the dynamism of South Korea's shipping industry and establish a foundation for corporate growth by comparing and analyzing significant countries' new investments and ship sales, emphasizing the creation of value beyond operational income.
- 'National Project 18: Strengthening financial and tax support for dynamic innovative growth' aims to support dynamic innovation-driven growth primarily by the private sector by restructuring policy finance to focus on market complementation.
- The study recommends expanding existing tax benefits and introducing new measures like tax deductions for eco-friendly

ship investments, further reductions in registration and tonnage taxes for eco-friendly vessels, and expanding tax benefits for Jeju Ship Registration Zones to strengthen international tax competitiveness and support the transition to a carbon-neutral economy.

3) Purpose

- This study aims to propose strategies for invigorating ship investments to nurture South Korea's shipping industry into a high-value-added sector by conducting a comparative analysis of the ship investment environment and legal systems of major maritime nations, coupled with empirical analyses of ship investment outcomes.
- Specifically, the study first seeks to identify issues within South Korea's ship investment business by analyzing the ship investment environments and legal systems of major nations, aiming to formulate policy approaches that can address these problems effectively.
- Second, the study aims to present the rationale for restructuring the growth model of South Korea's shipping industry through comprehensive empirical analyses comparing the investment strategies and outcomes in major maritime nations.
- Third, the study intends to propose measures for activating ship investments to foster South Korea's shipping industry as a

high-value-added sector and enhance its global competitiveness in maritime trade.

2. Methodology

1) Academic methodology

- Chapter 2 undertakes a comparative analysis of the investment trends in newbuildings and secondhand ships across major maritime nations. It aims to discern national differences in ship investment behavior and empirically analyze the profitability of ship investments per country.
- Initially, it compares and analyzes the investment trends in newbuildings and secondhand ships between traditional maritime powers such as Greece and Japan, the aggressively investing China which is expanding its market share through aggressive ship investments, and South Korea..
- Subsequently, it conducts a comparative analysis of the investment outcomes across Greece, Japan, China, and South Korea. This analysis includes examining operating profits from investments in newbuildings and secondhand ships, as well as capital gains from vessel S&P, in order to compare investment performance.
- By determining the rate of increase in secondhand ship prices before net purchases and sales of secondhand ships in each country, it aims to comprehend the investment behavior and

performance of each nation.

- The analysis of investment performance is limited to bulk carrier investments across four countries: South Korea, Greece, Japan, and China.
- While container ships and tankers also engage in secondhand ship transactions, they are relatively fewer in number compared to bulk carriers. Container ships mostly operate on regular schedules, and tankers often operate via contracts, making the secondhand ship sales more active in the irregular shipping sector, particularly for bulk cargo carriers.
- To empirically analyze the investment outcomes of major countries, it uses Clarkson WFR and SIN individual ship statistics, classifying transactions by country, vessel type, and differentiation between newbuildings and secondhand ships to derive the competitiveness of ships.
- It utilizes individual ship statistics to analyze financial cash flows and profitability concerning investment costs across different countries.
- Through the analysis of profitability concerning investment costs per country, the study aims to identify factors contributing to differences in ship investment performance and highlight the need for improvements in ship investments.

2) Policy-making methods

- Chapter 1, the Introduction, outlines the research background, objectives, scope, and key contents. It also reviews prior studies related to the primary content analyzed in this research, presenting the distinctions between this study and previous research.
- This study aligns with the 120 major tasks outlined in the Yoon Suk-yeol government's agenda, specifically in 'the establishment of a global leading maritime transportation and logistics system'. It's anticipated that this research will contribute to activating the private maritime market and redefining the role of the public sector within the shipping industry.
- Chapter 3 delves into examining the business conditions for ship investments across various nations and conducts a comparative analysis of tax systems, ship financing mechanisms, among others, in major maritime nations.
- Utilizing literature reviews and expert advisory meetings, it investigates the business conditions for ship investments in key overseas nations.
- Comparative analysis of tax systems, ship financing mechanisms, environmentally friendly ship investments, private financing, etc., aims to identify and compare the business conditions that contribute to differences in ship investments among nations.
- Chapter 4 proposes measures to address impediments

derived in Chapters 2 and 3 to enhance ship investment activities through policy forums, expert advisory meetings, and brainstorming sessions among the research team.

- By establishing a consultative body comprising experts in policy, finance, law, etc., associated with ship financing, discussions were held to derive strategies for activating ship financing involving stakeholders such as the Ministry of Oceans and Fisheries, Korea Ocean Business Corporation, Korea Shipowners' Association, financial institutions, and shipping companies.
- Workshops with the Korea Ocean Business Corporation facilitated discussions on ship investment activation measures, exploring the alignment with ongoing or planned initiatives at the corporation and determining future directions.
- Lastly, Chapter 5, the Summary of Research Results and Future Tasks, encapsulates the research findings, offers insights for the government's future policy formulation, and presents future tasks that need attention in this domain.

〈Table 1〉 Scope and Analysis Methods of this Research

Section	Research Scope	Analysis Methods
Chapter 1	Introduction • Background and Purpose • Scope and Methods • Review of Prior Studies and Differentiation from This Study	– Review of Previous Studies
Chapter 2	Global Trends in the Maritime Industry and Analysis of Major Countries' Ship Investment Performance • Global Maritime Industry Trends • Analysis of Major Countries' Ship Investment Trends – Ship Orders, Scale of Ship Sales, etc. • Analysis of Ship Investment Performance in Major Countries – Ship Competitiveness, Ship Price Competitiveness, Profitability, Comparison of Returns on Investment Costs	1. Literature Review 2. Empirical Analysis – Statistical Analysis – Profitability Analysis
Chapter 3	Comparative Analysis of Ship Investment Business Conditions in Major Countries and South Korea • Factors Considered by Shipping Companies in Ship Investment • Comparative Analysis of Ship Investment Conditions between Major Countries and South Korea – Tax System, Ship Financing System, Environmentally Friendly Ship Investment, Private Financing, Shipowner Business Conditions	1. Literature Review 2. Comparative Analysis

Chapter 4	Measures for Activating Ship Investment in South Korea • Barriers to Activating Ship Investment in South Korea • Measures to Activate Ship Investment – Tax System Improvement, Ship Financing System, Environmentally Friendly Ship Investment, Promotion of Specialized Shipowner Businesses	1. Literature Review 2. Policy Forum 3. Expert Advisory
Chapter 5	Results and Future Tasks • Summary • Future Tasks	1. Literature Review 2. Researcher/Expert Brainstorming

Source: Prepared by the authors |

2) Features

- South Korea needs to derive strategies for activating ship investment by reviewing major countries' innovative investments and Ship Sale and Purchase (S&P) strategies to create additional value beyond operational profits.
- South Korea's maritime industry has historically used ships merely as operational tools for navigation, whereas major maritime nations perceive ships as investment assets, using Ship Sale and Purchase (S&P) to generate profits while mitigating freight and volatility risks.
- Since the new government's inception, there's been a plan to

move away from the conventional approach of the shipping industry solely focusing on cargo and passenger transportation towards nurturing a ship-centric high-value industry.

- Furthermore, the Ministry of Oceans and Fisheries is executing 'National Project 40: Establishing a World-leading Maritime Logistics System,' intending to broaden market functionality by expanding investment incentives and reshaping public roles.
- In connection with this, the study suggests measures such as promoting the Jeju Ship Registration System and tonnage tax system, introducing tax deductions for eco-friendly ships, and providing additional tax relief for eco-friendly ships to ensure that South Korea can possess conditions for ship investment competitiveness compared to major maritime nations in the global shipping industry.
- Recognizing ships as a means of sale and conducting a comparative analysis of ship investment performance, and deriving effective comprehensive policy measures to activate South Korea's ship investment business, is an absent reality.
- Previous research on ship investment has been limited to individual countries such as Greece, Japan, and China, highlighting the status, strategies, and systems of ship investment. Particularly, comprehensive empirical analysis on the performance of ship investment at the national level remains insufficient.
- This study compares and analyzes the trends in new and used ship investments among major maritime nations (Greece, China,

Japan, and South Korea), aiming to identify differences in each country's ship investment behaviors.

- By conducting empirical analysis considering operational profits from new ship investments, profits from the sale of used ships, and analyzing profitability relative to investment costs across nations, this study aims to extract factors causing disparities in ship investment performance and highlight the need for improvements in ship investments.
- Therefore, this study holds significance in comprehensively examining the legal framework, business environment, financial systems, and ship investment performance across major maritime nations, offering effective policy measures to activate ship investments. Additionally, the differentiation lies in empirically analyzing the performance of ship investments among major maritime nations through cash flow simulations.

3. Result

1) Summary

(1) Analysis of major countries' ship investment performance

- Chapter 2 presents the need for activating ship investments and supporting schemes due to prolonged interest rate hikes and intensified IMO environmental regulations. Additionally,

it compares and analyzes the trends in new and used ship investments across major countries to extract differences in investment behaviors between South Korea and major maritime nations. It conducts an analysis of profitability relative to investment costs on a national basis, highlighting factors contributing to diverging ship investment performance and emphasizing the necessity for improvements.

- Considering the burden on the shipping industry from increased interest rates and prolonged high rates, coupled with the rise in demand for eco-friendly vessels due to strengthened IMO environmental regulations, the study emphasizes the critical need for improving ship investments.
- Examining the trends in new and used ship investments across nations reveals notable variations in investment approaches and operational methods, particularly evident in used ship investments.
- Traditional maritime powers like Greece and aggressively expanding maritime investors like China illustrate distinct patterns: China predominantly increases its ship acquisition transactions during periods of lower vessel prices and shifts to higher selling transactions when prices increase.
- Meanwhile, Japan leans toward commissioning new vessels rather than profit-based used ship trading. In contrast, South Korea demonstrates a different trend in used ship transactions, with higher purchasing transactions during high-priced periods and

increased selling transactions when prices drop. This indicates a cyclic investment pattern aligned with economic conditions.

- Analyzing the investment performance in new and used ships for bulk carriers across South Korea, Greece, Japan, and China:
 - Reviewing the investment performance per country, assuming continuous operation of newly built ships (since 2005) until 2022 without selling, Japan showed the highest estimated returns at 10%, followed closely by Greece and China at 7%, and South Korea at 6%. However, the differences were relatively minor.
 - Considering each country's used ship transactions until 2022, the return on ship operation relative to total investment showed Japan leading with 81%, followed by Greece and South Korea both at 56%, and China at 52%. Japan's higher returns can be attributed to its significant scale of net ship sales, lowering the total investment amount.
 - Factoring in the final residual value of the ships after operation, estimating the return on ship operation relative to the total investment by deducting the ship's residual value from the total investment, Greece stood at 2,126%, China at 2,025%, Japan at 360%, and South Korea at 260%.
 - Considering the final residual value of the ships, Greece and China showed significantly higher returns compared to South Korea and Japan. This outcome indicates that Greece and China secured substantial ship operation profits and selling margins by strategically considering market conditions for new ship orders and used ship transactions.

(2) Comparative analysis of ship investment business conditions between major countries and South Korea

- Chapter 3 primarily focuses on policy aspects, comparing and analyzing national ship investment business conditions, including tax systems and ship finance systems, among major maritime nations. This aims to identify factors that South Korea needs to improve to secure competitiveness in global shipping investment.
- Major considerations for shipping companies in ship investment include external and internal environmental factors. External considerations encompass government policies such as tax policies and private ship finance programs. Establishing such policy environments enables shipping companies to consider internal factors for ship investment decision-making.
- When comparing tax systems like the Second Ship Registration System and the tonnage tax system, South Korea, like major maritime nations, has the tonnage tax and the Second Ship Registration System (Jeju Ship Registration Special Zone). However, tax burdens in South Korea remain higher compared to major maritime nations, and there is a relative lack of ship finance procurement methods for shipbuilding.
- Despite providing tax deductions for international ships registered in the Jeju Ship Registration Special Zone, costs remain relatively high compared to major maritime nations like Norway, Greece, Hong Kong, and the UK.

-
- Around 20 countries, except South Korea among the nations adopting tonnage tax systems, apply it permanently without a sunset clause, ensuring higher stability in the system.
 - Major maritime nations facilitate the development of the shipping industry through significant ship finance systems such as the tonnage tax system and the ship investment company system.
 - These nations allow high-speed depreciation for ships under the tonnage tax system, reducing tax burdens for shipping companies and attracting investments. South Korea attempted a preliminary feasibility study for the 2022 tax exemption, aimed at boosting ship investment but did not pass due to lacking project specificity and receiving a low economic evaluation.
 - Observing the ship investment company system, ship funds in other countries have largely diminished. In South Korea's case, the elimination of tax benefits for shareholders has led to a significant decline in ship investment company fund formation, resulting in private capital withdrawal.
 - When examining shipping businesses in various countries, each nation exhibits unique characteristics. However, collectively, they aim to manage shipping market fluctuations and financial risks while ensuring stable ship supplies through outstanding sale and purchase(S&P) strategies.
 - Greek shipowners stand as a prominent global success story in operating shipping businesses. They maximize profits through efficient family management, active fund procurement from Greek banks, and substantial deals in the resale of bulk carriers

and tankers, focusing on secondhand vessel transactions.

- China, under government guidance, emphasizes ship finance leases primarily through leasing companies, offering substantial tax benefits for ship finance leasing.
- Japan augments its competitiveness through division of labor and collaboration based on a symbiotic structure among shipowners, shipbuilders, ship management companies, and regional banks.
- South Korea lacks tonnage providers, mostly operating in the form of shipping companies solely involved in ship operations.
- Comparing conditions for environmentally friendly ship investments, major maritime nations actively introduce supportive policies like ship subsidies and incentives for transitioning to eco-friendly vessels, aligning with stricter IMO environmental regulations.
- South Korea implements the 'Global Low-Carbon Ship Policy Support Project,' yet the subsidy size is restricted to 10% of the new ship's price, limiting the effectiveness of ship conversions through subsidies.
- Additionally, apart from government incentives for eco-friendly ship investments, South Korea has recently introduced a system focusing on countries with convenience flag states and Second Ship Registration System countries, providing additional tonnage tax reductions ranging from 10% to 25% for transitioning to eco-friendly ships.
- There's a growing trend in the maritime industry towards the adoption of ESG finance, including green bonds,

sustainable-linked bonds, and sustainable-linked loans.

- Overseas shipping companies and financial institutions utilize ESG finance instruments such as green bonds, sustainable-linked bonds, and sustainable-linked loans to raise funds for achieving decarbonization goals.
- Despite government efforts to activate investments in ESG finance, South Korea currently lacks a system providing incentives for ESG bonds and loans.
- South Korea's ship finance sector has contracted due to prolonged downturns in the shipping market, with an overwhelming reliance on policy-based financial institutions.
- As of the end of 2021, the total size of domestic ship finance in South Korea amounted to approximately \$25.7 billion, with domestic financial institutions contributing around \$15.1 billion, indicating a 58.6% market share.
- National shipping companies predominantly rely on foreign financial institutions and domestic policy-based financial institutions for ship financing due to the scarcity of private domestic finance options.

(3) Plans to stimulate ship investment in South Korea

- In Chapter 4, the focus is on identifying barriers hindering the activation of ship investment in South Korea based on the comparative analysis of business conditions. This includes proposing prerequisites, introducing regulations,

and suggesting amendments to laws to enhance ship investment in the country.

- The obstacles to activating ship investment in South Korea include ① High tax burdens compared to major shipping nations, ② investment stagnation due to economic downturns, ③ absence of tonnage providers, ④ inadequate response to environmental regulations, and ⑤ insufficiency in private ship financing.
- The proposed strategies to activate ship investment in South Korea encompass four major areas: ① Tax system improvements, ② Enhancements in ship finance systems, ③ Establishment of a foundation for fostering tonnage providers, and ④ Improvement of eco-friendly ship investment systems and expansion of government incentives.
 - (Tax System Improvements) To alleviate the high tax burden on South Korean shipping companies, initiatives such as advancing the Jeju Ship Registration System and tonnage tax system, and introducing tax deductions for eco-friendly ship investments are necessary.
 - (Enhancements in Ship Finance Systems) Consideration should be given to adopting ship leasing tax systems to invigorate ship sales markets. Additionally, expanding tax benefits for ship investment company systems is essential.
 - (Fostering Tonnage Providers): Allowing entities other than financial institutions to engage in ship supply could mitigate

liquidity risks stemming from market fluctuations. This strategy can bolster competitiveness and diversify revenue streams through the business of ship ownership.

- (Expansion of Government Incentives for Eco-Friendly Ships) To address deficiencies in responding to strengthened environmental regulations, the following options can be considered: reevaluation and enhancements in eco-friendly ship transition support programs and additional tax relief for eco-friendly ships concerning acquisition, registration and tonnage taxes as well as the utilization of ESG finance.

2) Policy recommendations

- (Consolidating Ship-Related Tax Systems): Given the significant impact of various systems on maritime investment decisions, streamlining tax systems into a unified structure could reduce uncertainties and administrative costs associated with different sunset clauses for each system.
- For the support of the maritime industry and to stimulate regional economies contributing to national economic growth, exploring the enactment of a separate Ship Registration Zone Act, designating areas beyond Jeju, is feasible.
- Under Article 96 of the Special Act for Regulation-Free Zones, both national and local governments can grant tax reductions to foster innovative or strategic projects within regulation-free zones.
- (Long-Term Policy Drive): To maximize the efficacy of policy

support, comprehensive long-term policy drives across diverse support targets are crucial.

- (Establishment of Maritime-Shipbuilding-Finance Collaboration): With the expected increase in the construction of high-efficiency fuel-propelled ships due to environmental regulations, a collaborative system among maritime, shipbuilding, and finance sectors is necessary. Such collaboration would enable shipping companies to procure high-quality, high-efficiency fuel-propelled ships at prices equivalent to those in China.
- (Formulation of Long-Term Development Plans for Maritime Finance): While ongoing discussions focus on improving various maritime finance systems to activate ship investments, there's a lack of consideration for policy interconnection. Hence, there's a necessity to comprehensively handle policies by mutually reinforcing them across different domains.

4. Expected Outcomes

1) Policy effects

- Expectation to provide key reference materials for the implementation of new government pledges.
- Specifically associated with the Ministry of Oceans and Fisheries' initiative 40, aiming to establish a leading global maritime logistics system. It is anticipated to particularly

contribute to activating the private shipping market and restructuring the role of the public sector.

- Expected contribution of this study to ultimately propose effective strategies for activating ship investments, aiming for the advanced development of South Korea's maritime industry into a high-value-added sector.
- This study is expected to contribute to fostering South Korea's maritime industry into a high-value-added sector by ultimately presenting effective strategies for activating ship investments for the advanced development of the industry.
- Academically, comprehensive empirical analysis studies on a national scale regarding the performance of ship investments have been insufficient so far. This study is expected to contribute to the advancement of related academic research.

2) Social and economic effects

- This study is expected to establish a safety net for maritime management during downturns and bolster the foundation for growth in the shipping industry by proposing measures that can enhance the ship investment business environment.
- Through regulatory and business environment enhancements, it is anticipated that the Ministry of Oceans and Fisheries' goal of expanding the national shipping fleet to 30% (120 million tons) by 2027 could be achieved.

- Furthermore, through tax support for private investment in ship financing, it is anticipated that the market functionality of the maritime industry will be revitalized.
- Socially, it is anticipated that creating an investment-friendly environment for ship investment through incentives will foster investor confidence and activity within the ship investment market.

01

서론

제1절 연구 배경 및 목적

1. 연구 배경

그간 우리나라 해운산업은 선박을 투자자산보다는 주로 운항을 위한 수단으로만 활용해 왔으며 이로 인해 선박투자를 활발하게 하는 주요 해운국보다 선가와 운임 위험에 더 많이 노출되는 경향을 보였다. 결과적으로 국내 해운산업은 타 산업 대비 수익성과 부가가치는 낮고 위험성은 높은 산업으로 평가되어왔다. 반면 그리스, 중국, 일본 등은 활발한 신조선 투자와 선박매매(S&P)를 통해 선가 및 운임 위험을 관리하고 선박투자 수익을 창출하고 있다.

한편 우리나라 정부는 글로벌 리더 해운국가로 성장하기 위해 2018년에 「해운재건 5개년 계획」, 「해운산업 리더국가 전략」을 수립했다. 또한 새정부 출범 이후 해운업을 선박 중심의 고부가가치 산업으로 육성하겠다는 방향을 확립했으며 해운산업의 민간투자 활성화 등 시장 중심의 해운산업 성장을 지원할 계획이다.¹⁾

1) 한국해운신문(2022.5.11.)(검색일: 2023.2.12.)

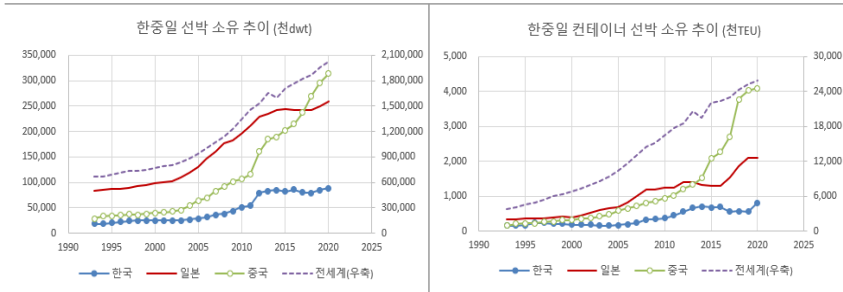
따라서 친환경·디지털 해운산업으로의 패러다임 전환에 따라 우리나라 해운산업을 친환경·고부가가치 선박 분야의 경쟁력을 확보하고 해운산업을 고부가가치 산업으로 육성하기 위해서는 선박투자 활성화 방안 검토가 필요하다. 특히 운항수익 외 선가차익 등 부가가치를 창출하기 위해서는 주요국의 신조투자와 선박매매 전략 검토가 필요하다.

Clarksons World Fleet Register 자료에 따르면 그리스는 선박 매수와 매도 시장에서 가장 높은 거래비중을 나타낸다. 그리스 선주는 주로 일본과 한국에서 건조한 선박을 한국 선주와 매매하고 있다. 중국은 선박 매수 시장에서 높은 거래 비중을 차지하고 있다. 중국 선주는 주로 한국과 중국 조선소에서 건조한 선박을 매매하고 있으며, 신조선의 리세일(Resale) 거래가 많은 부분을 차지하고 있다. 일본은 선박 매도 시장에서 높은 거래비중을 나타내고 있다. 일본 선주는 중고선을 수입하지 않으며, 자국에서 건조한 선박을 일정기간(평균 15.1년) 사용한 후 해외 매각(수출)하는 패턴을 보인다.²⁾ 반면 한국의 중고선 매매 비중은 높지 않으나, 매매거래 중 대부분 매입거래이다. 한국 선주는 국내 거래가 많으며, 일본 선주로부터의 구매가 많다.

한국 선사들의 선박 운용을 위한 매입 중심의 선대 확보 전략으로 인해 해운 주변국인 일본과 중국에 비해 글로벌 선대 경쟁력은 약해지고 있다. 실제로 중국과 일본의 경우 지속적인 신조선 발주를 통해 자국선대의 글로벌 경쟁력을 강화하고 있는 추세이다. <그림 1-1>의 한중일 선박 소유 추이를 살펴보면 우리나라 선박 소유 추이는 2012년 이후 큰 증가세를 보이지 않는 반면 일본과 중국 소유의 선박량은 급증하고 있는 추세를 나타낸다. 이 같은 현상은 국가별 컨테이너 선박 소유 추이에서도 나타난다.

2) Clarksons World Fleet Register(검색일: 2023.5.11.)

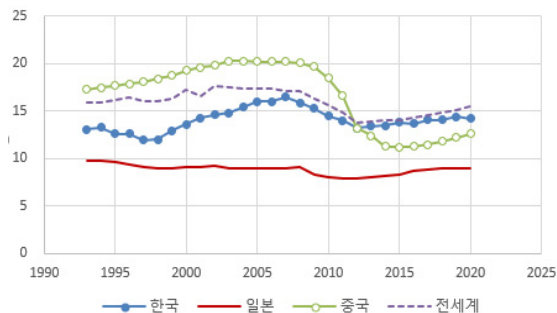
〈그림 1-1〉 한중일 선박 소유 추이



자료: ISL, 1,000GT 이상 선형

〈그림 1-2〉를 보면 일본과 중국은 지속적인 신조선 발주와 함께 적절한 시기에 중고선을 매도함으로써 선박의 경쟁력을 나타내는 평균 선령은 한국에 비해 낮은 수준을 유지하고 있다. 특히 이러한 평균 선령의 감소추세는 최근 공격적인 선박투자를 하고 있는 중국에서 두드러지게 나타나고 있다. 이러한 차이는 한국의 경우 선박을 운항 수단으로만 확보하여 대부분 폐선 시까지 운용하면서 나타나는 현상으로 보인다.

〈그림 1-2〉 한중일 전선형 선박의 선령 추이



자료: ISL

한편 윤희성, 조성순(2021)의 연구에 따르면 선주운영사, 선주사, 운영사의 수익성에 대한 연구결과 선주운영사의 수익성이 가장 높고 그 다음

선주사, 운영사 순으로 나타났다. 벌크선을 대상으로 해운사업의 주체를 선주운영사, 선주, 운영사로 구분하고 장기간의 운임 및 원가의 시계열 자료를 바탕으로 선주-운영사의 분리가 손익 및 시장위험을 분담하는 효과에 대해 살펴보았다. 그중에서 선주사가 가장 적은 시장위험을 부담하면서 작게는 선주운영사 손익 대비 60%, 많게는 91%를 실현하는 것으로 나타났으며 이를 통해 선주사 도입을 통해 국부를 창출할 수 있다는 시사점을 도출했다.

우리나라 해운산업을 고부가가치 산업으로 육성하고 미래 글로벌 해운 경쟁력을 확보하기 위해서는 선박을 단순 운항 수단이 아닌 투자수단으로 활용할 수 있는 전략의 검토가 필요하다. 또한 국내 해운산업의 부가가치를 높이기 위해서는 국제 환경규제 선도적 대응, 선박도입 및 운영 비용절감, 저선령 선대 유지를 위한 선대 증감 전략, 선박도입을 위한 금융조달의 유연성, 경기역행적 선박투자 시기의 결정, 다각화된 선대 포트폴리오 구성 등의 환경조성이 필요하다. 또한 최근의 환경규제 대비, 안정적 성장, 고부가가치 창출 필요성 등 여건 변화를 고려할 때 해운산업 성장 모델 재편이 필요하다. 선박 자산 투자 수익을 목적으로 하는 선주사업 육성 기반 강화 등을 통해 한국 선박 조달과 매매시장의 환경을 조성할 필요가 있다.

2. 국정과제 연계성

1) 정부 120대 과제

본 연구는 윤석열 정부 120대 국정과제 중 ‘국정목표 2. 민간이 끌고 정부가 미치는 역동적 경제’를 달성하는 데 기여할 수 있을 것으로 기대된다. 국정목표 2의 주요 목적은 경제의 중심을 ‘기업’과 ‘국민’으로 전환하여 민간의 창의, 역동성과 활력 속에서 성장과 복지가 공정하게 선순환하는 경

제시스템을 지향하는 것이다. 또한, 민간이 주도하는 자유로운 시장과 정부의 전방위 지원하에, 기업의 혁신역량이 마음껏 발휘되는 대한민국 성장엔진 복원하고자 한다. 공정한 경쟁 속에서 중소·벤처기업의 역동성이 좋은 일자리와 경제 활력을 더해주는 행복경제시대를 약속한다.³⁾

국정목표 2와 관련된 국정과제는 17, 36, 40이며, 본 연구와의 연관성은 다음과 같다.

(1) 국정과제 40. 세계를 선도하는 해상교통물류체계 구축(해수부)

국정과제 40은 선박·물류거점 확충, 스마트항만 구축으로 해운물류산업 경쟁력 확보 및 디지털 해상교통망 구축, 자율운항·친환경선박 개발 및 보급 등 신시장 선점을 목표로 한다. 주요 내용은 ① (수송능력 제고) 선박·물류기지 추가 확보로 수출기업에 안정적 선적공간 제공, ② (허브항만 조성) '26년까지 광양항에 완전자동화 항만을 구축하고, 신규 조성 신항만(부산, 인천)에 확대 도입, 제주 신항만은 관광허브로 육성, ③ (미래선박 시장 주도) '25년까지 자율운항선박 기술(무인 원격제어 수준) 및 무탄소선박 핵심기술 개발, 친환경선박 도입 시 선가의 최대 30% 지원, ④ (해상교통망 구축) 전국 연안에 광역·지선·항만 진출입 등 유형별 해상 교통로를 지정하고, '27년까지 디지털 해상교통관리체계로 전환을 포함한다.⁴⁾

이를 통해 국적선복량 8,900만 톤('21년)→1억 톤('27년), 공동물류센터 3개('21년)→8개('27년) 확대 및 '26년까지 선박 총 296척(민간선박 85척, 관공선 211척)을 친환경 전환할 수 있을 것으로 기대된다.⁵⁾

본 연구는 특히 해운산업에서의 민간 해운시장 활성화 및 공공부문 역할 재정립을 이행하는 데 기여할 것으로 예상된다. 본 과제의 이행 목표는 투

3) 대한민국정부(2022.7.), p. 6.

4) 대한민국정부(2022.7.), p. 77.

5) 대한민국정부(2022.7.), p. 77.

자 인센티브를 확대하고 공공 역할을 재정립함으로써 시장기능을 활성화하는 것이다. 해양수산부는 본 과제를 이행하기 위해 선박투자 세제혜택 도입, 선박펀드 확대, 불황기에 대비한 선박 매입·임대 전문 리스사 설립 등을 계획하고 있다.⁶⁾

본 연구는 이와 관련하여 주요 해운국 대비 조세제도, 선박금융제도 등을 비교분석하여 개선이 필요한 부분을 도출했다. 이를 통해 우리나라가 글로벌 해운산업에서 주요 해운국과 비교하여 경쟁력을 확보할 수 있는 선박투자 여건을 가질 수 있는 방안을 제시한다.

먼저, 우리나라 해운기업의 높은 조세부담을 줄이기 위해서는 제주선박 등록특구제도와 톤세제도의 항구화 추진, 친환경선박 투자세액공제 도입이 필요하다. 둘째, 선박조세리스제도 도입과 선박투자회사제도 세제혜택 부활을 통해 민간금융의 참여기반을 마련할 필요가 있다. 셋째, 전문선주사(Commerical Owner) 육성 기반을 마련하여 선박투자를 활성화 할 수 있을 것으로 기대된다. 넷째, 환경규제 대응을 위해서는 친환경선박전환지원사업 개선, 친환경선박에 대한 취득등록세 및 톤세에 대한 추가 감면 혜택 도입을 검토할 수 있다. 더불어 녹색채권 및 지속가능연계채권 발행지원, 지속가능대출 이용 활성화 등 ESG금융을 활용하여 민간의 선박금융 참여를 유도할 수 있다.

우리나라 해운산업을 고부가가치 산업으로 육성하고 글로벌 해운 경쟁력을 강화하기 위한 경기역행적 선박투자, 선박매매시장 활성화 등 선박투자 활성화 환경조성을 위한 제도적 지원 방안을 제시함으로써 향후 관련 정부 정책 방향 설정에 기여한다.

6) 해양수산부(2022.8.11.), p. 4.

(2) 국정과제 17. 성장지향형 산업전략 추진

민·관 협력을 토대로 국가 기업지원 체계를 성장지향형으로 정비하는 것을 목표로 한다. 주요 내용은 ① (성장사다리) 세계적 기업으로의 성장을 촉진하는 혁신생태계 복원, ② (지속가능성장) ESG 등 기업 성장과 사회적 가치 연계모델 확산, ③ (추진체계) 대통령 주재 「산업혁신 전략회의」 신설 및 운영, ④ (클러스터) 기업 중심의 클러스터 경제 혁신 기반 확충이다.⁷⁾

새정부 출범 이후 해운산업을 친환경·고부가가치 선박을 중심으로 글로벌 해운산업의 패러다임 전환을 주도하고 고부가가치 산업으로 육성하고자 하는 방침을 가져가고 있다.

본 연구는 운항수익 외 선가차익 등 부가가치를 창출하기 위한 주요국의 신조투자와 선박매매를 비교분석하고 선박투자 비즈니스 환경을 검토함으로써 해운산업을 고도화하고 글로벌 경쟁력을 제고할 수 있는 방안을 제시한다. 이를 통해 해운산업의 역동성을 제고하고 기업의 성장기반을 마련할 수 있을 것으로 기대된다.

(3) 국정과제 18. 역동적 혁신성장을 위한 금융·세제 지원 강화

국정과제 18은 기업의 투자·고용 촉진 등 민간 중심의 역동적 혁신성장 지원 및 정책금융을 수요자 중심으로 재편하여 시장보완 분야 집중 지원을 목표로 한다. 본 과제의 주요 내용은 ① (투자·고용·리쇼어링 활성화) 기업 경쟁력 강화 등을 위한 세제 지원 확대, ② (세대 간 기술·자본 이전 촉진) 세대 간 기술·노하우·자본 이전 촉진을 위해 가업상속공제 및 가업승계 증여세 특례제도 요건 등 합리화, ③ (정책금융 역할 재정립) 정책금융이 민간의 역동적 혁신을 효과적으로 지원하도록 민간금융 중복 최소화 및 시장보완 분야(미래투자 등) 집중 지원, ④ (ESG 금융기반 마련) 금융권의 ESG

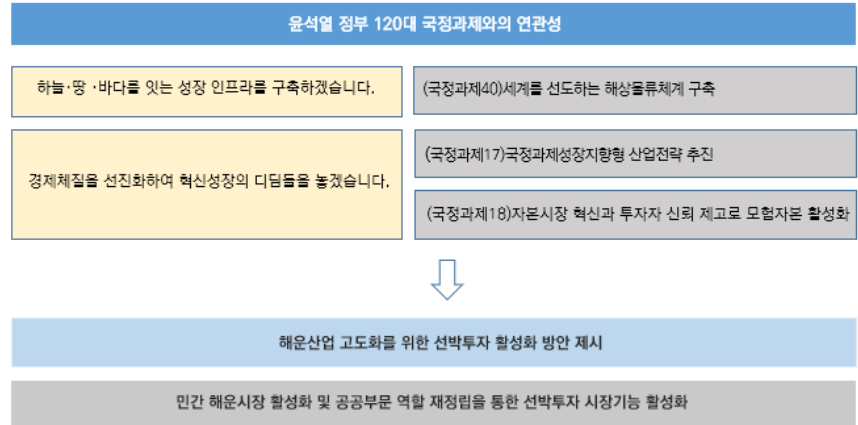
7) 대한민국정부(2022.7.), p. 44.

분야 자금지원 확대 및 중소·벤처기업의 ESG 실사·진단 등 맞춤형 컨설팅 지원 강화 추진을 포함한다.⁸⁾

본 연구는 기업 경쟁력 강화를 위한 세제 지원을 확대할 수 있는 방안을 제시한다. 친환경선박 투자세액공제 도입, 친환경선박 취득등록세 및 톤세 추가 감면, 제주선박등록특구 조세 혜택 확대 등을 통해 국제적 조세경쟁 등을 고려하여 법인세 과표구간 단순화 및 최고세율을 인하하는 방향으로 진행할 수 있으며 탈탄소 경제 전환을 위한 세제지원을 강화할 수 있다. 또한 ESG 분야의 자금지원 확대 및 중소·중견 선사의 ESG금융기반 마련에 기여할 수 있을 것으로 판단된다.

이를 통해 기업의 투자·고용·리쇼어링 촉진 및 가계의 소비 여력 확충하고 시장중심 정책금융 공급체계를 통해 역동적 혁신성장을 뒷받침할 수 있을 것으로 기대된다.

〈그림 1-3〉 국정과제와 연구의 연관성



자료: 저자 작성

8) 대한민국정부(2022.7.), p. 45.

3. 연구 목적

본 연구의 목적은 첫째, 글로벌 해운산업 동향과 주요국의 선박투자 전략을 살펴보는 것이다. 또한 실증분석을 통해 주요국의 선박투자 성과와 행태를 비교분석함으로써 우리나라 해운산업의 선박투자 모델 재편 당위성을 제시하는 것이다.

둘째, 주요국 선박투자 환경과 법제도 분석을 통해 우리나라 선박투자 비즈니스 여건의 문제점과 장애요인을 도출하는 것이다.

그리고 마지막으로 우리나라 해운산업을 고부가가치 산업으로 육성하고 글로벌 해운 경쟁력 강화를 위한 종합적인 선박투자 활성화 방안을 제시하는 것이다. 특히 경기역행적 선박투자, 선박투자 인센티브 확대 등 선박투자 활성화 환경조성을 위한 제도적 지원 방안을 제시함으로써 향후 관련 정부 정책 방향 설정에 기여하는 것이다.

제2절 연구 범위와 방법

1. 연구 범위

본 연구는 모두 5장으로 구성되어 있다. 제1장 서론에서는 해운산업 고도화를 위한 선박투자 활성화의 필요성과 배경, 연구의 목적, 연구의 범위와 방법에 대해 서술한다. 그리고 본 연구의 주요 주제인 선박투자 활성화 방안과 관련된 주요 연구내용을 중심으로 선행연구를 검토하고 차별성을 제시한다. 또한 본 연구의 선박투자 성과분석을 위해 이와 관련된 선행연

구를 검토하고 본 연구의 차별성을 제시한다.

제2장에서는 글로벌 해운산업 동향과 해운산업의 환경규제 동향을 분석하여 향후 해운산업의 선박투자 규모 증가에 따른 지원 제도의 필요성을 제시한다. 주요 해운국의 신조선 및 중고선 투자 동향을 비교분석함으로써 국가별 선박투자 행태 차이를 파악한다. 또한 현금흐름 시뮬레이션을 통해 국가별 선박 투자 수익성과 투자비용 대비 수익성을 분석한다. 또한 국가별 중고선 선박투자행태를 분석한다. 이를 통해 국가별 선박투자 성과 차이 요인을 도출하고 국내 해운산업 고도화를 위한 선박투자 개선 전략의 필요성을 제시한다.

제3장에서는 해운기업의 선박투자 고려요인을 살펴보고 우리나라 선박투자 활성화를 위해 정책적인 측면을 중심으로 주요 해운국 대비 조세제도, 선박금융제도 등을 비교분석한다.

4장에서는 2장, 3장의 분석을 바탕으로 우리나라 선박투자 활성화 장애요인을 도출하고 우리나라가 주요 해운국과 국제 경쟁에서 유사한 선박투자 여건을 가질 수 있는 선박투자 활성화 방안을 제시한다.

제5장 연구결과의 요약 및 향후과제에서는 우리나라 해운산업의 고도화를 위한 선박투자 활성화 방안 연구에 대한 전반적인 내용과 연구 결과를 요약하고, 본 연구의 결과가 좀 더 학술적, 정책적으로 유의미하게 발전될 수 있도록 향후 과제를 제시한다. 또한 본 연구를 통해 우리나라도 주요 해운국처럼 선박을 단순히 운항 수단으로 활용하는 데 그치는 것이 아니라 매대 수단으로써 수익을 창출할 필요성을 종합적으로 제시한다.

2. 연구 방법

본 연구의 방법은 크게 문헌연구와 통계분석 그리고 실증분석으로 나뉜다. 먼저 문헌연구는 제1장 선행연구 분석을 통해 기존의 연구와 본 연구의 차별성을 제시한다. 구체적으로 선박투자 활성화 방안과 선박투자 전략에 대한 선행연구를 분석하고 본 연구 전반에 걸친 차별성을 제시한다.

제2장에서는 글로벌 해운산업 동향과 해운산업 환경규제 동향을 살펴보고 선박금융 및 선박투자 전문가 자문회의를 통해 해운산업 환경 변화에 따른 지원제도의 필요성을 제시한다. 또한 주요국의 선박투자 성과를 실증 분석하기 위해 클락슨 WFR의 개별 선박 통계를 활용하여 국가별, 선종별로 분류하고 선박의 경쟁력을 도출한다. 또한 개별 선박 통계를 활용하여 재무 현금흐름을 분석하고 국가별 선박투자비용 대비 수익성을 분석한다.

다음으로 제3장에서는 문헌연구와 전문가 자문 회의를 통해 해외 주요국의 선박투자 비즈니스 여건을 조사한다. 조세제도, 선박금융제도, 친환경선박 투자, 민간금융 등 선박투자 비즈니스 여건을 비교하고 국가별 선박투자 차이가 어떤 비즈니스 여건 차이로 인한 것인지 비교 분석한다. 또한 우리나라와의 비교를 통해 활성화 방안의 근거로 제시한다.

제4장에서는 2장, 3장의 분석을 바탕으로 주요국과 비교하여 우리나라의 선박투자가 활성화되지 않은 요인을 살펴보고 정책 협의회, 전문가 자문회의, 연구진 브레인스토밍을 통해 선박투자 활성화 방안을 제시한다.

종합적으로 정리하면 제2장에서 주요국의 선박투자 성과를 실증 분석하고 우리나라와 비교한다. 제3장에서는 해운 주요국의 선박투자 비즈니스 여건을 비교 분석한다. 제4장에서는 2장, 3장에서 분석한 결과를 바탕으로 우리나라 선박투자의 저해요인을 살펴보고 선박투자 활성화 방안을 제시한다.

1) 학술적 방법

우리나라 해운산업은 선박을 투자자산보다는 주로 운항을 위한 수단으로만 활용해온 반면 그리스 및 일본 등 주요 해운국은 선박을 투자자산으로 인식하고 선박매매(S&P)를 통해 수익을 창출함과 동시에 운임과 선가 리스크를 줄이고 있다. 주요국 선박투자 성과를 비교하기 위해서는 신조선과 중고선 투자를 통한 선박 운항수익, 그리고 중고선 매도를 통한 매각차익을 고려한 투자성과를 비교할 필요가 있다. 2장에서는 전통적인 선박강국인 그리스와 일본, 최근 공격적인 선박투자로 시장점유율을 확대하고 있는 중국 그리고 한국의 선박투자 성과를 실증분석하여 비교한다. 컨테이너선과 유조선의 경우에도 중고선 거래를 하지만, 벌크선에 비해 그 규모가 많지 않고, 컨테이너선은 정기선 운항, 유조선의 경우 계약을 통해 선박을 운항하는 경우가 많기 때문에 비정기선 부문에서도 중고선 매매가 활발한 건화물선을 대상으로 분석한다. 국가별 투자비용 대비 수익성 분석을 통해 선박투자 성과 차이가 나는 요인을 도출하고 선박투자 개선의 필요성을 제시한다.

2) 정책화 방법

다음으로 제3장에서는 문헌연구와 전문가 자문 회의를 통해 선박투자 성과 차이를 해소하기 위해 어떤 부분의 선박투자 개선 전략이 필요한지 살펴본다. 특히 정책적인 측면을 중심으로 주요 해운국 대비 조세제도, 선박금융제도 등을 선박투자 비즈니스 여건을 논의하고 개선이 필요한 부분을 도출한다.

제4장에서는 2장, 3장의 분석과 정책협의회 및 자문회의를 바탕으로 주요국과 비교하여 우리나라의 선박투자가 활성화의 애로사항을 살펴보고, 정책방안 도입 시 관계된 유관기관, 정부부처, 선박금융기관 등과 정책협의회 및 전문가 자문회의, 연구진 브레인스토밍을 통해 선박투자 활성화 방안을 제시한다.

〈표 1-1〉 본 연구의 범위와 분석 방법

구분	연구 범위	분석 방법
제1장	서론 - 연구 배경 및 목적 - 연구 범위 및 방법 - 선행연구와 본 연구의 차별성 검토	- 선행연구 고찰
제2장	글로벌 해운산업 동향과 주요국 선박투자 성과 분석 - 글로벌 해운산업 동향 - 주요국 선박투자 동향분석 - 선박 발주량, 선박매매 거래 규모 등 - 주요국 선박투자 성과 분석 - 선대경쟁력 측면, 선가 경쟁력 측면, 수익성 측면, 투자비용 대비 수익성 비교	1. 문헌연구 2. 실증분석 - 통계분석 - 수익성 분석
제3장	주요국과 우리나라 선박투자 비즈니스 여건 비교분석 - 해운기업의 선박투자 고려 요인 - 주요국과 우리나라 선박투자 여건 비교 분석 - 조세제도, 선박금융제도, 선주사업 여건, 친환경선박 투자, 민간금융	1. 문헌연구 2. 비교분석
제4장	우리나라 선박투자 활성화 방안 - 우리나라 선박투자 활성화 장애요인 - 선박투자 활성화 방안 - 조세제도 정비, 선박금융제도, 전문선주사 육성 기반 마련, 친환경선박 투자	1. 문헌연구 2. 정책협의회 3. 전문가 자문
제5장	연구결과 요약 및 향후과제 - 연구결과 요약 - 향후 과제	1. 문헌연구 2. 연구진/전문가 브레인스토밍

자료: 저자 작성

제3절 선행연구와 본 연구의 차별성 검토

1. 선박투자 관련 선행연구

선박투자 성공 요인 및 전략과 관련하여 다양한 연구가 진행되고 있다. Park et al.(2018)는 S&P(선박매매) 역량 강화가 현대 해운시장에서 지속 가능한 성장과 기업 경쟁력의 기본 요건임을 강조하면서, 해운선사 입장에서 중고선박 취득 시 우선순위 요인을 실증분석했다. Marcus et al.(1991)는 국제 벌크선 시장에서의 매매 투자 성공은 비용 기반 저가매수, 고가매도 투자 전략에 의해 극적으로 향상될 수 있다고 주장했다. 윤희성·조성순(2021)은 벌크선을 대상으로 해운사업의 주체를 선주운영사, 선주, 운영사로 구분하고 역사적 시뮬레이션을 통하여 각 주체가 창출하는 10년간의 손익과 변동성을 비교분석하였다. 분석결과 선주사가 가장 적은 시장위험을 부담하면서 작게는 선주운영사 손익 대비 60%, 많게는 91%를 실현하고 있음을 밝혔다. 박성화 외(2021)는 글로벌 경제위기별 해운시장의 특징을 사례연구와 SVAR 모형을 활용한 실증분석을 통해 제시하고 사전적 위기 대응체계 구축방안을 제시했다. 또한 박성화 외(2022, a)는 우리나라 해운기업의 선박투자 가치평가와 위험관리의 문제점을 사례분석과 설문조사를 통해 제시하고 실물옵션과 CoVaR 방법론을 적용해 기존의 선박투자 가치평가법과 위험관리의 개선 모형을 제시했다.

선박투자와 관련된 대표적인 연구 주제는 선박매매 시 적절한 투자시점에 대한 것으로 컨테이너선, 벌크선, 유조선 등 선종별로 다양하게 연구가 수행되고 있다. 컨테이너의 경우 Jeon & Yeo(2017)는 시스템 다이내믹스(SD)를 적용하여 불확실한 해운 환경을 고려하여 최적의 컨테이너선 발주시기를 분석했다. Alizadeh & Nomikos(2007)는 최초로 벌크선 S&P 시

장에 대한 분석을 통해 투자 시점과 거래 전략을 연구했으며 Gkochari, C. C. (2015)도 옵션계임을 기반으로 벌크선 부문 최적의 투자시기를 분석했다. 나아가 Chou & Chen(2019)는 1986년 6월부터 2014년까지의 선가 샘플을 사용하여 4가지 기술지표를 적용하고 벌크선의 최적 거래 시기를 식별하였으며, 중고선의 매매(S&P)가 건화물 선주들의 핵심 수익원이며 이러한 거래의 수익성이 타이밍 결정에 달려있다고 주장했다. Alizadeh & Nomiko(2006)는 유조선 시장에서 선박의 매매 타이밍에 대한 새로운 접근 방식을 소개하고 1976년 1월부터 2004년 9월까지의 기간 동안 거래 전략 성과를 분석했다.

투자시점 이외에도 투자결정요인 및 선박투자전략 관련된 많은 연구가 진행되고 있다. 김성범 외(2013)는 우리나라 해운기업의 선박확보 투자결정 요인에 관해 연구했으며, 김태일·윤재웅·박성화(2017)는 우리나라 기업들의 선박투자 행태를 분석함으로써 우리나라 해운기업의 선박투자행태에 영향을 미치는 요인을 분석하고 향후 대응방안을 제시했다. 또한 임상섭·김석훈(2021)은 K평균 군집화분석을 이용하여 그리스 선주와 한국 선주의 선박투자행태를 분류하여 선박투자의 주요 요인들을 식별하고 기업차원의 선박투자의 벤치마크 투자전략을 제시했다. Sahara & Watanabe(2011)는 투자상품으로서의 컨테이너선의 역할에 주목하고, 컨테이너선 투자의 경쟁력을 분석했다. 신한원(2018)은 선박투자 활성화 방안과 관련하여 고객과 선박관리회사 간의 일련의 거래 및 교환에 대해 분석하여 우리나라 선박관리업의 국제경쟁력 제고 방안을 제안했다. Luo & Fan(2010)은 선박투자 데이터에 선택 모델(choice model)을 적용하여 특정 선박을 선택하고 투자 결정을 내리는 선주 행동을 분석하였다. 분석결과 선박투자가 수요의 성장률에 따라 증가하지만, 선박가격에 따라 증가하지는 않는 것으로 나타났다. 나아가 대형선에 대한 선호는 단가에 더 민감하고, 동일한 크기의 중고 선박으로 신조선을 대체할 수 있는 가능성은 선박크기에 따라

증가하는 반면, 중고선의 경우 감소하는 것으로 나타났다. 또한 Luo & Fan(2011)는 이론적 접근과 실증적 접근 방식을 통해 다양한 규모의 글로벌 컨테이너 선사가 시장에서 선대확장을 결정하는 방법과 요인에 대해 분석하였다. 분석결과 컨테이너 선사들은 선가보다는 시장의 수요가 선대확장 투자의 주요 요인임을 밝혔다.

선박투자 전략 관련 연구는 주요 국가별로도 살펴볼 수 있다. Clarksons에 따르면 그리스 선주사의 성공적인 S&P 요인은 강력한 현금보유, 낮은 레버리지, 시장주기 전반에 걸친 투자시기에 대한 직관, 빠른 의사결정, 대규모 ‘클러스터’등으로 꼽고 있다.⁹⁾ 그리스의 경우, Goulielmos, A. M. (2020)는 그리스 선주의 그리스 소유 선박(Greek Owned Shipping, GOS) 전략을 분석하여, 선박가격 순환주기가 최저 가격일 때, 큰 선형의 신조선을 건조 및 구매한 이후, 점점 더 선대가 작은 중고선을 판매한다는 결과를 도출했다. Theotokas & Harlaftis(2009)는 실제 그리스 선사 Lascarides Group과 Costamare 사례를 통해 그리스 선사의 경쟁력 및 투자 전략을 분석했으며, Syriopoulos, T. C.(2007)는 그리스 선박투자회사는 투자자금 조달방법으로 새로운 형태의 은행대출, 신디케이션, IPO, 사모펀드펀딩, 고수익채권 발행 및 유동화 등을 활용한다고 하였다. Bragoudakis, Panagiotou, & Thanopoulou(2015)는 그리스 해운 운임지수, 대출 미지급금 및 중고선박 가격 지수를 통해 해운 흐름에 대한 화물 시장 결정요인의 영향을 추정하고 ‘주문열풍(Ordering-frenzy)’기간 전후로 그리스 선주들의 투자전략 변화를 연구했다. 일본의 경우, Duru, O. (Ed.).(2018)는 일본의 선박투자전략을 장기적인 해운산업에서의 관계 유지, 해운클러스터, 국제적인 관리체계 구축, 얼라이언스 구축을 통한 권력 강화, 정부 및 금융기관 지원, 선박매매 전략 등으로 제시했다. 우리나라의 경우 선박매매가 거의 없고 선박은 운항에만 활용하고 있으며 중고선을 매

9) MARINELINK(2022.11.22.)(검색일: 2023.5.11.)

각하지 않고 대부분 폐선하고 있다. 이렇게 선박매매가 활발하지 않는 까닭은 우리나라 선사 포지셔닝 자체가 운항사이지 투자자 포지션이 아니기 때문이다.

그리스, 중국, 일본 등을 중심으로 정책적 측면에서 선박금융 활성화 방안을 도출한 연구가 많다. 다양한 연구에서 해운 주요국의 선박금융 현황과 제도를 비교분석하여 우리나라 정부의 선박금융 활성화 방안을 제시했다.(박광서·이정선, 2011; 김대진, 2019; 김한나·박성화, 2022) 이경래(2017)는 선박금융의 공급을 중점적으로 비교분석함으로써 정부 주도의 선박금융 공급시스템 구축 및 정책 추진의 필요성을 강조했다. 한 국가를 중심으로 선박금융 활성화 방안을 제시한 연구로는 김대진·김주현(2019)이 중국 리스사를 중심으로 중국 선박금융시장을 분석하여 국내 선박금융의 활성화 방안을 제시했으며, 김대진·안영균(2019)은 일본 선박금융 제도를 검토하여 우리나라 선박금융의 경쟁력 제고 방안을 제시한 바 있다.

선박투자 관련 법 제도에 관한 연구를 살펴보면 선박투자회사제도, 조세 리스제도, 한국형 선주사 등과 관련된 다양한 연구가 진행되고 있다. 선박투자회사제도에 관한 연구로는 이훈종(2003)과 이기환·황두건·김강혁(2009)이 해외 선박투자회사제도의 자금조달 성과를 비교하여 우리나라 선박투자회사제도의 경쟁력을 제고시키는 방안을 제시했다. 또한 우리나라 선박투자회사제도의 문제점을 분석하고 개선방안을 제시한 연구도 있다(오학균, 2006; 한기문·김화섭, 2007; 최진이, 2010). 정상근(2010) 황경연·구종순(2011)은 일반투자자의 선박투자회사 투자에 대한 성과를 분석하여 시사점을 도출했다. 더불어 선박펀드 활성화와 관련된 연구로는 양지연(2012)이 KAMCO 선박펀드를 활용한 해운산업 경쟁력 강화 방안을 연구했으며 신장현(2017)은 선박투자회사법과 자본시장법상의 선박펀드를 비교분석하여 투자규제와 세제혜택을 적절하게 시행해야 함을 강조했다.

선박 조세리스제도를 도입하고자 우리나라 정부가 예비타당성 평가를 진행한 바 있는 등 선박 조세리스제도에 대한 지속적인 연구가 필요하다. 조규열·이기환(2020)은 프랑스, 일본의 선박 조세리스제도의 세제혜택효과를 분석하여 한국형 선박 조세리스제도의 가상 모형을 설계하고 우리나라 해운산업에 조세리스제도 도입의 필요성을 강조했다. 한국형 선주사와 관련된 연구로는 한국의 선박금융구조와 일본 선주사의 선박금융구조를 비교하고 한국형 선주사 육성을 위한 방안을 제시한 연구가 진행되었다(김인현, 2019; 김인현, 2021). 또한 고병욱·최건우(2021)는 한국형 선주사 운영방안을 제시하고 지속가능성을 확보할 수 있는 정책방안을 제시했다.

또한 선박금융 동향을 금융기법 등 시장기능적 관점에서 다룬 연구도 있다. 이기병·노태우(2019)는 국책은행과 정책보증을 중심으로 성장한 국내 선박금융 제도의 한계점을 도출하고 선박금융 활성화 방안으로 클라우드펀딩을 제안했다. 김재성(2020)은 국내 해운산업의 현황 및 선박금융시장의 실태를 분석하고 현재 시장기능적 현상에 대한 정성적인 접근을 통해 글로벌 금융시장 상황에 부합하는 새로운 선박금융 상품에 대해 연구했으며, 이를 통해 국내 금융시장에서 선박금융이 활성화되기 위한 제도적 보완점을 도출하고 우리나라의 선박금융 공급 방안을 제시했다.

황진희 외(2011)은 선박투자 비즈니스를 활성화하기 위한 법 제도를 국가별로 살펴보고 있다. 중국은 상하이 국제해운중심 건설을 목표로 선박 S&P산업 발전을 발전시키기 위해 지방 세금 감면, 등록된 중개회사에게 상금 장려, 업계조직협회(상하이 선박브로커 클럽) 설립 격려, 선박브로커 외환 및 호적에 대한 규제완화 등의 혜택을 제공했다. 싱가포르의 선박투자 활성화를 위해 해운금융 인센티브(Maritime Finance Incentive, MFI) 제도를 도입하여 운영하고 있으며 선박확보 시 10년 동안 조세혜택이 보장되어 선주들의 선박금융 조달 선택권이 다양해졌다. 또한 국제해운 기업승인제도(Approved International Shipping Enterprise Scheme,

AIS)를 도입하여 선박중개업(shipbroking), 해운선물거래회사(shipping freight derivatives)에 대해 10% 인하세금(concessionary tax rate)을 적용하며 세제 혜택을 제공하고 있다. 그리스의 경우 선박등록제도, 톤세제도 등 다른 국가에서도 시행하고 있는 기본적인 세제 혜택을 제공하지만 선박투자를 활성화하기 위한 그리스만의 특별한 정책 제도는 없는 것으로 나타났다. 그럼에도 불구하고 그리스는 역사적으로 해운투자의 경험, 투자 노하우, 대를 잇는 선주사업 등의 요인으로 현재까지도 선박투자 1위국으로 자리매김하고 있다.

선박투자 관련 연구는 선박투자 전략, 성공 요인, 법 제도 등을 다루고 있으며, 선박투자로 손꼽히는 그리스, 일본, 중국을 중심으로 선박투자 현황, 관련 이슈 등을 살펴보는 정도이다. 선박투자 동향을 다루고 있는 연구는 그리스, 일본, 중국 등 특정 국가에 한정되어 있으며 선박투자 현황, 제도 등을 정리하여 제시하고 있다. 특히 '선박투자 비즈니스'에 초점을 맞추어, 선박을 매매수단으로 인식하여 선박투자 성과를 비교분석하고 우리나라 선박투자 비즈니스를 활성화하기 위한 정책방안을 도출한 연구는 거의 없는 실정이다.

2. 본 연구의 차별성

학계에서는 선박매매를 통한 최적투자시점, 선박투자 결정요인, 선박투자 전략 등에 관련된 다양한 연구가 진행되고 있으며 선박투자의 중요성을 시사하고 있다. 또한 그리스, 일본, 중국 등 주요 해운국은 선박투자 관련 법·제도적 정부지원책을 제공하고 있으며 각국 선주사별 투자전략과 노하우를 보유하고 있다. 우리나라도 선박을 단순히 운항 수단으로 활용하는데 그칠 것이 아니라 주요 해운국처럼 선박을 매매 수단으로서 활용하여 수익을 창출할 필요가 있다.

선박투자 관련 선행연구는 선박투자로 손꼽히는 그리스, 일본, 중국 등 특정 국가에 한정하여 선박투자 현황, 전략, 제도 등을 살펴보는 정도이다. 특히 국가 단위의 선박투자 성과에 대한 종합적인 실증분석 연구는 현재까지 미흡한 수준이다. 선박을 매매수단으로 인식하여 선박투자 성과를 비교 분석하고, 우리나라 선박투자 비즈니스를 활성화하기 위한 실효성 있는 종합적인 정책방안을 도출한 연구는 부재하다.

본 연구의 차별성은 해운 주요국의 선박투자 환경과 성과분석을 통해 우리나라 선박투자 비즈니스의 문제점을 파악하고 이를 개선할 수 있는 실효성 있는 정책방안을 제시한다는 것이다. 연구대상은 단일 국가가 아닌 주요 해운국가에 대해 분석하며 연구범위 역시 각국의 법제도 분석, 비즈니스 환경, 금융제도, 실증분석으로 확대하여 분석한다는 점에서 의의가 있다. 또한 실증연구 방법론적으로도 각 국가별 선박투자의 성과(재무현금흐름 시뮬레이션)를 실증분석 하는 최초의 연구이다. 아울러 선박투자를 활성화 방안을 선박투자 비즈니스 여건을 비교분석하여 활성화 방안을 제시했다는 점에서 의의가 있다.

02

글로벌 해운산업 동향과 주요국 선박투자 성과 분석

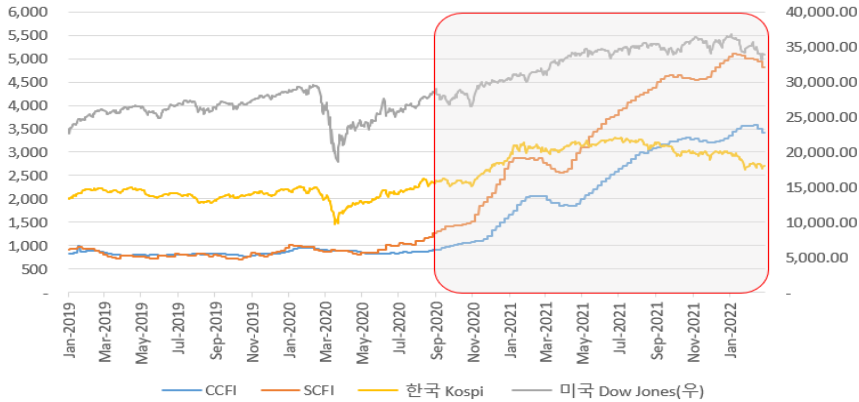
제2장에서는 금리인상 장기화, IMO 환경규제 강화에 따른 선박투자 활성화 및 선박투자 지원제도의 필요성을 제시한다. 또한 주요 국가별로 신조선, 중고선 투자동향을 비교분석하여 우리나라와 주요 해운국의 선박투자행태 차이점을 도출하였으며, 국가별 투자비용 대비 수익성을 분석하여 선박투자 성과 차이가 나는 요인을 도출하고 선박투자 개선의 필요성을 제시한다.

제1절 글로벌 해운산업 동향

1. 글로벌 경제와 해운산업 동향

코로나19의 영향으로 글로벌 경기가 침체됨에 따라 해운시장의 장기불황이 지속될 것이라는 예상과는 다르게 2020년 말부터 글로벌 주가지수와 해운운임지수는 감소하다 급격히 상승했다. 다우지수는 2020년 11월 24일에 3만 포인트 돌파하고 코스피는 2021년 1월 6일에 3천 포인트를 돌파했다. 컨테이너 운임지수인 CCFI는 2022년 2월 3,588 포인트를 SCFI는 2022년 1월 5,110포인트를 돌파하면서 역대 최고치를 달성하였다.¹⁰⁾

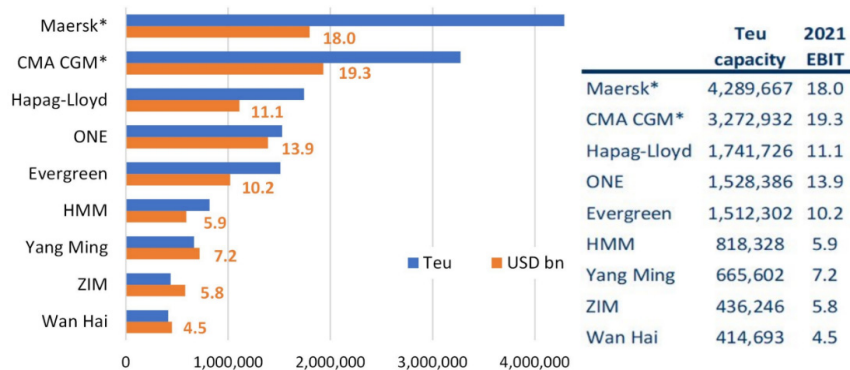
〈그림 2-1〉 글로벌 주가지수와 컨테이너 운임지수 추이



자료: KMI Shipping Finance Daily Monitor 제426호(23.04.03.) 참고하여 작성

2021년 상위 10개 컨테이너 선사 중 9개의 선사 수익이 950억 달러 이상을 달성했으며 영업이익은 전년 대비 630%나 상승한 것으로 나타났다.¹¹⁾

〈그림 2-2〉 컨테이너 선복량(TEU) 대비 2021년 연간 영업이익



자료: Alphaliner(2022), p. 2.

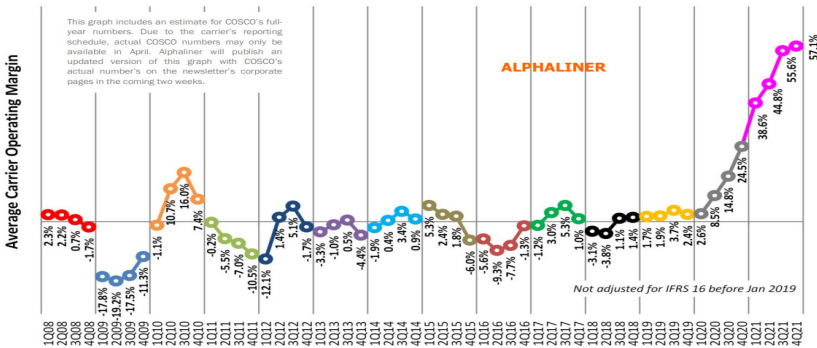
상위 10개 컨테이너 선사 전체의 분기별 영업이익률(Aggregate operating

10) Park et al.(2023), pp. 420-421.

11) 박성화·김한나·최수호(2022), p. 5.

margin)을 살펴보면 2021년 4분기 영업이익률은 55.4%, 2022년 1분기는 57.4%로 코로나19 이전의 10년 평균 영업이익률이 -0.2%이었던 것을 고려하면 기록적인 실적을 달성했다. 영업이익은 2022년 1분기 431억 달러로 전년 동기 대비 272억 달러 증가했으며 증가율은 에버그린(Evergreen)이 68.6%, 양밍(Yang Ming)이 68.1%를 기록했다.¹²⁾

〈그림 2-3〉 글로벌 10대 컨테이너 선사 분기별 평균 EBIT Margin



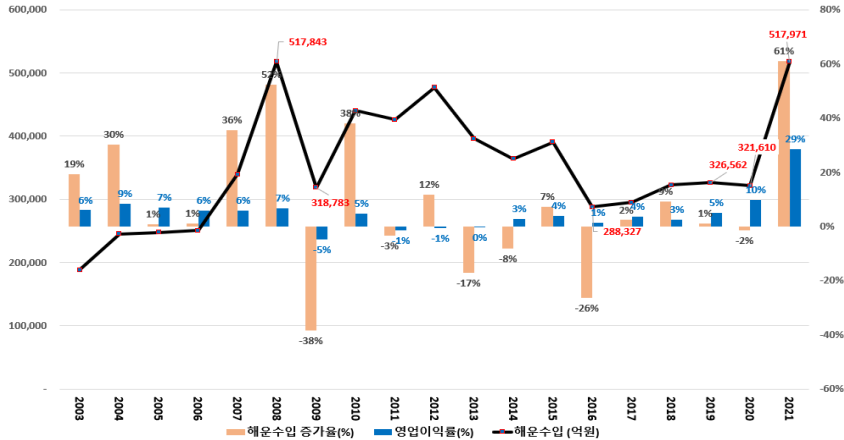
자료: Alphaliner(2022), p. 1.

글로벌 선사뿐만 아니라 국내 선사 역시 2008년 이후 최대 매출액을 달성했다. 2021년 국내 해운기업의 총 매출액은 51조 7,971억 원으로 전년 대비 61% 증가한 것으로 나타났다. 이는 해운시장 최대 호황기였던 2008년 총 매출액 51조 7,843억 원보다 128억 많은 금액이다. 영업이익률을 살펴보면 2008년 7% 대비 2021년 29%로 크게 차이나는 것으로 나타났다. 2003~2019년까지의 영업이익률 평균이 3%라는 것을 고려하면 코로나 기간(2020~2021년)의 영업이익률은 국내 선사의 역대급 실적으로 볼 수 있다.¹³⁾

12) Alphaliner(2022), p. 1.

13) 박성화·김한나·최수호(2022), p. 7.

〈그림 2-4〉 국내 해운기업 매출액과 영업이익률 추이(2003~2021년)



자료: 박성화·김한나·최수호(2022), p. 7.

그러나 코로나19 시기의 해운시장의 역대 최대 호황은 실질적인 경기회복의 신호라기보다는 미국을 포함한 각국의 금융·재정정책으로 인해 통화량이 최대수준으로 늘어나 내부 소비 활성화로 인한 결과라고 볼 수 있다. 이에 따라 나타난 전 세계적인 인플레이션으로 인해 미국이 2022년 3월부터 기준금리를 인상한 이후 우리나라를 포함한 각국에서 미국을 따라 금리를 인상하면서 글로벌 경제의 침체 신호가 나타나고 있다.¹⁴⁾

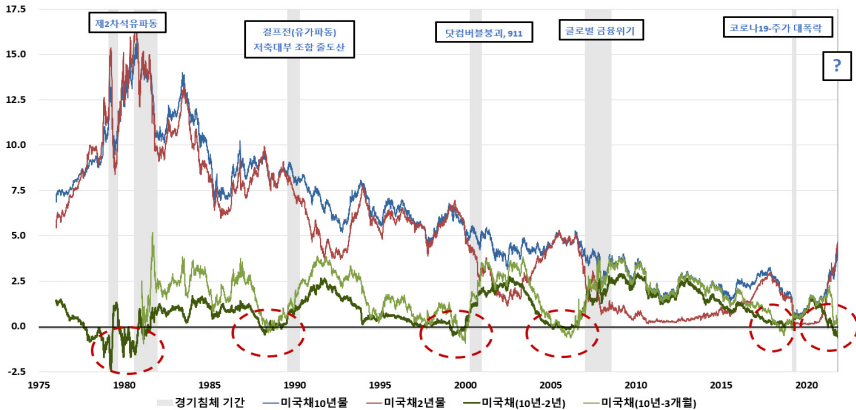
실제로 미 연준이 2022년 3월부터 지속적으로 기준금리를 인상하면서 7월부터 글로벌 경기침체 신호로 알려진 미국 '장단기 금리차' 역전 현상이 지속되고 있다. 일반적으로 장기채권의 금리가 높으나, 급격한 기준금리 인상이 단기채권의 금리가 치솟으면서 장기채권보다 높아지는 '장단기 금리차' 역전 현상이 발생할 경우 경기침체로 이어지는 사례¹⁵⁾가 발생했었다. 실제로 2023년부터 본격적인 경기침체 현상이 나타나고 있다.¹⁶⁾

14) Park et al.(2023), p. 420.

15) 통상 '장단기 금리차' 역전 현상 발생 후 1~2년 평균으로는 14개월 이후 경기침체에 진입함

16) Park et al.(2023), p. 420.

〈그림 2-5〉 미국 장단기 채권금리 역전 현상



자료: Part et al.(2023), p. 421.

글로벌 경제가 침체하면서 글로벌 경제와 밀접한 관계를 갖는 해운시장에서도 침체가 나타나고 있다. 2022년 4월 4,242포인트까지 상승했던 상하이 컨테이너 운임지수(SCFI)가 2023년 4월에는 1,006%를 기록하며 약 75% 가량 하락했다.¹⁷⁾ 이에 따라 HMM의 2023년 2분기 영업이익도 전년 동기 대비 94.5% 감소하는 결과로 나타났다.¹⁸⁾

우리나라도 인플레이션을 잡기 위해 한국은행에서 2021년 8월부터 9차례 금리인상을 시행한 바 있다. 2021년 8월 0.75%포인트에서 두 번의 빅스텝 등을 통해 2023년 1월 13일 0.25%포인트 증가한 이후로 기준금리 3.5%를 유지하고 있는 상황이다.¹⁹⁾ 통상 기준금리 인상은 콜금리, 장단기 시장금리, 예·대금리에 순차적으로 영향을 미치며 자본집약적 특징을 가진 해운산업은 기준금리 인상이 큰 영향을 미칠 수 있다.²⁰⁾

17) Clarkson's World Fleet Register(검색일: 2023.5.10.)

18) 연합뉴스(2023.8.10.)(검색일: 2023.9.11.)

19) Park et al.(2023), p. 419.

20) 박성화·김한나·최수호(2022), p. 11.

2. IMO 환경규제와 해운산업 동향

해운산업에서 친환경 관련 규정을 정하고 규제하는 기관은 국제해사기구(IMO)이며 IMO GHG 전략을 통해 2050년까지 해운산업 탈탄소를 달성하기 위해 노력하고 있다. 현재 2050년까지 구체적인 친환경 목표와 규제방법을 설정했으며 단기적 조치와 장기적 조치로 나누어 시행할 예정이다.²¹⁾

〈표 2-1〉 IMO 환경규제 조치별 주요 계획

분류		세부조치	2022~2023	2025~
2050년까지 해운분야 배출 총량을 100% 감축				
단기적 조치	기술적 규제	EEDI (~2013)	EEDIⅢ 선제적 적용 (컨테이너선, 가스선 등) EEDIⅣ 도입여부 논의	EEDIⅢ모든 선종 적용
		EEXI	새로운 EEXI 도입 (EEDIⅢ 기준을 모든 운항선박에 적용)	
	운항상 규제	CII	CII 도입 (2023~2026년 매년 CO2 2%씩 감축)	
		SEEMP	2022년 12월 SEEMP PARTⅢ작성 및 승인 확인증(CoC) 본선비치 (CII 등급이 E(1년)나 D(3년연속)인 경우 시정조치계획을 SEEMP에 포함하여 주관청 재승인 필요)	
중·장기 조치	시장기반 조치	온실가스 분담금 제도	• 1단계(2021년 봄~2022년 봄): 중·장기 후보조치 제안 및 초안 검토단계	
		배출권 거래제도	• 2단계(2022년 봄~2023년 봄): 검토조치 평가 및 선택(우 선순위 결정)	
	기술적 조치	연료표준 제도	• 2단계 이후 중기조치에 대한 세부조치 가시화 예정	

자료: 김한나 외(2022), p. 26.

2022년 6월 MEPC 제78차 회의에서는 MEPC 72차에서 채택된 온실가스 감축 초기전략에 따른 탈탄소화를 위한 온실가스 감축 방법에 대한 논

21) 김한나 외(2022), p. 26.

의가 지속적으로 이루어졌다. 또한 중기 조치로서 시장기반조치(배출권거래제, 온실가스분담금제도)와 기술적 조치(연료표준제도)에 대한 논의가 이루어졌다.²²⁾

한편 IMO MEPC 제76차 회의에서 국제해운회의소(ICS: International Chamber of Shipping)는 총톤수 5,000톤 이상의 모든 선박에 탄소세 부과 방안을 제출했으나 확정되지 않았다.²³⁾ 중장기적 조치로 활용하기 위한 탄소세 수준 등의 구체적인 내용이 2023년 IMO GHG 전략 검토에서 논의될 것으로 예상된다. IMO MEPC 제77차 회의에서는 2050년까지 해운 산업 탈탄소를 목표로 온실가스 배출 초기감축 목표를 상향했다.²⁴⁾

2023년 7월 개최된 IMO MEPC 제80차 회의에서는 온실가스 감축 초기전략을 개정하여 초기전략보다 향상된 목표를 제시했다. 또한 기술적 요소와 해양 온실가스 가격 메커니즘에 기반한 경제적 요소를 포함하여 중기 결합조치(basket of measures)를 개발하기로 결정했다. 향후 후보 조치 우선수위를 정하고 개정전략에 반영할 예정이다.²⁵⁾

아직까지 대부분의 선대는 선박용 연료유를 사용하는 디젤엔진을 사용하고 있으나 2050년까지 탈탄소화를 하기 위해서는 효율성이 높은 에너지를 사용하거나 탄소배출이 적은 새로운 연료의 혼합이 필요하다. 모든 선박은 장기적으로 동일한 연료로 전환하지는 않을 것이며 현재 가장 높은 비율을 차지하고 있는 연료유는 환경규제에 따라 단계적으로 줄어들 것으로 전망된다. 대부분의 기술은 이미 사용가능한 단계에 있으나 수소와 암모니아를 활용한 기술은 8년 내에 사용가능할 것으로 예상된다.²⁶⁾

22) 김한나 외(2022), p. 33.

23) 김한나 외(2022), p. 2.

24) 김한나 외(2022), p. 1.

25) 한국해사협력센터(2023.7.), p. 15.

26) Clarksons Research(2022), p. 10.

그러나 실제 상용화 단계까지는 시일이 걸리기 때문에 2023년부터 적용된 IMO 환경규제에 따라 현 상황에서는 단기적으로 천연가스(LNG, LPG)를 활용한 선대의 비중이 증가할 것으로 예상된다. 이후 천연가스에 비해 탄소배출이 적은 메탄올 연료추진선에 대한 선박투자가 점차 증가할 것으로 전망된다. 그리고 장기적으로는 수소, 바이오, 암모니아 등을 활용한 선대의 비중이 단계적으로 증가할 것으로 예상된다.²⁷⁾

제2절 주요국 선박투자 동향 분석

1. 그리스 선박투자 동향

1) 신조선 발주량 분석

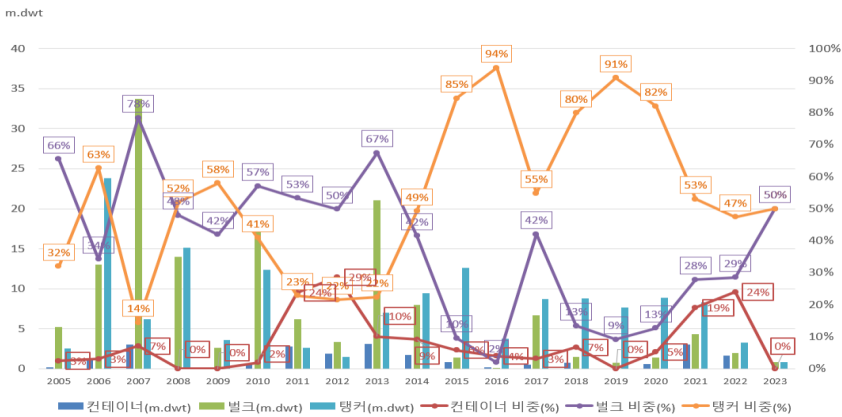
2005년부터 2023년(3월)까지 그리스의 신조선 거래는 총 3억 1,296만 DWT, 연평균으로는 1,647만 DWT로 전세계 국가 중 중국 다음으로 신조선 거래를 많이 하는 것으로 나타난다. 연도별로 살펴보면 그리스의 총 신조선 거래량은 연도별로 편차가 크게 나타난다. 2018년부터 2020년까지 코로나19 시기에는 거래량이 낮았으나 2021년부터 다시 증가하는 추세가 나타난다.

선종별로 살펴보면 2005년부터 2023년(3월)까지 그리스의 신조선 거래 중 컨테이너선 비중은 7%, 벌크선 비중은 46%, 탱커선 비중은 47%로 탱커선 비중이 가장 높게 나타났으며, 벌크선과 탱커선은 비슷한 비중으로

27) Clarksons Research(2022), p. 10.

거래되고 있는 것으로 나타났다. 2015년부터 2020년까지는 탱커선 거래 비중이 월등히 높았으나, 2021년부터는 탱커선 비중이 낮아지고 컨테이너선과 벌크선 비중이 높아진 것으로 나타났다.

〈그림 2-6〉 그리스 선종별 신조선 발주량 및 비중



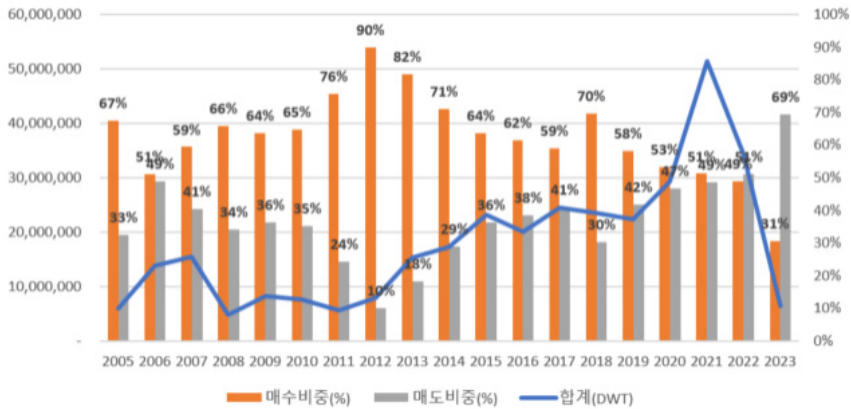
자료: Clarksons World Fleet Register 자료를 활용하여 저자 작성

2) 중고선 선박투자 동향 분석

2005년부터 2023년(3월)까지 그리스의 중고선 매매는 총 3억 3,744만 DWT, 연평균으로는 3,374만 DWT로 전세계 국가 중 중고선 매매거래를 가장 많이 하는 것으로 나타난다. 그중에서 매수비중은 연평균 62%, 매도 비중은 연평균 38%로 매수비중이 더 높게 나타난다.

연도별로 살펴보면 그리스의 총 매매거래량은 꾸준히 증가하는 추세를 나타내고 있지만, 매수거래의 비중은 주로 선가가 낮았던 2009~2019년까지 높게 나타나고 선가가 높아지는 시기에는 매도거래의 비중이 높아지는 특징을 보인다.

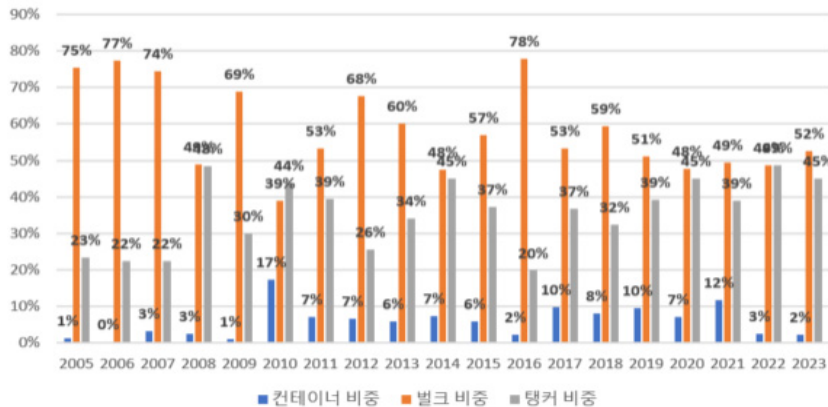
〈그림 2-7〉 연도별 그리스 중고선 매매 동향



자료: Clarksons World Fleet Register 자료를 활용하여 저자 작성

2005~2023년까지 그리스의 중고선 매매거래 중 컨테이너선의 비중 평균은 6%, 벌크선 비중은 58%, 탱커선 비중은 36%로 벌크선 비중이 가장 높게 나타난다.

〈그림 2-8〉 그리스의 선종별 중고선 매매비중 동향

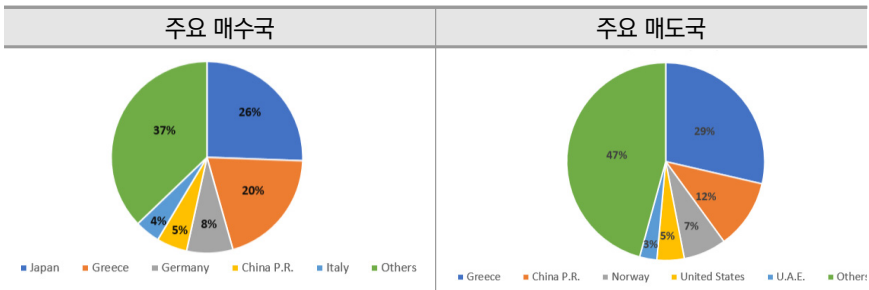


자료: Clarksons World Fleet Register 자료를 활용하여 저자 작성

그리스의 주요 중고선 거래 국가를 살펴보면 중고선 매도의 경우 총 75개 국가에 선박을 매도했으며 그중에서 그리스에게 매도한 선박의 비중이 29%로 가장 높고 그다음으로 중국 12%, 노르웨이 7%, 미국 5%, UAE 3% 순으로 나타난다.

그리고 그리스의 중고선 매수의 경우 총 55개 국가로부터 선박을 매수했으며 주요 선박 매수국은 일본이 26%로 가장 높고 그다음으로 그리스 20%, 독일 8%, 중국 5%, 이탈리아 4% 순으로 나타난다.

〈그림 2-9〉 그리스의 중고선 주요 거래국가



자료: Clarksons World Fleet Register 자료를 활용하여 저자 작성

2. 중국 선박투자 동향

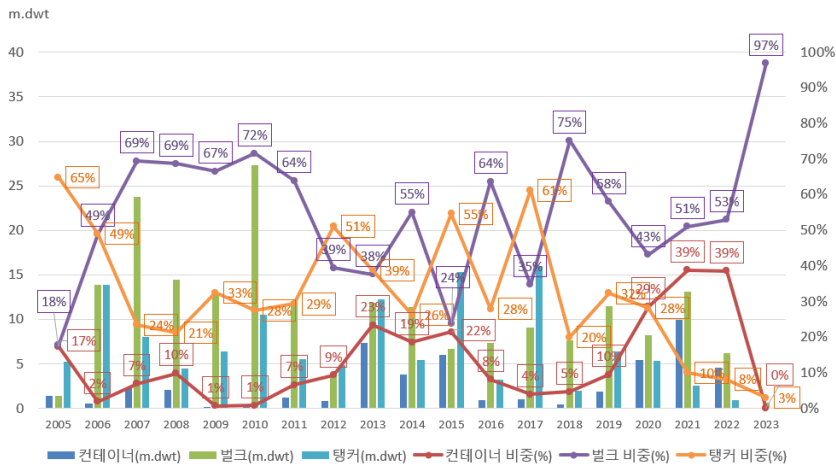
1) 신조선 발주량 분석

2005년부터 2023년(3월)까지 중국의 신조선 거래는 총 3억 8,333만 DWT, 연평균으로는 2,018만 DWT로 전세계에서 신조선 거래를 가장 많이 하는 것으로 나타난다. 연도별로 살펴보면 2012년, 2016년, 2018년에 신조선 거래가 아주 낮은 것으로 나타났으나 전반적으로 매우 활발하게 신조선 투자를 하고 있는 것으로 나타났다.

선종별로 살펴보면 2005년부터 2023년(3월)까지 중국의 신조선 거래

중 컨테이너선 비중은 13%, 벌크선 비중은 53%, 탱커선 비중은 34%로 벌크선이 가장 높게 나타났다. 중국은 컨테이너선보다는 부정기선인 벌크선과 탱커선에 투자하는 경향을 보인다.

〈그림 2-10〉 중국의 선종별 신조선 발주량 및 비중



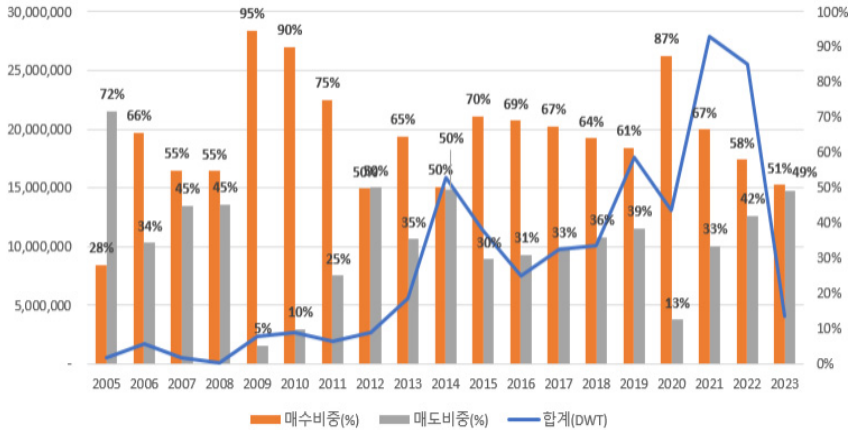
자료: Clarksons World Fleet Register 자료를 활용하여 저자 작성

2) 중고선 선박투자 동향 분석

2005~2023년(3월)까지 중국의 중고선 매매는 총 1억 6,106만 DWT, 연평균으로는 1,611만 DWT로 거래한 것으로 나타난다. 그중에서 매수비중은 연평균 64%, 매도 비중은 연평균 36%로 매수비중이 더 높게 나타난다.

연도별로 살펴보면 중국의 총 매매거래량은 꾸준히 증가하는 추세를 나타내고 있지만, 매수거래의 비중은 주로 선가가 낮았던 2009~2019년까지 높게 나타나고 선가가 높아지는 시기에는 매도거래의 비중이 높아지는 특징을 보인다.

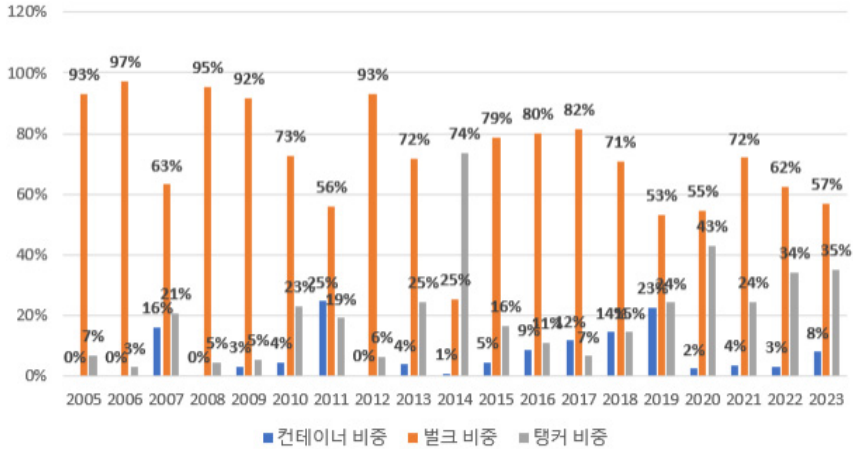
〈그림 2-11〉 연도별 중국 중고선 매매 동향



자료: Clarksons World Fleet Register 자료를 활용하여 저자 작성

2005~2023년까지 중국의 중고선 매매거래 중 컨테이너선 비중 평균은 7%, 벌크선 비중은 72%, 탱커선 비중은 21%로 벌크선 비중이 가장 높게 나타난다. 탱커선의 경우 유가의 변동성이 높았던 시기인 2014년, 2010~2023년 기간 동안 거래비중이 높아지는 특징을 보인다. 이는 유가 변동성 확대에 따른 운임 상승효과를 기대한 투자전략을 보인다.

〈그림 2-12〉 중국의 선종별 중고선 매매비중 동향

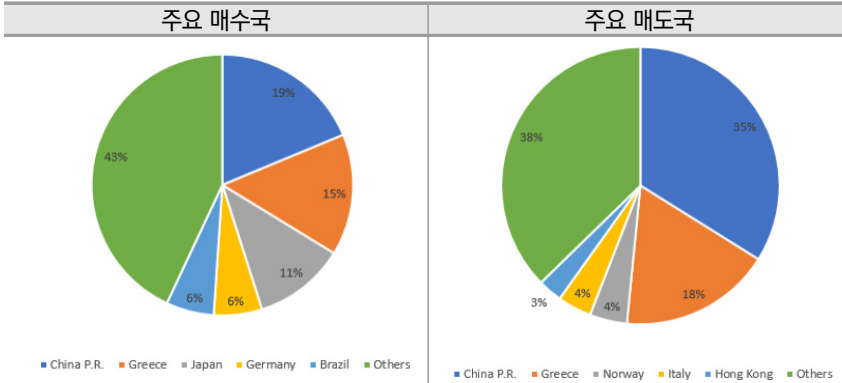


자료: Clarksons World Fleet Register 자료를 활용하여 저자 작성

중국의 주요 중고선 거래 국가를 살펴보면 중고선 매도의 경우 총 75개 국가에 선박을 매도했으며 그중에서 중국에 매도한 선박의 비중이 35%로 가장 높고 그다음으로 그리스 18%, 노르웨이 4%, 이탈리아 4%, 홍콩 3% 순으로 나타난다.

그리고 중국 중고선 매수의 경우 총 55개 국가로부터 선박을 매수했으며 주요 선박 매수국은 중국이 19%로 가장 높고 그다음으로 그리스 15%, 일본 11%, 중국 6%, 독일 6% 순으로 나타난다.

〈그림 2-13〉 중국의 중고선 주요 거래국가



자료: Clarksons World Fleet Register 자료를 활용하여 저자 작성

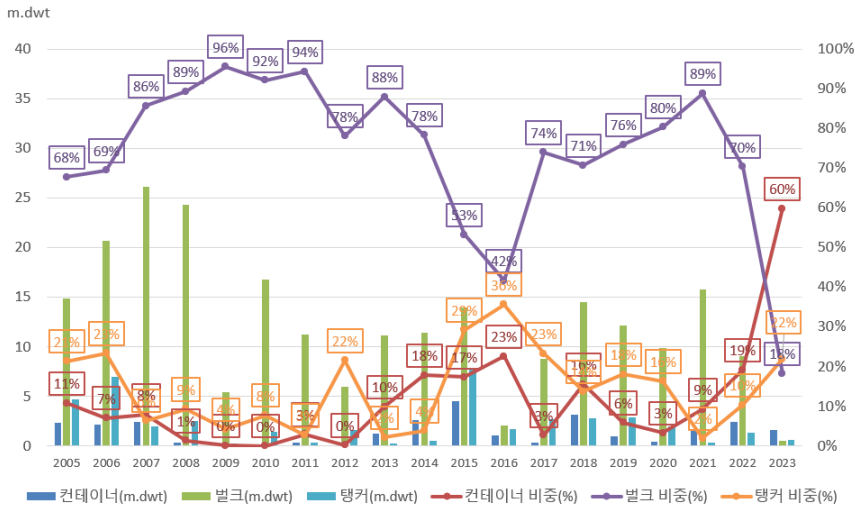
3. 일본 선박투자 동향

1) 신조선 발주량 분석

2005년부터 2023년(3월)까지 일본의 신조선 거래는 총 3억 533만 DWT, 연평균으로는 1,607만 DWT로 나타났다. 연도별로 살펴보면 일본의 총 신조선 거래량은 연도별로 편차가 크게 나타난다. 2009년, 2016년에는 신조선 투자가 낮게 나타났으나, 2017년 이후로는 비슷한 수준을 유지하고 있다.

선종별로 살펴보면 2005년부터 2023년(3월)까지 일본의 신조선 거래 중 컨테이너선 비중은 9%, 벌크선 비중은 77%, 탱커선 비중은 14%로 벌크선이 압도적으로 높은 것으로 나타났다. 2015년, 2016년에는 컨테이너선, 벌크선, 탱커선이 균형을 이루며 신조선 투자가 이루어졌으나 이 시기를 제외하고는 벌크선 비중이 꾸준히 높게 나타나는 경향을 보인다.

〈그림 2-14〉 일본의 선종별 신조선 발주량 및 비중



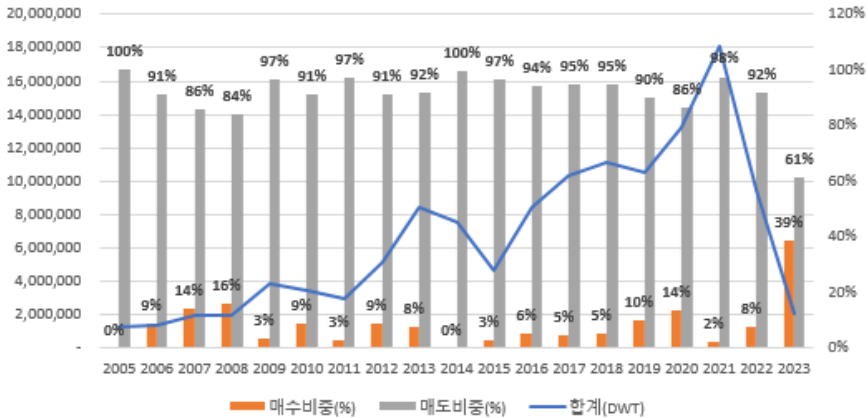
자료: Clarksons World Fleet Register 자료를 활용하여 저자 작성

2) 중고선 선박투자 동향 분석

2005~2023년(3월)까지 일본의 중고선 매매는 총 1억 1,403만 DWT, 연평균으로는 1,219만 DWT로 거래한 것으로 나타난다. 그중에서 매수비중은 연평균 8%, 매도 비중은 연평균 92%로 매도비중이 현저히 높게 나타난다. 이는 일본의 경우 신조선을 발주하고 일정기간 운용 및 대선 후 매도함으로써 운임(용선료) 수입을 확보함과 동시에 선가차익을 확보하는 것으로 그리스와는 차이를 보인다.

연도별로 살펴보면 일본의 총 매매거래량은 꾸준히 증가하는 추세를 나타내고 있지만, 매도거래의 비중은 선가와 상관없이 꾸준히 높은 비중을 보이는 특징이 있다.

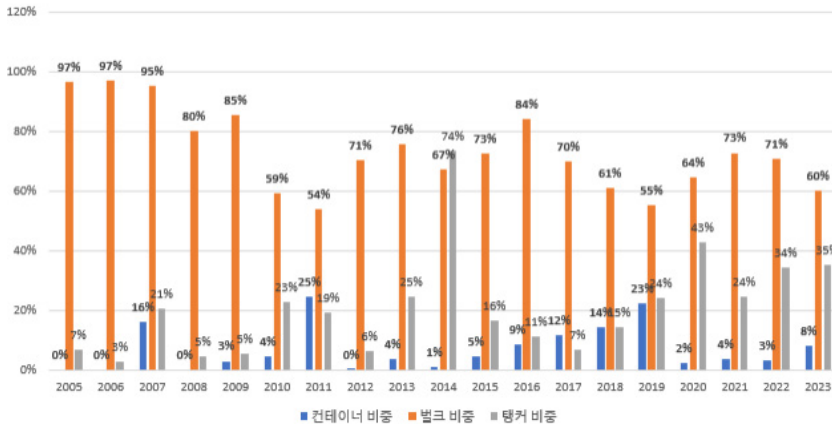
〈그림 2-15〉 연도별 일본 중고선 매매 동향



자료: Clarksons World Fleet Register 자료를 활용하여 저자 작성

2005~2023년까지 일본의 중고선 매매거래 중 컨테이너선 비중 평균은 5%, 벌크선 비중은 73%, 탱커선 비중은 22%로 벌크선 비중이 가장 높게 나타난다. 탱커선의 경우 중국과 마찬가지로 유가의 변동성이 높았던 시기인 2014년, 2020~2023년 기간 동안 거래비중이 높아지는 특징을 보인다. 그러나 중국의 경우 유가 변동성 확대에 따른 운임 상승효과를 기대한 투자전략으로 보이고 일본의 경우 탱커선 거래가 늘어난 시기에도 매도의 비중이 높게 나타나는데, 이는 선가차익을 확보하기 위한 전략으로 보인다.

〈그림 2-16〉 일본의 선종별 중고선 매매비중 동향

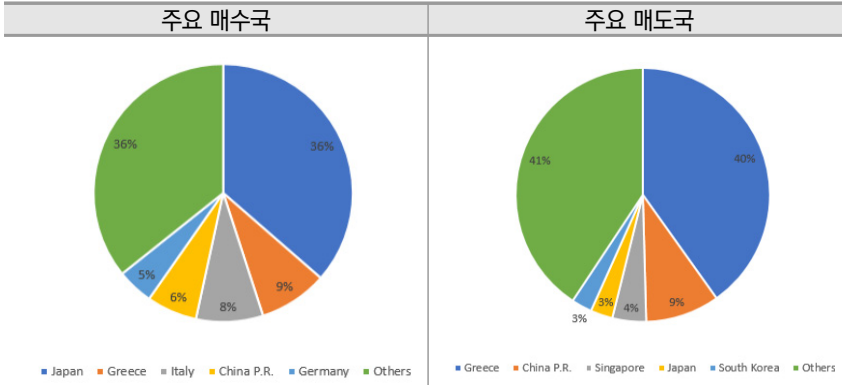


자료: Clarksons World Fleet Register 자료를 활용하여 저자 작성

일본의 주요 중고선 거래 국가를 살펴보면 중고선 매도의 경우 총 66개 국가에 선박을 매도했으며 그중에서 그리스에 매도한 선박의 비중이 40%로 가장 높고 그다음으로 중국 9%, 싱가포르 4%, 일본 3%, 한국 3% 순으로 나타난다.

그리고 일본 중고선 매수의 경우 총 25개 국가로부터 선박을 매수했으며 주요 선박 매수국은 일본이 36%로 가장 높고 그다음으로 그리스 9%, 이탈리아 8%, 중국 6%, 독일 5% 순으로 나타난다.

〈그림 2-17〉 일본의 중고선 주요 거래국가



자료: Clarksons World Fleet Register 자료를 활용하여 저자 작성

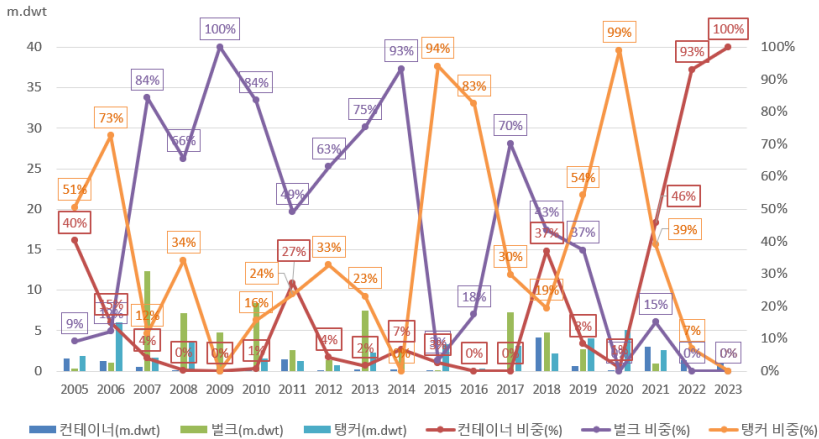
4. 한국 선박투자 동향

1) 신조선 발주량 분석

2005년부터 2023년(3월)까지 한국의 신조선 거래는 총 1억 1,970만 DWT, 연평균으로는 630만 DWT로 그리스, 중국, 일본에 비해 규모가 작은 것으로 나타났다. 연도별로 살펴보면 2007년, 2008년, 2013년은 신조선 투자가 높게 나타났으며 코로나 시기인 2020년에는 신조선 계약이 줄어든 것으로 나타났다.

선종별로 살펴보면 2005년부터 2023년(3월)까지 한국의 신조선 거래 중 컨테이너선 비중은 13%, 벌크선 비중은 54%, 탱커선 비중은 33%로 벌크선이 가장 높게 나타났다. 우리나라의 컨테이너 신조선 투자는 높지 않은 것으로 나타났으나 2021년, 2022년에는 벌크선이나 탱커선보다 컨테이너선이 높게 나타났다. 우리나라는 그리스, 중국, 일본과 비교하면 연도별로 투자 패턴이 일정하지는 않은 것으로 보인다.

〈그림 2-18〉 한국의 선종별 신조선 발주량 및 비중



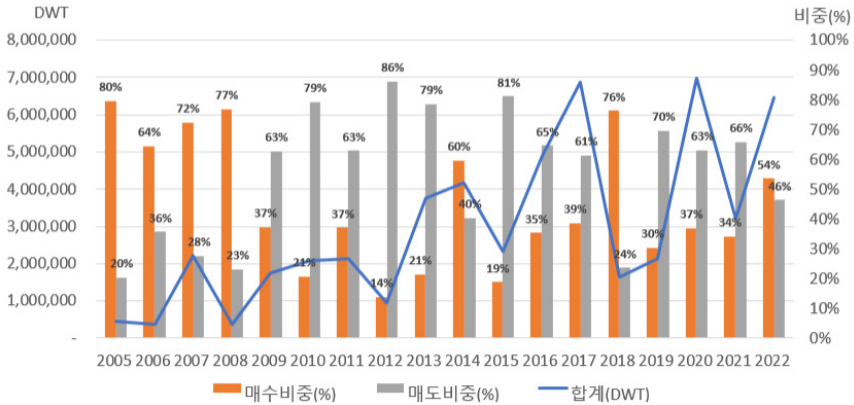
자료: Clarksons World Fleet Register 자료를 활용하여 저자 작성

2) 중고선 선박투자 동향 분석

2005~2023년(3월)까지 한국의 중고선 매매는 총 5,423만 DWT, 연평균으로는 542만 DWT로 거래한 것으로 나타난다. 그중에서 매수비중은 연평균 43%, 매도 비중은 연평균 57%로 매수와 매도의 비중이 큰 차이를 보이지 않는다.

연도별로 살펴보면 한국의 총 매매거래량은 그리스, 중국, 일본과는 다르게 등락이 반복되는 패턴을 보인다. 매수거래와 매도거래의 비중을 보면 선가가 상승하던 2005~2008년까지 매수거래가 매우 높게 나타나고 선가가 낮았던 2009~2019년 동안 매도거래의 비중이 높게 나타난다. 이는 한국의 경우 운항수익 확보만을 위해 선박을 확보하기 때문에 운임이 오를 때 수익을 확보하기 위해 중고선 매수를 늘린 것으로 보인다. 반면 운임이 낮은 시기에 실적이 악화되면서 낮은 선가에 선박을 처분하는 행태를 보였다.

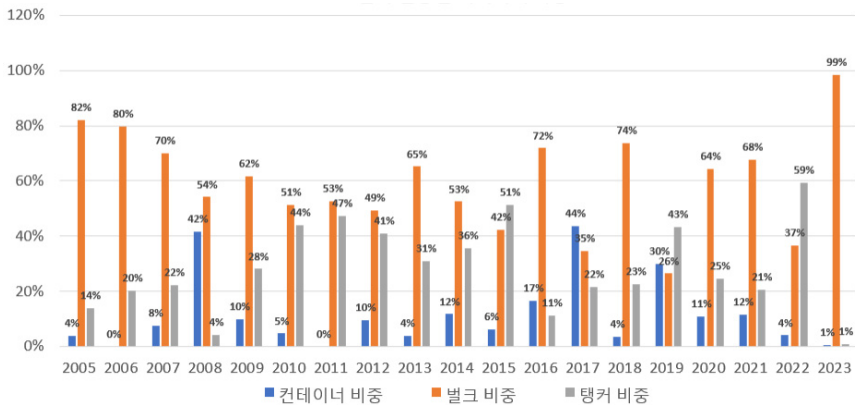
〈그림 2-19〉 연도별 한국 중고선 매매 동향



자료: Clarksons World Fleet Register 자료를 활용하여 저자 작성

2005~2023년까지 한국의 중고선 매매거래 중 컨테이너선 비중 평균은 12%, 벌크선 비중은 60%, 탱커선 비중은 29%로 벌크선 비중이 가장 높게 나타난다.

〈그림 2-20〉 한국의 선종별 중고선 매매비중 동향

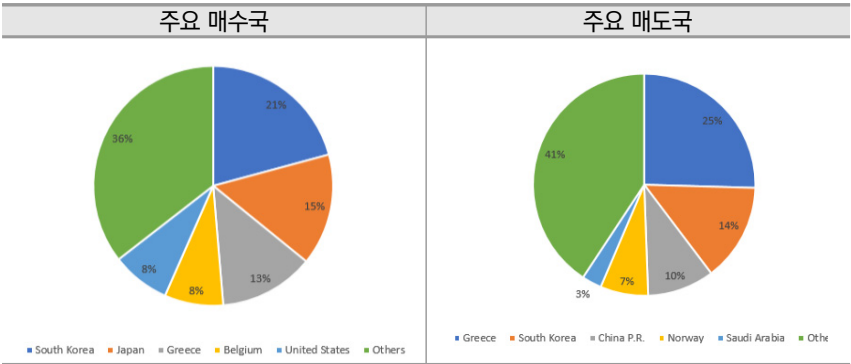


자료: Clarksons World Fleet Register 자료를 활용하여 저자 작성

한국의 주요 중고선 거래 국가를 살펴보면 중고선 매도의 경우 총 40개 국가에 선박을 매도했으며 그중에서 그리스에 매도한 선박의 비중이 25%로 가장 높고 그다음으로 한국 14%, 중국 10%, 노르웨이 7%, 사우디아라비아 3% 순으로 나타난다.

그리고 한국 중고선 매수의 경우 총 31개 국가로부터 선박을 매수했으며 주요 선박 매수국은 한국이 21%로 가장 높고 그다음으로 일본 15%, 그리스 13%, 벨기에 8%, 미국 8% 순으로 나타난다.

〈그림 2-21〉 한국의 중고선 주요 거래국가



자료: Clarksons World Fleet Register 자료를 활용하여 저자 작성

제3절 주요국 선박투자 성과 분석

1. 분석개요

해운시장은 글로벌 금융위기 이후부터 코로나19 이전까지 공급과잉으로 인한 운임 하락으로 인해 장기 불황이 이어져 왔다. 그러나 이러한 저운임

영향은 우리나라에만 국한된 것은 아니며 특히 우리나라 선사는 선박투자 실패로 인해 해외 선사에 비해 부채 및 자본비용이 높아 예상치 못한 불황 장기화에 대처 능력이 충분하지 않다.²⁸⁾ 이처럼 일반적으로 한국의 선사는 경기순행적 선박투자를 하고, 그리스 등 해운 선진국은 경기역행적 투자를 한다고 알려져 있다. 특히 그리스의 경우 전통적으로 중고선 매매를 통해 높은 수익을 올리는 선주사가 많은 나라로 알려져 있다. 그러나 해운기업의 선박투자 성과를 비교한 문헌은 일부 존재하나, 각 국가별로 선박투자의 성과를 비교한 문헌은 찾기 힘들다.

앞 절에서 살펴본 바와 같이 국가별로 선박에 투자하고 운용하는 방식에는 차이가 있다. 이러한 차이는 중고선 투자에서 더욱 두드러지게 나타난다. 전통적인 해운강국인 그리스와 최근 공격적인 선박투자를 통해 시장 점유율을 늘리고 있는 중국의 경우 주로 선가가 낮았던 시기에 선박매수 거래 비중이 늘어나고, 선가가 높아지는 시기에는 매도거래 비중이 높아지는 특징을 보인다. 일본의 경우는 중고선 매매를 통한 차익거래보다는 신조선 발주를 통해 선박을 운용하고 일정기간 후 매도하는 투자행태를 보인다. 반면 한국은 신조선 투자의 경우 선박투자의 특정한 특징이 나타나지 않았다. 반면 중고선 거래에 있어서는 다른 나라와 다르게 선가가 높은 시기에 중고선 매수 비중이 높고, 선가가 낮은 시기에는 매도 비중이 높아지는 것을 확인할 수 있었다. 이러한 결과는 기존에 한국 해운기업이 해외 해운기업에 비해 경기순행적 선박투자를 한다는 연구결과²⁹⁾와도 일치한다.

해운기업은 선박을 통해 운송 서비스를 제공하고 수익을 창출하는 것이 주 사업이지만, 선박 매매를 통해 매각차익을 통해 수익을 올리기도 한다. 즉 주요국 선박투자 성과를 비교하기 위해서는 신조선과 중고선 투자를 통한 선박 운항수익, 그리고 중고선 매도를 통한 매각차익을 고려한 투자성

28) 권장한·박성화(2023), p. 240.

29) 김태일·윤재웅·박성화(2017), p. 142.

과를 비교할 필요가 있다.

이에 본 절에서는 전통적인 선박강국인 그리스와 일본, 그리고 최근 공격적인 선박투자로 시장점유율을 확대하고 있는 중국 그리고 한국의 선박투자 성과를 비교한다. 국가단위 선박투자 성과를 비교하기 위해 먼저 각국이 발주한 신조선이 인도된 시점의 선복량과 중고선 순매수를 통해 확보한 선복량만큼 당해연도부터 운항수익이 발생한다고 가정한다.

선박 운용은 선사가 선박을 인도받은 후 직접 운항해서 운임 수익을 확보하거나, 용선을 통해 용선료를 확보할 수 있다.³⁰⁾ 본 연구에서는 각국이 확보한 각각의 선박의 운용방식을 알 수 없기 때문에 확보한 선박을 모두 T/C계약을 통해 용선료를 받는다고 가정하였다. 이 경우에도 현물(spot) 운임을 받는 경우와 마찬가지로 운임의 변동은 거의 일치하기 때문에 각국의 성과를 비교하는 것은 용이할 것으로 판단된다. 선박 운용비용은 각국이 T/C계약을 통해서 선박을 운용하는 것을 가정하기 때문에 각국은 선사로서 운영비용(OPEX: Operating Expenditure)만 부담하는 것으로 보고 운항수익을 T/C에서 OPEX를 뺀 금액으로 추정한다.

그리고 중고선을 매각하는 경우에는 운항 가능한 선복량에서는 제외되고 매각차익만큼 실투자금이 감소하는 것으로 추정한다. 그리고 확보가능한 가장 최근까지의 자료를 활용하기 때문에 현재 보유한 선박을 통한 향후 수익을 추정하는 것은 불가능하다. 따라서 통계자료가 존재하는 분석 기간까지의 운항수익과 매각차익을 고려하고 분석기간 종료이후에는 확보한 선박의 잔존가치를 추정하여 선박투자 성과를 추정한다. 추정절차와 추정식은 아래 표와 같다.

30) 박성화 외(2022, a), p. 101.

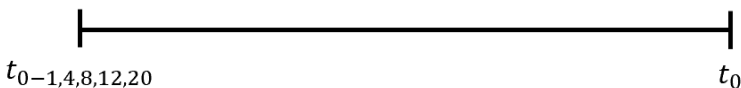
〈표 2-2〉 선박투자 성과 추정식

구분	추정식
신조선 투자금	당해연도 신조선 인도량*2년전 신조선가
신조선 운항수익	당해연도 신조선 인도량*(TC-OPEX)
중고선 투자금	당해연도 중고선 순매수량*중고선가
중고선 운항수익	당해연도 중고선 순매수량*(TC-OPEX)
총투자금	당해연도 신조선 인도량*2년전 신조선가+당해연도 중고선 순매수(매도)량*중고선가
총투자 운항수익	(당해연도 신조선 인도량+당해연도 중고선 순매수량)*(TC-OPEX)
신조선 운항수익률	신조선 운항수익/신조선 투자금
총투자 운항수익률	총투자 운항수익/총투자금
선박잔존가치를 고려한 총투자금	총투자금-(보유선대*중고선가)
잔존가치를 고려한 선박 투자 수익률	총투자 운항수익/선박잔존가치를 고려한 총투자금

자료 : 저자 작성

또한 각국이 중고선을 순매수 및 순매도한 시점 이전과 이후의 중고선가 상승률 분석을 통해 각국이 경기역행적 선박투자를 하고 있는지에 대해서 살펴본다. 아래 그림에서 t_0 는 각 국가별 중고선 순매수 또는 순매도가 발생한 시점을 의미한다. 그리고 $t_{0-1,4,8,12,20}$ 은 순매수(매도) 발생 이전 1분기, 4분기, 8분기, 12분기, 20분기 시차를 의미한다. 각 시차부터 순매수(매도) 발생시점 t_0 전의 중고선가 상승률을 추정한다. 이를 통해 각국의 중고선 순매수와 순매도 발생 전의 중고선가의 상승률을 파악함으로써 각국의 중고선 투자행태와 성과를 파악한다.

〈그림 2-22〉 중고선 순매수(매도) 전 중고선가 분석 기간



자료: 저자 작성

2. 분석 범위와 자료

컨테이너선과 유조선의 경우에도 중고선 거래를 하지만, 벌크선에 비해 그 규모가 많지 않고, 컨테이너선은 정기선 운항, 유조선의 경우 계약을 통해 선박을 운항하는 경우가 많기 때문에 비정기선 부문에서도 중고선 매매가 활발한 건화물선을 대상으로 분석한다. 따라서 본 연구의 선박투자 성과분석은 한국, 그리스, 일본, 중국 등 4개국의 벌크선 투자성으로 한정하여 분석한다.

본 연구의 분석대상은 4개국의 선박투자 성과이기 때문에 각국의 중고선을 매수와 매도 총량 통계는 확보가 가능하지만, 신조선을 매도한 것인지, 중고선을 매도한 경우에도 언제 매수한 중고선을 매도한 것인지 파악하는 것은 불가능하다. 따라서 본 연구는 분석기간 신조선 선복량에서 중고선 순매도가 발생하는 경우 총 선복량에서 줄어드는 것으로 가정한다.

국가별 선박투자 성과 분석에서는 연도별 신조선가, 중고선가, T/C, OPEX, 국가별 신조선 인도량, 국가별 중고선 매수 및 매도량 자료를 사용하였다.

신조선가는 176-180K DWT Capesize Bulkcarrier Newbuilding Prices, 75-77K DWT Panamax Bulkcarrier Newbuilding Prices, 61-63K DWT Handymax Bulkcarrier Newbuilding Prices, 38-40k DWT Handysize Bulkcarrier Newbuilding Prices의 연도별 자료를 통해 톤당 평균 선가를 산출하였다. 중고선가는 Capesize 180K 10 Year Old Secondhand Prices, Panamax Bulkcarrier 82k dwt 10 Year Old Secondhand Prices, Handymax 58k dwt 10 Yr Old Secondhand Prices, Handysize 37k dwt 10 Yr Old Secondhand Prices의 연도별 자료를 통해 톤당 평균 중고선가를 산출하였다.

TC(Timecharter)의 경우 1 Year Timecharter Rate 170,000 dwt Bulkcarrier, 1 Year Timecharter Rate 75,000 dwt Bulkcarrier, 1 Year Timecharter Rate 58,000 dwt Bulkcarrier, 1 Year Timecharter Rate 32,000 dwt Bulkcarrier의 연도별 자료를 통해 톤당 평균 T/C를 산출하였다. 마지막으로 OPEX의 경우 Capesize Operating Costs (OPEX), Panamax Bulkcarrier Operating Costs (OPEX), Handymax Bulkcarrier Operating Costs (OPEX), Handysize Bulkcarrier Operating Costs (OPEX)의 연도별 자료를 통해 톤당 평균 중고선가를 산출하였다.

분석자료는 모든 통계자료가 동시에 확보 가능한 시점부터 가장 최신의 자료로 2005년부터 2022년까지의 자료를 사용하였다.

국가별 중고선 선박투자 행태 및 성과분석에서는 2005년 1분기부터 2022년 4분기까지의 분기별 중고선가 Index, 국가별 중고선 매수 및 매도량 자료를 사용하였다.

분석에 이용한 자료는 Clarksons Research의 SIN과 WFR에서 추출했으며 각 변수별 상세내용은 아래의 표와 같다.

〈표 2-3〉 변수 설명 및 출처

변수	설명	출처
신조선가	• 176-180K DWT Capesize Bulkcarrier Newbuilding Prices • 75-77K DWT Panamax Bulkcarrier Newbuilding Prices • 61-63K DWT Handymax Bulkcarrier Newbuilding Prices • 38-40k DWT Handysize Bulkcarrier Newbuilding Prices	Clarksons (SIN)
중고선가	• Capesize 180K 10 Year Old Secondhand Prices • Panamax Bulkcarrier 82k dwt 10 Year Old Secondhand Prices • Handymax 58k dwt 10 Yr Old Secondhand Prices • Handysize 37k dwt 10 Yr Old Secondhand Prices	

T/C	• 1 Year Timecharter Rate 170,000 dwt Bulkcarrier • 1 Year Timecharter Rate 75,000 dwt Bulkcarrier • 1 Year Timecharter Rate 58,000 dwt Bulkcarrier • 1 Year Timecharter Rate 32,000 dwt Bulkcarrier	
OPEX	• Capesize Operating Costs (OPEX) • Panamax Bulkcarrier Operating Costs (OPEX) • Handymax Bulkcarrier Operating Costs (OPEX) • Handysize Bulkcarrier Operating Costs (OPEX)	
국가별 신조선 인도량	• 한국, 그리스, 중국, 일본 신조선 인도량	Clarksons (WFR)
국가별 중고선 거래량	• 한국, 그리스, 중국, 일본 중고선 매수량 및 매도량	
중고선가 Index	• Bulk Carrier Secondhand Price Index	Clarksons (SIN)

자료: 저자 작성

3. 분석 결과

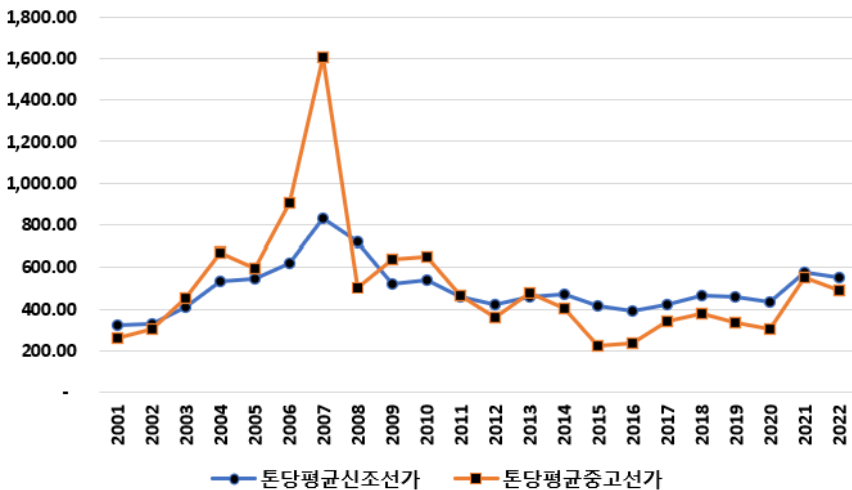
1) 기초자료 추정 결과

2001~2022년 사이 톤당 평균 신조선가와 톤당 중고선가를 추정한 결과 22년간 톤당 신조선가 평균은 495.44달러, 중고선가 평균은 506.80달러로 전체 평균은 중고선가가 더 높게 나타난다. 톤당 신조선가는 2007년 최고치인 829.75달러를 기록한 이후 지속적으로 하락해 2022년 기준 553.09달러 수준으로 나타난다. 톤당 중고선가 역시 2007년 최고치인 1604.65달러를 기록한 이후 지속적으로 하락해 2022년 기준 487.52달러 수준으로 나타난다. 대부분의 시기에 신조선가가 중고선가 보다 높지만, 글로벌 금융위기 이전에 글로벌 호황기에는 톤당 중고선가가 신조선가보다 높게 나타난다. 특히 호황기의 절정기인 2007년에는 톤당 중고선가가 톤

당 신조선가에 비해 약 2배가량 높게 나타난다. 이런 현상은 글로벌 경제 호황에 따라 선박운임이 급등하면서 많은 선사가 단기적인 고운임 수취를 위해 중고선 수요가 급증하면서 나타난 것으로 풀이된다.

〈그림 2-23〉 연도별 벌크선 톤당 신조선가와 중고선가

단위 : 달러/DWT



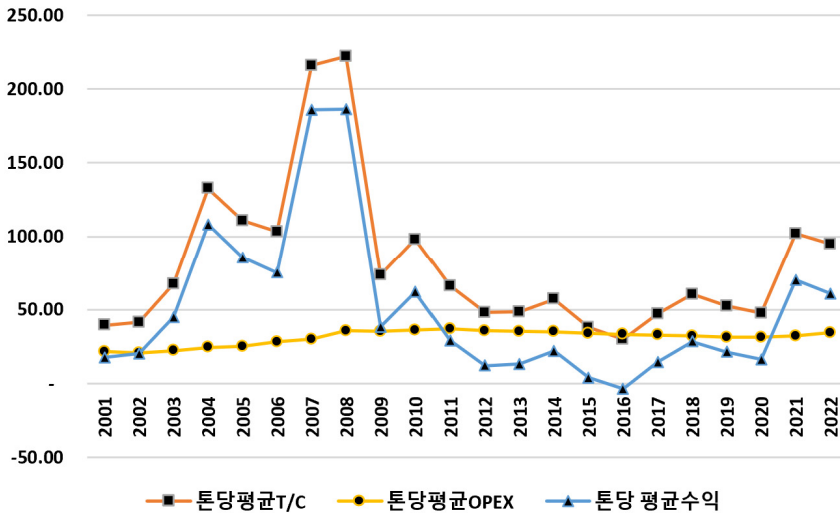
자료: 저자 작성

2001~2022년 사이 톤당 평균 운임, 톤당 OPEX 그리고 톤당 수익을 추정 한 결과 T/C평균은 81.75달러, OPEX 평균은 31.12달러, 운항수익 평균은 50.64달러로 나타났다. 톤당 운임은 2008년 최고치인 222.31달러를 기록한 이후 지속적으로 하락해 2022년 기준 81.75달러 수준으로 나타난다. 톤당 OPEX는 전 기간 큰 변동 없이 전체기간 평균 31달러 수준으로 나타난다. 톤당 평균 운항수익은 톤당 평균운임과 같은 추세를 나타내는데 벌크선 운임이 역대 최저치를 기록한 2016년에는 톤당 평균 운항수익이 마이너 3.41달러를 기록했다. 이는 당시 선박을 운항하면 손실이 발생하는

것을 의미하고 당시 많은 글로벌 선사들이 어려움을 겪었던 시기를 잘 설명하는 결과이다.

〈그림 2-24〉 연도별 벌크선 톤당 평균수익

단위 : 달러/DWT



자료: 저자 작성

2) 국가별 선박투자 및 운항수익 추정 결과

그리스의 2005년부터 2022년까지 신조선 인도량과 중고선 순매수량을 고려한 누적 선박투자량은 1억 5,075만 DWT로 그중 신조선 투자량은 1억 1,099만 DWT, 중고선 투자량은 3,976만 DWT로 나타난다. 그중에서 신조선의 경우 해운 운임과 선가의 상승을 동반한 글로벌 호황기인 2005~2008년까지는 신조선 인도량이 크게 늘지 않다가 글로벌 금융위기 이후 2010년 이후부터 신조선 인도량이 급증하는데 이는 2008년 선가가 급락한 이후 신조선을 대량발주한 것에 따른 결과이다. 이후 신조선 인도

량은 점진적으로 감소하는 추세를 나타낸다. 반면 중고선의 경우는 운임과 선가가 높은 글로벌 호황기에는 중고선 매도가 매수보다 많은 순매도를 지속적으로 나타낸다. 그리고 선가가 낮아진 2008년 이후부터 중고선 순매수가 증가하고 선박공급 과잉 문제로 해운 장기불황이 나타난 2012년부터는 중고선 순매수가 급격히 늘어난 것으로 나타난다.

2005~2022년까지 그리스의 신조선과 중고선을 고려한 총투자금은 754억 7,870만 달러, 선박 운항을 통해 창출한 운항수익은 422억 1,796만 달러로 추정된다.

〈표 2-4〉 그리스 선박투자 및 운항수익 추정 결과

구분	신조선 인도량 (천 DWT)	중고선 순매수량 (천 DWT)	누적 선박량 (천 DWT)	총투자금 (천 \$)	운항수익 (천 \$)
2005	1,640	-80	1,560	622,306	133,393
2006	3,680	-780	4,460	1,263,581	335,623
2007	4,360	-330	8,490	1,847,806	1,576,927
2008	3,430	-380	11,540	1,940,412	2,152,333
2009	8,490	270	20,300	7,217,738	778,436
2010	14,090	-970	33,420	9,505,608	2,074,224
2011	13,510	540	47,470	7,297,256	1,386,633
2012	12,090	3,760	63,320	7,878,040	767,873
2013	7,140	7,780	78,240	6,997,901	1,041,720
2014	6,590	6,490	91,320	5,414,386	2,019,017
2015	7,020	4,180	102,520	4,165,285	416,208
2016	9,100	2,210	113,830	4,820,432	-388,465
2017	5,500	920	120,250	2,614,078	1,737,471
2018	2,880	5,520	128,650	3,221,894	3,661,583
2019	5,180	110	133,940	2,229,876	2,862,079
2020	3,190	210	137,340	1,546,032	2,258,083
2021	1,030	7,770	146,140	4,754,183	10,244,436
2022	2,070	2,540	150,750	2,141,884	9,160,388
계	110,990	39,760	-	75,478,697	42,217,963

자료: 저자 작성

한국의 2005년부터 2022년까지 신조선 인도량과 중고선 순매수량을 고려한 누적 선박투자량은 4,854만 DWT로 그중 신조선 투자량은 4,949만 DWT, 중고선 투자량은 95만 DWT를 순매도한 것으로 나타난다. 신조선의 경우 해운 운임과 선가의 상승을 동반한 글로벌 호황기인 2005~2008년까지는 신조선 인도량이 크게 늘리지 않다가 글로벌 금융위기 이후 2009년 이후부터 신조선 인도량이 급증하는데 이 중 대부분이 신조선가가 최고점이었던 2007년과 2008년 초에 발주한 선박으로 고선가에 신조선을 확보한 것으로 나타난다. 이후 신조선 인도량은 점진적으로 감소하다 2019년부터 다시 증가하는 추세를 나타낸다. 반면 중고선의 경우는 운임과 선가가 높은 글로벌 호황기에는 중고선 매수가 매도보다 많은 순매수를 지속적으로 나타낸다. 그리고 선가가 낮아진 2009년 이후부터 중고선 순매도가 증가하고 공급과잉으로 중고선가가 지속적으로 하락하기 시작해 2015년 최저치를 기록한 기간 동안 순매도량이 급증한 것으로 나타난다. 이런 결과는 신조선가가 높을 때 신조선과 중고선을 확보하고, 중고선가가 낮을 때 경영부담으로 인해 매각한 것으로 보인다.

2005~2022년까지 한국의 신조선과 중고선을 고려한 총투자금은 301억 6,673만 달러, 선박 운항을 통해 창출한 운항수익은 169억 1,857만 달러로 추정된다.

〈표 2-5〉 한국 선박투자 및 운항수익 추정 결과

구분	신조선 인도량 (천 DWT)	중고선 순매수량 (천 DWT)	누적 선박량 (천 DWT)	총투자금 (천 \$)	운항수익 (천 \$)
2005	790	1,220	2,010	1,050,888	171,871
2006	760	1,690	4,460	1,933,128	335,623
2007	230	3,150	7,840	5,180,049	1,456,197
2008	390	700	8,930	592,356	1,665,540
2009	2,690	-60	11,560	2,193,556	443,287
2010	5,440	-890	16,110	3,335,174	999,873
2011	6,380	-570	21,920	3,064,094	640,299

2012	7,380	3,510	32,810	5,246,965	397,882
2013	3,230	-2,090	33,950	488,990	452,025
2014	1,250	-1,630	33,570	-133,695	742,208
2015	1,540	-1,040	34,070	472,964	138,317
2016	3,500	-500	37,070	1,533,977	-126,508
2017	760	-1,990	35,840	-361,791	517,846
2018	770	310	36,920	418,170	1,050,802
2019	2,770	-30	39,660	1,162,662	847,469
2020	7,280	-160	46,780	3,335,161	769,136
2021	3,500	-820	49,460	1,144,927	3,467,153
2022	830	-1,750	48,540	-490,844	2,949,554
계	49,490	-950	-	30,166,731	16,918,573

자료: 저자 작성

중국의 2005년부터 2022년까지 신조선 인도량과 중고선 순매수량을 고려한 누적 선박투자량은 2억 1,423만 DWT로 그중 신조선 투자량은 1억 4,126만 DWT, 중고선 투자량은 7,297만 DWT를 순매수한 것으로 나타난다. 그중에서 신조선의 경우 한국과 마찬가지로 해운 운임과 선가의 상승을 동반한 글로벌 호황기인 2005~2008년까지는 신조선 인도량이 크게 늘리지 않다가 글로벌 금융위기 이후 2009년 이후부터 신조선 인도량이 급증한 것으로 나타난다. 이후 신조선 인도량은 2014~2017년 사이 감소하다 2018년부터 다시 증가하는 것으로 나타난다. 반면 중고선의 경우는 한국과는 다른 선박투자 행태를 나타내는데, 중국은 분석 대상 기간 동안 모두 중고선 순매수를 기록하고 그 규모도 매우 크게 나타나는 특징이 있다. 그러나 선가가 상승하는 시기에는 중고선 순매수량이 타 기간에 비해 적은 편이나 선가가 하락하는 2009년부터는 2012~2014년을 제외하고는 순매수량 규모가 매우 크게 나타난다.

2005~2022년까지 그리스의 신조선과 중고선을 고려한 총투자금은 1,071억 9,904만 달러, 선박 운항을 통해 창출한 운항수익은 558억 4,463만 달러로 추정된다.

〈표 2-6〉 중국 선박투자 및 운항수익 추정 결과

구분	신조선 인도량 (천 DWT)	중고선 순매수량 (천 DWT)	누적 선박량 (천 DWT)	총투자금 (천 \$)	운항수익 (천 \$)
2005	1,270	2,950	4,220	2,279,498	360,844
2006	750	3,520	8,490	3,580,902	638,887
2007	270	2,610	11,370	4,335,350	2,111,856
2008	1,620	1,510	14,500	1,761,479	2,704,405
2009	5,470	9,480	29,450	10,618,020	1,129,308
2010	10,930	6,000	46,380	11,759,853	2,878,591
2011	14,480	2,990	63,850	8,937,594	1,865,105
2012	15,180	1,500	80,530	8,730,108	976,576
2013	10,990	1,660	93,180	5,849,168	1,240,638
2014	7,500	580	101,260	3,400,818	2,238,783
2015	5,540	4,870	111,670	3,641,041	453,355
2016	4,580	3,790	120,040	3,060,895	-409,657
2017	5,940	4,040	130,020	3,863,564	1,878,637
2018	10,690	5,540	146,250	6,275,505	4,162,507
2019	9,590	8,010	163,850	6,744,017	3,501,207
2020	9,520	7,010	180,380	6,541,975	2,965,728
2021	15,030	6,160	201,570	10,254,691	14,130,087
2022	11,910	750	214,230	5,564,568	13,017,777
계	141,260	72,970	-	107,199,044	55,844,632

자료: 저자 작성

일본의 2005년부터 2022년까지 신조선 인도량과 중고선 순매수량을 고려한 누적 선박투자량은 5,103만 DWT로 그중 신조선 투자량은 1억 6,583만 DWT, 중고선 투자량은 1억 1,480만 DWT를 순매도한 것으로 나타난다. 신조선의 경우 해운 운임과 선가의 상승을 동반한 글로벌 호황 기인 2005~2008년 기간 동안도 꾸준히 선대를 늘려오다 2010~2013년 신조선 인도량이 크게 늘어난 것으로 나타난다. 이후 신조선 인도량은 감소하다 2018년부터 다시 증가하는 것으로 나타난다. 반면 중고선의 경우는 그리스, 중국, 한국과는 다른 선박투자 행태를 나타내는데, 일본은 분석 대상 기간 동안 모두 중고선 순매도를 기록하고 그 규모도 매우 크게 나타나는 특징이 있다. 중국의 경우 전 기간 순매수를 하더라도 선가가 낮은

시기에 순매수 규모가 늘어나고 선가가 높은 시기에는 순매수가 줄어드는 경향이 있는 반면, 일본의 경우는 선가에 따른 순매도량의 증감에 특정한 패턴을 보이지 않는다는 차이가 있다.

2005~2022년까지 일본의 신조선과 중고선을 고려한 총투자금은 320억 5,803만 달러, 선박 운항을 통해 창출한 운항수익은 258억 7,052만 달러로 추정된다.

〈표 2-7〉 일본 선박투자 및 운항수익 추정 결과

구분	신조선 인도량 (천 DWT)	중고선 순매수량 (천 DWT)	누적 선박량 (천 DWT)	총투자금 (천 \$)	운항수익 (천 \$)
2005	8,380	-2,290	6,090	2,057,081	520,744
2006	7,960	-2,430	11,620	2,062,151	874,425
2007	9,850	-2,590	18,880	1,214,789	3,506,759
2008	7,690	-2,360	24,210	3,596,098	4,515,423
2009	6,950	-6,800	24,360	1,406,114	934,124
2010	11,010	-4,440	30,930	5,036,047	1,919,682
2011	13,050	-3,750	40,230	5,071,024	1,175,147
2012	16,010	-6,950	49,290	6,130,971	597,733
2013	10,530	-8,900	50,920	598,527	677,970
2014	7,220	-6,440	51,700	434,668	1,143,048
2015	4,660	-5,150	51,210	980,025	207,901
2016	5,750	-9,990	46,970	346,573	-160,293
2017	4,980	-9,400	42,550	-1,127,694	614,798
2018	4,630	-7,500	39,680	-1,045,671	1,129,356
2019	11,870	-6,360	45,190	2,894,220	965,636
2020	14,780	-8,930	51,040	4,171,868	839,177
2021	10,710	-14,560	47,190	-3,141,045	3,308,026
2022	9,800	-5,960	51,030	1,372,279	3,100,860
계	165,830	-114,800		32,058,027	25,870,515

자료: 저자 작성

3) 국가별 선박투자 성과 분석 결과

국가별 선박투자 및 운항수익 추정 결과를 토대로 국가별 선박투자 성과를 추정한 결과는 <표 2-8>과 같다.

먼저 각국이 2005년부터 인도받은 신조선을 매각하지 않고 2022년까지 운용한다는 가정하에 추정한 신조선 투자 수익률은 일본 10%, 그리스 7%, 중국 7%, 한국 6% 순으로 일본이 가장 높게 나타났으나, 큰 차이를 보이지 않는다.

그다음으로 2022년까지 각국의 중고선 거래까지 고려한 후의 총투자금은 중국이 1,072억 달러로 가장 많고, 그리스 755억 달러, 일본 321억 달러, 한국 302억 달러 순으로 나타난다. 신조선 투자금은 일본이 847억 달러로 가장 많은데도 불구하고 중고선 매각 차익 등을 고려한 경우 일본의 총투자금이 한국보다 조금 더 많은 321억 달러로 나타난다. 이는 앞서 살펴본 바와 같이 일본은 신조선 발주도 꾸준히 하면서 일정기간 이후의 선박을 지속적으로 매각하는 전략을 취하기 때문인 것으로 보인다. 총투자금 대비 선박 운용수익률을 추정한 결과 일본 81%, 그리스 56%, 한국 56%, 중국 52% 순으로 신조선을 계속 운용했을 때와 같이 일본의 수익률이 가장 높게 나타났다. 이는 선박 순매도 규모가 큰 일본의 특성상 중고선 매각 대금이 총투자금을 낮추는 효과가 반영된 것으로 볼 수 있다.

마지막으로 분석기간인 2022년까지 선박을 운용한 후 누적 보유 중인 각국의 선박잔가율은 그리스가 97%, 중국 97%, 일본 78%, 한국 78% 순으로 나타난다. 선박잔가율은 신조선과 중고선 투자를 통해 선박을 운용한 후 2022년 기준의 중고선가를 기준으로 추정한 선박잔가가 총 선박투자금 대비 비율을 의미한다. 즉 그리스와 중국의 경우 적절한 신조선 투자와 중고선 매매를 통해 선박의 높은 잔존가치를 유지하고 있는 것으로 볼 수 있다. 선박잔가율을 총투자금에서 차감해서 청산 후 총투자금 대비 선박 운

용 수익률을 추정하면 그리스 2,126%, 중국은 2,025%, 일본 360%, 한국 260%로 나타난다.

앞에서 신조선 투자수익률과 총투자 대비 수익률 추정 시에는 일본의 수익률이 가장 높고 그 외의 국가에서는 큰 차이를 보이지 않았는데, 최종 선박잔가까지 고려한 경우에는 그리스와 중국의 투자수익률이 한국과 일본에 비해 현저히 높게 나타났다. 이는 앞서 살펴본 바와 같이 시장 상황을 고려한 신조선 발주와 중고선 매매거래를 통해 안정적인 선박운용수익과 선박 매각차익을 많이 남겼기 때문으로 볼 수 있다.

〈표 2-8〉 국가별 선박투자 성과 분석 결과

단위 : 천 \$, %

구분	그리스	한국	중국	일본
신조선 투자금	59,955,371	26,058,815	70,341,187	84,654,710
신조선 투자수익률	7%	6%	7%	10%
총투자금1)	75,478,697	30,166,731	107,199,044	32,058,027
선박잔가	73,493,109	23,664,050	104,440,655	24,877,966
청산 후 총투자금	1,985,588	6,502,681	2,758,389	7,180,061
총선가 대비 선박잔가율	97%	78%	97%	78%
총투자 대비 수익률	56%	56%	52%	81%
청산 후 총수익률	2,126%	260%	2,025%	360%

주: 총투자금은 분석기간 중 중고선 매수거래와 매도거래에서 발생하는 선박투자 증감을 고려한 것을 의미함

자료: 저자 작성

4) 국가별 중고선 선박투자 행태 분석 결과

국가별 선박투자 행태를 살펴보기 위해 2005년 1분기부터 2022년 4분기까지의 국가별 중고선 매수량과 매도량을 통해 각 국가가 해당기에 선박을 순매수한 경우와 순매도한 경우로 구분하였다. 그리고 선박을 순매수

또는 순매도 시점 t_0 이전 20분기, 12분기, 8분기, 4분기, 1분기 이전의 중고선가 변화율의 평균을 산출했다. 그리고 순매도 및 순매수 이전 20분기 선가를 100 기준으로 이후 t_0 시점까지의 선가의 변화를 추정했다.

분석 결과, 그리스의 경우 선가가 20분기 이전부터 소폭 상승한 경우 중고선을 순매수한 것으로 나타난다. 그리고 선가가 20분기 이전부터 크게 상승한 경우 순매도한 것으로 나타난다.

한국의 경우 그리스와는 정반대로 선가가 20분기 이전부터 크게 상승한 경우 중고선을 순매수한 것으로 나타난다. 그리고 선가가 20분기 이전부터 큰 변화가 없을 때 중고선을 순매도한 것으로 나타난다.

중국의 순매수의 경우 한국과 유사하게 20분기 이전부터 선가가 크게 상승한 경우 중고선을 순매수한 것으로 나타난다. 순매도의 경우에는 선가가 20분기 이전부터 등락을 반복하다 상승하기 시작할 때 중고선을 순매도하는 행태를 나타낸다.

일본의 경우 앞선 3개국과는 완전히 다른 중고선 매매 행태를 보이는데, 순매수와 순매도의 두 경우 모두 선가가 상승하는 경우에 매매하는 행태를 보인다.

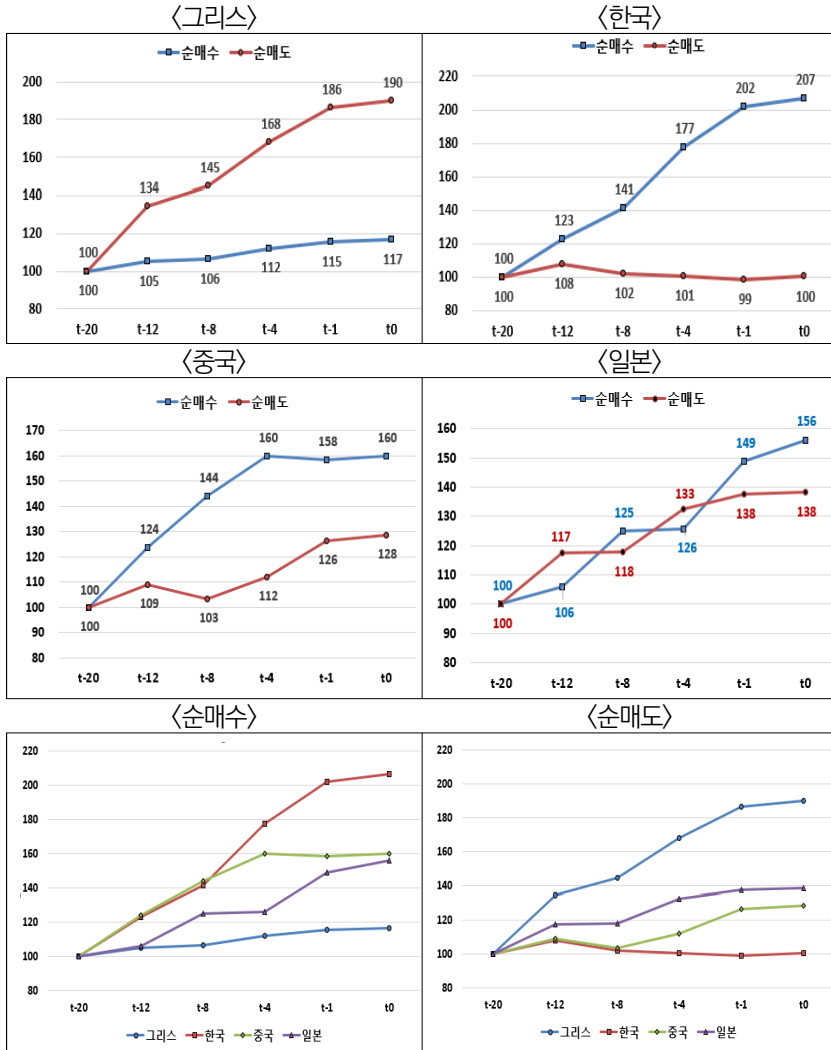
순매수와 순매도를 구분하여 국가별로 살펴보면 순매수의 경우 한국의 순매수 이전 선가 상승률이 가장 높고 그다음으로 중국, 일본, 그리스 순으로 나타난다. 이는 한국의 경우 선가가 상승하는 시기에 높은 운임 수익을 위해 고선가를 부담하고 중고선을 매수하는 투자행태를 나타내는 반면 그리스의 경우 장기간 선가가 낮은 상태로 변동이 없을 때 중고선을 매수하는 행태를 보이는 것으로 해석할 수 있다. 반면에 순매도의 경우에는 반대로 그리스의 순매도 이전 선가 상승률이 가장 높고 그다음으로 일본, 중국, 한국 순으로 나타난다. 이는 그리스의 경우 낮은 선가에 중고선을 매수해

서 일정기간 운용 후 선가가 크게 오르는 시기에 중고선을 매각함으로써 높은 선가 차익까지 남기는 것으로 보인다. 반면 한국의 경우는 선가가 높은 시기에 중고선을 매수해서 선가가 낮아진 시기에 손절하는 형태로 선박을 매도하는 것으로 보인다.

이러한 결과는 그동안 그리스가 경기역행적 선박투자를 통해 높은 수익을 올리고 지속적으로 선대를 확장하는 반면 한국은 경기순행적 선박투자를 통해 고가에 투자한 선박을 저가에 매도함으로써 투자대비 선대를 크게 늘리지 못했다는 정설을 실증적으로 뒷받침하는 결과이다.

〈표 2-9〉 국가별 순매수 및 순매도 이전 선가변동 추이

단위 : Point



주 : $t_{0-20}=100$ 기준으로 지수화

자료 : 저자 작성

제4절 소결

코로나19 이후 해운산업에서의 호황기에도 불구하고 기준금리 인상 및 장기화에 따라 해운산업 전반에 부담이 될 것으로 예상된다. 더불어 IMO의 환경규제 강화에 따라 친환경선박에 대한 선박투자는 지속적으로 증가해나갈 것으로 전망된다. 위와 같은 글로벌 해운산업의 동향을 볼 때 국내 해운산업 고도화를 위한 선박투자 개선 전략이 필요하다.

국가별 신조선, 중고선 선박투자 동향을 살펴보면 선박투자 및 운용 방식에서 차이가 나타난다. 이러한 차이는 중고선 투자에서 더욱 두드러지게 나타난다. 전통적인 해운강국인 그리스와 최근 공격적인 선박투자를 통해 시장 점유율을 늘리고 있는 중국의 경우 주로 선가가 낮았던 시기에 선박 매수 거래 비중이 늘어나고, 선가가 높아지는 시기에는 매도거래 비중이 높아지는 특징을 보인다. 일본의 경우는 중고선 매매를 통한 차익거래보다는 신조선 발주를 통해 선박을 운용하고 일정기간 후 매도하는 투자행태를 보인다. 반면 한국의 경우 신조선 투자의 경우 선박투자의 특정한 특징이 나타나지 않았으나 중고선 거래에 있어서는 다른 나라와 다르게 선가가 높은 시기에 중고선 매수 비중이 높고, 선가가 낮은 시기에는 매도 비중이 높아지는 것으로 나타났다. 이러한 결과는 한국 선사는 해외 선사에 비해 경기순행적 선박투자를 한다는 점을 보여준다.

다음으로 한국, 그리스, 일본, 중국 4개국 벌크선을 대상으로 신조선과 중고선 투자를 통한 선박 운항수익, 그리고 중고선 매도를 통한 매각차익을 고려한 투자성과를 비교했다.

국가별 선박투자 성과 분석 결과를 살펴보면 먼저 각국이 2005년부터 인도받은 신조선을 매각하지 않고 2022년까지 운용한다는 가정하에 추정

한 신조선 투자 수익률은 일본 10%, 그리스 7%, 중국 7%, 한국 6% 순으로 일본이 가장 높게 나타났으나, 큰 차이를 보이지 않는다.

그다음으로 2022년까지 각국의 중고선 거래까지 고려한 경우, 총투자금 대비 선박 운용수익률을 추정한 결과 일본 81%, 그리스 56%, 한국 56%, 중국 52% 순으로 신조선을 계속 운용했을 때와 같이 일본의 수익률이 가장 높게 나타났다. 이는 선박 순매도 규모가 큰 일본의 특성상 중고선 매각 대금이 총투자금을 낮추는 효과가 반영된 것으로 볼 수 있다.

마지막으로 최종 선박잔가까지 고려한 경우, 선박잔가율을 총투자금에서 차감해서 청산 후 총투자금 대비 선박 운용 수익률을 추정하면 그리스 2,126%, 중국은 2.025%, 일본 360%, 한국 260%로 나타난다.

앞에서 신조선 투자수익률과 총투자 대비 수익률 추정 시에는 일본의 수익률이 가장 높고 그 외의 국가에서는 큰 차이를 보이지 않았는데, 최종 선박잔가까지 고려한 경우에는 그리스와 중국의 투자수익률이 한국과 일본에 비해 현저히 높게 나타났다. 이는 그리스와 중국이 시장상황을 고려한 신조선 발주와 중고선 매매거래를 통해 안정적인 선박운용수익과 선박 매각 차익을 많이 남겼기 때문으로 볼 수 있다.

실제로 중고선 선박투자 행태 분석 결과에서는 국가별 선박 순매수 이전 선가 상승률을 보면 한국의 순매수 이전 선가 상승률이 가장 높고 그 다음으로 중국, 일본, 그리스 순으로 나타났다. 반대로 국가별 선박 순매도 이전 선가 상승률을 보면 그리스의 순매도 이전 선가 상승률이 가장 높고 그 다음으로 일본, 중국, 한국 순으로 나타났다. 즉 한국은 중고선 거래 시 선박을 고가에 매입하고 저가에 매도하는 행태를 보이고 그리스와는 정반대의 선박투자 행태를 보이는 결과이다.

03

주요국과 우리나라 선박투자 비즈니스 여건 비교분석

앞서 제2장의 분석결과 우리나라가 주요 해운국 대비 선박투자 성과가 낮은 것으로 나타났다. 제3장에서는 이러한 선박투자 성과 차이를 해소하기 위해 선박투자 비즈니스 여건의 개선이 필요한 부분을 살펴본다. 정책적인 측면을 중심으로 주요 해운국 대비 조세제도, 선박금융제도 등 국가별 선박투자 비즈니스 여건을 비교분석하여 우리나라가 글로벌 해운산업에서 선박투자 경쟁력을 확보하기 위해 개선해야 할 요인을 도출한다.

제1절 해운기업의 선박투자 고려 요인

해운기업의 수입 창출 방식은 선박 임대와 해상운송 서비스 제공이 있다. 먼저, 선박 임대를 위한 선박을 확보하기 위해서는 신조선이나 중고선을 매입하거나 항해용선, 장기용선계약, 정기용선, 나용선 등 용선계약을 맺을 수 있다.³¹⁾ 해운기업은 선박을 운용하다 특정 시점에 선박을 매각하고 차익을 통해 수익을 창출할 수 있다. 그러나 외부환경과 기업 상황 등이 상이하고 선박투자 시 고려해야 할 조건이 많기 때문에 선박투자 의사결정

31) 박성화 외(2022, a), p. 25.

은 매우 중요한 부분이다.³²⁾

박성화 외(2022, a)는 선행연구를 통해 해운기업의 선박투자 시 주요 고려요인을 선정하고 크게 기업 외부환경과 기업 내부환경으로 구분하였다. 기업 내부환경요인은 상업적 요인, 현존선 가치 분석, 투자수익률과 자기자본이익률, 기업 내 자본가용성과 자금조달 방법, 선박 조달의 순현재가치, 그리고 최소운임률 등 기업 내부역량과 해당 선박투자의 수익성 여부와 관련이 있다. 기업 외부환경요인의 경우 해운시장 전망과 경제환경, 선박프로젝트의 규모, 신조선과 중고선의 가격 수준, 해상운임요인, 국제기구의 규제, 그리고 정부정책 요인 등 기업이 통제 불가능한 요소로 구성되어 있다.

즉 해운기업 입장에서 통제불가능한 요소인 외부환경요인 중 각국 정부의 정책의지에 따라 각국 선사의 국제경쟁력이 결정되는 요소로는 조세정책과 민간의 선박금융 프로그램을 들 수 있다. 이런 정책적인 환경이 조성되어야 내부환경요인인 기업 입장에서의 시황 등을 고려한 경기역행적인 선박투자 의사결정이 가능한 것이다.

따라서 본 장에서는 우리나라 선박투자 활성화를 위해 정책적인 측면을 중심으로 주요 해운국 대비 조세제도, 선박금융제도 등을 비교분석하고 5장에서 우리나라가 주요 해운국과 국제 경쟁에서 유사한 선박투자 여건을 가질 수 있는 방안을 제시한다.

32) 박성화 외(2022, a), p. 37.

제2절 주요국과 우리나라 선박투자 여건 비교 분석 —

1. 조세제도

1) 선박등록제도

UN 해양법에 의하면, 선박과 국적 간에는 진정한 연계(genuine link)가 있어야 한다(Sohn & Gustafson, 1984.). 그러나 선박의 소유자나 운항책임자 등의 국적과 진정한 연계를 갖는 국적을 취득하지 않고, 여러 가지 이유로 다른 국가에 선박을 등록하는 경우가 있다. 이를 편의치적(flags of convenience)이라고 한다(Brownlie, 1988.) 편의치적국은 편의치적선에 대해 각종 세금을 감면하고 선박운항과 선원고용에 관한 규제를 완화하며, 노동법 및 사회보장제도의 적용을 완화하는 등 여러 가지 인센티브를 부여하고, 선박의 매입 및 임차와 관련된 금융 인센티브도 제공하고 있다(UNCTAD, 2009) 해운비즈니스는 글로벌 시장에서 치열한 경쟁이 이루어지기 때문에 높은 수익 창출도 중요하지만, 해외 선사와 경쟁 시 비용을 최소화하는 것이 매우 중요하다.

또한 해운산업은 선가가 높고 선박의 이동이 용이하여 많은 선사가 세금을 내지 않기 위해 세금이 없는 국가에 선박을 등록하는 편의치적(FOC)이 관행화되어 있다.³³⁾ 대표적인 편의치적국은 파나마, 마셜 아일랜드, 온두라스, 코스타리카 등이 있으며 이 중에서 파나마, 마셜 아일랜드 등 일부 국가만이 제도를 통한 경제적 이득을 취하고 있는 것으로 나타난다.³⁴⁾

그러나 편의치적이 활성화되면 진정한 연계가 있는 해운국은 국가적으로

33) Park et al.(2022), p. 1.

34) 박성화·류희영(2021), p. 91.

국적선대가 감소하는 문제점이 발생한다. 아울러 외교적 보호권 행사의 요건 가운데 하나인 principle of continuous nationality에 따라 선박의 국적국만이 외교적 보호권을 행사할 수 있는데, 진정한 연계가 없는 선박에 대해 외교적 보호권 행사가 가능할지 논란이 있다.³⁵⁾

이러한 이유로 영국, 노르웨이 등은 제2선적제도(second ship register)로 역외선박등록제도(offshore registry)와 국제선박등록제도(international ship registry)를 마련하고 자국 선대가 해외로 편의치적이 되는 것을 방지하려고 노력하였다.³⁶⁾ 한국도 국적선의 해외 치적을 방지하고, 선대 확충을 통해 해운산업의 국제경쟁력을 제고하기 위하여 1997년 8월 국제선박등록제도를 도입, 1998년 2월부터 시행하였다. 과거 한국의 국적선사들은 한국에 선박을 등록하는 경우 외국인 선원 고용(낮은 임금)에 제한이 있고, 편의치적국가와 비교해 선박을 유지 및 확보하는 데 세금 등 비용이 높은 편이기 때문에 해외 치적할 유인이 컸다. 이를 개선하기 위하여 한국은 국제선박등록제도를 도입하여 외국인 선원의 승선 범위를 확대하고 조세감면 혜택을 부여해 해운산업의 국제 경제력을 확보하고자 하였다.³⁷⁾

또한 한국은 2002년 1월 「제주국제자유도시특별법, 이하 제주특별법」을 제정하면서, 해운단체의 건의에 따라 국내에 선박등록을 활성화하기 위하여 제주도내 무역항을 선박등록특구로 지정하고, 지방세법이 정하는 바에 따라 일부 지방세 감면 혜택이 2003년에 시행되었다.³⁸⁾

제주특구선박등록제도는 선박등록을 활성화하기 위한 목적으로 제정되었으며 제주자치도 내 무역항을 선박등록특구로 지정하고 있다.

35) Park et al.(2022), p. 1, 재인용: 박성화·류희영(2021), p. 47.

36) Park et al.(2022), p. 4, 재인용: 박성화·류희영(2021), p. 49.

37) Park et al.(2022), p. 1, 재인용: 박성화·류희영(2021), p. 95.

38) Park et al.(2022), pp. 1-2, 재인용: 박성화·류희영(2021), p. 3.

「국제선박등록법」에 따라 제주도 내 무역항을 선적항으로 하는 선박과 외국선박에 대하여 지방세를 감면해주고 있으며, 지방세 중 취득세, 재산세, 지역자원시설세, 지방교육세 및 농어촌특별세를 면제할 수 있다. 선박등록특구에 대한 지방세 감면에 대한 사항은 「조세특례제한법」 제121조의 15(국제선박 등록에 대한 지방세 감면)에서 규정하고 있다. 2020년 12월 31일까지 취득한 선박의 취득세의 2%를 경감하여 과세하고, 재산세, 지역자원시설세 및 농어촌특별세를 면제한다.³⁹⁾ 조세 감면은 「제주특별법」에 따른 선박등록특구를 선적항으로 하는 선박 또는 「국제선박등록법」에 따라 제주선박등록특구를 선적항 등록 조건부로 하는 선박에 대하여 한한다. 「농어촌특별세법」 제4조(비과세)에 따라 농어촌특별세를 면제한다. 「조세특례제한법」 제121조의15에서 「지방세특례제한법」으로 이관됨에 따라 지방교육세(면제) 지원은 일몰종료가 되었다. 현재 선박등록특구의 국제선박 등에 대한 과세특례는 「제주특별자치도세 감면 조례」 제17조의2에 따라 시행되고 있다. 선박등록특구 등록 국적선박에 대한 연도별 감면 혜택 변화는 다음과 같다.⁴⁰⁾

〈표 3-1〉 연도별 선박특구 등록 선박에 대한 감면 혜택

구분	'02	'07	'10	'11	'13	'16	'17	'21
취득세	면제	면제	면제	-2%	-2%	-2%	-2%	-2%
재산세	면제	면제	면제	면제	면제	면제	면제	면제
지역자원 시설세 ¹⁾	면제	면제	면제	면제	면제	면제	면제	면제
지방교육세	면제	면제	면제	면제	면제	-	-	-
농어촌 특별세	면제	면제	면제	면제	면제	면제	면제	면제
일몰	-	'09년 말	'12년 말	'12년 말	'15년 말	'16년 말	'21년 말	'24년 말

주: 1) 2010년부터 공동시설세와 지역개발세가 지역자원시설세로 통합되었음

출처: 법제처, 국가법령정보센터(검색일자: 2021년 2월 15일)

자료: Park et al.(2022), p. 5.

39) Park et al.(2022), p. 3, 재인용: 박성화·류희영(2021), p. 100.

40) Park et al.(2022), p. 4, 재인용: 박성화·류희영(2021), pp. 100-102.

우리나라의 제2선적제도는 세계적으로 보편화되고 있는 제2선적제도를 국내에 도입함으로써 국적선의 역외등록 추세를 완화하고 해외이적 선박의 국내치적을 도모하기 위한 것이다. 제2선적제도를 도입 이후 우리나라 국적선대는 급속도로 증가했다. 그럼에도 불구하고 제2선적제도를 도입하고 있는 주요국에 비해서는 조세부담이 높은 것으로 나타난다.

대표적 편의치적국인 파나마, 제2선적제도를 운영하고 있는 주요 해운국들의 선박등록과 관련한 조세의 절대 비용을 산정하고 비용 부과 체계를 분석한 결과는 다음과 같다. 18만 DWT Cape size 선박을 한국에 일반선박으로 등록할 경우 \$1,272,600의 비용이 발생하고 제2선적제도를 국제선박으로 등록할 경우 그 비용이 \$12,600으로 크게 줄어든다. 반면 파나마 \$6,500, 노르웨이(NIS) \$304, 그리스 \$0, 홍콩 \$1,911, 영국 \$1,693에 비해서는 여전히 높은 수준이다.⁴¹⁾

41) Park et al.(2022), p. 5.

〈표 3-2〉 주요국 선박도입 시 취득등록세 현황과 적용례

구분	한국	한국 (제주 특구)	파나마	노르웨이 (NIS)	그리스	홍콩	영국 (맨섬)
취득세			면제	면제	면제	면제	면제
등록 관련 비용	선가의 2.02%	선가의 0.02%	- GT2,000이하 : US\$500 - GT2,001~5,000 : US\$2,000 -GT5,001~15,000 : US\$3,000 * GT15,000톤을 초과하는 경우 톤 또는 톤 미만에 대해 US\$0.1 가산 * 최고한도액 US\$6,500	정액 (3,028 크로네)	면제	-총톤수(GT)500 톤 이하: HK\$3,500 -총톤수(GT)500 톤 초과: HK\$15,000	£1,400
총비용	1,272,600 USD	12,600 USD	6,500 USD	304 USD	0 USD	1,911 USD	1,693 USD

주 1: 환율(한국은행, 2022년 6월 14일 기준 매매기준율 적용) : 1USD = 1,290KRW, 7.69HK, 0.83GBP, 10NOK.

주 2: 선종 및 선형 : 18만DWT cape size 급, 선가 63백만\$ (Clarkson, 2022년 6월 기준)

자료: Park et al.(2022), p. 6.

오늘날 편의치적제도와 제2선적제도는 세계 해운시장 경쟁력의 확보라는 측면에서 불가피하게 확산되고 있다. 정부의 직접 보조가 불가능한 글로벌 경제체제에서 해운업에 대한 정부의 지원은 조세감면이 보편화되어 있기 때문에 해운업에 투입되는 비용 중 국내외 비용 중 국제비용은 대부분 동일하나 국내 비용의 차이로 해운기업의 비용경쟁력이 결정된다. 따라서 세계 해운시장에서 우리 선사가 외국선사와 대등하게 경쟁할 수 있는 여건 조성을 위해 조세지원이 필수적이며 주요 해운국과의 동등한 수준으로 개편할 필요가 있다.⁴²⁾

42) 박성화·류희영(2021), pp. 91-92.

2) 톤세제도

톤세제도는 외항 선사들의 소득을 계산할 때, 실제 영업상 수익에서 비용을 차감한 영업이익 대신 선박의 톤수와 운항일수를 기준으로 선박보유량에 법정 이익금을 곱하여 산출한 간주 이익을 과세표준으로 법인세를 산출하는 제도를 의미한다. 해운산업은 경기민감 산업으로서 특정 주기에 따라 호황과 불황이 크게 반복되는 특징을 갖는다. 따라서 글로벌 금융위기 이전과 코로나 시기와 같은 호황기에는 운임이 급등하여 단기간 엄청난 수익을 올리는 반면, 글로벌 금융위기 이후부터 코로나 이전과 같이 장기간의 불황기에는 지속적인 적자를 기록하기도 한다.

그리스가 1939년 톤세 도입 이후 성과를 내면서 네덜란드, 노르웨이, 영국 등 유럽 국가도 톤세를 시행하기 시작했다. 우리나라 또한 해운산업의 국제경쟁력 제고를 위하여 2005년부터 톤세를 시행하고 있다. 특히 영국과 네덜란드는 톤세 도입으로 인해 자국등록 선박량이 크게 증가하였으며 이를 통해 글로벌 경쟁력을 확보하고 있다. 아시아에서는 일본이 2008년부터 톤세를 도입하여 세제 혜택을 부여하고 있다.⁴³⁾

우리나라의 톤세는 조세특례제한법 제104조의10(해운기업에 대한 법인세 과세표준 계산 특례)에 따라 내국법인 중 「해운법」상 외항운송사업의 경영 등 대통령령으로 정하는 요건을 갖춘 해운기업이 적용대상이 된다. 해당 조항은 2005년 시행 이후 3차례 일몰 연장 이후 2024년 말 다시 일몰 도래 예정이다. 우리나라 톤세제도는 도입 이후 국적선대 증대, 해운기업의 매출액, 그리고 외화가득액의 증가에 크게 기여한 것으로 평가된다. 그럼에도 불구하고 5년마다 도래하는 일몰제도 그리고 5년 고정 의무로 인해 개편에 대한 요구가 많은 실정이다.

43) 박성화 외(2022, p. 38).

최근 코로나 기간에 해운시장이 호황기를 맞으면서 국내 선사가 역대 최대 실적을 올리면서 톤세를 통한 법인세 감면규모가 논란이 된 바 있다. 그러나 이런 해운시장 호황으로 인한 최대실적은 국내 선사뿐만 아니라 해외 선사의 경우도 마찬가지이다. 그리고 주요 해운국의 경우 대부분 톤세제도를 도입하고 있기 때문에 톤세로 인한 법인세의 감면 규모도 더 클 것으로 보인다. 즉 톤세제도로 인한 법인세 감면 규모의 비교대상은 국내 타산업군의 기업이 아니라는 것이다. 해운산업은 국제 경쟁을 통해 국제적으로 수익을 창출하는 산업이다. 또한 타 산업과는 달리 선박의 이동의 용이성에 따라 언제든지 선박의 국적과 영업의 대상을 변경할 수 있기 때문에 국제간 조세의 비교를 통해 경쟁력을 갖추는 것이 타당할 것이다.

톤세제도로 인한 국내 선사들의 과도한 조세혜택 비판에도 불구하고 우리나라 톤세제도는 해운 주요국에 비해 근본적인 문제점이 존재한다. 먼저 일몰제의 존재이다. 한국의 경우 2005년 처음 톤세제도가 도입된 이후 3번의 일몰연장을 거쳐 현재 2024년 말까지 그 제도가 유효하다. 즉 우리나라는 매 5년마다 톤세제도에 대한 일몰평가를 받기 때문에 선사 입장에서 장기적인 경영계획 수립에 항상 불확실성이 존재한다. 반면 톤세제도를 도입하고 있는 국가 중 한국을 제외한 20여개 국가는 일몰제도 없이 영구적으로 적용이 되고 있다. 또한 일몰과 노르웨이의 경우에는 제도의 기간이 있으나 10년 단위로 재평가하기 때문에 한국의 경우보다 제도의 안정성이 더 높다고 평가할 수 있다.

또한 한국의 경우 용선선박의 선복량이 자사선 선복량의 5배를 초과하지 않아야 된다는 점, 그리고 톤세 선택 시 해운시장 상황과 기업의 손익과는 관계없이 5년간 의무적으로 적용된다는 점이 유연한 경영계획수립에 한계를 가진다.

〈표 3-3〉 국가별 톤세제도 주요 특징

구분	내용
한국	- 톤세 적용대상 기업의 연간운항순톤수 기준, 의무적용기간, 일몰 규정이 있고, 한시적으로 특정 연도에 톤세 적용포기를 허용한 적이 있음 - (연간운항순톤수 기준) 용선선박의 선복량은 자사선 선복량의 5배를 초과해서는 안됨 - (과세 선택과 의무적용기간) 해운기업은 톤세와 법인세 중 선택할 수 있음. 톤세 선택 시, 5년간 의무 적용임 - (한시적 적용포기) 일반적으로 5년동안 톤세 의무 적용함. 특정 연도('09년, '17년)에 경제적 이유로 일시적으로 톤세 적용포기 허용함 - (일몰규정) 2005년 도입 이후 3차례에 걸쳐 5년씩 연장함. 현재 일몰기한은 2024년 12월 31일로 예정되어 있음
노르웨이	- 국적선박에 대한 조건, 소유선박과 용선선박 비율에 대한 조건이 없으며, 의무적용기한이 없음 - (EEA선박규정) 국적선박조건은 없으나 EEA국선박의 비율을 유지·증가시켜야 할 조건(단, EEA선박이 60%이상이라면 면제) - (나용선 계약조건) 선사 총 선박활동의 50%를 초과할 수 없으며, 나용선 계약기간은 최대5년을 초과할 수 없음 - (잠금기간) 자유롭게 톤세를 포기할 수 있으나 포기시 기존의 잠금기간(10년)이 끝날 때까지 재도입할 수 없음 - (일몰제) 없음
일본	- 2009년 4월 도입, 2013년 4월, 2018년 4월에 2차례 개정 - 톤세제는 적용대상기업으로 인정하는 '인정절차'를 받은 경우에만 적용 - 인정절차는 일본선박 및 선원확보 계획이 국토교통대신이 정하는 기본방침에 부합할 것과 계획내용이 확실하고 효과적으로 실시될 가능성이 있는 경우에 한정 - 도입 시 톤세제 적용기업을 일본의 외항운송업자, 적용 대상 선박은 일본적선으로 제한하였으나, 2013년 4월 1일부터는 FOC선박까지 확대 적용함 - (일몰제) 10년(기본 5년 + 추가5년) : 5년 경과 후 희망기업은 추가 5년 자동 적용
독일	- (선박등록) 국제선박등록이 톤세적용을 위한 요건은 아님 - (용선 조건) 용선이 독일선박으로 등기되어 있지 않은 경우에 사업 연도에 용선의 순톤수가 국제항행에 운용되는 상선의 3배를 초과하지 않아야 함 - (적용요건) 독일에서의 상선 관리가 이루어져야 하며(관리요건), 소유선이나 용선이 해당 사업연도의 50% 이상의 기간 동안에 국내에 등기되어 있어야 함(등기요건)

	- (잠금기간) 톤세적용 여부는 선주의 선택사항이지만, 10년의 의무 적용기간이 있으며, 철회한 경우에도 향후 10년 동안 톤세 적용신청을 못함 - (일몰제) 없음
영국	- 톤세는 10년 단위로 선택 가능하며, 톤세 적용을 위해서는 당해 회계연도부터 적용됨 - (일몰제) 없음

자료: 김태일 외(2019), p.121.의 자료를 참고하여 저자 작성

2. 선박금융제도

1) 선박조세리스제도

해운산업은 특정 경기주기를 갖는 경기민감 산업으로 선사들은 선가가 낮을 때 선박을 확보해야 경쟁력이 크게 향상될 수 있는 반면 선가가 높을 때 선박을 확보하면 장기간 큰 손실을 입게 되고 심할 경우 파산에 이르게 된다.

조세리스금융은 선박, 항공기 등 고가의 자본재를 구매할 때 고속감가상각을 통한 세제혜택을 이용하여 자본재 구입비용을 절감하는 금융기법이다. 고속감가상각은 회계적으로 감가상각 방법(정액법 또는 정률법) 중 고속의 정률법을 활용하여 대상 자본재 내용연수 초기에 상대적으로 많은 금액을 상각하는 방식이다. 경제침체로 불황이 장기화될 시 설비 등 투자를 촉진시켜 경제 활성화를 추진하기 위해 조세리스금융을 많이 활용하며 정부 차원에서도 대규모 투자 유인이나 특정 산업 육성을 위해 고속감가상각을 허용하여 투자를 유치하고 있다.⁴⁴⁾

선박 조세리스제도 도입 목적은 국가별로 상이하게 나타난다. 영국은 선박금융 활성화를 통해 법률, 보험 등 관련 산업을 발전시키기 위해 선박

44) 박성화·김태일·김한나(2021), p. 45.

조세리스제도를 도입했으며, 프랑스는 국적선사인 CMA-CGM을 지원하기 위해 본 제도를 도입했다. 일본은 자본을 축적하고 있던 중소기업에게 투자 기회를 제공하기 위해 도입했다. 이와 같이 선박 조세리스제도를 도입한 목적은 다르지만 공통적으로 선박에 대한 고속감가상각을 허용하여 선사의 조세부담을 줄이고, 해운산업을 발전을 도모하고자 했다.⁴⁵⁾

국가별 선박요건과 리스구조 등에는 차이가 있으나, 선박조세리스제도의 가장 핵심은 고속감가상각이 가능하다는 것이다. 고속감가상각이 가능할 경우, 선박도입 초기에 고비용으로 인식하여 회계상 손실이 발생하여 그만큼 법인세를 이연시키는 효과가 발생한다. 따라서 투자자 입장에서 빠른 투자금 회수가 가능하다는 장점이 있다.

〈표 3-4〉 해운선진국의 선박 조세 리스제도 사례

구분		영국	프랑스	일본(JOLCO)
선박 요 건 등	선박운항 주체	국적선사	국적선사	제한없음
	선박 등록국	편의치적 가능	편의치적 가능	일본(편의치적 가능)
	선원 채용조건	제한없음	EU 역내 국적 소유자	제한없음
	사전승인 여부	없음	없음	일본 선박법 적용 가능 선박 확인
	대상 선박	신조선	신조선 (인도 후 2년 이내)	중고선/신조선
	자국 내 선박 건조 요건	제한없음	제한없음 (EU 경제에 기여)	제한없음
리스 구 조 등	차주·소유주	차주: SPC 소유주: UK Lessor	SPV/GIE	차주: 일본 TK 소유주: 해외 SPC
	리스기간 (계약해지 시점)	25년 (7~8년)	8년 (6 ~ 7년)	10년 이상 (5년 또는 7년)
	고속감가상각률	연 25%	연 28.125%	연 15% (신조선은 첫해에 한해 30% 허용)
	세제혜택 수혜선사	제한없음	제한없음 (EU 경제에 기여)	제한없음
	선사 취득 이익	선가의 8% 내외	선가의 15% 내외	100% 선박금융 조 달

45) 박성화·김태일·김한나(2021), pp. 45, 105.

	세제혜택 지급방법	세제혜택 발생 시 선사 앞 지급	세제혜택 발생 시 Lessor의 별도 계좌(Cash Deposit)에 적립 → 선순위 대출금 상환에 충당	세제혜택 발생 시 투자자에게 지급
	리스기간 종료 후 선박 이전 대상	Lessee가 아닌 제3자	Lessee	Lessee

자료: 박성화·김태일·김한나(2021), p. 105.

한편 우리나라 역시 선박투자 활성화를 위해 프랑스·일본 등 주요 해운국에서 실시 중인 선박 조세리스(Tax Lease) 제도를 도입하여 해운업 및 조선·금융업 등 연관산업의 경쟁력 강화 도모하기 위해 2022년 조세특례 신설에 대한 예비타당성평가를 시행했다. 평가결과 제도의 정책성과 형평성 등에 대해서는 전반적으로 좋은 평가를 받았으나, 사업의 구체성 결여 그리고 경제성 평가에 낮은 평가를 받아서 통과하지 못했다.

2) 선박펀드

선박투자회사제도는 선박을 건조하거나 매입하기 위해 다수의 소액투자자들로부터 대량의 자본을 조달하고 외부금융기관 등으로부터 차입한 자본으로 선박투자 펀드를 조성하는 선박금융 기법이다.⁴⁶⁾ 선박투자회사는 선박을 건조 혹은 매입한 이후 소유하게 되고, 소유한 선박은 선박운항회사에 용선함으로써 장기간 수익원을 확보한다. 즉, 용선을 통해 발생된 수익금에서 금융기관의 차입금을 상환하고 나머지 수익금을 소액의 투자자들에게 배당하는 구조이다.

대표적인 선박펀드는 독일의 KG펀드, 노르웨이의 KS펀드가 있으며 우리나라는 이러한 사례를 벤치마킹하여 선박펀드를 도입했다. 1997년 IMF 외환위기 이후 구조조정, 선박금융지원 중단 등으로 인해 국적선대가 급감되었으며 해운산업 경쟁력 제고를 위해 선박펀드의 도입을 검토했다.

46) 김한나·박성화(2021), p. 109.

2002년 5월에 「선박투자회사법」이 제정되고, 2004년에 선박펀드를 첫 인가를 받았다.⁴⁷⁾

〈표 3-5〉 독일 KG와 노르웨이 KS

구분	주요 내용
독일 KG	“Kommandit Gesellschaft”의 약자인 KG 펀드는 독일 소득세법(German IncomeTax)에 근거한 유한책임조합(Limited Liability)형태의 투자제도로 하나의 무한책임 파트너(General Partnership)와 개인투자자인 다수의 유한책임파트너(Limited Partnership)가 참여하는 계약형태임
노르웨이 KS	노르웨이의 KS펀드는 합자회사를 의미하는 ‘Kommandittselskap’의 약자로서 독일의 KG펀드와 비슷한 개념의 투자방식이며, 하나 이상의 무한책임파트너(Komplementar: General Partner)와 하나 이상의 유한책임파트너(Kommanditister: Limited Partner)가 참여하는 계약형식으로, KS펀드는 회사이기는 하지만, 납세의 주체는 아니며, 펀드의 자산 및 이익을 소유하는 파트너들이 납세의 주체가 되며, 독일의 KG펀드와 같이 참여자들은 유한책임을 부담하면서 여러 조세 혜택을 누리게 됨

자료 : 김태일 외(2020), p. 64.

선박투자회사제도의 운영방식을 살펴보면 먼저 선박투자회사가 펀드 모집으로 선가의 20~30%를 조달하고, 나머지는 은행의 선박 담보를 통해 선박을 매입한다. 매입 후 용선을 통해 용선료를 수취해 배당 및 이자를 지급하고 만기 시 선박매각을 통해 배당 및 원리금을 상환한다. 선사는 용선료 중 일부는 차입금 상환, 나머지는 투자자에게 배당하게 된다. 즉 투자자는 선사에 자금을 제공하고 선사가 용선을 통해 창출한 수익금으로 수익을 창출할 수 있다.⁴⁸⁾

〈그림 3-1〉 우리나라 선박투자회사제도 선박펀드 운영방식



47) 김태일 외(2019), p. 121.

48) 김태일 외(2019), p. 122.

자료: 김태일 외(2019), p. 122.

아울러 선박펀드는 모집규모에 따라 금융기관 등 전문투자자 중심의 사모펀드(50인 미만)와 일반투자자 위주의 공모펀드(50인 이상)로 구분된다. 또한 정부예산·기금 등 투입여부에 따라 캠프 펀드, 해경 펀드 등의 공공선박펀드와 그 외의 민간선박펀드로 구분할 수 있다.⁴⁹⁾

우리나라 선박펀드는 2004년 첫 펀드 출시 이후 2021년 말 기준 총 333개의 선박투자회사를 인가하여 16.8조 원의 선박금융을 조성, 458척의 선박을 확보하였으며, 이 가운데 민간펀드 134개(208척)를 출시했다.⁵⁰⁾

〈표 3-6〉 연도별 선박투자회사 인가 누적 현황(2021년 말 기준)

단위: 개, 억 원

구 분	펀드수		펀드규모 (선가 기준)	
	전체(척수)	민간(척수)	전체	민 간
합계	333(458)	134(208)	168,086	103,802
2004	17(17)	17(17)	11,577	11,577
2005	18(18)	18(18)	11,654	11,654
2006	15(21)	14(14)	6,113	4,672
2007	13(20)	11(11)	9,038	6,783
2008	9(22)	8(13)	8,445	6,117
2009	22(32)	2(9)	10,488	3,211
2010	16(21)	6(8)	7,002	3,235
2011	13(16)	7(10)	6,354	4,394
2012	10(22)	10(22)	15,158	15,158
2013	17(33)	17(33)	12,000	12,000
2014	9(32)	9(32)	11,136	11,136
2015	18(22)	11(15)	10,887	9,393
2016	12(16)	0(0)	4,790	-
2017	33(41)	1(1)	7,880	232

49) 김태일 외(2019), p. 122.

50) 박성화 외(2022, b), p. 42.

2018	16(17)	2(3)	5,234	2,168
2019	34(41)	0(0)	7,941	-
2020	27(30)	1(2)	9,887	2,072
2021	34(37)	0(0)	12,502	-

주: 민간 펀드는 공공(해양경찰, 한국해양진흥공사, 한국자산관리공사, 현대화펀드 등)이 아닌 민간에서 투자한 펀드임

자료: 박성화 외(2022), p. 43.

2022년 3월 기준, 5개 선박운용회사가 138개 선박펀드(선박 179척)를 운영 중이다.⁵¹⁾

〈표 3-7〉 운용사별 현재 운용 중인 선박투자회사(2022년 3월 기준)

운용 회사 명	선박투자회사			주요 용선주
	펀드명	소계	척수	
한국 선박 금융	동북아(2개), 한국선박글로벌(1개), 한국해양(7개)	10	10	대한상선(2), 대인훼리(1), Gandari(1), 흥아해운(1), 하나마린(1), 부국해운(1), 포천마린(1), STX(1), 에스엠상선(1)
KSF 선박 금융	케이에스에프(12개), 한국해양(5개), 아시아퍼시픽(7개), 한국선박글로벌(3개)	27	45	SK해운(4), 시노코(3) HMM(2), 흥아라인(2), 남성해운(2), SW해운(2) 대림(1), H-LINE(1), 동아탱커(1), JK마리타임(1), KSS(1), 코린스타(1), 장금마리타임(1), 씨파이오니아해운(1), 우양상선(1), 폴라리스(1), 지엔에스해운(1), 천경해운(1)
세계 로 선박 금융	바다로(4개), 한국해양(8개), 지엠에프(3개), 현대화/안전	17	29	창명해운(4), HMM(2), KSS해운(2), 장금상선(2), 천경해운(2), 인피세스해운(2), 한일고속(2) 등
국제 선박 금융	국제(2개), 국제마리타임(1개), 하이골드(6개), 한국해양(10개), 해양신조(2개), 해양진흥(3개)	24	35	KSS해운(3), 고용노동부(3), 디엠쉽핑(3), 삼목해운(2), 하이투자증권(2), 현대글로벌비스(1), 현대해상(1)

51) 박성화 외(2022), p. 43.

운용 회사 명	선박투자회사			주요 용선주
	펀드명	소계	척수	
캠코 선박 운용	한국 토니지(58개), 한국 토 니지 신조(2개)	60	60	대한해운(15), 대한상선(9), HMM(5), 현대 LNG(4), 중앙(3), 화이브오션(3), 팬오션 (2), 남성(2), 한성라인(2), 인터지스(2), 장 금마리타임(2), 시노코페트로케이컬(2), STX(2), SK(2), SW(1), 우양(1), 두양리미 티드(1), 에이치라인(1), 동아탱커(1)
합 계		138	179	

자료: 박성화 외(2022, p. 44).

2003년 조세특례법에 선박투자회사 주주에 대한 과세특례제도를 도입했다. 그리고 선박투자회사법 제정 이후 20차례의 크고 작은 개정을 통해 제도 개선이 이루어져 왔다. 그러나 선박투자회사 제도에는 조세특례법상 선박투자회사의 주주에 대한 과세특례를 도입했으나, 여러 차례 개정을 통해 세제혜택이 축소되다 2016년 이후로는 일몰되어 현재는 주주에 대한 세제혜택이 없어졌다.

2015년 선박투자회사법 공모펀드의 과세특례 및 분리과세 일몰로 2016년도 이후 선박투자회사 펀드 조성의 실적이 대폭 감소하고 민간자본이 이탈하게 되었다. 또한 2016년 이후 선박운용회사가 조성하는 선박투자회사 펀드는 캠코와 해양진흥공사 주관의 S&LB 거래로 편중되었다. 민간자본을 유치하고자 했던 당초 취지와는 달리, 세제혜택 폐지 이후 민간 선박펀드 위축 및 정책금융 비중 확대 추세가 나타나고 있는 것이다. 즉, 선투법은 해운업 활성화를 위해 도입되었으나, 세제혜택 폐지로 위축된 민간 선박펀드 활성화를 위한 전략적인 제도 개선이 요구된다.

3. 선주사업 여건

1) 그리스

그리스는 선주사가 많은 대표적인 국가로 주요 선주들은 100척 이상의 선대를 보유하여 규모의 경제를 달성하고 있으며 보유 선박의 선종도 탱커, 벌크선, LNG선 등으로 다양하게 보유하고 있어 리스크를 분산하고 수익을 극대화하고 있다.

(1) 그리스 선주사 선대 현황

UNCTAD ‘Annual Review of Maritime Transport for 2023’에 따르면 2022년 기준 그리스 선박이 차지하는 재화중량톤수(DWT)는 3억 9,303만 DWT으로 전 세계 중량톤의 17.4%를 차지하며 1위를 유지하고 있다. 또한 척수를 기준으로 살펴보면 2023년 그리스가 보유한 선박은 총 4,936척으로 전 세계 2위를 기록했다.⁵²⁾

〈표 3-8〉 2022년 주요국 선대 현황

단위: 척, DWT, %

순위	국가	척수	dwt	비율(%)
1	그리스	4,936	393,033,425	17.4
2	중국	8,839	301,997,355	13.4
3	일본	4,023	237,673,376	10.5
4	싱가포르	2,813	140,824,814	6.2
5	홍콩	1,842	117,287,467	5.2
6	대한민국	1,696	97,144,236	4.3
7	독일	2,156	76,980,906	3.4
8	대만	1,054	58,549,256	2.6
9	영국	1,332	58,024,495	2.6
10	노르웨이	1,918	55,519,431	2.5

주: 1,000GT 이상 선박 기준(2023.1.1.기준)

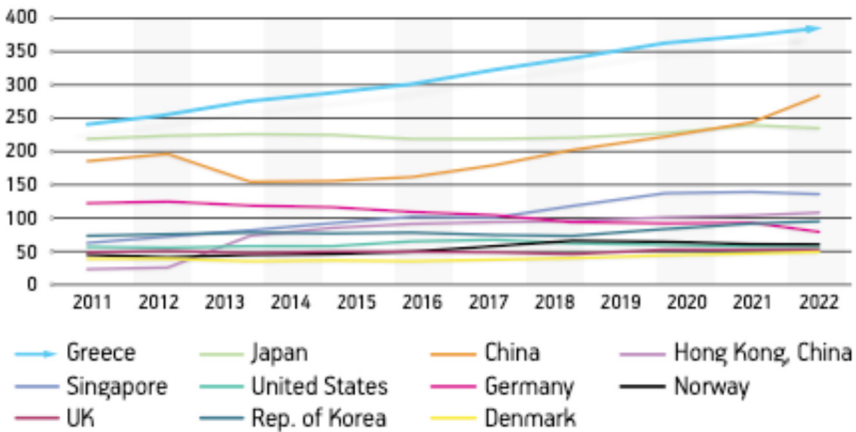
자료: UNCTAD(2023), p.34.바탕으로 저자 재작성

52) UNCTAD(2023), p. 34.

그리스는 재화중량톤수(DWT) 기준 세계에서 가장 많은 선대를 보유하고 있다. 2011~2022년 지난 10년 동안 그리스 상선의 총 선복량은 50% 증가했으며 2023년 현재 5,520척을 보유하고 있다.⁵³⁾ 그리스 선박이 차지하는 전 세계 선박의 재화중량톤수(DWT) 비중은 2016년 16.4%(16), 16.7%(17), 19.7%(18), 17.8%(19), 17.7%(20), 17.6%(21), 17.4%(22)이다.⁵⁴⁾

〈그림 3-2〉 주요 11개국 선박 보유 현황(2011~2022년)

단위: 백만 톤(DWT)



주: 1,000GT 이상 선박 기준(2023.1.1.기준)

자료: UNCTAD Database(검색일: 2023.11.10.)

〈표 3-9〉은 그리스 선주사의 선대 현황을 나타낸다. 2023년 11월 기준 그리스 선주사는 총 5,547척으로 4억 2,539만 DWT로 상위 10개 선주사가 전체 그리스 선대의 32%를 차지하는 것으로 나타난다.⁵⁵⁾

53) Union of Greek Shipowners(검색일: 2023.10.22.)

54) KOTRA해외시장뉴스(2023.1.9.)(검색일: 2023.9.28.), UNCTAD(2022), p. 40., UNCTAD(2023), p. 34.

55) Clarksons World Fleet Register(2023.11.27.)(검색일: 2023.11.27.)

〈표 3-9〉 그리스 선주사 선대 현황

단위: 척, DWT, %

순위	선주사	보유 선박	선복량	비중
1	Angelicooussis Group	140	26,758,314	6
2	Dynacom	125	16,257,508	4
3	Navios Holdings	137	14,356,696	3
4	Cardiff Marine	103	14,178,792	3
5	Star Bulk Carriers	119	13,313,469	3
6	Alpha Tankers	80	11,015,452	3
7	Thenamaris	91	10,944,322	3
8	Minerva Marine	77	9,285,834	2
9	Marmaras Navigation	58	9,168,235	2
10	Tsakos Group	81	8,941,685	2
상위 10개 선주사		1,011	134,220,307	32
총 합계(1,000GT이상)		5,547	425,394,815	100

주: 1,000GT 이상 선박 기준(2023.11.27.기준)

자료: Clarksons World Fleet Register(2023.11.27.)(검색일: 2023.11.27.)

(2) 그리스 선주사 특징

가. 그리스 은행의 적극적인 투자

그리스 은행은 대부분 선박금융부서를 갖추고 있으며 금융기관 종사자들이 그리스 선주에 대한 투자를 긍정적으로 평가하고 있다. 특히 선박 확보에 필요한 대출 담보 조건으로 가족의 신용과 예금도 인정한다. 이는 그리스 선주에 대한 그리스 로컬은행의 깊은 신뢰와 투자 수익에 대한 확신을 보여준다고 볼 수 있다. 이러한 해운산업에 대한 금융 환경은 선주업 진출에 대한 진입 장벽을 낮추고 그리스 선주가 적극적으로 투자할 수 있도록 한다.⁵⁶⁾

나. 가족경영방식

그리스 선주사는 대부분 가족경영의 형태로 가업을 승계하고 있다. 가족

56) 부산국제금융진흥원(2022.3.3.)(검색일: 2023.10.12.)

경영의 특징은 기업가적 유연성(entrepreneurial flexibility)으로 급변하는 해운시장에서 위기와 기회에 신속하게 대응할 수 있다. 특히 이러한 경영 방식으로 인해 그리스 중고선 시장에서 선박매매의 기회를 신속하게 포착하여 뛰어난 성과를 거두고 있다.⁵⁷⁾ 다수의 이해관계자가 없어 일관성 있는 정책을 추진할 수 있고 신속한 투자 결정을 돕는다. 이를 통해 시기적절하게 저점매수, 고점매매가 가능하다.

또한 그리스 선주사의 경우 가족 구성원을 해운, 경영, 경제 등과 관련된 학위과정을 마치게 한 뒤 선박관리 및 운영에 대한 노하우를 습득하게 한다. 더불어 사무실에서 근무하면서는 해상인력관리, 자금조달, 화물확보 등 선대로부터 내려오는 전략을 습득하여 기업의 경쟁우위를 강화하고 있다.⁵⁸⁾

다. 효율적 선박관리 및 운영

그리스 선주사는 선박에 대한 풍부한 지식과 경험을 바탕으로 선박을 효율적으로 관리하고 운영하고 있다. 선박의 유지 및 보수를 확실하게 하여 선박의 상태를 관리하여 비용경쟁력을 확보한다. 또한 동일한 사양의 선박을 여러 척 발주하는 선박 시리즈 건조 전략을 최초로 시행하여 조선소의 운영비와 생산비를 최적화하여 건조선박 단위비용을 절감했다.⁵⁹⁾

그리스 선주사업의 특징은 대규모 자본이 필요한 컨테이너보다는 비교적 진입이 쉬운 벌크선, 탱커를 주로 매입·매매(S&P)함으로써 수익을 낸다는 것이다. 선가가 저점에 접근했다고 판단되면 신조발주를 통해 선복을 확보하고 선가가 고점에 접근했다고 판단되면 기존 선박을 매각하여 자본이득을 축적하는 asset play를 통해 이익을 극대화하는 전략을 취한다.⁶⁰⁾ 그리스 선주사 협회에 따르면 2022년 12월 1일 기준, 그리스 보유 선박의 선

57) 이기환(2023), p. 284.

58) 이기환(2023), p. 284.

59) 한국해양진흥공사 내부자료(2021.8.)

60) 한국해양진흥공사 내부자료(2021.8.)

종별 비중을 살펴보면 벌크선이 46.94%, 탱커선이 35.42%로 전체 선박의 약 82.4%를 차지하고 있다.⁶¹⁾

2) 중국

(1) 중국 선주사 선대 현황

Clarksons에 따르면 2023년 중국 선주사가 보유한 선대 규모가 총 2억 4,920만 톤(GT)에 달했으며 총 톤수(GT) 기준 그리스(2억 4,900만 톤)를 제친 것으로 나타났다. 중국 선주사의 시장 점유율은 15.9%로 선대 가치는 약 1,800억 달러이며 15.8%를 차지하는 그리스 보다 약간 높게 나타난다. 그러나 재화중량톤수(DWT) 기준으로는 여전히 그리스가 4억 2,300만 DWT로 가장 큰 시장 점유율을 보여주고 있다.⁶²⁾

중국이 그리스보다 선박시장 점유율을 높일 수 있었던 것은 중국의 해운 산업이 자국 화물량 증가, 조선 부문의 극적인 성장, 금융 부문의 성장으로 인한 것으로 보인다. 중국은 신조선 시장에서 그리스 수주량의 거의 두 배에 달하는 실적을 나타내며 S&P도 적극적으로 참여하고 있다. 벌크선 시장점유율 24%, 컨테이너선 16%로 가장 큰 선대 점유율을 보이고 있다. 중국 조선소는 2023년 상반기에 전체적으로 2,100만DWT 이상의 신규 선박을 생산했으며 약 3,800만DWT의 수주량을 달성했다.⁶³⁾

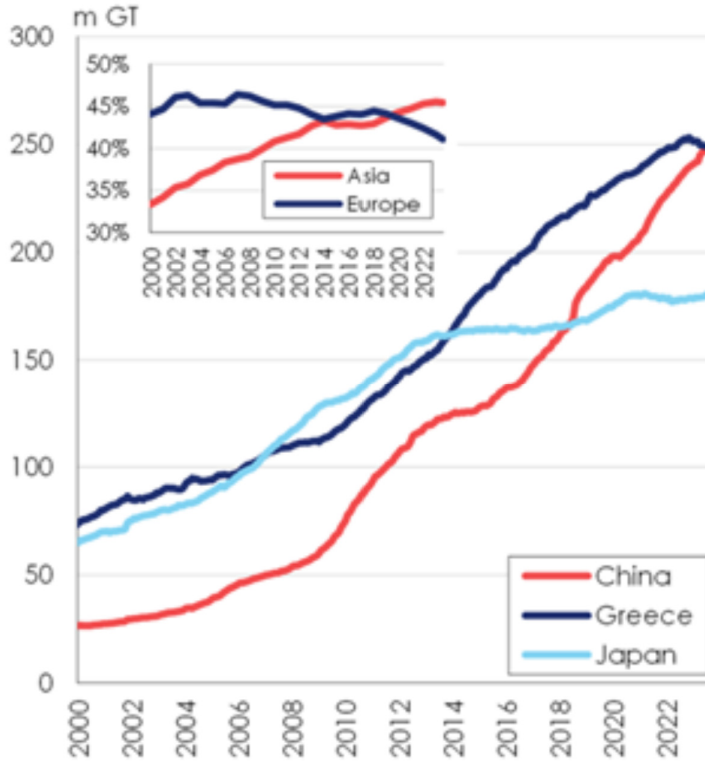
61) KOTRA 해외시장뉴스(2023.1.9.)(검색일: 2023.9.28.)

62) Clarksons Shipping Intelligence Network(2023.8.11.)(검색일: 2023.10.11.)

63) Clarksons Shipping Intelligence Network(2023.8.11.)(검색일: 2023.10.11.)

〈그림 3-3〉 중국, 그리스, 일본 선주사 총 톤수

단위: 백만 GT



자료: Clarksons Shipping Intelligence Network(2023.8.11.)(검색일: 2023.10.11.)

중국 선주사의 대부분은 상업은행 특히 리스사의 자회사이며 국가 주도로 선주사업을 운영하고 있다. 중국의 대표적인 선주사는 China COSCO, China Merchants, Bocom Leasing, CDB Leasing, ICBC Leasing 등이 있다.⁶⁴⁾ 중국교통은행 자회사인 Bocom Leasing의 해운산업 포트폴리오 연간 증가액은 최근 몇 년 동안 약 200억 위안에 달하는

64) 한국해양진흥공사 내부자료(2021.8.)

것으로 나타났다. 현재 432척의 선박과 1,000억 위안 이상의 포트폴리오 규모를 보유하고 있어 중국 금융리스 회사 중 가장 큰 상선을 보유하고 있다. 또한, 해운포트폴리오, 재무성과, 자산건전성 측면에서도 최상위 수준을 유지하고 있으며, 국내 해운금융시장의 선두주자이자 국제해운시장의 중요한 참여자로 자리매김하고 있다.⁶⁵⁾ CDB Leasing은 중국개발은행(China Development Bank, CDB)의 자회사로 2008년부터 선박임대사업을 시작했다. 친환경선박부터 컨테이너, 탱커, 벌크선 등 2023년 6월 30일 기준 총 262척의 선박을 보유하고 있으며 그중 228척이 운항 중이고 34척이 건조 중이다.⁶⁶⁾

(2) 중국 선주사 특징

중국 선주사는 대부분 상업회사의 자회사로 관계형 금융이 가능하다. 중국은 막대한 세제 혜택을 부여하고 있어 이로 인한 이익의 일부가 리스로 인하여 이어지고 있고, 높은 레버리지와 저리·장기의 리스 제공이 가능해 해외 선사들에게도 적극적으로 영업을 통해 영업이익을 극대화하고 있다. 중국 선박리스회사들은 구매 후 재리스(S&LB), 운용리스, 수입리스, 국제리스, 합작리스, 장기화물운송계약리스 등 다양한 형태의 중국금융리스를 제공하고 있다.

중국 선박리스회사들의 가장 큰 특징은 선박뿐만 아니라 항공기, 각종 장비 등 다양한 자산들을 다량 소유해서 포트폴리오를 구성하고 있다는 점이다. 선박 소유현황만 보더라도 ICBC Leasing과 Minsheng Financial Leasing 모두 300여 척 이상을 소유하고, 다양한 선종을 포트폴리오로 구성해 위험을 분산하고 있다.⁶⁷⁾

65) Bocom Leasing(검색일: 2023.10.11.)

66) China Development Bank Leasing(검색일: 2023.10.11.)

67) 한국해양진흥공사 내부자료(2021.8.)

그리고 선주기업의 대다수를 차지하는 기업들이 상업은행의 자회사이기 때문에 관계형 금융이 가능하고 자본이 충분하다는 장점이 있다. 또 조선소 자회사인 CSSC Shipping의 경우 조선소의 수주와 미인도 선박의 계약 증가를 위한 목적으로 운영되고 있기 때문에 영업이익의 안정성이 보장된다는 장점이 있다.⁶⁸⁾

3) 일본

(1) 일본 선주사 특징

일본은 선주사와 운항사를 분리하여 운영하고 있다. 선주사는 선박을 소유 및 관리하고 운항사는 화주와의 영업에만 전념하는 형태이다. 우리나라와 달리 운항사는 선박을 소유하려는 의사가 없이 용선 후 다시 돌려주는 형태의 선박구조를 지니고 있다. 따라서 운항을 하지 않고 대선업만을 전문으로 하는 선주사들이 일본에는 많이 나타난다.⁶⁹⁾ 선박의 대여방식을 살펴보면 SPC가 설치되는 점은 동일하지만 선박 실소유자가 관리인인 것이 우리나라와의 큰 차이점이다. 실제 선박을 필요로 하는 실수요자가 SPC로부터 선박을 임차하게 되고 정기용선계약으로 주로 이루어진다. 또한 실질 선주는 관리인일 뿐 등기부상 선박소유자가 되는 것을 원치 않는 경우가 많다. 선주사는 SPC의 실질적인 선박소유자이면서 동시에 관리인 역할을 하기 때문에 선원의 고용, 선급의 가입, 선박 수리 및 관리, 보험가입 등 기능을 관리인인 SPC가 맡게 된다.⁷⁰⁾

더불어 일본은 에히메 선주 또는 이마바리 선주는 에히메현(愛媛縣) 이마바리시(今治市)에 위치한 50개사 이상의 중소 선주들을 말하는데, 직접 화물을 운송하는 것이 아닌 선박대여업에 특화되어 있다.

68) 한국해양진흥공사 내부자료(2021.8.)

69) 김인현(2019), p. 199.

70) 김인현(2019), pp. 199-200.

에히메 선주는 선박관리나 선원배승을 직접 행하거나 외주하는 방식으로 영업하고 있다. 에히메 선주의 사업모델은 지역 금융기관으로부터 조달한 자금으로 주로 지역의 중소 조선소에서 선박을 건조, 해운회사와 용선계약을 맺고 대선하여 용선료 수입을 얻고, 용선료수입 및 대선이익으로 용자금을 상환, 대선이익으로 신조선을 발주하는 형태이다. 또한 에히메현에는 조선소, 선주사, 운항사, 선박관리회사, 지역은행 등이 모여 있어 서로 간 상생을 하고 있다. 지역은행에서 에히메선주를 적극적으로 지원하고 있으며 최소한의 자기자본으로 지역은행의 간접금융에 의존해 선주업 운용을 할 수 있다. 지역 조선소는 선주에 대해 건조대금 분할을 인정하고 있는데, 에히메 선주들은 초기 건조대금에 대한 부담 없이 대형 해운회사에 선박을 빌려주어 용선료 수입을 창출할 수 있다. 선박관리 및 선박운항을 운항사, 선주사, 선박관리회사로 분업함으로써 전문성을 확보하고 경쟁력을 증대하고 있는 것이다.⁷¹⁾

4) 우리나라

우리나라의 경우 대부분의 해운기업은 국적취득조건부 선체용선(Bareboat Charter Hire Purchase Agreement, BBCHP) 계약을 체결하여 선박을 장기간 보유, 점차 선가를 지급하면서 소유권을 취득한다. 실 소유자에 해당하는 BBCHP 용선자는 해외에 특수목적회사(Special Purpose Company, SPC)를 설치하고 그와 BBCHP 계약을 체결하게 하여 자신이 용선자가 된다. 그리고 10년 뒤 용선료를 모두 변제하면 그 선박에 대한 소유권을 취득하게 된다.⁷²⁾ 이러한 방식은 도산절연이 되기 때문에 금융회사가 자신을 보호하기 위해 유리하고, 차금이 선체용선자의 할부금의 납부로 보장되기 때문에 채권자인 금융회사에게 유리하다는 장점이 있다.

71) 한국해양진흥공사 내부자료(2021.8.)

72) 김인현(2019), 초록

종합적으로 우리나라와 주요 국가를 비교해보면 그리스의 경우 가족 중심 경영을 바탕으로 해운산업 자본이 오랫동안 축적되어 왔으며, 금융기관 및 해운산업 네트워크를 통한 정보력을 바탕으로 민간분야가 선주사업을 주도하고 있다. 더불어 막대한 자본력이 소요되는 거액의 투자보다는 가족 경영의 장점을 바탕으로 밀착관리가 가능하고 잘할 수 있는 분야에 집중해 효율적인 선박관리·운영을 통해 이익을 극대화하고 있다.

일본의 경우, 에히메 현의 해사클러스터를 통해서 조선소, 선주사, 운항사, 선박관리회사, 지역은행 등이 지역 상생을 통해 선주사업을 활성화하고 있다. 특히 지역은행은 선박자금을 100%까지 융자해주고 있으며 지역 조선소는 건조대금 분할을 인정하여 선주들의 금융 부담을 완화시켜주고 있다.

우리나라의 선박투자 비즈니스 모델은 몇 가지 한계가 있다. 첫째, 용선에 크게 의존하고 있어 시장 운임 변동성 위험에 크게 노출되어있다. 둘째, 대부분의 해운회사, 특히 인트라 아시아 정기선사는 선주사와 운항사를 겸하는 구조이기 때문에 경쟁력을 떨어뜨리고 해운 불황시 도산의 위험이 크다.⁷³⁾ 더불어 우리나라 해운산업의 특징을 살펴보면 대선만을 전문으로 하는 비운항 선주사가 거의 없으며, 투기적 운임거래 유형도 거의 없다.⁷⁴⁾

우리나라 해운산업의 선박 공급이 비탄력적이라는 사실을 고려할 때, 물류량이 급증하거나 해운 운임이 급등할 시, 안정적인 가격으로 선박을 공급할 시스템이 없다. 따라서 우리나라는 비운항 선주업 모델(Tonnage Provider)을 도입하여 변동성 위험을 낮출 필요가 있다.

73) 김인현(2019), p. 196.

74) 한국해양진흥공사 내부자료(2021.8.)

4. 친환경선박 투자

1) 정부 인센티브

2장에서 살펴본 바와 같이 국제적인 해양환경규제 강화에 따라 친환경선박 확보는 해운기업의 생존에 필수적인 요소가 될 전망이다. 특히 2023년부터 IMO의 선박에 대한 환경규제가 더욱 강화되면서 저탄소 친환경선박에 대한 교체 수요가 증가할 것으로 예상된다. 그러나 아직까지 대부분의 선대는 화석연료 기반 디젤엔진을 사용하고 있으며 해운기업 2050년도까지 탄소제로를 달성하기 위해 고효율·저탄소 연료추진 선박으로 지속적으로 교체될 것으로 예상된다.

그러나 아직까지 완전한 탄소제로 선박은 개발되지 않았고, 단기적으로는 LNG 연료추진 선박에서 암모니아 및 메탄올 연료 추진선박 등으로 단계적인 교체가 진행될 것으로 보인다. 선박 확보에는 대규모 자본이 필요하기 때문에 사업 확대를 위한 신규 선박투자 수요와 더불어 환경규제에 대응하기 위한 교체 수요를 감당하기에는 선사들의 부담이 매우 커지고 있는 환경이다.

이에 따라 해운 주요국은 IMO 환경규제 강화에 따라 탈탄소 목표를 달성하기 위해 친환경선박 전환에 대한 선박 보조금, 인센티브 등 적극적으로 지원 정책을 도입하고 있다.

유럽투자은행(EIB)은 2016년부터 유럽연합 위원회(EC)와 ‘녹색해운 보증프로그램(Green Shipping Guarantee Programme)’을 운영하면서 친환경선박 건조 및 개조 비용 지원하고 있다. Société Générale, ABN AMRO, 북유럽 금융기관 등과 함께 파일럿 프로젝트를 시작했다. 7.5억 유로의 프로그램으로 유럽연결기금(Connecting Europe Facility, CEF)에서 2.5억 유로, 유럽전략투자펀드(European Fund for Strategic

Investment, EFSI)와 용커 플랜(Junker plan)에서 5억 유로를 지원한다. 녹색해운 보증프로그램(Green Shipping Guarantee Programme)의 대출 프로그램은 신조대출금의 50%(선박투자비용의 최대 50%), 친환경선박 개조 작업 비용의 100%를 지원하고 있다.⁷⁵⁾

노르웨이 정부는 2008년 질소산화물 배출을 줄이기 위한 「질소산화물 감축에 관한 협약(Environmental Agreement Concerning Reduction of NOx)」을 체결했다. 본 협약은 NOx 배출량 한도 초과 시 세금(NOx tax)을 부과하고 이를 활용하여 '질소산화물 기금(NOx fund)'을 운용한다. 주로 LNG 및 대체연료 R&D에 투자하고 있다. IMO Tier III 또는 그 이상 기준의 선박으로 교체할 경우, 사례당 5백만~5천만 크로네(한화 약 6억 4,600만 원~63억 6천만 원)를 지원하고 있으며 신조선 건조가격의 10%까지로 제한한다. 2008년 시작되어 3차례 기간을 연장하여 운영하고 있으며 현재 2018년부터 2025년까지 3차 협약이 진행 중이다.⁷⁶⁾

싱가포르 정부는 녹색해운 이니셔티브 제도(Maritime Singapore Green initiative)를 시행했다. 본 제도는 2011년부터 2024년까지 계획된 것으로 친환경선박에 대한 초기등록세 및 톤세 감면을 지원한다. LNG 연료추진선의 경우 초기등록세의 75%를 감면해주고 연간 톤세 50%를 할인해준다.⁷⁷⁾

중국 정부는 2015년부터 노후선박 폐선 및 보조금 지원 정책을 시행하고 있다. LNG 동력시험선 및 에너지 고효율 선박으로 교체할 경우 엔진 출력량 등에 따라 보조금을 지원한다.

우리나라는 외항선의 경우 '글로벌 저탄소선박 정책 대응 지원사업'을 통

75) Francois Gaudet(2017.11.20.), pp. 2, 4.

76) 박성화·고병욱·이경미(2021), p. 39.

77) 박성화·고병욱·이경미(2021), pp. 41-42.

해 노후선을 친환경선박으로 신조 및 개조할 때 보조금을 지원받고, 내항선은 「친환경선박법 기본계획」의 일환인 ‘친환경인증선박 보급지원사업’을 통해 보조금을 지원받을 수 있다.

우리나라 해양수산부는 2023년 글로벌 탄소중립 이행을 위한 「국제해운 탈탄소화 추진전략」을 관계부처와 함께 마련했다. 본 전략은 2050 탄소중립 실현 의지를 해운산업에도 적용하고 글로벌 탈탄소 규제 강화에 선제적으로 대응하기 위해 마련되었다. 해운산업의 친환경 전환을 통해 연관 산업의 수출기반을 마련하고 글로벌 경쟁력을 제고할 수 있을 것을 기대된다. 추진 전략은 4가지로 ① 친환경선대 전환, ② 해운산업 투자여건 개선, ③ 친환경 기술 및 미래연료 인프라 확충, ④ 무탄소항로 구축 및 국제협력 주도가 포함된다.⁷⁸⁾

‘친환경선대 전환’을 위해 ① 국적선 친환경 선대구조 개편, ② 친환경 개조 지원, ③ 설비개량 지원 등을 시행하고 있다. 국제 규제 대상인 5,000톤 이상 외항선 867척을 대상으로 노후선 대체 건조시 친환경연료 선박으로 전환을 추진한다. '30년까지 유럽·미주 정기선대 60%를 우선적으로 전환하는 등 총 118척의 친환경 전환을 추진할 예정이며, '50년까지 노후한 외항선박을 100% 친환경선박으로 대체하는 목표로 중장기적인 외항선대의 친환경 전환 로드맵을 추진할 계획이다. 국적 외항선대 친환경 전환을 위해 2030년까지 8조원, 2050년까지 총 71조원의 해운기업, 정부, 공공기관의 자금을 투자할 계획이다.⁷⁹⁾

특히 기존의 ‘친환경선박 전환 지원사업’을 ‘글로벌 저탄소선박 정책대응 지원사업’으로 확대, 개편하고, 외항선의 친환경선박 전환을 지원할 계획이다. ‘글로벌 저탄소선박 정책대응 지원사업’은 2023년부터 2027년까지 5

78) 해양수산부 보도자료(2023.2.14.)(검색일: 2023.10.2.)

79) 해양수산부 보도자료(2023.2.14.)(검색일: 2023.10.2.)

개년 동안 진행되는 사업으로, 당해 연도에 신조계약을 체결하고 외항화물 운송에 투입될 친환경선박을 대상으로 한다. 기존 친환경선박 전환 지원사업과는 달리 보조금 지급을 위한 폐선 의무는 삭제되었다. 이는 국적선사의 친환경선박 적기 확보를 지원하는 한편, 폐선으로 인한 선사의 영업 부담을 완화하기 위한 것이다.

이처럼 기존의 친환경선박 전환 지원사업의 대상을 확대하고 행정편의도 개선했음에도 불구하고 가장 중요한 선박 전환에 대한 지원규모는 여전히 제한적이라는 한계가 있다. 우리나라 ‘글로벌 저탄소선박 정책 대응 지원사업’은 중국의 노후선박 폐선 및 보조금 지원 정책을 기반으로 도입되었으나, 보조금은 부처 예산 범위 내에서 선가의 최대 10% 범위 내에서만 지원이 되기 때문에 실제로는 그보다 훨씬 적은 금액을 보조금으로 지원받고 있다. 즉 보조금 지급 대상이 한정적이며 보조금 규모를 신조선가의 10%로 한정하고 있어 보조금으로 인한 선박 전환을 유도하기에는 부족하다.

실제로 2023년 기준 국적선사의 친환경선박 전환비용은 약 1.8조원으로 재래선 대비 약 31% 정도로 추정된다.⁸⁰⁾ 또한 친환경선박 신조 비용은 약 7조 7천억 원, 재래선박 신조비용은 약 5조 9천억 원으로 추정된다.⁸¹⁾ 그럼에도 불구하고 2023년 정부의 글로벌 저탄소선박 정책대응 지원사업은 130억 원에 불과해 우리나라 선사의 친환경선박 전환이 순조롭지 않을 것으로 예상된다. 정부의 지원 체계가 마련되어 있으나 친환경 선대 전환으로 인한 투자 규모의 대폭 확대가 필요하므로 민간의 자본 유입을 위한 방안을 마련할 필요가 있다.

80) 해양수산부 보도자료(2023.2.13.)(검색일: 2023.10.2.)

81) 해양수산부 보도자료(2023.2.13.)(검색일: 2023.10.2.)

〈표 3-10〉 국가별 친환경선박 전환 지원 인센티브

국 가	주요 내용	
EU	○ 유럽투자은행(EIB)는 유럽연합 위원회(EC)와 「녹색해운 보증프로그램」 운용('16~)을 통해 친환경선박 건조 및 개조 비용 지원 * 2.5억 유로 규모의 융자프로그램(선박투자비용의 최대 50%) 운용 * 신조대출금의 50%, 친환경선박 개조 작업 비용의 100% 지원	
노르웨이	○ NOx 협약을 체결('08~)하여 NOx 배출량 한도 초과 시 세금(NOx tax)을 부과하고 이를 활용하여 「질소산화물 기금(NOx fund)」을 운용 → LNG 및 대체연료 R&D 투자 ○ IMO Tier III 또는 그 이상 기준의 선박으로 교체할 경우, 사례당 5백만~5천만 크로네(한화 약 6억 4,600만 원~63억 6천만 원) 지원하고 신조선 건조가격의 10%까지 제한	
싱가포르	○ 싱가포르 「녹색해운 이니셔티브 제도(Maritime Singapore Green initiative)」를 시행('11~'24), 친환경선박에 대한 초기등록세 및 톤세 감면 적용 * 예) LNG 연료추진선: 초기등록세 75% 감축, 연간 톤세 50% 할인 * 예) LNG보다 탄소 함량이 적은 연료: 초기등록세 50% 감축, 연간 톤세 20% 할인	
일본	○ 「국제해운 제로에미션 로드맵」('20~) 수립, 2028년까지 1세대 무탄소선박 실현 목표 ○ NYK는 100억 엔(한화 약 1,060억 원) 규모의 5년 만기인 0.29% 녹색채권(Green Bond) 발행 중('18~) * 대상: LNG 연료추진선, LNG 벙커링선, 선박평형수처리장치, SOx 스크러버 설치 * LNG 연료추진선 및 벙커링선 투자액('20.3월 기준): 63억 엔(한화 약 665억 원) * 환경규제 준수 관련 투자액('20.3월 기준): 1억 4,000만 엔(한화 약 15억원)	
중국	○ 노후선박 폐선 및 보조금 지원 정책 시행('15~)으로 LNG 동력시범선 및 에너지 고효율 선박으로 교체할 경우 엔진 출력량 등에 따라 보조금 지원	
	LNG 동력시범선	예) 600~1,000kw : 76만 위안 1,000kw 이상 : 89만 위안
	에너지 고효율 시범선	단선(單船)보조금액=톤당보조금×선박총톤수×선종별계수 * 톤당보조금: 톤 단위당 0.03만 위안 선종별계수: 벌크선 1.0, 컨테이너선, 로로선, 여객선 등 1.5
한국	○ '글로벌 저탄소선박 정책대응 지원사업'을 통해 선사의 선대 효율화를 통 경쟁력 제고를 위해 노후 선박을 친환경선박 으로 조기에 대체 건조할 수 있도록 보조금 지급 * 대상: 「친환경선박법」에 따른 선박으로, LNG 및 수소 등 친환경연료를 사용하거나 해양오염저감기술을 사용한 선박 * 지원규모: 정부 예산 범위내에서 신조선가의 7~10% 이내(2023년 지원예산: 130억 원)	

자료: 박성화·고병욱·이경미(2021) 내용을 토대로 저자 최신화 및 재정리.

2) 조세지원

환경규제 강화에 따라 주요 해운국의 친환경선박 전환에 대한 보조금 형태의 인센티브 외에도 최근 들어 편의치적국과 제2선적제도 국가를 중심으로 친환경선박 전환 시 톤세를 감면해주는 제도를 도입하고 있다.

국가별로 살펴보면 다음과 같다.

(1) 싱가포르 친환경선박 톤세 감면

싱가포르 등록 선박(singapore-flag vessel)에 대한 친환경선박프로그램(GSP: Green Ship Program) 개정안을 발표했다. 싱가포르 해양항만청(MPA)은 선박이 IMO 배출 감소 목표를 달성 정도에 따라 초기 등록비 및 톤세에 대한 3단계 인센티브를 제시했다. 개정된 인센티브는 2022년 5월 1일부터 2024년 12월 31일까지 적용된다. GSP의 핵심 원칙은 선박이 IMO가 정한 환경 규제 기준을 초과할 수 있는 솔루션을 자발적으로 채택하는 선주에게 보상하는 것이다.⁸²⁾

단계별로 적용 가능한 선박은 다음과 같다. ① IMO의 MARPOL Annex VI Phase 3 EEDI(에너지효율설계지수) 요구 사항을 10% 혹은 초과한 선박, ② CF(연비와 CO₂ 배출량 간의 환산 계수)가 LNG(즉, (바이오)-LNG, (바이오)-메탄올, (바이오)-에탄올)와 같거나 낮은 저탄소 연료를 사용할 수 있는 엔진을 채택한 선박, ③ 탈탄소 연료(암모니아, 수소 등)를 사용할 수 있는 엔진을 채택한 선박이다.⁸³⁾

첫째, IMO의 3단계 EEDI 목표를 10% 이상 초과하는 선박의 경우 가장 광범위한 선박은 톤세를 20% 감면받고 새로 등록하는 경우 초기 등록비를 50% 감면받는다. 이미 싱가포르 등기소에 등록된 선박의 경우 연간 톤세

82) Maritime and Port Authority of Singapore(2022.4.22.), p. 1.

83) Maritime and Port Authority of Singapore(2022.4.22.), p. 1.

감면만 적용된다.⁸⁴⁾

둘째, LNG 또는 LNG보다 전환 계수(CF: Conversion Factor)가 낮은 연료를 사용하는 싱가포르 국적 선박의 경우, 환산 계수는 연료 소비량과 CO2 배출량을 기반으로 하며 바이오 LNG, 바이오 메탄올 및 바이오 에탄올과 같은 연료를 포함한다. 이 범주의 연료를 사용할 수 있는 선박은 등록비 75% 감면과 연간 톤세 50% 할인을 받는다. 이미 싱가포르 등기소에 등록된 선박의 경우 연간 톤세 감면만 적용된다.⁸⁵⁾

셋째, 암모니아 및 수소와 같은 제로 탄소 연료를 주 연료로 사용할 수 있는 선박은 초기 등록비와 연간 톤세를 모두 100% 감면받게 된다.⁸⁶⁾

〈표 3-11〉 친환경선박프로그램 인센티브

선박 기준	인센티브 종류 및 감면/ %	
	초기등록비(IRF: Initial Registration Fee)	Annual Tonnage Tax(ATT)
EEDI 3단계 10% 혹은 초과한 선박	50%	20%
LNG 또는 LNG보다 전환 계수(CF: Conversion Factor)가 낮은 연료를 사용하는 선박	75%	50%
탈탄소 연료 엔진 적용한 선박	100%	100%

자료: Maritime and Port Authority of Singapore(2022.4.22.), p.A-1

(2) 사이프러스(Cyprus) 친환경선박 톤세 감면⁸⁷⁾

Cyprus Shipping Deputy Ministry(SDM)는 2021 회계연도부터 적용 가능한 친환경 인센티브를 발표했다. IMO 환경규제 규정을 달성하는 선박에 대해 최대 30%까지 톤세 감면을 제공한다는 내용이다.

84) Maritime and Port Authority of Singapore(2022.4.22.), p. 2.
85) Maritime and Port Authority of Singapore(2022.4.22.), p. 2.
86) Maritime and Port Authority of Singapore(2022.4.22.), p. 2.
87) CyprusProfile(2021.6.2.)(검색일: 2023.7.12.)

가. 에너지 효율 설계 지수(EEDI) 기준

에너지 효율 설계 지수(EEDI) 추가 감소를 달성한 선박은 연간 톤세 환급을 받는다. EEDI 충족 기준 대비 감소된 정도에 따라 환급 비율은 5~25%까지 달라진다.

〈표 3-12〉 에너지 효율 설계 지수(EEDI) 관련 연간 톤세 환급 비율

EEDI기준과 비교 시 추가 감소된 수준	연간 톤세 환급 비율(%)
>10	5
>15	10
>20	20
>30	30

자료: CyprusProfile(2021.6.2.)(검색일: 2023.7.12.)

2단계 및 3단계의 경우 아래 표의 각 비율에 따라 각각 10% 및 30%로 추가 환급되며 총 환급액은 각 선박의 연간 톤세의 최대 30%로 제한된다.

수정된 MARPOL ANNEX VI의 Reg.19, 20, 21이 적용되지 않았지만 단계별로 자발적으로 환경 기준을 충족시켰을 경우 1단계 톤세 환급 비율은 5%, 2단계 15%, 3단계 30%로 환급된다.

나. IMO 데이터 수집 시스템(DCS)

IMO 데이터 수집 시스템(DCS)과 관련된 환경 인센티브는 개정된 MARPOL ANNEX VI의 규정 22A를 준수하며 매년 4,380시간 이상으로 보고된 5,000GT이상의 선박에 적용된다. 직전 보고 기간과 비교하여 항해 거리와 관련하여 총 연료유 소비량이 감소한 선박은 톤세 환급을 받는다. 구체적인 기준은 〈표 3-13〉과 같다.

〈표 3-13〉 IMO 데이터 수집 시스템(DCS) 관련 연간 톤세 환급 비율

두 개의 연속 보고 기간 사이의 감소 비율	연간 톤세 환급 비율(%)
2-4%	10
최대 6%	15
6%이상	20

자료: CyprusProfile(2021.6.2.)(검색일: 2023.7.12.)

다. 대체 연료의 사용

대체 연료와 관련된 환경 인센티브는 5,000GT 이상의 선박에 적용된다. 대체 연료를 사용하는 선박은 제출된 문서를 검토한 후 사례별로 톤세 환급을 받는다. 선박은 대체 연료를 소비하는 한 연간 톤세에서 동일한 리베이트를 유지해야 한다. 그리고 선급 또는 기타 공식적인 문서를 매년 제출해야 한다. 구체적인 내용은 〈표 3-14〉와 같다.

〈표 3-14〉 대체 연료 관련 연간 톤세 환급 비율

대체 연료의 종류	연간 톤수 환급 비율
바이오 연료, 메탄올, 전기, 기타 화석연료를 사용하는 유사한 선박과 비교하여 최소 20%의 CO2배출량 감소 달성	15
바이오 연료, 메탄올, 전기, 기타 화석연료를 사용하는 유사한 선박과 비교하여 최소 30%의 CO2배출량 감소 달성	30

자료: CyprusProfile(2021.6.2.)(검색일: 2023.7.12.)

(3) 몰타(Malta) 친환경선박 톤세 감면

몰타는 10년 미만의 선박인 경우 표준 톤세율에서 감면을 제공한다. 동시에 15년 이상이 된 선박에 대해서는 톤세를 인상한다. 본 인센티브의 목적은 선주와 운영자가 더 효율적이고 환경친화적인 선박을 등록하고 오래된 선박을 등록하지 않도록 장려하는 것이다. 이러한 규칙은 해양 지침 섹션 2.2에 나열된 첫 번째 목표 '안전하고 효율적이며 안전하고 환경 친화적인 해상 운송 개선'를 지원한다. 또한 EU가 채택한 온실 가스 배출 완화에 대한 2020년 목표에도 기여한다.⁸⁸⁾

88) EUR-Lex(2017.12.19.), pp. 11, 37.

(4) 노르웨이 친환경선박 톤세 감면

톤세는 해당 선박의 환경 등급에 따라 최대 25%까지 감면한다. 목적은 해운 회사가 보다 환경 친화적인 선박을 사용하도록 인센티브를 제공하는 것이다. 환경 신고에 관한 노르웨이 규정에 따라 해운 회사는 해사 당국에서 발행한 환경 요소 계산 양식을 사용하여 노르웨이 해사 당국에 자발적 신고를 제출할 수 있다. 이 양식은 선박의 환경 등급 기준을 제시하며 선박의 환경 등급을 결정하는 기준은 1에서 10까지이다. 환경 등급에 따른 톤세 감면은 다음과 같이 계산된다.⁸⁹⁾

〈표 3-15〉 노르웨이 친환경 톤세 감면 비율

환경 등급(Enviroment rating)	톤세감면(%)
1미만	2.5%
1-2	5.0%
2-3	7.5%
3-4	10.0%
4-5	12.5%
5-6	15.0%
6-7	17.5%
7-8	20.0%
8-9	22.5%
9-10	25.0%

EFTA SURVEILLANCE AUTHORITY(2017.12.14.), pp.16-17.

0~1,000 순톤 간격에서 톤수는 가장 가까운 100 순톤으로 반올림된다. 순톤수가 50톤 미만인 선박의 경우 톤수는 순톤수 100톤으로 설정된다. 즉, 순톤수가 0~149톤인 모든 선박의 경우 톤세는 하루에 NOK 0.9이다. 1,000 순톤을 초과하는 톤수는 가장 가까운 순톤으로 반올림된다.⁹⁰⁾

선박 및 이동 설비의 환경 차별화와 관련된 환경 선언에 관한 2000년 11월 28일 규정 No 1194(Forskrift av 28. 11월 2000 nr. 1194 om

89) EFTA SURVEILLANCE AUTHORITY(2017.12.14.), p. 16.

90) EFTA SURVEILLANCE AUTHORITY(2017.12.14.), p. 16.

miljødeklarasjon i forbindelse med miljødiffrensiering for skip og flyttbare innretninger), 2000년 11월 28일자 노르웨이 규정 No 1194 선박 및 이동 설비에 대한 환경 차별화와 관련된 환경 선언에 관한 섹션 5를 따른다.⁹¹⁾

(5) 포르투갈 친환경선박 톤세 감면⁹²⁾

포르투갈은 친환경선박에 대해 기존 톤세에 추가로 10~20% 톤세 감면을 제공한다. 2018년 11월 13일 법령 제92/2018호가 발표되어 선박 또는 선박 톤수(“톤수세”)를 기준으로 과세 소득을 평가하는 특별 제도를 수립했다. 또한 선원에게 적용되는 세금 및 기여 제도와 선박 및 선박에 대한 단순화된 등록 제도를 포함한다.

톤세제도에 따라 과세하기로 선택한 법인세(Commissioner of Income Tax, CIT) 납세자의 과세 소득은 선박의 순톤수를 참조하여 슬라 이딩 관세에 대한 선박당 명목 일일 이익을 기준으로 결정된다. 또한 재무 및 해양부 장관의 명령이 해양 환경 보존 및 기후 변화 감소 메커니즘에 의존하는 순톤수가 5만 톤을 초과하는 선박 또는 선박의 과세 소득 감소를 예측한다. 톤세제도에 따라 과세하기로 선택한 법인세 납세자에게 적용되는 과세 소득은 요청 시 해양환경 보전 및 기후 변화 감소 메커니즘의 취득 및 설치에 대한 투자 금액에 따라 10%에서 20%까지 감면된다. 감소 요청 이전 5년 동안 이루어진 투자는 탄화수소, 선박의 하수 및 선상에서 발생하는 폐기물과 관련하여 오염을 최소화할 수 있는 장비와 같은 해양환경 보존 메커니즘에 대한 투자를 포함한다. 이미 세금이나 재정적 혜택을 받은 투자는 제외된다.

91) EFTA SURVEILLANCE AUTHORITY(2017.12.14.), p. 16.

92) PWC(2019.3.7.)(검색일: 2023.7.12.)

〈표 3-16〉 포르투갈 친환경 관련 톤세 감면 비율

투자금액	톤세 감면 비율
최대 € 100,000	10%
€ 100,000-€ 500,000	15%
€ 500,000-€ 1,000,000	17.5%
€ 1,000,001 이상	20%

PWC(2019.3.7.)(검색일: 2023.7.12.)

3) ESG금융 상품 및 제도

국제사회에서 기후·환경변화 대응 및 사회적 책임 등과 관련된 ‘녹색 금융’, ‘지속가능금융’에 대해 지속적으로 다양한 논의 전개 중이다. 2022년에는 10대 실행계획 중 첫번째 ‘지속가능활동을 위한 EU 녹색 분류체계 개발’의 이행을 위해 녹색분류체계(Taxonomy)를 발표하여 녹색분야에 대한 투자 및 지원을 위한 국제적인 표준을 마련했다. 국내에서도 그린뉴딜 및 탄소중립 의제화에 따라 녹색분야로의 자금흐름 전환 및 녹색산업에 대한 자금공급 확대 관련 논의가 재부각됐다. 특히 코로나19를 계기로 지속가능금융에 대한 중요성이 부각됨에 따라 해운산업에서의 녹색금융도 더이상 지연할 수 없는 과제로 부각됐다.

ESG채권은 자금의 활용 범위에 따라 ‘자금용도 기반(use-of-proceeds)’ 채권과 ‘목표 기반(target based)’ 채권으로 구분된다. ‘자금용도 기반(use-of-proceeds)’ 채권은 자금의 용도가 특정 환경 및 사회적 프로젝트에 국한되는 채권으로 녹색채권, 사회적채권, 지속가능채권 등 GSS채권(Green, Social, Sustainability Bonds)이 포함된다. ‘목표 기반(target based)’ 채권은 친환경 목표를 달성해야 하는 채권으로 지속가능연계채권(Sustainability-Linked Bonds: SLB)이 포함된다.⁹³⁾

93) 최순영(2023), p. 2.

〈표 3-17〉 ESG 채권 유형 및 특징

채권 유형	채권 종류	발행 기준	자금의 사용	발행자 의무
자금 용도 기반 (Use of Proceeds)	녹색채권 (Green Bonds)	ICMA 녹색채권 원칙	적격 환경 프로젝트 포트폴리오 투자·차환	자금 배분 및 보고
	사회적 채권 (Social Bonds)	ICMA 사회적 채권 원칙	적격 사회적 프로젝트 포트폴리오 투자·차환	
	지속가능채권 (Sustainability Bonds)	ICMA 지속가능 채권 가이드라인	적격 환경 및 사회적 프로젝트 포트폴리오 투자·차환	
목표 기반 (Target Based)	지속가능연계채권 (Sustainability-Linked Bonds)	ICMA 지속가능 연계 채권 원칙	발행자 자율	목표 달성 및 보고

자료 : 최순영(2023), p. 2.

(1) 녹색채권

전 세계적으로 녹색채권의 관심이 증가하고 있으며 CBI(Climate Bonds Initiative)가 발표한 2019년 녹색채권 발행규모는 2,577억 달러로 2018년 대비 51% 증가한 수치이다.⁹⁴⁾ IMO의 환경규제에 따라 친환경 선박 확보는 해운기업의 생존에 필수적인 부분이 될 것이며 이에 따라 머스크, MSC, HMM 등 글로벌 해운기업들은 녹색금융을 통해 선박을 확보하고 있다. 국가 차원에서도 해운산업 탈탄소를 목표로 녹색채권을 활용하여 친환경선박 건조 및 보조장치 지원 등 지원책을 마련하여 대응하고 있다.

NYK는 2018년 5월 원양선사 중에서 세계 최초로 녹색채권을 발행하였으며 LNG 연료 선박, 황산화물 스크러버 시스템, 선박평형수처리장치

94) Climate Bonds Initiative(2020.2.), p. 2.

(BWTS) 등에 투자하기 위해 100억 엔 상당의 5년 만기 녹색채권을 발행했다.⁹⁵⁾ Evergreen은 NYK에 이어 세계 두 번째로 녹색채권을 발행한 선사로서 에너지 효율 솔루션과 배출 감소 개발을 통해 운송에서의 온실가스 감축을 위해 6,570만 달러를 조달했다.⁹⁶⁾ AP Moller-Maersk는 2021년 5억 달러 규모의 녹색채권을 발행하여 8척의 메탄올 동력 컨테이너선 건조 자금을 조달했다.⁹⁷⁾

한편 각국에서는 녹색채권 발행을 활성화하기 위해 세액공제, 이자보조 등의 정책을 시행하고 있다. 미국, 중국, 홍콩은 녹색채권 발행자와 투자자에 대해 채권발행 비용을 지원하거나 투자세액을 공제해주거나 채권이자에 대한 소득세를 면제해준다.

미국의 경우 2009년부터 녹색 건물 및 재생 에너지에 자금을 조달하는 채권에 대해 3조 7000억 달러 규모의 지방채권 시장의 80% 이상에 세금 인센티브를 제공하고 있다.⁹⁸⁾ 미국 녹색채권에 대한 이자는 연방 소득세가 면제되며 채권 쿠폰은 일반적으로 주세(state tax)도 면제된다.

또한 2009년에 시행된 미국 연방 정부의 청정신재생에너지채권(Clean Renewable Energy Bonds, CREB) 및 에너지절약 채권(Qualified Energy Conservation Bonds, QECB) 프로그램을 통해 청정에너지를 조달하는 채권에 세금 인센티브를 제공한다. CREB와 QECB는 녹색 프로젝트에 자금이 할당되므로 녹색 채권과 개념이 유사하다.⁹⁹⁾ 녹색채권 발행을 지원하기 위해 ① 세액공제(tax credit), ② 직접보조금(direct subsidy), ③ 비과세(tax-exempt) 세가지 세금 인센티브를 투자자 또는 발행자에게 제공한다.¹⁰⁰⁾

95) NYK Line(검색일: 2023.7.14.)

96) SAFETY4SEA(2018.7.2.)(검색일: 2023.7.14.)

97) Maersk(2021.11.9.)(검색일: 2023.5.11.)

98) Dai, Kidney, & Soneurud(2016.5.11.), p. 10.

99) Dai, Kidney, & Soneurud(2016.5.11.), p. 10.

중국 광저우의 경우 녹색금융시범지구로 선정되어 녹색대출 우수 금융기관 및 녹색대출기업에 보조금을 지급하고 있다. 녹색채권을 발행한 기업에 대해 채권 지급이자 10%를 보조하는 등 녹색채권 확대에 적극적으로 임하고 있다.¹⁰¹⁾

홍콩은 녹색 및 지속 가능한 금융 보조금 제도(Green and Sustainable Finance Grant Scheme)는 2021-2022년 예산에서 발표된 3개년 프로그램으로, 홍콩에서 친환경적이고 지속 가능한 채권 발행 및 대출을 지원하는 것을 목표로 한다. 이 제도는 녹색채권 발행인과 대출자에게 채권 발행 및 외부 검토 서비스 비용을 충당하기 위한 보조금을 제공한다. 녹색채권 첫 발행자에게 채권발행 비용의 50% 보조금을 지급하며 한도는 250만 홍콩달러이다. 또한 모든 녹색채권 발행자는 외부심사비용 100%를 지원받으며 한도는 80만 홍콩달러이다.¹⁰²⁾

우리나라의 경우 2023년 2월 22일부터 환경부가 ‘한국형 녹색채권 발행 이차보전 지원 시범사업’을 추진하고 있으며 2023년 한국형 녹색채권을 발행했거나 발행 예정인 기업을 대상으로 기업의 규모와 사업의 성격을 고려하여 이자 비용의 일부를 지원한다. 지원 기간은 채권 발행일로부터 1년이며, 우선 지원 대상인 중견기업과 중소기업은 채권 발행금액의 0.4%의 지원금리를, 대기업과 공공기관은 0.2%의 지원금리를 적용한다.¹⁰³⁾

100) Climate Bonds Initiative(검색일: 2023.7.14.)

101) 이원호(2021), p. 11.

102) Hongkong Monetary Authority(검색일: 2023.7.14.)

103) 환경부(2023.2.22.)(검색일: 2023.7.14.)

〈표 3-18〉 국가별 녹색채권 인센티브

국가	인센티브	내용	수혜자 혜택
미국	세액공제 (tax credit)	쿠폰의 70% 세금 공제 또는 채권 보유자 보조금	투자자: 세액공제 발행자: 녹색채권 발행에 대한 이자 면제
	직접보조금 (direct subsidy)	정부 현금 리베이트	발행자: 발행자는 순이자 지급액을 보조하기 위해 정부로부터 현금 리베이트를 받음
	비과세 (tax-exempt)	소득세 면제	투자자: 보유하고 있는 채권의 이자에 대해 소득세 면제 발행자: 더 낮은 금리를 받을 수 있음
중국	보조금	채권 이자 지원	발행자: 채권 지급이자의 10% 보조금 지급
홍콩	보조금	발행비용 및 외부 심사비용 지원	첫 발행자: 채권발행 비용 50% 보조금 지급 (한도 HK\$250만) 모든 발행자: 외부심사비용 100% 지원(한도 HK\$50만)
한국	보조금	이차보전 지원	발행자(대기업 및 공공기관): 0.2% 금리지원 발행자(중견기업 및 중소기업): 0.4% 금리지원

자료: 저자 작성

(2) 지속가능연계채권

지속가능연계채권은 지속가능성과 목표를 달성해야 하며 목표를 달성하지 못하면 불이익이 발생하는 채권이다. 발행 시점에 지속가능 성과목표치가 명확한 수치로 제시되며 사후결과 보고도 필수이다. 이러한 특징으로 인해 투자자들은 자금이 실제로 투입되지 않았거나 모호한 프로젝트에 대한 리스크를 낮출 수 있다.¹⁰⁴⁾ 이에 따라 해외 해운기업들은 이런 지속가능연계채권의 발행을 늘리고 있는 추세이다.

지속가능연계채권은 선사의 ESG 및 지속가능성 관련 프레임워크 내에서 잘 작동하도록 설계될 수 있으며 IMO 탈탄소화 기대와 관련된 프로그램에 적합한 형태가 될 수 있다. 해운산업의 지속가능연계채권 사례를 살펴보면 2021년 1월 Odfjell SE는 해운 업계 최초로 지속가능연계채권을

104) 홍지연(2022), p. 2.

발행했으며 무담보로 수익금은 기존 채권 발행의 재용자 및 일반 기업 목적으로 사용된다. 지속가능성 성과목표는 유조선에 대한 평균 CO2 배출량 감소 목표와 연결되어 있다.¹⁰⁵⁾ 또한 2021년 1월에 Seaspan Corporation은 첫 번째 지속가능연계채권을 발행하여 3년 기간으로 2억 달러를 모금했고, 2021년 4월에는 5년 만기로 3억 달러를 발행했다.¹⁰⁶⁾ 이 두 지속가능연계채권은 모두 무담보이며 SPT와 KPI는 대체 연료로 동력을 공급받을 수 있는 선박에 대한 지출과 연계된다. SFL Corporation은 2021년 4월 1.5억 달러의 선순위 무담보 지속가능연계채권을 발행했다. 2026년 5월 12일 만기이며 연 7.25%의 쿠폰을 지불할 예정이다. 주요성과지표(KPI)는 대체 연료(LNG, 바이오 또는 전기 메탄, 수소, 바이오디젤, LPG 또는 암모니아 등)를 적용한 엔진이 장착된 선박 인수, 신조선 및 기존 선박의 개조이다.¹⁰⁷⁾

3) 지속가능연계대출

지속가능연계대출(SLL: Sustainability-Linked Loan)은 대출금리를 차입 기관의 환경·사회·지배구조(ESG) 등 지속가능성 관련 경영목표 이행 여부에 연계한 대출상품 또는 관련 여신상품이다. 전 세계 지속가능연계대출 차입 규모는 2017년 80억 유로에서 2022년 7,260억 유로로 급증했으며, 국내에서는 2022년 하반기 일부 기업에서 활용하기 시작했다.¹⁰⁸⁾ 지속가능연계대출은 지속가능부채 중에서 녹색채권 다음으로 두 번째로 큰 자산(19%)이 되었다.¹⁰⁹⁾

105) Hellenic Shipping News(2021.11.17.)(검색일: 2023.5.10.)

106) Marine Money(2021.4.22.)(검색일: 2023.5.11.)

107) SFL(2021.4.29.)(검색일: 2023.5.10.)

108) KDB산업은행 미래전략연구소(2023.5.2.), p. 1.

109) Bloomberg(검색일: 2023.5.11.)

지속가능연계대출의 장점은 특정 프로젝트에 국한되지 않고 폭넓게 적용할 수 있는 유연성이기 때문에 글로벌 선사 사이에서 지속가능연계대출이 선호되고 있다. Maesk, NYK, Seaspn Corporation, Gunvor Group, Mitsui 등 글로벌 선사는 지속가능연계대출을 통해 친환경선박 건조 자금 지원, 에너지 효율 장비 설치 등에 활용하고 있으며, 온실가스 배출량 감소, 탄소 배출량 감소, 여성선원 수 증가 등 지속가능성과목표(SPT)를 설정하고 성과목표 달성 시 금리인하 인센티브를 제공받는다.

한편 우리나라는 아직까지 지속가능연계대출에 대한 인센티브가 없다. 그러나 싱가포르의 SLGS(Sustainable Loan Grant Scheme)를 통해 지속가능연계대출을 포함한 녹색대출, 사회적대출 등에 대한 외부 검토를 위해 발생한 비용을 지원한다. 싱가포르 역내외 기반을 둔 기업에게 최소 3년 대출기간의 최소 2천만 싱가포르 달러의 대출지원금을 제공한다. 발행인이 국제적 조건에 적합한 경우 대출한도 100% 자금을 지원한다. 단, 대출의 총 수익의 50% 이상이 싱가포르 은행(싱가포르에서 인가된 금융 기관이어야 함)에 귀속되어야 한다.¹¹⁰⁾

110) Monetary Authority of Singapore(2023.6.15.)(검색일: 2023.5.11.)

5. 민간금융

2장에서 살펴본 바와 같이 글로벌 선박금융은 전통적으로 유럽계 상업은행이 주도해왔다. 2021년 기준 유럽계 은행의 선박금융 점유율이 전체의 54% 수준으로 가장 높지만 2010년 83% 대비 큰 폭으로 감소한 것으로 나타난다. 반면 아시아는 2010년 15%에서 2021년 40% 수준으로 크게 증가한 것으로 나타난다. 이런 아시아의 선박금융 비중 증가는 중국의 선박금융 참여 확대에 따른 것으로 보인다. 또한 중국의 경우 민간 리스금융을 통한 선박금융이 급격히 증가하고 있다.

Marine Money의 세계 40위 해운·조선 금융기관 지원규모 통계에서 특이적인 것은 우리나라의 경우 한국산업은행, 한국수출입은행, 무역보험공사, 한국해양진흥공사 등 정부금융기관이 상위권에 포함되어 있는 반면 민간금융기관은 없는 점이다.¹¹¹⁾

김하나·박성화(2021)에 따르면 우리나라 국내 선사의 선박금융 수요는 2007년 최고치를 기록한 이후 감소하다 한진해운과 현대상선의 부실이 대두된 2016년 최저치를 기록한 것으로 나타난다. 이후 2017년부터 불황기임에도 불구하고 선박금융 수요가 다시 급증했는데, 한진해운 파산 이후 HMM에 대한 지원, 해운재건 5개년계획 추진, 한국해양진흥공사 설립에 따른 정책금융 지원 규모가 증가했기 때문에 가능했다. 그러나 이 같은 선박금융 수요증가에 비해 우리나라 민간부문 선박금융 참여는 지속적으로 감소하고 있어 향후 국제적인 환경규제에 대응하기 위한 중소선사의 신조선 확보가 어려운 상황이다. 선박금융은 경기변동에 영향을 많이 받기 때문에 해운시장 불황기에는 민간의 선박금융이 크게 위축되고 정책금융기관이 주도하는 형태를 보인다. 더불어 우리나라는 해운산업의 불황 장기화로

111) Marine Money(2023.Q2.), p. 6.

국내 선택금융 총 규모가 위축되었으며 정책금융기관의 비중이 압도적으로 높은 것으로 나타난다. 선택금융을 공공부문과 민간부문으로 나누어 살펴 보면 2014년에는 각각 78.1%, 21.9%인 반면, 2018년에는 92.7%, 7.3%로 민간부문의 선택금융 비중이 크게 감소했다.¹¹²⁾

〈표 3-19〉 국내 선택금융 추이

단위: 억 달러, %

구분	2014	2015	2016	2017	2018
공공부문	26.4 (78.1)	25.2 (86.9)	20.9 (92.1)	15.3 (94.4)	15.2 (92.7)
수출입은행	18.9 (55.9)	15.3 (52.8)	14.1 (62.1)	10.1 (62.3)	8.7 (53.0)
산업은행	4.0 (11.8)	6.5 (22.4)	4.7 (20.7)	4.6 (28.4)	5.1 (31.1)
무역보험공사	3.5 (10.4)	3.4 (11.7)	2.1 (9.3)	0.6 (3.7)	1.4 (8.5)
민간부문*	7.4 (21.9)	3.8 (13.1)	1.8 (7.9)	0.9 (5.6)	1.2 (7.3)
합 계	33.8 (100.0)	29.0 (100.0)	22.7 (100.0)	16.2 (100.0)	16.4 (100.0)

주: 괄호 안은 전체 선택금융규모에서 해당부문의 비율을 뜻함

*2020.3.6. 원달러 매매기준율(1USD=1,190원)를 적용하여 계산

자료: 박성화 외(2022, p. 20).

112) 박성화 외(2022, pp. 19-20.

제3절 소결

본 장에서는 우리나라 선박투자 활성화를 위해 정책적인 측면을 중심으로 주요 해운국 대비 조세제도, 선박금융제도 등을 비교분석하고 우리나라 선박투자 여건을 평가했다.

분석결과 첫째, 주요 해운국 대비 우리나라의 높은 조세부담을 개선할 필요가 있다. 우리나라는 제주선박등록특구에 등록된 국제선박에 대해 취·등록세를 감면해주고 있음에도 불구하고 노르웨이, 그리스, 홍콩, 영국 등 주요 해운국에 비해 비용이 높은 수준으로 나타난다.

또한 톤세제도를 도입하고 있는 국가 중 한국을 제외한 20여 개 국가는 일몰제도 없이 영구적으로 적용이 되고 있어 한국보다 제도의 안정성이 더 높은 것으로 평가된다. 한국의 경우 2005년 처음 톤세제도가 도입된 이후 3번의 일몰연장을 거쳐 현재 2024년 말까지 그 제도가 유효하나, 매 5년마다 톤세제도에 대한 일몰평가를 받기 때문에 선사입장에서는 장기적인 경영계획 수립에 항상 불확실성이 존재한다.

따라서 세계 해운시장에서 우리 선사가 해외 선사와 대등하게 경쟁할 수 있는 여건 조성을 위해 조세지원이 필수적이며 주요 해운국과의 동등한 수준으로 개편할 필요가 있다.

둘째, 대표적인 선박금융제도인 선박조세리스제도 도입과 선박투자회사 제도의 재활성화가 필요하다. 프랑스와 일본 등 주요 해운국은 선박조세리스제도 도입을 통해 선박에 대한 고속감가상각을 허용하여 선사의 조세부담을 줄여 투자를 유치하고 있다. 우리나라 역시 선박투자 활성화를 위해 2022년 조세특례 신설에 대한 예비타당성평가를 시행했으나, 사업의 구체성 결여, 경제성 평가에서 낮은 평가를 받아 통과하지 못했다. 한편 선박조

세리스제도는 선사와 투자자에게 조세감면 혜택이 동시에 돌아가기 때문에 민간선박투자를 유인할 수 있다는 장점이 있다. 또한 선주사의 경우에도 같은 혜택을 받을 수 있기 때문에 우리나라 선주사업 육성을 위해서는 필수적으로 도입이 필요하다.

우리나라의 선박투자회사제도는 현재 주주에 대한 세제혜택이 폐지되면서 선박투자회사 펀드 조성의 실적이 대폭 감소하고 민간 선박펀드 조성은 사실상 이루어지고 있지 않다. 따라서 세제혜택 폐지로 위축된 민간 선박펀드 재활성화를 위한 전략적인 제도 개선이 요구된다.

셋째, 전문선주사 육성을 통해 우리나라 선사의 선박투자 구조개선 필요하다. 그리스는 전세계에서 선주사업이 가장 발달한 나라로 그리스 선주사는 효율적인 가족경영방식, 그리스 은행의 적극적인 자금조달, 벌크선, 탱커선 중심의 중고선 거래 등을 통해 수익을 극대화하고 있다. 중국은 정부 주도로 리스사를 중심으로 저리·장기 선박금융리스를 제공하고 선박금융리스에 대해 막대한 세제혜택을 제공하고 있으며, 일본은 선주사, 조선사, 선박관리회사, 지역은행 간의 상생구조를 바탕으로 분업과 협업을 통해 경쟁력을 증대하고 있다.

즉 우리나라 해운산업은 선박을 투자자산보다는 운항을 위한 수단으로만 활용해왔으나 주요 해운국은 선박을 투자자산으로 인식하고 선박매매(S&P)를 통해 수익을 창출함과 동시에 운임과 변동성 리스크를 줄이고 있는 것이다. 우리나라 해운산업의 선박공급이 비탄력적이라는 사실을 고려할 때, 물동량이 급증하거나 해운 운임이 급등하는 고선가 시기에 선사가 선박을 무리하게 확보하는 대신 단기 대선을 통해 안정적으로 선복을 공급받을 수 있는 구조가 필요하다.

한편 새정부 출범 이후 해운업을 화물·여객 운송업으로 접근하던 기존 관념에서 벗어나 선박 중심의 고부가가치 산업으로 육성하겠다는 계획을

수립한 바 있다. 따라서 전문선주사(Tonnage Provider) 육성을 통해 우리나라 해운산업 전반의 선박투자 구조를 개선하여 선가차익과 운항수익을 동시에 확보할 수 있는 산업구조의 마련이 필요하다.

넷째, 탄소중립 목표를 달성하기 위해 친환경선박 전환에 대한 선박 보조금, 인센티브 등 정책지원의 확대가 필요하다. 해운 주요국은 친환경선박 건조 비용 지원, 친환경선박 초기등록세 및 톤세 감면 등 선박투자 인센티브를 제공하고 있으며 최근 들어 편의치적국과 제2선적제도 국가를 중심으로 친환경 선박 전환 시 적게는 10%~25%까지 톤세를 추가적으로 감면해주는 제도를 도입하고 있다.

대표적으로 싱가포르는 친환경선박의 배출감소 목표 달성 정도에 따라 초기등록비 및 톤세를 감면해주고 있으며 포르투갈은 친환경 장비를 설치한 선박의 경우 투자금에 따라 10~20%까지 톤세를 추가 감면하고 있다.

우리나라 선사의 친환경선박 신조 비용은 약 7조 7천억 원, 재래선박 신조비용은 약 5조 9천억 원으로 추정되나¹¹³⁾ 그럼에도 불구하고 2023년 정부의 ‘글로벌 저탄소선박 정책 대응 지원사업’의 지원 규모는 130억 원에 불과해 우리나라 선사의 친환경선박 전환이 순조롭지 않을 것으로 예상된다. 또한 ‘글로벌 저탄소선박 정책 대응 지원사업’은 보조금 규모를 신조 선가의 10%로 한정하고 있어 보조금으로 인한 선박 전환효과에는 한계가 있다. 따라서 우리나라 선사가 환경규제에 적합한 선박을 조기에 확보하고 글로벌 경쟁력을 갖추기 위해서는 친환경선박 전환에 대한 정책지원 확대가 필요하다.

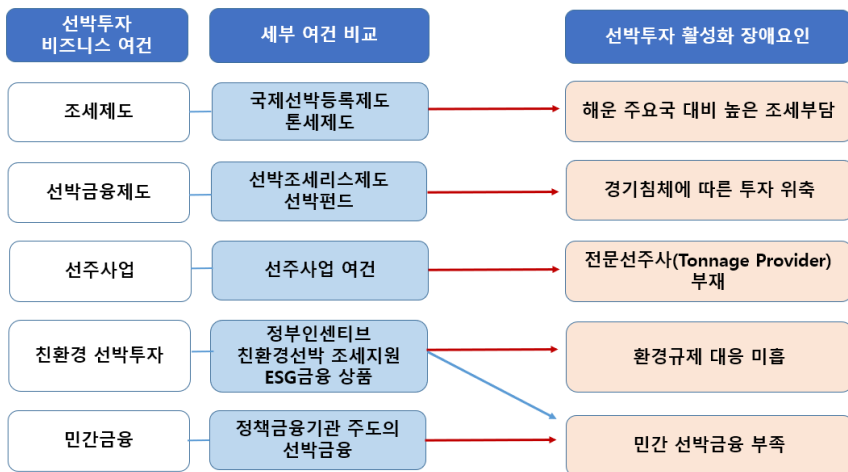
한편 해외 선사 및 금융기관은 녹색채권, 지속가능연계채권, 지속가능연계대출 등 ESG금융을 활용하여 탈탄소 목표를 달성하기 위한 자금을 조달하고 있다. 주요 해운국은 정부차원에서 ESG금융에 대한 투자를 활성화하

113) 해양수산부 보도자료(2023.2.13.)(검색일: 2023.10.2.)

기 위해 인센티브를 제공하고 있다. 특히 녹색채권 발행 시 미국은 세액공제, 직접보조금, 조세감면 등 다양한 지원을 하고 있으며 중국은 발행자에게 채권 이자의 10%에 해당하는 보조금을 지급하고 있다. 또한 홍콩의 경우에도 발행비용과 외부심사비용 등의 보조금을 지원하고 있다.

우리나라의 경우 2023년 2월 22일부터 환경부가 ‘한국형 녹색채권 발행 이차보전 지원 시범사업’을 추진하여 한국형 녹색채권을 발행했거나 발행 예정인 기업을 대상으로 기업의 규모와 사업의 성격을 고려하여 이자 비용의 일부를 지원하고 있으나, 다른 나라에 비해 지원규모가 적은 것으로 나타난다. 한편 우리나라 선박금융은 해운시장 불황 장기화로 국내 선박금융 규모가 위축되었으며 정책금융기관의 비중이 압도적으로 높다는 특징이 있다. 따라서 민간금융과 개인투자자의 해운산업 참여를 확대하고 선사 차원에서 다양한 선박금융 조달 수단을 확보할 수 있도록 녹색채권 발행 등에 대한 지원이 필요하다.

〈그림 3-4〉 비즈니스 여건 분석 및 선박투자 장애 요인



자료: 저자 작성

04

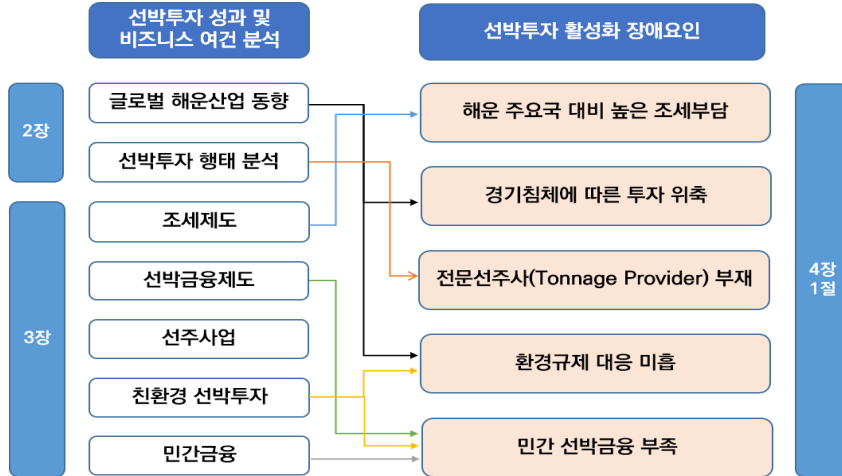
우리나라 선박투자 활성화 방안

제4장에서는 제3장에서 비교분석한 선박투자 비즈니스 여건 차이를 바탕으로 우리나라 선박투자의 장애요인을 도출한다. 장애요인에는 높은 조세부담, 경기침체에 따른 투자 위축, 전문선주사(Tonnage Provider) 부재, 환경규제 대응 미비, 민간 선박금융 부족 등이 있다. 또한 선박투자 장애요인을 해소하고 우리나라 선박투자 활성화를 위한 선결과제, 제도도입, 법제도 개정안 등 우리나라 선박투자 활성화 방안을 제시한다. 크게 4가지로 조세제도 정비, 친환경선박 투자세액공제 도입, 전문선주사(Tonnage Provider) 육성 기반 마련, 환경규제대응 강화 등이 포함된다.

제1절 우리나라 선박투자 활성화를 위한 장애 요인 ——

본 연구 제2장의 글로벌 해운산업 동향과 주요국 선박투자 성과 분석 그리고 제3장의 주요국과 우리나라 선박투자 비즈니스 여건 비교분석을 통해 우리나라 해운산업의 선박투자 활성화를 저해하는 장애요인은 아래의 표와 같다.

〈그림 4-1〉 선박투자 장애요인 도출



자료: 저자 작성

1. 높은 조세부담

우리나라는 주요 해운국과 마찬가지로 톤세와 제주선박등록특구가 있음에도 불구하고 조세부담이 주요 해운국에 비해 여전히 높고, 선박 건조를 위한 선박금융 조달 방법이 부족한 편이다. 특히 우리나라는 제주선박등록특구에 등록된 국제선박에 대해 취·등록세를 감면해주고 있음에도 불구하고 노르웨이, 그리스, 홍콩, 영국 등 주요 해운국에 비해 높은 수준으로 나타난다.¹¹⁴⁾ 4장에서 주요 해운국의 선박도입 시 취등록세 현황을 토대로 신조선 도입 시 조세부담을 비교해보면 한국이 1,040만 원, 노르웨이 40만 원, 그리스 0원, 홍콩 218만 원, 영국 218만 원으로 한국이 가장 높다.

따라서 기존의 조세제도를 개선하고 조세특례를 도입하여 해운산업의 새로운 금융을 유인하고 타국 대비 높은 조세비용을 절감할 수 있는 환경을 조성할 필요가 있다.

114) 박성화 외(2022, pp. 45-46).

2. 고금리 지속과 경기 둔화 전망에 따른 선사 부담 증가

COVID-19 이후 해운산업에서의 호황기에도 불구하고 기준금리 인상 및 장기화에 따라 해운산업 전반에 부담이 될 것으로 예상된다. 대형 해운 기업의 경우 보유자금에 따라 금리인상에 따른 부담이 적을 수 있지만 중소선사에게는 큰 부담으로 작용될 수 있다. 이에 국내 127개의 해운선사를 대상으로 기준금리 상승에 따른 국내 해운산업 전반의 이자비용 증가량을 추정한 결과는 다음과 같다.

박성화·김한나·최수호(2022)의 분석에 따르면 2021년 말 기준금리 1.0% 수준에서 기준금리 2.0%포인트 상승 시 127개 해운기업의 총 이자비용은 1조 1,050억 원 증가(78% 증가)할 것으로 추정된다. 2.5%포인트 상승 시에는 127개 해운기업의 총 이자비용은 1조 3,813억 원 증가(97% 증가)할 것으로 추정된다. 마지막으로 3.0%포인트 상승 시 127개 해운기업의 총 이자비용은 1조 6,575억 원 증가(116% 증가)할 것으로 추정된다.¹¹⁵⁾

고금리가 장기화될 경우 해운시장이 호황일 때 신조선 발주를 대량으로 한 선사는 과거 금융위기와 같이 재무적으로 큰 부담이 될 것이다. 금리인상, 공급망 불안 해소, 글로벌 경기 둔화로 운임이 하락하고 있으며 경기침체가 지속될 경우 우리나라 해운기업은 장기간 실적이 악화될 것으로 예상된다. 따라서 선사는 선박투자 관련 의사결정 시 내부 재무 상황과 시장 상황을 면밀히 검토하는 한편, 사업 다각화 등 선사가 질적으로 성장할 수 있는 방안을 모색해야 할 필요가 있다.¹¹⁶⁾

115) 박성화·김한나·최수호(2022), p. 13.

116) 박성화·김한나·최수호(2022), p. 13.

3. 전문선주사(Tonnage Provider) 부재

그리스, 일본, 중국 등 매매시장을 적극 활용해서 선박 확대를 하고 있다. 이들 국가들의 선박 매매시장 활성화 배경에는 투자전략과 수익창출의 관점이 우리나라와의 차이도 있으나, 근본적으로 선주사 사업이 활성화되어 있기 때문에 가능하다. 선주사가 없으면 선박거래의 특성상 선박을 매입하고, 매도하는 거래의 성립이 어렵고, 시장 조성이 어렵기 때문에, 선박을 사고팔아 차익을 남길 수 있는 사업 환경이 조성되지 않는다. 물론 해운 시장이 국제거래이기는 하지만, 선사가 적시에 원하는 적합한 선박의 매매는 정보를 많이 필요로 하기에 여러 국가와 선박 매매는 쉽지 않고 비용이 많이 든다는 특징이 있다. 그러나 자국 내 선주사가 존재할 경우 선박 매매 시장의 시장 조성자 역할을 할 수 있다. 즉 선주사가 자국 내에서 발생하는 선박 매매 수요의 공급자 역할을 할 수 있는 것이다.

또한 우리나라는 선박 신조나 선박거래를 연결해주는 선박중개인(브로커)이 거의 없다. 반면 그리스, 일본, 중국 등은 선박 거래를 선박 중개산업이 활성화되어 있다. 이 역시 우리나라의 선박매매 시장 비활성화의 원인이 될 수 있다.

4. 환경규제 강화 대응 부족

2023년부터 적용된 IMO 환경규제에 따라 현 상황에서는 단기적으로 가천연가스(LNG, LPG)를 활용한 선대의 비중이 증가할 것으로 예상된다. 이후 천연가스에 비해 탄소배출이 적은 메탄올 연료추진선에 대한 선박투자가 점차 증가할 것으로 전망된다. 장기적으로는 수소, 바이오, 암모니아 등을 활용한 선대의 비중이 단계적으로 증가할 것으로 예상된다.

이에 대응하기 위해 우리나라 정부는 국제해운 탈탄소화 추진전략을 추진하고 있으며 글로벌 저탄소선박 정책대응 지원사업, 친환경 설비 개량 이차보전지원사업, 친환경선박 지원프로그램(그린오션펀드) 등을 진행하고 있으나 여전히 친환경선박 수요를 충족하기 어려운 실정이다. 따라서 친환경선박 투자 활성화를 위한 대응책을 지속적으로 논의할 필요가 있다.

5. 민간 선박금융 부족

3장에서 살펴본 바와 같이 우리나라 선박금융은 해운산업 장기불황의 영향으로 총 규모 자체가 위축되어 왔으며, 정책금융기관이 선박금융을 주도하고 있는 것으로 나타났다. 또한 국내 정책금융과 민간금융 그리고 외국계금융까지 포함한 2018~2021년 국적선사 선박금융 현황을 살펴보면 4년간 정책금융 35.4%, 국내 민간금융 7.8%, 외국계금융 41.6%로 나타났다.¹¹⁷⁾ 국적선사는 국내 민간금융을 통한 자금 조달이 충분하지 않아 외국계금융기관과 국내 정책금융기관을 통해 선박금융을 조달하고 있다고 볼 수 있다.

이런 국내 민간 금융기관의 선박금융 참여 부진의 원인은 다음의 ① 손실 경험에 따른 금융기관의 투자 회피, ② 선박투자에 대한 정보의 상대적인 부족, ③ 선박금융의 낮은 수익률 등으로 구분할 수 있다.

1) 손실 경험에 따른 금융기관의 투자 회피

2008년 글로벌 금융위기 이후 해운 상황이 좋지 않았을 시기에 손실을 경험했던 담당 금융 직원들이 현재 관리자급 및 임원급으로 성장한 경우 이들 대부분이 리스크 회피의 성향(Propensity for risk aversion)을 지녔

117) 이석용(2022), p. 10.

을 것으로 판단된다.

아울러 금융기관의 경우 손실 투자에 대해 개별 담당자들이 전적으로 책임을 부담할 수 있는 구조가 아닌 것으로 파악된다. 이에 따라 심사 업무를 맡는 대부분의 금융기관 담당자들은 리스크를 대부분 회피하는 구조로 이루어져 있을 가능성이 높다. 이에 따라 선박투자에 대한 리스크가 높다는 부정적인 인식의 확산으로 해운 및 조선에 대한 신규대출 및 투자가 감소로 이어지고 있다.¹¹⁸⁾

2) 선박투자에 대한 정보의 상대적인 부족

한진해운 파산 사태 이후 국내 해운의 문제를 해결하기 위해 선박투자를 위한 정책금융기관 설립(한국해양진흥공사)과 정책금융을 강화하였으며, 민간 금융이 상대적으로 참여도가 줄고 정책금융기관이 선박금융을 주도적으로 참여하게 되었다. 이로 인해 상대적으로 민간금융기관은 선박금융 프로젝트에 대한 정보의 비대칭이 발생하고 시중은행의 참여가 더욱 어려워졌다.¹¹⁹⁾

민간 금융기관의 선박금융 참여의 폭이 줄고, 장기간 정보교류가 단절되다 보니 민간 금융기관이 참여 가능하거나 검토 가능한 사업도 참여하기 어려운 것으로 지적되고 있다. 특히 좋은 조건의 프로젝트가 있어도 앞서 지적한 바와 같이 민간 금융기관에서는 보수적인 심사를 거치기 때문에 선박금융에 대한 참여가 어려운 악순환의 구조로 파악된다.

3) 선박금융의 낮은 수익률

최근 선박금융시장에는 중국계 대형 리스사들의 공격적인 투자가 증가하고 있고, 해외 금융기관들이 참여하고 있다. 우리나라 민간금융기관들이 이

118) 김태일 외(2023), p. 35.

119) 김태일 외(2023), p. 36.

들과 경쟁하기 위해서는 낮은 조달비용과 수익률이 보장되어야 가능하다. 그러나 우리나라 민간금융기관들의 높은 조달비용과 이에 따른 상대적으로 낮은 수익률은 선박금융에 참여하지 못하는 원인으로 작용하고 있다.¹²⁰⁾

제2절 선박투자 활성화 방안

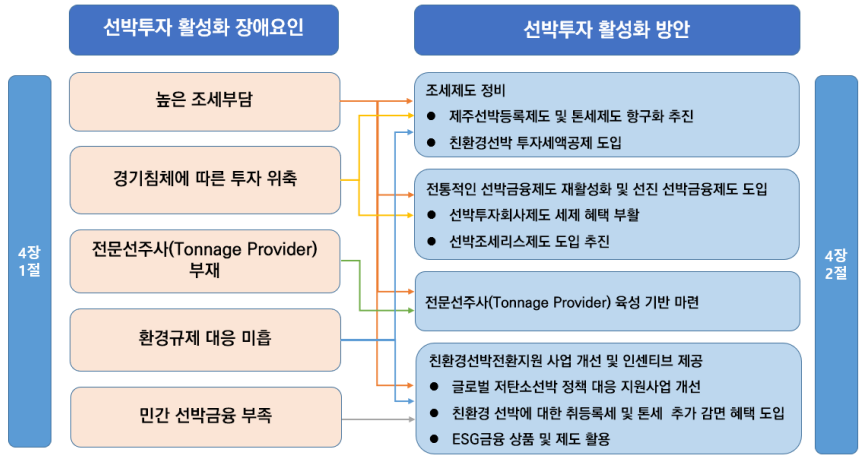
1절에 정리한 바와 같이 우리나라를 포함한 글로벌 해운기업은 향후 글로벌 경기침체에 따른 투자 위축이 우려되고 있는 상황이다. 게다가 선박에 대한 환경규제가 지속적으로 강화되고 있어 대체투자와 더불어 신규 선박투자 시 해운기업에 상당한 부담으로 작용할 것으로 예상된다. 또한 해운 주요국 대비 높은 조세부담과 일몰제도에 따른 장기적 경영전략 수립의 불확실성이 존재하며 선주사의 부재로 선박매매 시장이 활성화되어 있지 않다. 이에 따라 우리나라 해운기업은 운항을 통한 수익창출 수단으로만 선박을 사용하기 때문에 선박투자가 활성화되기 어려운 여건이라고 할 수 있다. 마지막으로 민간금융의 해운산업에 대한 투자위축으로 은행 정책금융 중심의 선박투자는 장기적으로 우리나라 해운기업의 선대가 국제 경쟁력을 가지기에는 한계가 있다.

따라서 이를 해소하고 우리나라 선박투자를 활성화하기 위한 방안은 아래의 표와 같이 정리할 수 있다. 첫째, 우리나라 해운기업의 주요국 대비 높은 조세부담을 줄이기 위한 조세제도 정비가 필요하다. 제주선박등록특구제도와 톤세제도의 항구화 추진, 친환경선박 투자세액공제 도입 등을 통해 우리나라 해운기업의 높은 조세부담을 줄일 수 있을 것으로 기대된다.

120) 김태일 외(2023), p. 36.

필요하다. 둘째, 전통적인 선박금융제도인 선박투자회사제도의 세제혜택 부활 및 새로운 선박금융제도인 선박조세리스제도 도입을 통해 민간금융의 선박투자 참여 기반을 마련할 필요가 있다. 셋째, 우리나라 해운기업이 선박거래를 통해 수익을 창출하기 위해 전문선주사 육성 기반을 마련할 필요가 있다. 넷째, 환경규제에 대응하기 위해 친환경선박전환지원 사업 개선, 친환경선박에 대한 취득등록세 및 톤세에 대한 추가 감면 혜택 도입을 검토할 수 있다. 더불어 ESG금융을 활용하여 환경규제 대응을 강화하고 민간금융을 활성화할 필요가 있다.

〈그림 4-2〉 선박투자 활성화 장애요인 및 활성화 방안



자료: 저자 작성

1. 조세제도 정비

1) 제주선박등록특구제도 및 톤세제도 항구화

(1) 필요성

조세제도는 해운기업이 중장기적인 경영전략을 수립하고 사업을 확장하는 데 매우 중요한 요소이다. 특히 해운기업의 경우 선박 등록에 있어서 국경이 제한되지 않고 경영과 영업활동에 있어서도 국경의 제한을 받지 않는다. 또한 자본의 조달 등에서도 국내뿐만 아니라 해외 자본조달에 매우 자유롭다. 따라서 해운기업의 경우 해운기업별 자체 경영능력을 제외한 선박을 등록하는 국가의 조세제도 여건이 그 기업의 장기적 경쟁력을 결정하는 가장 중요한 요인이라고 볼 수 있다.

이에 따라 해운 선진국의 경우 오래전부터 타 산업과 다르게 선박등록에 대한 등록세 및 지방세 감면혜택, 톤세 등을 통한 법인세 감면혜택, 선박양도에 대한 조세혜택 등 국가차원에서 많은 조세혜택을 부여하고 있는 것이다. 우리나라 역시 제주선박등록특구제도, 톤세제도 등을 통해 국적선의 해외치적을 방지하고 국내등록을 유도해 국적선 증강을 국가적 목표로 삼고 있다. 그러나 해외 주요국과는 다르게 일몰제도로 인해 제도의 안정성이 매우 떨어지는 한계가 있다. 일본의 경우에도 일몰제도가 있지만, 연장 시 불리한 형태로 개정이 되지는 않는 것으로 파악된다. 반면 우리나라의 경우 제주선박등록특구제도의 경우 일몰 시 여러 차례 개정을 통해 기존의 혜택이 많이 줄어들었다. 또한 최근에는 제주도 감면조례에 의해 감면혜택을 받고 있기 때문에 매 일몰 시마다 해운기업의 장기 전략수립에 걸림돌로 작용하고 관련해서 많은 행정비용이 발생하고 있다.

따라서 선박등록제도와 톤세제도 등 해운기업 관련 조세제도는 국가차원에서 통일된 관점에서 안정적으로 유지하는 것이 바람직하다. 우선적으로

제주선박등록특구제도와 톤세제도의 일몰을 일치시키고, 이후에는 일몰제의 적용을 받지 않는 방향으로 추진할 필요가 있다. 그리고 제주선박등록특구제도는 이전과 같이 지방세특례제한법에서 감면혜택을 부여하는 것이 바람직하다.

장기적으로는 강원도선박등록특구제도를 신설해서 관련 특별법을 추진해서 관련 법제도를 정리하는 것이 향후 우리나라 해운기업의 장기적인 경쟁력 확보에 유리할 것으로 판단된다.

(2) 법제도 개정 방안

가. 관련 법제도

① 제주선박등록특구제도

정부가 「제주국제자유도시특별법」을 제정하면서, 해운단체의 건의에 따라 국내에 선박등록을 활성화하기 위하여 제주도내 개항을 선박등록특구로 지정하고, 지방세법이 정하는 바에 따라 일부 지방세 감면혜택을 주기로 하였다. 1991년 제주도를 국제자유도시로 육성시키기 위해 제정되었으며 이후 제주도가 제주특별자치도로 변경됨에 따라 「제주특별자치도 설치 및 국제자유도시 조성을 위한 특별법(이하, 제주특별법)」으로 이관되었다. 제주특별자치도의 선박특구 지정에 관한 법률은 2002년 1월 26일 개정됨에 따라 제주특별법 제47조(선박특구의 지정 등)를 따르며, 이후 2006년 2월 21일부터 제주특별법 제443조(선박등록특구의 지정)에 따르게 된다.¹²¹⁾

121) 박성화·류희영(2021), p. 100.

〈표 4-1〉 제주특별자치도 설치 및 국제자유도시 조성을 위한 특별법

제443조(선박등록특구의 지정) ① 선박등록을 활성화하기 위하여 「선박의 입항 및 출항 등에 관한 법률」 제2조에 따른 제주자치도 내 무역항을 선박등록특구로 지정한다.

② 「국제선박등록법」 제4조에 따라 해양수산부장관에게 등록한 선박으로서 제1항에 따른 무역항을 선적항으로 하는 선박과 대통령령으로 정하는 외국선박에 대해서는 「조세특례제한법」, 「지방세특례제한법」 및 「농어촌특별세법」에서 정하는 바에 따라 취득세, 재산세, 「지방세법」 제146조제3항에 따른 지역자원시설세, 지방교육세 및 농어촌특별세를 면제할 수 있다. 〈개정 2019. 12. 31.〉

③ 선박등록특구의 지정과 운영 등에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

자료: 제주특별자치도 설치 및 국제자유도시 조성을 위한 특별법, 법률 제19409호, 2024년 5월 17일 시행

〈표 4-2〉 제주특별자치도 설치 및 국제자유도시 조성을 위한 특별법 시행령

제79조(취득세 등 면제대상 외국선박) 법 제443조제2항에서 “대통령령으로 정하는 외국선박”이란 「국제선박등록법」 제4조에 따라 등록된 국제선박으로서 같은 법 제3조제1항제4호에 해당하는 선박을 말한다.

자료: 제주특별자치도 설치 및 국제자유도시 조성을 위한 특별법, 법률 제19409호

제주선박등록특구제도는 선박등록을 활성화하기 위하여 제주자치도내 무역항을 선박등록특구로 지정하며, 「국제선박등록법」에 따라 제주도내 무역항을 선적항으로 하는 선박과 외국선박에 대하여 지방세 감면혜택을 제공한다. 지방세 중 취득세, 재산세, 지역자원시설세, 지방교육세 및 농어촌특별세를 면제할 수 있다. 선박등록특구의 지방세 감면에 대한 사항은 「조세특례제한법」 제121조의 15(국제선박 등록에 대한 지방세 감면)에서 규정하고 있다. 조세감면 지원은 2020년 12월 31일까지 취득한 선박의 취득세의 2%를 경감하여 과세하고, 재산세, 지역자원시설세 및 농어촌특별세를 면제하는 것으로 규정했다. 해당 조세 감면은 「제주특별법」에 따른 선박등록특구를 선적항으로 하는 선박 또는 「국제선박등록법」에 따라 제주선박등록특구를 선적항 등록 조건부로 하는 선박에 대하여 한정하고 있다. 그리고 「농어촌특별세법」 제4조(비과세)에 따라 농어촌특별세를 면제하며 「조세특례제한법」 제121조의15에서 「지방세특례제한법」으로 이관됨에 따라 지방교육세(면제) 지원은 일몰 종료되었다.¹²²⁾

〈표 4-3〉 국제선박 등록에 대한 지방세 감면(조특법 제121조의15)

시행 연도	내용
2002	① 「제주국제자유도시특별법」에 따라 선박등록특구를 선적항으로 하는 선박 또는 대통령령이 정하는 외국선박에 대하여 취득세 및 지방교육세를 면제함 ② 선박등록특구를 선적항으로 하여 국제선박으로 등록되어 있는 선박에 대하여 재산세 및 공동시설세를 면제함
2007	① 「제주특별법」*에 따라 선박등록특구를 선적항으로 하는 선박 또는 대통령령이 정하는 외국선박에 대하여 취득세 및 지방교육세를 면제함 - 일몰: 2009. 12. 31.까지 취득하는 선박에 대하여 〈일몰규정 신설〉 ② 선박등록특구를 선적항으로 하여 국제선박으로 등록되어 있는 선박에 대하여 재산세 및 공동시설세를 면제함 - 일몰: 2009. 12. 31. 이전까지 등록되어 있는 선박에 대하여 〈일몰규정 신설〉
2010	① 「제주특별법」에 따라 선박등록특구를 선적항으로 하는 선박 또는 대통령령이 정하는 외국선박에 대하여 취득세 및 지방교육세를 면제함 - 일몰: 2012. 12. 31.까지 취득하는 선박에 대하여 〈일몰 연장〉 ② 선박등록특구를 선적항으로 하여 국제선박으로 등록되어 있는 선박에 대하여 재산세 및 공동시설세를 면제함 - 일몰: 2012. 12. 31. 이전까지 등록되어 있는 선박에 대하여 〈일몰 연장〉
2011	① 「제주특별법」에 따라 선박등록특구를 선적항으로 하는 선박 또는 대통령령이 정하는 외국선박에 대하여 취득세의 2%를 경감하고, 지방교육세를 면제함 - 일몰: 2013. 12. 31.까지 취득하는 선박에 대하여 〈일몰 연장〉 ② 선박등록특구를 선적항으로 하여 국제선박으로 등록되어 있는 선박에 대하여 재산세 및 지역자원시설세를 면제함 - 일몰: 2013. 12. 31. 이전까지 등록되어 있는 선박에 대하여 〈일몰 연장〉
2013	① 「제주특별법」에 따라 선박등록특구를 선적항으로 하는 선박 또는 대통령령이 정하는 외국선박에 대하여 취득세의 2%를 경감하고, 지방교육세를 면제함 - 일몰: 2015. 12. 31.까지 취득하는 선박에 대하여 〈일몰 연장〉 ② 선박등록특구를 선적항으로 하여 국제선박으로 등록되어 있는 선박에 대하여 재산세 및 지역자원시설세를 면제함 - 일몰: 2015. 12. 31. 이전까지 등록되어 있는 선박에 대하여 〈일몰 연장〉

주: * 「제주특별자치도 설치 및 국제자유도시 조성을 위한 특별법」

자료: 김태일 외(2019), pp.102-103. 재인용: 박성화·류희영(2021), p. 101.

〈표 4-4〉 선박등록특구의 국제선박 등 지원을 위한 과세특례(지특법 제64조의2)

시행 연도	내용
2016	① 「제주특별법」에 따른 선박등록특구를 선적항으로 하거나 「국제선박등록법」에 해당하는 선박을 2016년 12월 31일까지 취득하는 경우 취득세의 2% 경감하여 과세함 ② 선박등록특구를 선적항으로 하여 국제선박으로 등록되어 있는 선박에 대하여 재산세 및 지역자원시설세를 각각 2016년 12월 31일까지 면제함

자료: 박성화·류희영(2021), p. 102.

현재 선박등록특구의 국제선박 등에 대한 과세특례는 「제주특별자치도세 감면 조례」에 따라 시행되고 있다.

〈표 4-5〉 제주특별자치도세 감면 조례(제17조의2)

시행 연도	내용
2017	제17조의2(선박등록특구의 국제선박 등 지원을 위한 감면) ① 「국제선박등록법」에 따라 국제선박으로 등록하기 위하여 취득하는 선박으로서 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 선박을 2024년 12월 31일까지 취득하는 경우에는 「지방세법」 제12조제1항 및 같은 법 제15조제2항에 따른 취득세율에서 1천분의 20을 경감한다.〈개정 2018.7.13., 2020.12.31., 2021.12.31.〉 1. 「제주특별자치도 설치 및 국제자유도시 조성을 위한 특별법」(이하 "제주특별법"이라 한다) 제443조제1항에 따른 선박등록특구(이하 "제주선박등록특구"라 한다)를 선적항으로 하는 선박 2. 「국제선박등록법」 제3조제1항제4호에 해당하는 제주선박등록특구의 선적항 등록 조건부 선박 ② 과세기준일 현재 제1항제1호의 제주선박등록특구를 선적항으로 하여 국제선박으로 등록되어 있는 선박에 대해서는 재산세 및 지역자원시설세를 각각 2024년 12월 31일까지 면제한다. 〈개정 2018.7.13., 2021.12.31.〉 ③ 제1항에 따른 세율을 적용받은 선박을 그 취득일부터 6개월 이내에 국제선박으로 등록하지 아니한 경우에는 경감된 취득세를 추징한다. 다만, 그 취득일 이전에 국제선박으로 등록하고 계속하여 국제선박으로 사용하는 경우에는 제외한다. [본조신설 2017.3.22.]

자료: 제주특별자치도세 감면 조례, 조례 제2567호, 2020년 7월 15일 시행.

② 톤세제도

조특법 제104조의10(해운기업에 대한 법인세 과세표준 계산 특례) 해운기업에 대한 조세혜택을 강화하고 자유로운 경영활동을 보장하며 무역,

금융 등 관련 산업을 효율적으로 활용할 수 있는 기반을 마련함으로써 해운기업이 편의치적국에서 경영활동을 수행하는 것보다 유리한 경영환경을 제공할 수 있도록 하는 조치의 일환으로 지방세 감면조치가 시행되고 있다.¹²³⁾

톤세제는 외항운송사업자의 해운소득에 대하여 법인세 과세표준을 영업이익이 아닌 운항선박의 순톤수와 운항일수를 기준으로 법인세를 산출하는 제도이다. 톤세 적용 대상은 내국법인 중 「해운법」상 외항운송사업의 경영 등 대통령령으로 정하는 요건을 갖춘 해운기업으로 일정한 요건을 갖춘 사업을 영위하는 자에 한정된다. 이때 일정한 요건이라 함은 「해운법」제3조에 따른 외항정기 또는 외항부정기 여객운송사업, 「해운법」제23조에 따른 외항정기 또는 외항부정기 화물운송사업(다만, 수산물운송사업은 제외), 내항화물운송사업, 「크루즈산업의 육성 및 지원에 관한 법률」제2조 제4호에 따른 국제순항 크루즈선 운항사업, 국제순항 크루즈선(2016. 1. 1. 이후 개시하는 사업연도 분부터 적용 추가) 등을 말한다.¹²⁴⁾

해운소득의 범위는 외항해상운송활동으로 발생한 소득과 외항해상운송 활동과 연계된 소득으로 나뉜다. 톤세 특례 적용기간은 연속한 5사업연도 동안 의무 적용되며 최초의 특례적용대상기간은 법인 설립일이 속하는 사업연도부터 연속한 5사업연도의 기간으로 한다. 2009년 2월 9일 개정에 따라 기존기업 및 신설기업 모두 신청기간은 적용기간 내에서 자유로이 선택할 수 있고, 선택하는 경우 5년간 적용된다.¹²⁵⁾ 만약 법인설립일이 속하는 사업연도와 다음의 날이 속하는 사업연도가 상이한 경우에는 외항정기·부정기 여객운송사업은 면허일, 외항정기·부정기 화물운송사업의 경우에는 등록일을 법인설립일로 간주한다. 선사는 톤세제와 법인세 둘 중 하

123) 박성화·류희영(2021), pp. 143-144.

124) 박성화 외(2022), p. 39.

125) 박성화 외(2022), p. 39.

나를 선택할 수 있으나, 톤세제를 선택한 선사는 5년간 의무적으로 적용되며, 적용요건 상실 시에는 두 번째 상실한 연도부터 잔여기간 및 다음 5년간 자격이 박탈된다.¹²⁶⁾

특례적용기업이 특례적용기간 동안 요건을 2회째 위반하는 경우, 2회째 위반한 사업연도부터 해당 특례적용기간의 잔여기간과 다음 5사업연도기간은 특례적용을 받을 수 없다. 그 예로 2005~2009년 톤세 적용기업이 2006년, 2008년에 요건¹²⁷⁾을 위반한 경우, 2회째 위반한 사업연도부터 잔여기간(2008~2009년) 및 다음 5사업연도기간(2010~2014년)은 특례적용이 배제되어 법인세법을 적용받는다. 본래 톤세 특례를 신청한 기업은 적용받으려는 사업연도부터 연속하여 5개 사업연도기간 동안 적용받아야 하지만, 정부가 2009년(금융위기 여파), 2017년(해운업계 구조조정 지원)에 한해 한시적으로 톤세 적용포기를 허용했다.¹²⁸⁾

126) 박성화 외(2022), p. 39.

127) 요건: 1) 외항운송사업 등 영위, 2) 2년 미만 기간으로 용선한 외국선박의 연간운항 순톤수가 소유 선박 등의 연간운항 순톤수의 5배 이하 등

128) 박성화 외(2022), p. 40.

〈표 4-6〉 조세특례제한법 제104조의10

제104조의10(해운기업에 대한 법인세 과세표준 계산 특례) ① 내국법인 중 「해운법」상 외항운송사업의 경영 등 대통령령으로 정하는 요건을 갖춘 해운기업(이하 이 조에서 “해운기업”이라 한다)의 법인세과세표준은 2024년 12월 31일까지 다음 각 호에 따라 계산한 금액을 합한 금액으로 할 수 있다. <개정 2014. 12. 23., 2019. 12. 31.>

1. 외항운송 활동과 관련된 대통령령으로 정하는 소득(이하 이 조에서 “해운소득”이라 한다)에 대해서는 「법인세법」 제13조부터 제54조까지의 규정에도 불구하고 선박별로 다음 계산식을 적용하여 계산한 개별선박표준이익의 합계액(이하 이 조에서 “선박표준이익”이라 한다)

개별선박표준이익 = 개별선박순수 × 톤당 1운항일 이익 × 운항일수 × 사용률

2. 해운소득 외의 소득(이하 이 조에서 “비해운소득”이라 한다)에 대해서는 「법인세법」 제13조부터 제54조까지의 규정에 따라 계산한 금액

② 제1항에 따른 해운기업의 과세표준 계산의 특례(이하 이 조에서 “과세표준계산특례”라 한다)를 적용받으려는 법인은 대통령령으로 정하는 바에 따라 과세표준계산특례 적용을 신청하여야 하며, 과세표준계산특례를 적용받으려는 사업연도부터 연속하여 5개 사업연도(이하 “과세표준계산특례적용기간”이라 한다) 동안 과세표준계산특례를 적용받아야 한다. 다만, 과세표준계산특례를 적용받고 있는 해운기업은 2017년 12월 31일이 속하는 사업연도까지 대통령령으로 정하는 바에 따라 과세표준계산특례의 적용을 포기할 수 있다. <개정 2016. 12. 20.>

③ 제1항을 적용할 때 비해운소득에서 발생한 결손금은 선박표준이익과 합산하지 아니하며, 해운소득에 대해서는 이 법, 「국세기본법」 및 조약과 제3조제1항 각 호에 규정된 법률에 따른 비과세, 세액면제, 세액감면, 세액공제 또는 소득공제 등의 조세특례를 적용하지 아니한다.

④ 해운소득에 「법인세법」 제73조 및 제73조의2에 따라 원천징수된 소득이 포함되어 있는 경우 그 소득에 대한 원천징수세액은 법인세의 산출세액에서 이미 납부한 세액으로 공제하지 아니한다. <개정 2018. 12. 24.>

⑤ 과세표준계산특례 적용을 받기 전에 발생한 이월결손금은 제1항 각 호의 금액 계산 시 공제하지 아니한다.

⑥ 과세표준계산특례를 적용받고 있는 법인이 과세표준계산특례적용기간 동안 제1항에 따른 요건을 2개 사업연도 이상 위반하는 경우에는 2회째 위반하게 된 사업연도부터 해당 과세표준계산특례적용기간의 남은 기간과 다음 5개 사업연도 기간은 과세표준계산특례를 적용받을 수 없다.

⑦ 과세표준계산특례를 적용받는 내국법인이 「법인세법」 제63조의2제1항제2호의 방법으로 중간예납을 하는 경우 중간예납의 과세표준은 제1항부터 제5항까지의 규정에 따라 계산한 금액으로 하고, 같은 법 제63조의2제1항제2호의 계산식에서 감면된 법인세액과 납부한 원천징수세액은 비해운소득과 관련된 부분에 대해서만 적용한다. <개정 2013. 1. 1., 2018. 12. 24.>

⑧ 제1항을 적용할 때 톤당 1운항일 이익은 선박순수, 해운기업의 운항소득, 법인세 납부 실적 및 외국의 운영 사례 등을 고려하여 톤당 30원을 초과하지 아니하는 범위에서 대통령령으로 정한다.

⑨ 운항일수, 사용률 등 개별선박표준이익의 계산, 과세표준계산특례를 적용받지 아니하고 「법인세법」을 적용받게 되는 경우 각 사업연도 소득의 계산방법, 구분경리 방법 등 과세표준계산특례 적용에 관하여 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

[전문개정 2010. 1. 1.]

자료: 조세특례제한법, 법률 제17344호, 220년 12월 10일 시행
조세특례제한법, 법률 제19504호, 2023년 12월 21일 시행

나. 법제도 개정 방안

① 제주선박등록특구제도

법체계를 살펴보면 헌법은 최상위의 법 규범으로서, 모든 법령의 기준과 근거가 된다. 법률은 헌법의 규정 또는 위임으로부터 의회가 제정하고 대통령이 서명, 공포한 것이다. 명령은 법률을 집행하기 위해 행정부의 대통령이나 행정 각 부장이 제정한다. 명령이 제정될 때에는 법률에 근거하여 위임이 있어야 하고, 명령은 법률에 종속된다. 조례는 지방자치단체가 법령의 범위 안에서 지방의회가 정한 규범이며, 지방의회에서 지방민의 고유한 사무에 대하여 조례를 제정할 수 있고, 조례는 그 지역의 사무에 한정된다.¹²⁹⁾

법률과 명령은 전국적인 효력을 가지는 반면 조례는 지역적 효력만 가진다. 규칙은 지방자치단체가 법령의 범위 안에서 지방자치 단체장이 정한 규범으로, 조례를 집행하기 위해서 지방자치단체장이 제정하며 조례의 하위법이다. 상위법 우선의 원칙에 의해 조례 개정에 앞서 상위법인 지방세특례제한법(이하 지특법)이 개정되어야 한다. 따라서 의원입법 혹은 부처입법을 통해 상위법령인 지특법과 지방세법 개정이 선결되어야 제주특별자치도의 감면 해당 조례를 개정할 수 있다.¹³⁰⁾

제주를 선적항으로 하는 국제선박의 과세에 관해서는 2015년 말까지 조세특례제한법 121조의15에 의하여 규율되었으나 동 규정이 삭제된 후 현재는 지특법 및 제주특별자치도세 감면 조례(이하 감면 조례)로 규율되고 있다. 해당 법령의 개정을 통해 1년 연장된 이후 다시 3년 연장되어 2024년 말경 일몰이 예정되어 있다.¹³¹⁾

129) 박성화·류희영(2021), pp. 145-146.

130) 박성화·류희영(2021), p. 146.

131) 박성화·류희영(2021), p. 146.

제주 감면 조례 역시 위 지특법 규정을 전제하는 것이므로 지특법 규정이 일몰되면 동시에 일몰될 것으로 판단된다. 제주선박등록특구와 관련한 지특법 해당 조항에 대한 개정안을 다음과 같이 제시할 수 있다.

〈표 4-7〉 국제선박에 대한 과세 특례 개정안(지방세특례제한법 제64조)

현행	개정안
제64조(해운항만 등 지원을 위한 과세특례) ① 「국제선박등록법」에 따른 국제선박으로 등록하기 위하여 취득하는 선박에 대해서는 2024년 12월 31일까지 「지방세법」 제12조 제1항제1호의 세율에서 1천분의 20을 경감하여 취득세를 과세하고, 과세기준일 현재 국제선박으로 등록되어 있는 선박에 대해서는 재산세의 100분의 50을 2024년 12월 31일까지 경감한다. 다만, 선박의 취득일부터 6개월 이내에 국제선박으로 등록하지 아니하는 경우에는 감면된 취득세를 추징한다. 〈개정 2013. 1. 1., 2015. 12. 29., 2016. 12. 27., 2018. 12. 24.〉	제64조(해운항만 등 지원을 위한 과세특례) ① 「국제선박등록법」에 따른 국제선박으로 등록하기 위하여 취득하는 선박에 대해서는 ~~2024년 12월 31일까지~~ 「지방세법」 제12조 제1항 제1호의 세율에서 1천분의 20을 경감하여 취득세를 과세하고, 과세기준일 현재 국제선박으로 등록되어 있는 선박에 대해서는 재산세를 ~~면제하며 100분의 50을~~ ~~2024년 12월 31일까지 경감하며~~ , 「지방세법」 제146조 제2항에 따른 지역자원시설세를 ~~2018년 12월 31일까지~~ 면제한다. 다만, 선박의 취득일부터 6개월 이내에 국제선박으로 등록하지 아니하는 경우에는 감면된 취득세를 추징한다.

주: 지방세특례제한법, 법률 제19251호, 2024년 3월 22일 시행 토대로 최신화함
자료: 박성화·류희영(2021), p. 147.

제주선박등록특구와 관련한 지방세법 제12조에 대한 개정안을 다음과 같이 제시할 수 있다.

〈표 4-8〉 국제선박에 대한 취득세율 개정안(지방세법 제12조)

현행	개정안
제12조(부동산 외 취득의 세율) ① 다음 각 호에 해당하는 부동산등에 대한 취득세는 제10조의 과세표준에 다음 각 호의 표준세율을 적용하여 계산한 금액을 그 세액으로 한다. <개정 2010. 12. 27., 2014. 1. 1., 2016. 3. 29., 2019. 8. 27., 2019. 12. 31., 2020. 12. 29.>	제12조(부동산 외 취득의 세율) ① 다음 각 호에 해당하는 부동산등에 대한 취득세는 제10조의 과세표준에 다음 각 호의 표준세율을 적용하여 계산한 금액을 그 세액으로 한다. <개정 2010. 12. 27., 2014. 1. 1., 2016. 3. 29., 2019. 8. 27., 2019. 12. 31., 2020. 12. 29.>
1. 선박	1. 선박
가.登記·등록 대상인 선박(나목에 따른 소형선박은 제외한다)	가.登記·등록 대상인 선박(나목에 따른 소형선박은 제외한다)
1) 상속으로 인한 취득: 1천분의 25	1) 상속으로 인한 취득: 1천분의 25
2) 상속으로 인한 취득 외의 무상취득: 1천분의 30	2) 상속으로 인한 취득 외의 무상취득: 1천분의 30
3) 원시취득: 1천분의 20.2	3) 원시취득: 1천분의 20.2
4) 수입에 의한 취득 및 주문 건조에 의한 취득: 1천분의 20.2	4) 수입에 의한 취득 및 주문 건조에 의한 취득: 1천분의 20.2
5) 삭제 <2014. 1. 1.>	5) 삭제 <2014. 1. 1.>
6) 그 밖의 원인으로 인한 취득: 1천분의 30	6) 그 밖의 원인으로 인한 취득: 1천분의 30
나. 소형선박	단, 「국제선박등록법」에 따른 국제선박으로 등록하기 위하여 취득하는 선박에 대해서는 위 각 표준세율에서 1천분의 20을 경감한다. 다만, 선박의 취득일부터 6개월 이내에 국제선박으로 등록하지 아니하는 경우에는 감면된 취득세를 추징한다.
1) 「선박법」 제1조의2제2항에 따른 소형선박: 1천분의 20.2	나. 소형선박
2) 「수상레저안전법」 제30조에 따른 동력수상레저기구: 1천분의 20.2	1) 「선박법」 제1조의2제2항에 따른 소형선박: 1천분의 20.2
다. 가목 및 나목 외의 선박: 1천분의 20	2) 「수상레저안전법」 제30조에 따른 동력수상레저기구: 1천분의 20.2
	다. 가목 및 나목 외의 선박: 1천분의 20

자료: 박성화·류희영(2021), p. 147.

제주선박등록특구와 관련한 지방세법 제111조에 대한 개정안을 다음과 같이 제시할 수 있다.

〈표 4-9〉 국제선박에 대한 재산세율 개정안(지방세법 제111조)

현행	개정안
제111조(세율) ① 재산세는 제110조의 과세표준에 다음 각 호의 표준세율을 적용하여 계산한 금액을 그 세액으로 한다. <개정 2010. 12. 27., 2016. 12. 27., 2019. 12. 31.> [중략] 4. 선박 4. 선박 가. 제13조제5항제5호에 따른 고급선박: 과세표준의 1천분의 50 나. 그 밖의 선박: 과세표준의 1천분의 3 [하략]	제111조(세율) ① 재산세는 제110조의 과세표준에 다음 각 호의 표준세율을 적용하여 계산한 금액을 그 세액으로 한다. <개정 2010. 12. 27., 2016. 12. 27., 2019. 12. 31.> [중략] 4. 선박 4. 선박 가. 제13조제5항제5호에 따른 고급선박: 과세표준의 1천분의 50 나. 그 밖의 선박: 과세표준의 1천분의 3. 단, 과세기준일 현재 「국제선박등록법」에 따른 국제선박으로 등록되어 있는 선박에 대해서는 재산세를 면제한다. [하략]

자료: 박성화·류희영(2021), p. 148.

제주선박등록특구와 관련한 지방세법 제146조에 대한 개정안을 다음과 같이 제시할 수 있다.

〈표 4-10〉 국제선박에 대한 지역자원시설세율 개정안(지방세법 제146조)

현행	개정안
제146조(과세표준과 세율) ① 특정자원분 지역자원시설세의 과세표준과 표준세율은 다음 각 호와 같다. <개정 2011. 3. 29., 2014. 12. 31., 2019. 12. 31.> [중략] ③ 소방분 지역자원시설세의 과세표준과 표준세율은 다음 각 호에서 정하는 바에 따른다. <개정 2010. 12. 27., 2014. 1. 1., 2019. 12. 31.> 1. 건축물 또는 선박의 가액 또는 시가표준액을 과세표준으로 하여 다음 표의 표준세율을 적용하여 산출한 금액을 세액으로 한다. [중략] ④ 제3항의 건축물 및 선박은 제104조제2호, 제3호 및 제5호에 따른 건축물 및 선박으로 하며, 그 과세표준은 제110조에 따른 가액 또는 시가표준액으로 한다. <개정 2010. 12. 27., 2019. 12. 31.> [하략]	제146조(과세표준과 세율) ① 특정자원분 지역자원시설세의 과세표준과 표준세율은 다음 각 호와 같다. <개정 2011. 3. 29., 2014. 12. 31., 2019. 12. 31.> [중략] ③ 소방분 지역자원시설세의 과세표준과 표준세율은 다음 각 호에서 정하는 바에 따른다. <개정 2010. 12. 27., 2014. 1. 1., 2019. 12. 31.> 1. 건축물 또는 선박의 가액 또는 시가표준액을 과세표준으로 하여 다음 표의 표준세율을 적용하여 산출한 금액을 세액으로 한다. [중략] ④ 제3항의 건축물 및 선박은 제104조제2호, 제3호 및 제5호에 따른 건축물 및 선박으로 하며, 그 과세표준은 제110조에 따른 가액 또는 시가표준액으로 한다. 단, 과세기준일 현재 「국제선박등록법」에 따른 국제선박으로 등록되어 있는 선박에 대해서는 지역자원시설세를 면제한다. [하략]

자료: 박성화·류희영(2021), p. 148.

상기와 같은 상위법 개정안에 따라 다음과 같이 제주특별자치도의 감면 해당 조례 개정안을 제시할 수 있다. 이러한 기존 법률 개정을 통하여 제주의도가 스스로 세율을 결정토록 법률을 개정하는 것 또한 입법자의 재량 영역에 속한다. 다만, 제주도가 스스로 세율을 결정할 수 있는 입법(또는 법률 개정)이 존재하더라도 조세법률주의에 의하여, 엄격한 법률의 위임에 따라야 하며 상위법 개정에 따라 이루어져야 한다.¹³²⁾

132) 박성화·류희영(2021), p. 149.

〈표 4-11〉 제주특별자치도세 감면 조례 개정안(제17조의2)

현행	개정안
제17조의2(선박등록특구의 국제선박 등 지원을 위한 감면) ①「국제선박등록법」에 따라 국제선박으로 등록하기 위하여 취득하는 선박으로서 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 선박을 2024년 12월 31일까지 취득하는 경우에는 「지방세법」 제12조제1항 및 같은 법 제15조제2항에 따른 취득세율에서 1천분의 20을 경감한다. <개정 2018.7.13., 2020.12.31., 2021.12.31.> 1. 「제주특별자치도 설치 및 국제자유도시 조성을 위한 특별법」(이하 "제주특별법"이라 한다) 제443조제1항에 따른 선박등록특구(이하 "제주선박등록특구"라 한다)를 선적항으로 하는 선박 2. 「국제선박등록법」 제3조제1항제4호에 해당하는 제주선박등록특구의 선적항 등록 조건부 선박 ② 과세기준일 현재 제1항제1호의 제주선박 등록특구를 선적항으로 하여 국제선박으로 등록되어 있는 선박에 대해서는 재산세 및 지역자원시설세를 각각 2024년 12월 31일까지 면제한다. <개정 2018.7.13., 2021.12.31.> ③ 제1항에 따른 세율을 적용받은 선박을 그 취득일부터 6개월 이내에 국제선박으로 등록하지 아니한 경우에는 경감된 취득세를 추징한다. 다만, 그 취득일 이전에 국제선박으로 등록하고 계속하여 국제선박으로 사용하는 경우에는 제외한다. [본조신설 2017.3.22.]	제17조의2(선박등록특구의 국제선박 등 지원을 위한 감면) ①「국제선박등록법」에 따라 국제선박으로 등록하기 위하여 취득하는 선박으로서 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 선박을 2024년 12월 31일까지 취득하는 경우에는 「지방세법」 제12조제1항 및 같은 법 제15조제2항에 따른 취득세율에서 1천분의 20을 경감한다. <개정 2018.7.13., 2020.12.31., 2021.12.31.> 1. 「제주특별자치도 설치 및 국제자유도시 조성을 위한 특별법」(이하 "제주특별법"이라 한다) 제443조제1항에 따른 선박등록특구(이하 "제주선박등록특구"라 한다)를 선적항으로 하는 선박 2. 「국제선박등록법」 제3조제1항제4호에 해당하는 제주선박등록특구의 선적항 등록 조건부 선박 ② 과세기준일 현재 제1항제1호의 제주선박 등록특구를 선적항으로 하여 국제선박으로 등록되어 있는 선박에 대해서는 재산세 및 지역자원시설세를 각각 2024년 12월 31일까지 면제한다. <개정 2018.7.13., 2021.12.31.> ③ 제1항에 따른 세율을 적용받은 선박을 그 취득일부터 6개월 이내에 국제선박으로 등록하지 아니한 경우에는 경감된 취득세를 추징한다. 다만, 그 취득일 이전에 국제선박으로 등록하고 계속하여 국제선박으로 사용하는 경우에는 제외한다. [본조신설 2017.3.22.]

자료: 박성화·류희영(2021), p. 149.: 제주특별자치도세 감면 조례, 2024년 1월 1일 시행 토대로 최신화함

② 톤세제도

톤세제도의 경우에도 제주선박등록특구제도와 마찬가지로 일몰제한을 폐지하고 영구적인 제도로 정착시키는 것이 필요하다. 이를 위해 조특법

제104조의10에서 일몰기한을 삭제할 필요가 있다.

〈표 4-12〉 조세특례제한법 제104조의10 개정안

현행	개정안
제104조의10(해운기업에 대한 법인세 과세 표준 계산 특례) ① 내국법인 중 「해운법」상 외항운송사업의 경영 등 대통령령으로 정하는 요건을 갖춘 해운기업(이하 이 조에서 “해운기업”이라 한다)의 법인세과세표준은 2024년 12월 31일까지 다음 각 호에 따라 계산한 금액을 합한 금액으로 할 수 있다. <개정 2014. 12. 23., 2019. 12. 31.> [하략]	제104조의10(해운기업에 대한 법인세 과세 표준 계산 특례) ① 내국법인 중 「해운법」상 외항운송사업의 경영 등 대통령령으로 정하는 요건을 갖춘 해운기업(이하 이 조에서 “해운기업”이라 한다)의 법인세과세표준은 2024년 12월 31일까지 다음 각 호에 따라 계산한 금액을 합한 금액으로 할 수 있다. <개정 2014. 12. 23., 2019. 12. 31.> [하략]

자료: 법제처, 「조세특례제한법」

2) 선박에 대한 투자세액공제 도입

(1) 필요성

최근 글로벌 경기 침체와 함께 해운시장이 침체에 돌입하여 향후 수익성이 급감할 것으로 예상된다. 해운산업은 경기변동 산업으로 단기간의 호황 뒤 장기간의 불황이 반복되는 특성이 있다. 선박투자는 대규모 타인 자본 조달을 필요로 하는데, 그동안 우리나라 해운기업은 불황기에는 선박금융 조달이 용이하지 않아 호황기에 고선가로 선박을 대량 확보하고 선박가격이 저렴한 불황기에는 투자를 하지 못하는 행태를 반복해왔다. 이에 따라 불황기에 한진해운 등 주요 대형선사들이 파산하는 현상이 반복되고 있다.

따라서 국가 기본 전략산업 중 하나인 해운산업에 대한 선박투자 역시 통합투자세액공제 대상에 포함하여 불황기에 해운기업이 선박투자에 나설 수 있는 장치마련이 필요하다.

(2) 법제도 개정 방안

가. 관련 법제도

우리나라 조세특례제한법(이하 조특법) 제4절에서 투자촉진을 위한 조세 특례를 규정하고 있는데, 그중 조특법 제24조(통합투자세액공제)를 통해 기업이 기계장치와 같은 사업용 유·무형자산에 투자한 경우 투자금액의 일부를 세금에서 공제하고 있다. 통합투자세액공제 대상자산에 대한 기본공제 금액은 해당 과세연도에 투자한 금액의 100분의 1(중견기업은 100분의 5, 중소기업은 100분의 10)에 상당하는 금액으로 정하고 있다. 또한 해당 과세연도에 투자한 금액이 해당 과세연도의 직전 3년간 연평균 투자 또는 취득금액을 초과하는 경우에는 그 초과하는 금액의 100분의 3에 상당하는 금액을 추가공제하고, 이때 상한액은 기본공제의 2배를 한도로 정하고 있다.

그러나 기본적으로 조특법 24조1항1호가목 관련 시행규칙 제12조(사업용자산의 범위 등)1항의 [별표1]에서 선박 및 항공기는 공제대상 자산에 제외하고 있으나, 동법 24조1항1호나목 관련 시행규칙 제12조3항1호에 따르면 “운수업을 주된 사업으로 하는 중소기업의 차량 및 운반구와 선박”은 공제대상 자산에 포함된다. 즉 대기업과 중견기업을 제외한 중소기업의 선박투자만 통합투자세액공제 대상이 되는 것을 의미한다.

〈표 4-13〉 조특법 제24조

조특법 제24조(통합투자세액공제) ① 대통령령으로 정하는 내국인이 제1호가목 또는 나목에 해당하는 자산에 투자(중고품 및 대통령령으로 정하는 리스에 의한 투자는 제외한다. 이하 이 조에서 같다)하는 경우에는 제2호 각 목에 따른 기본공제 금액과 추가공제 금액을 합한 금액을 해당 투자가 이루어지는 과세연도의 소득세(사업소득에 대한 소득세만 해당한다) 또는 법인세에서 공제한다. 다만, 2023년 12월 31일이 속하는 과세연도에 투자하는 경우에는 제3호 각 목에 따른 기본공제 금액과 추가공제 금액을 합한 금액을 공제한다. <개정 2021. 12. 28., 2022. 12. 31., 2023. 4. 11.>

1. 공제대상 자산

가. 기계장치 등 사업용 유형자산. 다만, **대통령령으로 정하는 자산은 제외한다.**

나. 가목에 해당하지 아니하는 유형자산과 무형자산으로서 대통령령으로 정하는 자산

2. 공제금액

가. 기본공제 금액: 해당 과세연도에 투자한 금액의 100분의 1(중견기업은 100분의 5, 중소기업은 100분의 10)에 상당하는 금액. 다만, 다음의 어느 하나에 해당하는 경우에는 다음의 구분에 따른 금액으로 한다.

[생략]

나. 추가공제 금액: 해당 과세연도에 투자한 금액이 해당 과세연도의 직전 3년간 연 평균 투자 또는 취득금액을 초과하는 경우에는 그 초과하는 금액의 100분의 3(국가전략기술사업화시설의 경우에는 100분의 4)에 상당하는 금액. 다만, 추가공제 금액이 기본공제 금액을 초과하는 경우에는 기본공제 금액의 2배를 그 한도로 한다.

자료: 법제처, 국가법령정보센터(검색일: 2023.08.11.)

〈표 4-14〉 조특법 시행령 제21조

제21조(통합투자세액공제) ① 법 제24조제1항 각 호 외의 부분 본문에서 “대통령령으로 정하는 내국인”이란 다음 각 호의 업종 외의 사업을 경영하는 내국인을 말한다.

1. 제29조제3항에 따른 소비성서비스업

2. 부동산임대 및 공급업

② 법 제24조제1항제1호가목 단서에서 “대통령령으로 정하는 자산”이란 토지와 건축물 등 기획재정부령으로 정하는 자산을 말한다.

③ 법 제24조제1항제1호나목에서 “가목에 해당하지 않는 유형자산과 무형자산으로서 대통령령으로 정하는 자산”이란 다음 각 호의 자산을 말한다. <개정 2022. 2. 15.>

1. 연구·시험, 직업훈련, 에너지 절약, 환경보전 또는 근로자복지 증진 등의 목적으로 사용되는 사업용자산으로서 기획재정부령으로 정하는 자산

2. **운수업을 경영하는 자가 사업에 직접 사용하는 차량 및 운반구 등 기획재정부령으로 정하는 자산**

자료: 법제처, 국가법령정보센터(검색일: 2023.08.11.)

〈표 4-15〉 조특법 시행규칙 제12조

조특법 시행규칙

제12조(사업용자산의 범위 등) ① 영 제21조제2항에서 “건축물 등 기획재정부령으로 정하는 자산”이란 별표 1의 건축물 등 사업용 유형자산을 말한다

■ 조세특례제한법 시행규칙 [별표 1] 〈개정 2021. 3. 16.〉

건축물 등 사업용 유형자산(제12조제1항 관련)

구분	구조 또는 자산명
1	차량 및 운반구, 공구, 기구 및 비품
2	선박 및 항공기
3	연와조, 블록조, 콘크리트조, 토조, 토벽조, 목조, 목골모르타르조, 철골·철근콘크리트조, 철근콘크리트조, 석조, 연와석조, 철골조, 기타 조의 모든 건물(부속설비를 포함한다)과 구축물

비고

1. 제1호를 적용할 때 취득가액이 거래단위(취득한 자가 그 취득한 자산을 독립적으로 사업에 직접 사용할 수 있는 것)별로 20만 원 이상으로서 그 고유업무의 성질상 대량으로 보유하고 그 자산으로부터 직접 수익을 얻는 비품은 제1호의 비품에 포함하지 않는다.
2. 제3호를 적용할 때 부속설비에는 해당 건물과 관련된 전기설비, 급배수·위생설비, 가스설비, 냉방·난방·통풍 및 보일러설비, 승강기설비 등 모든 부속설비를 포함한다.
3. 제3호를 적용할 때 구축물에는 하수도, 굴뚝, 경륜장, 포장도로, 교량, 도크, 방벽, 철탑, 터널 그 밖에 토지에 정착한 모든 토목설비나 공작물을 포함하되, 기계·장치 등 설비에 필수적이고 전용으로 사용되는 구축물은 제외한다.

③ 영 제21조제3항제2호에서 “운수업을 경영하는 자가 사업에 직접 사용하는 차량 및 운반구 등 기획재정부령으로 정하는 자산”이란 다음 각 호의 구분에 따른 사업에 직접 사용하는 각 호의 시설을 말한다.

1. **운수업을 주된 사업으로 하는 중소기업**(영 제2조제1항에 따른 중소기업을 말한다. 이하 이 조에서 “중소기업”이라 한다): 차량 및 운반구(「개별소비세법」 제1조제2항제3호에 따른 자동차로서 자가용인 것을 제외한다)와 선박

2. **어업을 주된 사업으로 하는 중소기업: 선박**

자료: 법제처, 국가법령정보센터(검색일: 2023.08.11.)

정부에서는 최근 경기침체에 따른 전략기술의 투자위축을 우려하여 「반도체 등 투자 활성화를 위한 세제지원 강화방안」을 발표하고 2023년 중 추진할 계획이다. 주요 내용으로는 반도체 등 국가전략기술에 투자할 경우

대기업과 중견기업에 대해서는 기존 8%에서 15%로, 중소기업의 경우 16%에서 25%까지 세액공제율을 확대하는 것이다. 또한 정부는 2023년 1년간 한시적으로 임시투자세액공제 도입을 통해 일반부분 시설 등에 투자할 경우 대기업은 기존 1%에서 3%, 중견기업은 기존 5%에서 7%, 중소기업은 기존 10%에서 12%까지 확대할 계획이다.

〈그림 4-3〉 투자세액공제율

< 투자세액공제율(%) >

① 국가전략기술 세액공제를 상향				② 임시투자세액공제 도입	③ '23년 경정
구 분	당기분				증가분
	대기업	중견기업	중소기업		
일 반	1 → 3	3 → 5 → 7	10 → 12		3 → 10
신성장·원천기술	3 → 6	5 → 6 → 10	12 → 18	+	
국가전략기술	6 → 8 → 15	8 → 15	16 → 25		4 → 10

※ 총 투자세액공제액 = (투자액 × 당기분 공제율) + (3년평균대비 투자 증가분 × 증가분 공제율)

자료: 기획재정부(2023.3.22.)(검색일: 2023.5.10.)

나. 법제도 개정 방안

앞에서 살펴본바와 같이 정부에서는 경기침체에 대응해 산업 투자를 유도하기 위해 통합투자세액공제의 범위와 혜택을 확대하고 있다. 그럼에도 불구하고 경기에 가장 민감한 산업 중 하나인 해운산업의 수익 수단인 선박투자에 대해서는 그 혜택이 제외되어 있다. 선박 전체에 대해서는 아니더라도 침체된 해운산업의 여건을 고려하여 친환경선박에 대해서는 통합투자세액공제 대상에 포함하여 불황기에 해운기업이 선박투자에 나설 수 있는 장치마련이 필요하다.

이를 위해 조특법 제24조제1항제1호 나목 관련한 동법 시행규칙 제12조제3항제1호에 친환경선박에 해당하는 경우에는 중소기업 이외의 기업에

도 적용한다는 내용을 추가하는 방안도 검토해볼 수 있다.

〈표 4-16〉 조세특례제한법 시행규칙 개정안(예시)

기존	개정(안)
조세특례제한법 시행규칙 제12조(사업용자산의 범위 등) ③ 영 제21조제3항제2호에서 “운수업을 경영하는 자가 사업에 직접 사용하는 차량 및 운반구 등 기획재정부령으로 정하는 자산”이란 다음 각 호의 구분에 따른 사업에 직접 사용하는 각 호의 시설을 말한다. 1. 운수업을 주된 사업으로 하는 중소기업(영 제2조제1항에 따른 중소기업을 말한다. 이하 이 조에서 “중소기업”이라 한다) : 차량 및 운반구와 선박	(현행과 같음) 1. 운수업을 주된 사업으로 하는 중소기업(영 제2조제1항에 따른 중소기업을 말한다. 이하 이 조에서 “중소기업”이라 한다) : 차량 및 운반구와 선박(단, 「 <u>환경친화적 선박의 개발 및 보급 촉진에 관한 법률</u> 」 제2조의3에 따른 환경친화적 선박에 해당하는 경우 영 제9조제4항에 따른 중견기업의 경우에도 적용한다)

자료: 저자 작성

2. 선박금융제도 개선

1) 선박조세리스제도

(1) 필요성

선박투자 활성화를 위해 프랑스·일본 등 주요 해운국에서 실시 중인 선박 조세리스(Tax Lease) 제도를 도입하여 해운업 및 조선·금융업 등 연관 산업의 경쟁력 강화를 도모할 필요가 있다. 조세리스금융은 선박, 항공기 등 고가의 자본재를 구매할 때 고속감가상각을 통한 세제혜택을 이용하여 자본재 구입비용을 절감하는 금융기법으로 선박에 대한 고속감가상각을 허용하여 선사 조세부담을 줄일 수 있으며 투자자 입장에서 빠른 투자금

회수가 가능하다.¹³³⁾

본 제도의 참여자는 투자자, 국내SPC(리스사), 해외SPC, 선사(리스이용자)이며 투자자는 단수 혹은 복수의 법인으로, 금융리스 기간 연속으로 과세대상 순이익을 창출할 수 있다. 국내SPC는 투자자의 100% 출자로 설립되고 선박의 실질적 소유자이자 회계적 소유자 및 세무적 감가상각 주체이다. 국내SPC 설립은 「선박투자회사법」상 선박투자회사나 「상법」상 주식회사 등 선택이 가능하다. 해외SPC는 선박투자회사의 100% 출자로 조세피난처에 설립하고 선박의 법률적 소유자이다. 선사는 선박확보를 원하는 모든 국적선사로서 자담 (0~20%) 내외로 발주하고자 하는 대기업, 중견선사 및 중소선사 모두 참여가 가능하다.¹³⁴⁾

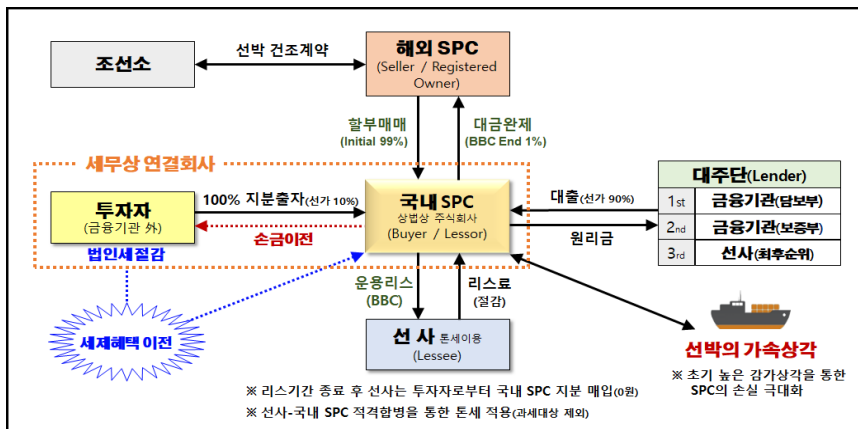
본 제도의 운영은 다음과 같이 이루어진다. 먼저 투자자는 선가의 0%~10%에 해당하는 금액을 출자하여 국내SPC(Lessor)를 설립한다. 국내SPC는 ‘신조선가-출자금’에 해당하는 자금 차입을 위해 국내외 금융기관과 대출계약(Loan Agreement)을 체결한다. 국내SPC는 조세피난처에 해외SPC를 100% 자회사로 설립하고 해외SPC가 국내조선소와 선박건조계약을 체결한다. 그리고 해외SPC(법률적소유주)와 국내SPC(Lessor)간 선박할부매매계약(Installment Agreement)을 체결한다. 선박건조 진행단계에 따라 최후순위→후순위→선순위 순으로 할부매매대금을 납입한다. 선박건조대금 99%를 초기에 납입하고 1%는 계약 종료 시 납입하여 법률적소유주 지위를 유지한다. 선박의 실질적 소유자인 국내SPC(Lessor)는 국내선사(Lessee)와 나용선계약을 체결하고, 선박의 관리 및 운항 등에 관한 모든 책임을 선사에 전가, 선사는 용선료를 월납(선납) 지급한다. 국내SPC는 「법인세법」상 정률법에 따라 세무상 감가상각을 인식(단, 내용연수 10년의 특례 신설, 잔존가액은 5%)한다. 국내SPC(Lessor)의 세무상 손금을 투

133) 박성화 외(2022), p. 47.

134) 박성화 외(2022), p. 66.

자자가 합산하고, 투자자와 국내 SPC(투자자 100% 출자) 간 손금 합산을 위해 연결합산 과세제도 등을 활용한다. 투자자가 손금인식으로 인해 받은 세제혜택 중 일부를 별도 Tax Deposit 계좌에 별도 적립한 후, 선사의 지분매입옵션(SPO) 행사(6~7년 사이) 시 선사의 대출금 상환자금으로 이용하고 선사의 SPC 지분매입과 함께 선사로 혜택을 이전함으로써 거래가 종료된다.¹³⁵⁾

〈그림 4-4〉 한국형 선박조세리스 제도 개선(안)



자료: 박성화 외(2022), p. 68.

(2) 법제도 개정 방안

가. 관련 법제도

우리나라의 선박조세리스제도 도입 관련 제도는 감가상각제도, 가속감가상각제도, 선박투자회사제도를 들 수 있다.

먼저 감가상각이란 자산의 취득가액에서 잔존가액을 차감한 감가상각 대상 금액을 내용연수 동안 체계적 합리적인 방법으로 배분하는 과정을 말하

135) 박성화 외(2022), p. 67.

며, 세법은 감가상각자산, 상각범위액, 계산방법, 감가상각비 시부인 등에 대해 상세하게 규정하고 있다. 감가상각자산은 법정 유형 및 무형자산에 포함되어야 하며, 리스회사가 대여하는 리스자산 중 기업회계 기준에 따른 금융리스의 자산은 리스이용자의 감가상각자산으로, 금융리스 외의 리스자산은 리스회사의 감가상각자산으로 한다. 법인이 상각범위액 내에서 감가상각비를 계상하면 그 계상액을 손금으로 인정하는 임의상각제도도 있다. 상각범위액은 정액법 또는 정률법으로 계산할 수 있으며 외항화물운송업에 사용되는 선박의 경우 기준내용연수는 20년이며, 25%를 가감하여 내용연수범위는 15~25년이다.¹³⁶⁾

가속상각제도는 자산의 취득 초기에 감가상각을 크게 하여 자산취득에 소요된 투자금액을 조기에 회수하는 제도를 말한다. 법인세를 이연시키는 효과가 있어 기업의 투자활성화 방안으로 운영되고 있으며, 설비투자가 어려운 상황에서 투자보완을 위한 조치로서 기업의 투자유인을 신속히 제고하기 위하여 추진된다.¹³⁷⁾

선박투자회사제도는 개인이나 기관 등 일반투자자로부터 자금을 모집하여 선박을 건조한 후 이를 해운회사에 빌려주고 그 용선료를 투자자들에게 배당하는 금융기법으로 2002년 5월 「선박투자회사법」 제정을 통해 운영되고 있다.

나. 법제도 개정 방안

선박 조세리스 제도의 국내 도입을 위해서는 첫째, 리스 제공자(lessor, 리스회사)가 선박 자산의 감가상각 인식 주체이어야 한다. 둘째, 기준 내용연수 축소 등을 통한 가속상각이 허용되어야 한다. 현행 「법인세법 시행규칙」 별표6은 외항화물운송업에 사용되는 선박의 기준 내용연수를 20년

136) 김재진 외(2021), p. xxv.

137) 김재진 외(2021), p. xxvi.

(±25% 가감 허용 시 15년~25년)으로 정하고 있는데 내용연수 추가 축소 시 회계 상 감가상각비를 증가시킬 수 있다. 셋째, 리스제공자의 모기업(실제 투자자)으로 감가상각비용 이전 장치 마련이 필요하다. 넷째, 리스 종료 후 리스 이용자(선사)에게 선박 이전 시 양도차익에 대한 세제혜택 등 마련 필요하다.

결과적으로 선박 감가상각비용을 증가시키면 리스 제공자의 초기 비용이 증가하게 되고 리스 제공자의 모기업의 비용이 증가하게 된다. 따라서 모기업(금융기관 등 투자자)의 법인세 절감효과가 나타나고 이로 인해 투자자의 신규 투자유인 증가가 가능하게 된다.

이를 위해 조세특례제한법 제100조35의 신설이 필요하고 관련 법 개정안은 아래와 같다.

〈표 4-17〉 리스제공자의 감가상각 인식

현행	개정안
「법인세법 시행령」 제24조(감가상각자산의 범위) ⑤제1항을 적용할 때 자산을 시설대여하는 자(이하 이 항에서 “리스회사”라 한다)가 대여하는 해당 자산(이하 이 항에서 “리스자산”이라 한다) 중 기업회계기준에 따른 금융리스(이하 이 항에서 “금융리스”라 한다)의 자산은 리스이용자의 감가상각자산으로, 금융리스외의 리스자산은 리스회사의 감가상각자산으로 한다. 「조세특례제한법」 〈신 설〉	(현행과 같음) 제100조의35(선박투자 촉진을 위한 과세특례) ① 다음 각호의 어느 하나에 해당하는 내국법인이 「해운법」상 외항운송사업을 경영하는 내국 법인에게 선박(이하 이 항에서 “리스자산”이라 한다)을 대여하는 경우 「법인세법」에도 불구하고 관할 지방국세청장의 승인을 받아 해당 리스자산을 리스 제공자의 감가상각자산으로 할 수 있다. 1. 「선박투자회사법」에 따른 선박투자회사 2. 「상법」에 따른 익명조합 3. 「자산유동화에 관한 법률」에 따른 유동화전문회사

자료: 박성화·김태일·김한나(2022), p.61.

〈표 4-18〉 선박의 내용연수 축소

현행	개정안
「조세특례제한법」 제28조의3(설비투자자산의 감가상각비 손금 산입 특례) ① 내국인이 다음 각 호의 구분에 따른 자산(이하 이 조에서 "설비투자자산"이라 한다)을 2021년 12월 31일까지 취득하는 경우 해당 설비투자자산에 대한 감가상각비는 각 과세연도의 결산을 확정할 때 손비로 계상하였는지와 관계없이 대통령령으로 정하는 바에 따라 계산한 금액의 범위에서 해당 과세연도의 소득금액을 계산할 때 손금에 산입할 수 있다. 1. 중소기업 또는 대통령령으로 정하는 중견기업: 대통령령으로 정하는 사업용 고정자산 2. 제1호 외의 기업: 대통령령으로 정하는 혁신성장투자자산 〈신 설〉	(현행과 같음) 제100조의35(선박투자 촉진을 위한 과세특례) ② 제1항의 리스자산의 감가상각비의 범위(이하 이 조에서 "상각범위액"이라 한다)를 계산할 때 적용하는 내용연수는 「법인세법 시행령」 제26조3제2항제1호에서 정하는 기준 내용연수를 따르되, 그 기준내용연수의 100분의 50을 가감하는 범위에서 법인이 선택하여 납세지 관할 세무서장에게 신고한 내용연수를 적용한다. ③ 제1항의 리스자산에 대한 감가상각비는 각 과세연도의 결산을 확정할 때 손비로 계상하였는지와 관계없이 제2항의 상각범위액의 범위에서 소득금액을 계산할 때 손금에 산입할 수 있다. 이 경우 필요한 사항은 제28조의3 제2항 및 제3항을 준용한다.

자료: 박성화·김태일·김한나(2022), pp.62-63.

〈표 4-19〉 리스제공자의 모기업(실제 투자자)으로의 손실 이전

현행	개정안
「법인세법」 제76조의8(연결납세방식의 적용 등) ① 다른 내국법인을 완전 지배하는 내국법인[비영리법인 등 대통령령으로 정하는 법인은 제외하며, 이하 이 항에서 “완전모법인”(完全母法人)이라 한다]과 그 다른 내국법인[청산 중인 법인 등 대통령령으로 정하는 법인은 제외한다. 이하 이 장에서 “완전자법인”(完全子法人)이라 한다]은 대통령령으로 정하는 바에 따라 완전모법인의 납세지 관할지방국세청장의 승인을 받아 연결납세방식을 적용할 수 있다. 이 경우 완전자법인이 둘 이상일 때에는 해당 법인 모두가 연결납세방식을 적용하여야 한다. 제120조의12(연결납세방식의 적용제외 법인 등) ① 법 제76조의8제1항 전단 중 “비영리법인 등 대통령령으로 정하는 법인”이란 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 법인을 말한다. 1 ~ 2. (생략) 3. 법 제51조의2제1항 각 호의 어느 하나에 해당하는 법인이거나 「조세특례제한법」 제104조의31제1항에 따른 법인 <참고> 「법인세법」 제51조의2제1항 1. 「자산유동화에 관한 법률」에 따른 유동화전문회사 2. 「자본시장과 금융투자업에 관한 법률」에 따른 투자회사, 투자목적회사, 투자유한회사, 투자합자회사(같은 법 제9조제19항제1호의 경영참여형 사모집합투자기구는 제외한다) 및 투자유한책임회사 3. ~ 4. 생략 5. 「선박투자회사법」에 따른 선박투자회사 (이하 생략) 「조세특례제한법」 〈신 설〉	(현행과 같음) (현행과 같음) 제100조의35(선박투자 촉진을 위한 과세특례) ④ 제1항에 따라 관할 지방 국세청장에게 신청한 자의 경우 「법인세법」 제120조의12에도 불구하고 같은 법 제76조의8에 따라 연결납세방식을 적용할 수 있다.

자료: 박성화·김태일·김한나(2022), pp.63-64.

〈표 4-20〉 선박 양도차익에 대한 세제 혜택

현행	개정안										
「조세특례제한법」 〈신 설〉	제100조의35(선박투자 촉진을 위한 과세특례) ⑤ 제1항 각호에 해당하는 법인이 해당 리스자산을 리스 이용자에게 양도함으로써 발생하는 양도차익(이하 이 조에서 '양도차익'이라 한다) 중 대통령령으로 정하는 채무상환액에 상당하는 금액에 대해서는 당해 사업년도 기간 중 익금에 산입하지 아니한다. ⑥ 제5항의 양도차익에 대해서는 선박보유기간에 따라 특별 공제를 적용한다. 〈예시〉 <table border="1"> <tr> <th>보유기간</th><th>특별공제비율</th></tr> <tr> <td>5~6년</td><td>100분의 10</td></tr> <tr> <td>7~8년</td><td>100분의 15</td></tr> <tr> <td>9~10년</td><td>100분의 20</td></tr> <tr> <td>11년 이상</td><td>100분의 25</td></tr> </table>	보유기간	특별공제비율	5~6년	100분의 10	7~8년	100분의 15	9~10년	100분의 20	11년 이상	100분의 25
보유기간	특별공제비율										
5~6년	100분의 10										
7~8년	100분의 15										
9~10년	100분의 20										
11년 이상	100분의 25										

자료: 박성화·김태일·김한나(2022), p.64.

2) 선박투자회사제도

(1) 필요성

2015년 선박투자회사법 공모펀드의 과세특례 및 분리과세 일몰로 2016년 이후 선박투자회사 펀드 조성의 실적이 대폭 감소하고 민간자본이 이탈하게 되었다.¹³⁸⁾ 또한 2016년 이후 선박운용회사가 조성하는 선박투자회사 펀드는 캠코와 해양진흥공사 주관의 S&LB 거래로 편중되었다. 민간자본을 유치하고자 했던 당초 취지와는 달리, 세제혜택 폐지 이후 민간 선

138) 박성화 외(2022), p. 62.

박펀드 위축 및 정책금융 비중 확대 추세가 나타나고 있는 것이다. 즉, 선투법은 해운업 활성화를 위해 도입되었으나, 세제혜택 폐지로 위축된 민간 선박펀드 활성화를 위한 전략적인 제도 개선이 요구된다.

(2) 법제도 개정 방안

가. 관련 법제도

2003년 조세특례법에 선박투자회사 주주에 대한 과세특례제도를 도입했다. 그리고 선박투자회사법 제정 이후 20차례의 크고 작은 개정을 통해 제도 개선이 이루어져 왔다. 그러나 선박투자회사 제도에는 조세특례법상 선박투자회사의 주주에 대한 과세특례를 도입했으나, 여러 차례 개정을 통해 세제혜택이 축소되다 2016년 이후로는 일몰되어 현재는 주주에 대한 세제혜택이 없어졌다.¹³⁹⁾

〈표 4-21〉 조세특례법 개정 과정

개정일자	개정내용	비고
2003.12.30. 신설	• 2005.12.31. 이전 취득 주식 양도소득 비과세 • 2008.12.31. 이전 취득한 액면가액 3억 원 이하 주식의 배당소득 비과세, 초과분 분리과세 (14%)	조세특례법 제87조의 5 신설
2005.12.31. 개정	• 주식 양도소득 비과세 혜택 삭제	조세특례법 제87조의 5의 1항 삭제
2010.12.27. 개정	• 2013.12.31. 이전 취득한 액면가액 1억 원 이하의 주식의 배당소득 5% 분리과세, 초과분 분리과세 (14%)	조세특례법 제87조의 5의 2항 개정
2014.01.01. 개정	• 2015.12.31. 이전 취득한 액면가액 5천만 원 이하의 주식의 배당소득 9% 분리과세, 2억 원 이하의 초과분 분리과세 (14%), 2억 원 초과분 종합과세	조세특례법 제87조의 5의 2항 개정
2016.01.01. 이후	• 감면 혜택 완전 일몰	-

자료 : KSF 외(2022.9.7.), p. 7.

139) KSF 외(2022.9.7.), pp. 4, 19-20.

현재 조특법 제87조의5(선박투자회사의 주주에 대한 과세특례) 다음의 표와 같이 지속되고 있다.

〈표 4-22〉 선박투자회사의 주주에 대한 과세특례(조특법 제87조의5)

① 삭제 <2005. 12. 31.>

② 거주자가 「선박투자회사법」 제2조제1호에 따른 선박투자회사(이하 “선박투자회사”라 한다)로부터 2015년 12월 31일 이전에 받는 선박투자회사별 액면가액(額面價額) 5천만원 이하 보유주식의 배당소득에 대해서는 「소득세법」 제129조에도 불구하고 100분의 9의 세율을 적용한다. 이 경우 액면가액이 2억원 이하인 보유주식의 배당소득은 「소득세법」 제14조제2항에 따른 종합소득과세표준에 합산하지 아니한다. <개정 2010. 1. 1., 2010. 12. 27., 2014. 1. 1.>

③ 선박투자회사의 주식이 투자매매업자 또는 투자중개업자에게 전자등록되거나 예약된 경우 선박투자회사가 그 배당소득을 지급하려면 배당결의를 한 후 즉시 주식보유자별, 투자매매업자 또는 투자중개업자별로 제2항에 따른 분리과세대상소득의 명세를 직접 또는 「주식·사채 등의 전자등록에 관한 법률」 제2조제6호에 따른 전자등록기관(이하 “전자등록기관”이라 한다) 또는 「자본시장과 금융투자업에 관한 법률」 제294조에 따른 한국예탁결제원(이하 “한국예탁결제원”이라 한다)을 통하여 주식보유자가 위탁매매하는 투자매매업자 또는 투자중개업자에게 통지하여야 하며, 통지를 받은 투자매매업자 또는 투자중개업자는 통지받은 내용에 따라 원천징수하여야 한다. <개정 2008. 12. 26., 2016. 3. 22.>

④ 선박투자회사의 주권이 투자매매업자 또는 투자중개업자에게 예약되어 있지 아니한 경우 해당 선박투자회사는 직접 또는 해당 선박투자회사의 명의개서대행기관(名義改書代行機關)을 통하여 주식보유자별로 제2항 전단에 따른 과세대상소득과 「소득세법」 제129조에 따른 세율을 적용하는 과세대상소득을 구분하여 원천징수하여야 한다. <개정 2010. 1. 1.>

⑤ 제3항과 제4항에 따른 원천징수의무자가 직접 선박투자회사의 배당소득을 지급할 때에는 그 배당소득을 지급하는 날이 속하는 분기의 종료일의 다음 달 말일까지 기획재정부령으로 정하는 선박투자회사 분리과세 명세서를 원천징수 관할 세무서장에게 제출하여야 한다. <개정 2010. 1. 1.>

[본조신설 2003. 12. 30.]

자료: 법제처, 국가법령정보센터(검색일: 2023.8.10.)

나. 법제도 개정 방안

조세특례제한법 제87조의5(선박투자회사의 주주에 대한 과세특례) ②에서 일몰된 과세특례 조항을 2016년 이전 수준인 5천만 원 이하 보유주식

의 배당소득에 대해서는 9% 분리과세, 5천만 원~2억 원 구간 14% 분리과세, 2억 원 초과분에 대해서 종합과세로 복원시키기 위해 아래와 같이 법 개정을 검토할 수 있다.

〈표 4-23〉 선박투자회사의 주주에 대한 과세특례(조특법 제87조의5) 개정안

현행	개정안
① 삭제 <2005. 12. 31.> ② 거주자가 「선박투자회사법」 제2조제1호에 따른 선박투자회사(이하 “선박투자회사”라 한다)로부터 2015년 12월 31일 이전에 받은 선박투자회사별 액면가액(額面價額) 5천만 원 이하 보유주식의 배당소득에 대해서는 「소득세법」 제129조에도 불구하고 100분의 9의 세율을 적용한다. 이 경우 액면가액이 2억 원 이하인 보유주식의 배당소득은 「소득세법」 제14조제2항에 따른 종합소득과세표준에 합산하지 아니한다. <개정 2010. 1. 1., 2010. 12. 27., 2014. 1. 1.> [하략]	① 삭제 <2005. 12. 31.> ② 거주자가 「선박투자회사법」 제2조제1호에 따른 선박투자회사(이하 “선박투자회사”라 한다)로부터 2024년 12월 31일 이전에 받은 선박투자회사별 액면가액(額面價額) 5천만 원 이하 보유주식의 배당소득에 대해서는 「소득세법」 제129조에도 불구하고 100분의 9의 세율을 적용한다. 이 경우 액면가액이 2억 원 이하인 보유주식의 배당소득은 「소득세법」 제14조제2항에 따른 종합소득과세표준에 합산하지 아니한다. <개정 2010. 1. 1., 2010. 12. 27., 2014. 1. 1.> [하략]

자료: 저자작성

3. 전문선주사(Tonnage Provider) 육성 기반 마련

(1) 필요성

먼저, 정부는 2018년 4월 해운재건 5개년 계획 발표를 통해 2022년 선복량 1억 DWT 이상 확보를 통한 세계 5위 수준의 경쟁력을 갖춘다는 목표를 제시하였다. 그러나 코로나 19로 인한 세계경제의 불확실성, 고금리 장기화, IMO 환경규제강화 등의 상황에서 해운사가 자체적으로 시장에서 경쟁력 있는 가격의 선박 조달을 통한 선복량 확대에는 한계가 있는 상황이다.

둘째, 선박 가치 변동 위험을 해소하여 선사의 유동성 위기 대처 방안을 마련할 필요가 있다. 해운선사는 신조선이나 중고선 매입 시 금융기관으로

부터 필요한 자금의 상당부분을 차입하는 실정이다. 해운 운임에 따라 선박의 가치가 항상 변동할 수 있기 때문에 해운산업 불황기에 운임이 감소하면 선박의 가치 또한 하락하면서 금융기관은 자금의 상황을 요구하게 된다. 이로 인해 해운기업은 유동성 위기를 겪게 되며 도산할 가능성이 커진다. 금융기관이 아닌 선주사가 선박을 공급하는 선주사업을 하게 되면 상황에 따른 유동성 위험을 감소시킬 수 있다.

셋째, 선주사업을 통해 경쟁력을 확보하고 수입 루트를 다양화할 수 있다. 선주사는 직접 선박을 관리하므로 경험과 노하우가 축적된다면 선박 관리비용의 절감 및 전문성을 이용한 경비 절감 등을 통해 경쟁력 확보가 가능하다. 또한 선박매매를 통해 용선수입이나 선박매매 차익에 따른 수익률을 확보할 수 있어 부가가치가 높지 않고 해운경기 변동에 많은 영향을 받는 운항수입을 보완하고 안정적이고 지속적으로 이윤을 창출할 수 있다.

(2) 우리나라 전문선주사(Tonnage Provider) 기반 구축 방안

우리나라는 한국해양진흥공사에서 한국형 선주사업을 추진 중에 있다. 2026년까지 선박 50척을 확보·임대하는 공공 선주사업을 추진하고 있다. 공사의 선박 확보 및 국적선대에 임대하는 공공 선주사업 추진을 통해 불황기 과다·유휴 선박의 헐값 매각을 방지하고 국적선사의 지속적인 영업활동을 지원하는 것을 목적으로 한다. 한국해양진흥공사는 공사 내 선주사업 전담팀을 신설하여 선박공급사업(Tonnage Provider)과 선박인수사업(Tonnage Bank)을 하고 있다. 또한 민관협의체를 구성하여 전문선주사(Tonnage Provider) 설립 추진을 검토하고 있다. 해양수산부는 ‘국적 선사에 합리적인 가격으로 선박을 용선해주는 체계를 구축할 필요’, ‘전문 선주사’로 정의하고 있으며, 이는 선주업만을 전문으로 하는 해당 사업주체가 직접 운송 업무는 하지 아니하고 대선(용선)업을 전문으로 하는 선주사로 볼 수 있다. 즉 ‘비운항 선주사’를 의미한다.

궁극적으로 민간 주도의 선주사업을 시행하는 것이 바람직하나 우리나라의 경우 민간이 선주사업을 주도할 수 있는 여건이 미비하기 때문에 공공선주사업을 통해 기반을 마련하고자 하는 것이다. 그러나 선주사업은 사업속성상 예측·회피 불가능한 시황변동 위험이 큰 사업으로 공공기관이 추진하기에 한계가 있다. 먼저, 공사의 의사결정 구조 및 경영구조로 인한 최적의사결정의 어려움이 있을 수 있다. 또한 법률 및 규제 관련 제약사항도 있다. 첫째, 제세금 및 통관의무 관련 불명확성이 존재한다. 둘째, WTO 보조금협정 및 OECD 수출신용협약 적용 가능성이 있어 사업 대상이 제한된다.

따라서 100% 민간 주도의 선주사 보다는 한국해양진흥공사가 지분참여를 통해 선주사를 육성하고 안정화 단계에서 완전히 민영화하는 형태의 방안의 검토가 필요하다. 이를 위해서는 첫째, 민간선주사업의 여건을 조성할 필요가 있다. 단기적으로는 공공선주사업을 지속적으로 이행하되 장기적으로는 전문선주사(Tonnage Provider) 설립 기반을 마련해야 한다. 둘째, 세법 관련 내용에 대해서는 아직까지 정해진 바가 없으며 지속적으로 논의 중이다. 세법 관련 내용에 대하여 유관 부처와 협의하여 입법하거나 또는 유권해석을 획득하는 과정이 필요하다. 셋째, 현재 시행중인 공공선주사업의 선종을 다양화하고 현재 BBC만으로 진행하고 있는 방식을 TC로 확대하는 등 방안을 고려할 필요가 있다.

선주사는 경기역행적 투자를 하면 장기적으로 안정적인 수익을 확보할 수 있다. 하지만, 경기 침체기에 선박을 확보하기 위해서는 불황기에도 선박금융을 안정적으로 확보할 수 있어야 한다. 설립 초기에는 한국해양진흥공사의 공공자금을 통해 마중물 역할을 할 수 있으나, 장기적으로 민영화된 경우에는 선박금융을 확보하기가 쉽지 않을 것으로 보인다. 따라서 앞서 언급한 선박조세리스도입을 통해 민간의 자금을 확보할 수 있는 수단의 마련이 선행되어야 할 것이다.

4. 친환경선박 투자 인센티브 확대

1) 정부 인센티브

(1) 필요성

국제적인 환경규제에 대응하기 위해 주요 해운국들은 자국 선사가 친환경선박을 조기에 확보하여 국제적인 온실가스 저감 기조에 동참할 수 있도록 다양한 정책을 시행 중이다. 노르웨이의 경우 LNG 추진선 신조 시 보조금 지원, 싱가포르의 친환경선박(LNG추진선 포함) 건조 시 톤세의 일부를 감면, 일본은 녹색채권 발행 이자 지원, 중국은 폐선보조금과 녹색채권 발행 이자 지원을 통해 친환경선박 전환을 유도하고 있다.

우리나라의 경우에도 ‘친환경선박 전환 지원사업’을 통해 2018년부터 2022년까지 노후 외항선을 친환경선박으로 대체 건조하는 사업자에게 신조선가의 10% 내에서 보조금을 지급했다.¹⁴⁰⁾ 그러나 폐선과 신조가 같이 이루어져야 보조금 지급 대상이 되기 때문에 선사의 경영환경에 따른 선대계획이 어려워 동 사업에 선사 자발적 참여가 어렵다는 한계가 있었다. 이에 따라 우리나라 친환경선박 전환 지원사업의 실적은 2018~2020년 3년간 12개 선사, 선박 22척, 총 465억 원의 보조금을 지원하는 데 그쳤다.¹⁴¹⁾

2023년부터 ‘글로벌 저탄소선박 정책 대응 지원사업’을 신규 추진하면서 기존 사업과 달리 노후 선박의 폐선 없이 보조금을 지원받을 수 있으며, 이는 국적선사의 친환경선박 적기 확보를 지원하는 한편, 폐선으로 인한 선사의 영업 부담을 완화할 수 있게 되었다. 그럼에도 불구하고 2023년에도 정부의 친환경선박 전환 지원금은 130억에 불과해 국적선사의 친환경선박 전환으로 유도하기에는 어려움이 있다.

140) 해양수산부(2021.11.26.), p. 2.

141) 해양한국(2021.2.7.)(검색일: 2023.5.10.)

따라서 국적선사가 친환경선박으로 전환하는 경우 보조금의 규모를 확대하고 행정적으로 유연화할 필요가 있다.

(2) 법제도 개정 방안

가. 관련 법제도

「글로벌 저탄소선박 정책 대응 지원 사업 시행지침」 제2조(정의)에 따르면 “친환경선박”이란 「환경친화적 선박의 개발 및 보급 촉진에 관한 법률」 제2조제3호에 따른 환경친화적 선박으로 정의하고 있다. 「환경친화적 선박의 개발 및 보급 촉진에 관한 법률」 제2조제3호에 따르면, “친환경선박”이란 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 선박을 말한다.¹⁴²⁾

〈표 4-24〉 글로벌 저탄소선박 정책 대응 지원 사업의 친환경선박의 정의

가. 해양오염을 저감하는 기술을 적용하거나 선박에너지효율을 높일 수 있는 기술을 사용하여 설계된 선박으로서 산업통상자원부와 해양수산부의 공동부령(이하 “공동부령”이라 한다)으로 정하는 기준에 적합한 선박

나. 액화천연가스 등 공동부령으로 정하는 환경친화적인 에너지를 동력원으로 사용하는 선박

다. 전기 공급원으로부터 충전받은 전기에너지를 동력원(動力源)으로 사용하는 전기추진선박

라. 휘발유·경유·액화석유가스·천연가스 또는 공동부령으로 정하는 연료와 전기에너지(전기 공급원으로부터 충전받은 전기에너지를 포함한다)를 조합하여 동력원으로 사용하는 하이브리드선박

마. 수소 등을 사용하여 발생시킨 전기에너지를 동력원으로 사용하는 연료전지추진선박

자료: 환경친화적 선박의 개발 및 보급 촉진에 관한 법률(2018.12.31., 법률 제16167호)

정리하면 친환경선박은 “친환경 에너지 또는 연료를 동력원으로 사용하거나 해양오염 저감 기술 또는 선박 에너지 효율향상 기술을 탑재한 선박”을 의미한다.

142) 해양수산부(2023.1.2.), p. 1.

기존 「친환경선박 전환 지원사업」의 경우 위의 친환경선박에 해당되는 선박을 신조하는 경우 심사를 통해 그에 대한 보조금을 지급했다. 그러나 개정된 「글로벌 저탄소선박 정책 대응 지원 사업」의 경우 「친환경선박법」 제6조 및 「환경친화적 선박의 기준 및 인증에 관한 규칙(이하 「친환경선박 인증규칙」)」 제8조에 따라 환경친화적 선박 인증서를 발급받은 선박에 대해서 보조금을 지급하고 있다. 그러나 기존의 「친환경선박 전환 지원사업」 신청 시 심사과정에서 ‘선박인증’이라는 과정이 추가된 것 외에 보조금의 대상이 되는 친환경선박의 정의가 달라지진 않다. 따라서 기존의 디젤엔진 기반 선박연료유를 사용하더라도 해양오염물질 저감장치를 장착한 선박도 친환경선박에 포함이 되는 것을 의미한다.

「친환경선박법」의 친환경선박 정의에 따라 건조된 선박은 IMO의 현행 EEDI 2단계 기준(탄소배출량 20% 감축)을 모두 충족할 수 있는 선박으로 분류된다. 그러나 2025년에는 신조선에 대한 온실가스 배출규제가 강화되는 EEDI 3단계 기준(탄소배출량 30% 감축)이 적용된다. 또한 2030년에는 EEXI(선박에너지효율지수) 기준 수정, EEDI 4단계 적용이 예정되어 있다. 또한 최근 EEXI 시행에 따라 현존선에 대한 환경규제도 지속해서 강화될 예정이다. 현재의 친환경선박 기준으로 건조된 선박은 향후 규제를 충족하지 못할 가능성이 존재한다. 따라서 기업 및 국가적인 차원에서 추가적인 선박개조나 선박 전환 등의 비용이 발생할 수 있다.

「친환경선박법」 제2조3호에 따른 친환경선박 중 ‘나~마’ 항목의 기준으로 건조되는 선박은 2025년 EEDI 3단계 기준을 대부분 충족할 수 있을 것으로 보이나, ‘가’ 항목만 고려하여 건조되는 선박은 그 기준에 미달될 수도 있다. 또한 현존선에 대한 규제가 강화될 경우 비용손실이 발생할 수도 있다.

따라서 현행 IMO 기준인 EEDI 2단계 기준이 아닌 2025년 적용 예정인 EEDI 3단계 기준을 충족할 수 있는 선박을 차세대 친환경선박으

로 정의하고 이에 차등한 지원을 할 필요가 있다.

나. 법제도 개정 방안

① 친환경선박의 기준 확대

친환경선박의 정의에서 살펴봤듯이 현행 ‘글로벌 저탄소선박 정책 대응 지원 사업’의 경우 「친환경선박법」에 의해 지원대상의 기준을 정하고 있다. 현행 보조금의 지원기준은 EEDI 2단계는 충족할 수 있으나 LNG 추진선 등 고효율 친환경선박을 건조하지 않더라도 보조금 지급 대상이 된다. 그러나 2023년부터 현존선에도 EEDI와 비슷한 수준의 온실가스 배출규제가 적용되는 EEXI에 대응하고, 2025년부터 신조선 규제가 강화되는 EEDI 3단계를 선제적으로 충족할 수 있는 선박을 확보할 필요가 있다.

따라서 2024년부터 신조하는 외항선에 대한 보조금 지급대상의 기준을 첫째, 현재의 보조금 지급대상이 되는 친환경선박과 둘째, IMO의 현행 EEDI 2단계(~2024년)보다 강화되는 EEDI 3단계(2025~)를 충족하는 차세대 친환경선박으로 건조하는 경우를 구분하여 차등 지급이 필요하다. 즉 기존의 보조금 지급 대상의 경우 신조선가의 10%, 차세대 친환경선박의 경우 신조선가의 20%까지 보조금 지원 규모를 차등하여 선사로 하여금 고효율 친환경선박 건조를 유도해야 한다.

또는 「환경친화적 선박의 기준 및 인증에 관한 규칙」 제3조에서 정의하는 환경친화적 에너지 중 LNG, CNG, LPG 연료추진 선박에 대해서는 최대 10%, 그리고 메탄올, 수소, 암모니아 연료추진 선박에 대해서는 최대 20%의 보조금을 차등 지급하는 방식을 통해 국내 선사들로 하여금 환경규제에 선제적으로 대응할 수 있도록 유도할 필요가 있다.

② 보조금 예산 확대

우리나라 친환경선박 전환 지원사업의 실적은 2018~2020년 3년간 12개 선사, 선박 21척, 총 465억 원의 보조금을 지원하는 데 그쳤다. 그리고 2023년부터 새롭게 추진한 글로벌 저탄소선박 정책 대응 지원 사업 역시 2023년 정부의 친환경선박 전환 지원금은 130억에 불과해 국적선사의 친환경선박 전환으로 유도하기에는 어려움이 있다. 실제로 1,000억 원 이상 선박의 경우 해당 예산으로는 선박 1척에 대한 지원규모 수준에 불과하다. 따라서 향후 국적 선사가 선제적으로 환경규제에 대응하고, 국제적인 선대 경쟁력을 유지할 수 있도록 정부예산의 확대가 필요하다.

③ 조세지원

현재 「친환경선박 전환 지원사업」은 보조금의 규모를 선가의 10%로 상한을 두고 있어 선사들이 친환경선박 전환 지원사업에 적극적으로 참여하지 못하고 있다. LNG 추진선은 선가가 기존 선박대비 20~30% 높고 메탄올, 암모니아 연료추진선 등은 그보다 선가가 더 높기 때문에 국적선사는 LNG 추진선 건조 시 현 보조금을 활용하더라도 부담해야 할 선가는 여전히 높다.

따라서 앞서 보조금 규모를 친환경 정도에 따라 차등 지급할 수도 있지만, 보조금 상한 확대 시 보조금이 과다 발생할 우려 또한 공존한다. 즉, 친환경선박 건조 시 단순히 보조금을 확대하기보다는 선사에 대한 현행 인센티브 제도를 확대 적용하는 등의 방식으로 친환경선박의 전환을 유도하기 위한 새로운 인센티브 마련에 대한 검토가 필요하다.

특히 국제기구의 환경규제에 따라 편의치적국가를 포함한 주요 해운국에서는 친환경선박의 경우 톤세를 추가로 감면하는 조세제도의 도입이 확산되고 있다. 이는 최근 대부분의 해운국가들이 제주선박등록특구제도와 같

은 제2선적제도와 톤세제도를 도입함에 따라 편의치적 유인이 줄어들면서 주요 편의치적국을 중심으로 친환경선박에 대한 감면 혜택을 확대하는 것으로 볼 수 있다. 따라서 우리나라도 선제적으로 해외 주요국과의 대등한 조세여건을 갖출 필요가 있다. 제주선박등록특구제도와 톤세제도의 도입 목적은 편의치적을 방지하고 국적선을 증대시키고자 함이다. 그러나 조세의 불리함이 지속적으로 발생하면 이전과 같이 국적선의 편의치적이 증가할 수 있다. 따라서 우리나라 톤세제도 역시 친환경선박 전환기에 맞춰 추가적인 혜택을 부여할 필요가 있다.

친환경선박에 대한 취득세 및 톤세 추가 감면과 관련한 법개정안은 다음과 같이 제시할 수 있다.

첫째, IMO의 3단계 EEDI 목표를 10% 이상 초과하는 선박은 싱가포르의 사례를 참고하여 제시한다. 싱가포르의 경우 선박의 친환경 정도에 따라 초기 등록비와 톤세를 추가 감면하고 있다. 특히 탈탄소 연료 엔진을 적용한 선박에 대해서는 100% 감면을 하고 있는데, 현재 외항선을 탈탄소 연료 엔진을 적용해서 상용화하기는 어렵다. 그러나 그 전 단계의 선박에 대해서도 차등 감면하고 있기 때문에 선사로 하여금 선제적인 대응을 할 수 있는 유인을 제공하는 것이다.

우리나라의 경우 선박을 등록하는 경우 선박의 등록비가 아닌 취득등록세 형태로 받고 있기 때문에 제주선박등록특구에 신규 등록하는 친환경선박에 대해서 취득등록세 감면과 톤세 감면 혜택을 부여할 수 있다.

먼저 EEDI 3단계 기준을 10% 이상의 선박은 선박 취득등록세와 톤세를 20% 추가감면, 그리고 바이오 메탄올 연료추진선과 같은 LNG보다 전환 계수가 낮은 연료를 사용하는 선박의 경우 취득등록세 50% 감면과 연간 톤세 50% 감면, 그리고 암모니아 및 수소와 같은 제로 탄소 연료를 주 연료로 사용할 수 있는 선박은 초기 등록비와 연간 톤세를

모두 100% 감면하는 것을 도입할 수 있다.

〈표 4-25〉 친환경선박프로그램 인센티브 도입(안)

선박 기준	인센티브 종류 및 감면/ %	
	초기등록비(IRF: Initial Registration Fee)	Annual Tonnage Tax(ATT)
EEDI 3단계 10% 혹은 초과한 선박 (예; LNG)	20%	20%
LNG보다 전환 계수(CF: Conversion Factor)가 낮은 연료를 사용하는 선박 (예: 메탄올)	50%	50%
탈탄소 연료 엔진 적용한 선박 (예: 암모니아, 수소 등)	100%	100%

자료: 저자 작성

2) ESG금융 인센티브 제공

(1) 필요성

해운산업에 ESG금융 도입은 아직 가시적인 성과를 보이지 못했지만 IMO 환경규제 강화로 인해 선사 및 선박금융기관의 ESG금융 활용 방안을 고려하고 마련해야 할 필요가 있다. 해운산업에 적용할 수 있는 ESG금융으로는 녹색채권, 지속가능연계채권, 지속가능연계대출 등이 있다. 해외 선사 및 금융기관은 다음과 같은 상품을 활용하여 탈탄소 목표를 달성하기 위한 자금을 조달하고 있으며, 정부 차원에서도 ESG금융에 대한 투자를 활성화하기 위해 녹색채권, 지속가능연계채권, 지속가능연계대출에 대한 인센티브를 제공하고 있다. 우리나라는 아직까지 ESG채권 및 ESG대출에 대한 인센티브를 제공하는 법안은 없다. 따라서 신용등급이 높지 않은 중소선사가 주를 이루는 우리나라 해운기업이 국제 트렌드에 맞게 새로운 수단으로써 녹색금융을 활용할 수 있도록 채권발행 보증, 채권발행 인센티브 도입이 필요하다.

(2) 법제도 개정 방안

가. 관련 법제도

우리나라의 경우 녹색채권이나, 지속가능연계채권 등 녹색금융을 활용할 때 정부에서 지원하는 제도는 환경부가 진행하고 있는 ‘한국형 녹색채권 발행 이차보전 지원 시범사업’이 있다.

시범사업은 약 3조 원 규모의 한국형 녹색채권 발행을 목표로 채권 발행에 따라 발생하는 이자 비용을 기업당 최대 3억 원까지 지원하는 사업으로, 예산 규모는 약 77억 원이다. 한국형 녹색채권은 발행자금이 한국형 녹색분류체계에 의해 정의된 녹색경제활동에 사용되는 채권으로, ‘한국형 녹색채권 지침서(가이드라인)’를 준수해 발행해야 한다. 환경부는 녹색채권에 대한 투자자의 신뢰도를 높이기 위해 ‘적합성 판단’ 절차를 도입하는 등 녹색채권 발행 및 관리체계를 정립해 지난해 12월 ‘한국형 녹색채권 지침서(가이드라인)’를 개정한 바 있다. 이번 시범사업에서는 올해 한국형 녹색채권을 발행했거나, 발행할 예정인 기업을 대상으로 기업의 규모와 사업의 성격을 고려해 이자 비용의 일부를 보전할 계획이다. 지원 기간은 채권 발행일로부터 1년이다. 우선 지원 대상인 중견기업과 중소기업은 채권 발행금액의 0.4%의 지원금리를, 대기업과 공공기관은 0.2%의 지원금리를 적용한다. 재생에너지 등 한국형 녹색분류체계 내 녹색부문에 투자를 활성화해 탄소중립 목표 이행에 기여할 수 있도록 지원 예산의 70%를 해당 부문에 배분한다. 시범사업에 참여하는 기업은 일반 채권과 달리 한국형 녹색채권 발행에 필요한 추가 절차에 대한 부담과 금리상승 등 향후 금융시장의 여건 악화에 대한 우려를 덜고 녹색채권 발행을 활발히 이어갈 수 있을 것으로 기대된다.¹⁴³⁾

143) 환경부(2023.2.22.)(검색일: 2023.7.14.)

나. 법제도 개정 방안

① 녹색채권 보증

녹색채권을 발행하기 위해서는 선사의 신용이 높아야 하는데 국적 선사의 대부분은 신용등급이 낮은 수준이다. 실적 및 재무건전성 악화로 인해 신용평가에 들어가도 정량 평가항목에서 좋은 점수를 받지 못해 회사채 발행이 가능한 수준의 등급을 받기 어렵다. 현재 녹색채권을 발행한 팬오션과 SK해운은 2023년 기준 한국신용평가에서 팬오션은 A(안정적), SK해운은 A3+로 장기 신용등급이 높은 것으로 나타났다. 채권시장에서는 신용등급이 BBB+ 이상이 되지 않으면 투자 수요를 찾기 어려우며 BB+ 이하의 투기 등급으로 분류된다. 따라서 녹색채권 발행을 활성화하기 위해서는 보증 제도를 도입하여 선사의 신용을 높일 필요가 있다.

한국해양진흥공사의 보증 기능을 통해 상대적으로 신용이 높은 선사에 대해 녹색채권 보증제도를 도입할 수 있다. 더불어 신용등급 AAA인 한국해양진흥공사가 후순위 채권을 보증하면 일반적으로 후순위 금융에 참여하는 증권사, 보험사 등이 요구하는 높은 조달금리보다 조달금리가 낮아질 수 있다.

한국해양진흥공사법 제11조(업무) 1항 2호에는 “선박, 항만터미널 등 해운항만업 관련 자산의 취득을 위하여 해운항만사업자가 차입하는 자금에 대한 채무보증”이 포함되어 있어 공사법상 녹색채권 보증이 가능하다.

〈표 4-26〉 한국해양진흥공사법 제11조(업무)

제11조(업무) ① 공사는 다음 각 호의 업무를 한다. <개정 2020. 12. 8.>

1. 선박, 항만터미널 등 해운항만업 관련 자산에 대한 투자
2. 선박, 항만터미널 등 해운항만업 관련 자산의 취득을 위하여 해운항만사업자가 차입하는 자금에 대한 채무보증

자료: 법제처, 국가법령정보센터(검색일: 2023.5.10.)

더불어 한국해양진흥공사가 국적선사가 발행한 녹색채권을 인수하는 방안도 고려해볼 수 있다. 한국해양진흥공사법 제11조(업무) 1항 1호에는 “선박, 항만터미널 등 해운항만업 관련 자산에 대한 투자”가 명시되어 있어 녹색채권 녹색채권을 인수할 수 있을 것으로 사료된다. 한국해양진흥공사는 국적 선사가 발행하는 녹색채권을 투자 범위에 추가하는 것을 고려할 수 있을 것이다. 녹색채권 투자를 통해서 친환경선박 촉진 및 탈탄소화 발전에 기여할 수 있을 것으로 기대된다.

② ESG채권 인센티브

녹색채권과 지속가능연계채권을 포함한 ESG채권 발행을 지원하기 위해 ① 세액공제(tax credit), ② 보조금(subsidy) 지급 등 세금 인센티브를 투자자 또는 발행자에게 제공할 수 있다. 첫째, 투자자에게 채권 이표(coupon)의 70% 세금을 공제한다. 이표채(coupon bond)의 경우 만기까지 3개월 또는 6개월 등 일정기간마다 이자를 지급하거나 만기에 이자 전액을 지급하도록 약정된다. 둘째, 채권발행자의 채권발행 비용 및 외부심사비용을 지원해 준다. 최초 발행자와 그 외 발행자를 차등지급할 수 있다. 셋째, 지속가능연계채권의 경우 지속가능성과목표(SPT: Sustainability Performance Target) 달성 여부에 따라 금리가 달라진다. 목표를 달성하지 못하면 표면금리가 상향조정되고 목표를 달성했을 시 하향조정된다. 지속가능성목표를 달성했을 경우, 투자자들에게 보유하고 있는 채권 이자에 대해 소득세를 면제해주는 방안을 제시할 수 있다.

〈표 4-27〉 ESG채권 인센티브 제공(안)

인센티브	내용	수혜자 혜택
세액공제 (tax credit)	쿠폰의 70% 세금 공제	투자자: 세액공제
보조금 (Subsidy)	발행비용 및 외부심사 비용 지원	첫 발행자: 채권발행 비용 50% 보조금 지급(한 도 HK\$250만) 모든 발행자: 외부심사비용 100% 지원(한도 HK\$50만)

자료: 저자 작성

③ 이차보전 지원 해운산업 확대

현재 환경부가 진행하고 있는 ‘한국형 녹색채권 발행 이차보전 지원 시범사업’은 채권 발행에 따라 발생하는 이자 비용을 기업당 최대 3억 원까지 지원하고 있다. 지원 기간은 채권 발행일로부터 1년이며, 우선 지원 대상인 중견기업과 중소기업은 채권 발행금액의 0.4%의 지원금리를, 대기업과 공공기관은 0.2%의 지원금리를 적용한다.¹⁴⁴⁾

본 사업의 지원대상은 올해 한국형 녹색채권을 발행했거나 발행할 예정인 기업이다. 그러나 해운산업의 특성을 고려할 때, 국적 선사의 경우 신용등급이 낮아 녹색채권을 회사채로 발행하기 어렵기 때문에 해당 사업에 참여하기 어려울 수 있다. 따라서 녹색채권을 포함하여 지속가능연계채권, 사회적채권, 전환채권 등 ESG채권으로 대상을 확대하여 이차보전 지원 사업을 진행할 수 있도록 할 필요가 있다.

이와 관련하여 2024년부터 해양수산부는 한국해양진흥공사와 시중은행 간 협약을 통해 ESG우수 선사에 대출이자를 감면해주는 ‘ESG 촉진금융’ 상품을 시행할 예정이다.

144) 환경부(2023.2.22.)(검색일: 2023.7.14.)

④ 지속가능연계대출 인센티브 지원

지속가능연계대출을 포함한 녹색대출, 사회적대출 등 ESG대출을 실행한 선사에 대해 최소 3년 대출기간의 최소 2억 원의 대출지원금을 제공할 수 있다. 대출한도는 적격여부에 따라 최대 100%까지로 할 수 있다. 단 선사는 우리나라 역내외 기반을 두어야하며 대출 총 수익의 50%이상이 한국에서 인가된 금융기관에 귀속되어야한다는 조건을 둔다. 또한 지속가능연계대출을 통해 자금조달을 실현한 경우 대출금리 혜택을 제공할 수 있다.

제3절 소결

선박투자 활성화를 위한 선결과제, 제도 도입, 법제도 개정안 등을 제시했다. 우리나라 해운산업의 고도화를 위한 실효성 있는 정책 방안을 제시하고 실제 정책적으로 적용 가능한 활성화 방안을 제시함으로써 우리나라가 해운강국으로 도약하기 위한 기여점을 제시했다.

먼저 제2장과 제3장의 비교분석 결과를 바탕으로 우리나라 선박투자 활성화가 어려운 요인을 분석했다. 첫째, 주요 해운국과 비교하여 우리나라의 조세부담은 여전히 높은 것으로 나타났다. 둘째, 고금리 지속과 경기 둔화 전망에 따른 선사 부담 증가 및 투자 위축이다. 셋째, 그리스, 일본, 중국이 선박매매(S&P)를 적극적으로 활용하여 수익창출을 하고 있는 반면 우리나라는 선박거래를 연결해주는 선박중개인(브로커)이 거의 없고, 자국 내에서 발생하는 선박매매 수요의 공급자 역할을 담당하는 선주사가 없어 선박매매를 할 수 있는 여건이 조성되어있지 않다. 넷째, 해운산업의 환경규제가 강화되고 있는 가운데 우리나라 해운산업의 대응은 아직까지 미비한 실정이다. 다섯째, 국내 해운산업에 민간금융 비중이 낮아 민간투자가 유인되지 않는다.

선박투자 성과를 높이기 위해서는 내부요인과 외부요인을 모두 고려해야 하며 특히 외부환경요인을 조성하는 것이 중요하다. 외부환경요인으로는 해운시장 전망 및 경제환경, 신조선과 중고선의 가격 수준, 정부정책 요인 등 기업이 통제 불가능한 요소가 포함된다. 특히 외부요인 중에서도 정부의 조세정책, 민간 선박금융프로그램 등 선박투자를 활성화할 수 있는 선박투자 비즈니스 환경을 조성하고 종합적인 정책을 마련하는 것이 국내 선사의 선박투자 성과를 높일 수 있는 필수적인 부분이다. 이러한 선박투자 환경이 조성되어야만 기업 입장에서의 시황 등 내부요인을 고려한 경기역

행적인 선박투자 의사결정이 가능할 것이다.

따라서 이러한 장애요인을 해소하고 주요 해운국과 비교하여 우리나라가 경쟁력있는 선박투자 비즈니스 환경을 조성하기 위해서는 높은 조세부담 개선, 선박투자 혜택 확대, 선박매매(S&P) 활성화를 위한 산업구조 마련, 국제 환경규제 대응을 위한 정책지원 확대 등 종합적으로 선박투자 여건을 개선할 필요가 있다.

구체적으로 첫째, 우리나라 해운기업의 주요국 대비 높은 조세부담을 줄이기 위한 조세제도 정비가 필요하다. 특히 톤세제도는 올해 말 일몰이 예정되어 있으며, 톤세제도의 항구화를 통해 주요 해운국과 대등하게 경쟁할 수 있는 여건 조성을 위해 조세지원이 필수적이며 주요 해운국과 동등한 수준으로 개편할 필요가 있다. 우리나라의 경우 5년마다 톤세제도에 대한 일몰평가를 받기 때문에 선사입장에서는 장기적인 경영계획 수립에 항상 불확실성이 존재한다. 또한 제주선박등록특구제도의 경우에도 제주선박등록특구에 등록된 국제선박에 대해 취·등록세를 감면해주고 있음에도 불구하고 노르웨이, 그리스, 홍콩, 영국 등 주요 해운국에 비해 비용이 높은 수준으로 나타난다. 따라서 지방세특례제한법 개정을 통해 제주특별자치도가 스스로 세율을 결정하도록 하여 취·등록세 감면 혜택을 확대할 필요가 있다. 더불어 제주특별자치도세 감면 조례 또한 2024년 말에 일몰이 예정되어 있어 제도의 항구화를 통해 안정성을 높일 필요가 있다.

또한 친환경선박 투자세액공제 도입을 통해 경기침체에 따른 투자 위축을 해소할 수 있다. 우리나라는 조세특례제한법(이하 조특법) 제4절에서 투자촉진을 위한 조세특례를 규정하고 있는데, 그 중 조특법 제24조(통합투자세액공제)를 통해 기업이 기계장치와 같은 사업용 유·무형자산에 투자한 경우 투자금액의 일부를 세금에서 공제하고 있다. 그러나 조특법 제24조에 따르면 통합투자세액공제 대상자산에서 선박 및 항공기는 제외되어 있다.

단, 동법 시행규칙 제12조(사업용자산의 범위 등)에 따르면 운수업을 주된 사업으로 하는 중소기업의 차량 및 운반구와 선박은 공제대상 자산에 포함된다. 따라서 조특법 제24조제1항제1호 나목과 관련한 동법 시행규칙 제12조3항에 친환경선박을 통합투자세액공제 대상에 포함하여 기업의 규모와 관계없이 친환경선박 투자 세액공제 혜택을 제공할 수 있다.

둘째, 전통적인 선박금융제도인 선박투자회사제도의 세제혜택 부활 및 새로운 선박금융제도인 선박조세리스제도 도입을 통해 민간금융의 선박투자 참여 기반을 마련할 필요가 있다. 우리나라의 선박투자회사제도는 현재 주주에 대한 세제혜택이 폐지되면서 선박투자회사 펀드조성의 실적이 대폭 감소하고 민간 선박펀드 조성은 사실상 이루어지지 않고 있다. 따라서 세제혜택 폐지로 위축된 민간 선박펀드 재활성화를 위한 전략적인 제도 개선이 요구된다.

또한 선박투자 활성화를 위해 프랑스·일본 등 주요 해운국에서 실시 중인 선박 조세리스(Tax Lease) 제도를 도입하여 민간금융의 선박금융 참여 기반을 마련할 수 있다. 선박조세리스제도의 국내 도입을 위해서는 첫째, 리스 제공자(lessor, 리스회사)가 선박 자산의 감가상각 인식 주체이어야 한다. 둘째, 기준 내용연수 축소 등을 통한 가속상각이 허용되어야 한다. 셋째, 리스제공자의 모기업(실제 투자자)으로 감가상각 비용 이전 장치 마련이 필요하다. 넷째, 리스 종료 후 리스 이용자(선사)에게 선박 이전 시 양도차익에 대한 세제혜택 등을 마련할 필요가 있다. 결과적으로 선박 감가상각 비용을 증가시키면 리스 제공자의 초기 비용이 증가하게 되고 리스 제공자의 모기업의 비용이 증가하게 됨. 따라서 모기업(금융기관 등 투자자)의 법인세 절감효과가 나타나고 이로 인해 투자자의 신규 투자유인이 가능하게 된다.

셋째, 우리나라 해운기업이 선박거래를 통해 수익을 창출하기 위해 전문

선주사 육성 기반을 마련할 필요가 있다. 해운시장, 금융시장 변동 위험에 크게 노출되어있는 운영선사가 아닌 전문선주사(Tonnage Provider)를 육성하여 안정적으로 선복을 공급할 수 있다. 궁극적으로 민간 주도의 선주 사업을 시행하는 것이 바람직하나 우리나라의 경우 민간이 선주사업을 주도할 수 있는 여건이 미비하기 때문에 공공선주사업을 통해 기반을 마련하는 방안을 고려할 수 있다. 이를 위해 단기적으로는 현재 한국해양진흥공사가 시행중인 공공선주사업의 선종 및 선박금융방식(BBC, TC 등)을 다양화하고 장기적으로는 세법 및 법률 관련 사항을 지속적으로 유관 부처와 협의하여 민간선주사업의 여건을 마련할 필요가 있다. 더불어 전문선주사 육성을 위해서는 선박조세리스 도입을 통해 민간의 자금을 확보할 수 있는 수단의 마련이 선행되어야 할 것이다.

넷째, 환경규제에 따른 선박투자 수요를 충족시키기 위해 친환경선박 투자 인센티브 및 세제혜택을 제공할 필요가 있다. 이를 위해 친환경선박 전환지원 사업 개선, 친환경선박에 대한 취득등록세 및 톤세에 대한 추가 감면 혜택 도입을 검토할 수 있다. 또한 녹색채권 및 지속가능연계채권 발행지원, 지속가능대출 이용 활성화 등 ESG금융을 활용하여 환경규제 대응을 강화하고 민간금융을 활성화하는 방안을 고려해야 할 것이다.

05

연구결과 요약 및 정책제언

제1절 연구결과 요약

본 연구의 목적은 첫째, 글로벌 해운산업 동향과 주요국의 선박투자 전략을 살펴보는 것이다. 또한 실증분석을 통해 주요국의 선박투자 성과와 행태를 비교분석함으로써 우리나라 해운산업의 선박투자 모델 재편 당위성을 제시하는 것이다.

둘째, 주요국 선박투자 환경과 법제도 분석을 통해 우리나라 선박투자 비즈니스 여건의 문제점과 장애요인을 도출하는 것이다.

그리고 마지막으로 우리나라 해운산업을 고부가가치 산업으로 육성하고 글로벌 해운 경쟁력 강화를 위한 종합적인 선박투자 활성화 방안을 제시하는 것이다. 특히 경기역행적 선박투자, 선박투자 인센티브 확대 등 선박투자 활성화 환경조성을 위한 제도적 지원 방안을 제시함으로써 향후 관련 정부 정책 방향 설정에 기여하는 것이다.

이에 본 연구는 주요국과 우리나라의 선박투자 동향과 성과를 분석했으며 주요국과 우리나라의 선박투자 비즈니스 여건을 비교분석했다. 이를 통해 우리나라 해운산업의 고도화를 위한 선박투자 활성화 방안을 제시했다.

구체적으로 제2장에서는 글로벌 해운시장과 선박투자시장 동향을 살펴보고 문제점을 파악했다. 주요 해운국의 신조선, 중고선 투자 동향을 비교 분석함으로써 국가별 선박투자 행태 차이를 파악했다. 또한 국가별 선박투자 수익성과 투자비용 대비 수익성, 중고선 선박투자 행태를 분석했다. 이를 통해 국가별 선박투자 성과 차이 요인을 도출하고 국내 해운산업 고도화를 위한 선박투자 개선 전략의 필요성을 제시했다.

글로벌 해운시장을 살펴보면 코로나19 이후 기준금리 인상 및 고금리 장기화로 인해 해운산업 전반에 부담이 증가될 것으로 예상된다. 또한 IMO환경규제 강화에 따라 친환경선박 투자에 대한 요구가 커질 것이다. 위와 같은 글로벌 해운산업 동향을 볼 때 우리나라 해운산업은 선박투자 개선 전략이 필요한 시점이다.

국가별 신조선, 중고선 선박투자 동향을 살펴보면 선박투자 및 운용 방식에서 차이가 나타나며 특히 중고선 투자에서 차이가 더욱 두드러진다. 그리스와 중국은 주로 선가가 낮았던 시기에 선박매수 거래가 늘어나고, 선가가 높은 시기에는 매도거래 비중이 높아지는 특징을 보인다. 일본의 경우는 중고선 매매를 통한 차익거래보다는 신조선 발주를 통해 선박을 운용하고 일정기간 후 매도하는 투자행태를 보인다. 반면 한국의 경우 중고선 거래에 있어서는 다른 나라와 다르게 선가가 높은 시기에 중고선 매수 비중이 높고, 선가가 낮은 시기에는 매도 비중이 높아지는 경기순행적 선박투자 행태를 보였다.

국가별 선박투자 수익성과 투자비용 대비 수익성 분석 결과, 신조선 투자수익률과 총투자 대비 수익률 추정 시에는 일본의 수익률이 가장 높고 그 외의 국가에서는 큰 차이를 보이지 않았는데, 최종 선박잔가까지 고려한 경우에는 그리스와 중국의 투자수익률이 한국과 일본에 비해 현저히 높게 나타났다. 이는 그리스와 중국이 시장상황을 고려한 신조선 발주와 중

고선 매매거래를 통해 안정적인 선박운용수익과 선박 매각 차익을 많이 남겼기 때문으로 볼 수 있다. 또한 중고선 선박투자 행태분석에서도 한국의 순매수 이전 선가 상승률이 가장 높고 순매도 이전 선가 상승률은 가장 낮게 나타났다. 그리스의 경우 한국과는 정반대의 결과가 나타났다. 이는 그동안 한국은 경기순행적 선박투자를 하고, 그리스는 경기역행적 선박투자를 한다고 알려진 것을 뒷받침하는 결과이다.

제3장에서는 해운기업이 선박투자 시 고려해야 할 요인을 살펴보고 정책적 측면을 중심으로 우리나라와 주요국의 비즈니스 여건을 비교하여 선박투자 제도 및 정책 차이를 제시했다. 선박투자 비즈니스 여건을 조세제도, 선박금융제도, 친환경선박 투자, 민간금융으로 나누어 비교분석했다.

해운기업이 선박투자 시 고려해야 할 요인은 크게 기업 외부환경요인과 기업 내부환경요인이 있으며 기업 내부환경요인은 기업 내부역량과 해당 선박투자의 수익성 여부와 관련이 있다. 기업 외부환경요인은 해운시장 전망과 경제환경, 신조선과 중고선의 가격 수준, 해상운임요인, 국제기구의 규제, 그리고 정부정책 요인 등 기업이 통제 불가능한 요소로 구성되어 있다. 해운기업 입장에서 통제불가능한 요소인 외부환경요인 중 각국 정부의 정책의지에 따라 각국 선사의 국제경쟁력이 결정되는 요소로는 조세정책과 민간의 선박금융 프로그램을 들 수 있다. 이런 정책적인 환경이 조성되어야 내부환경요인인 기업 입장에서의 시황 등을 고려한 경기역행적인 선박투자 의사결정이 가능한 것이다. 따라서 조세정책과 민간 선박금융 등 외부환경요인을 비교분석하여 선박투자 여건을 향상시킬 수 있는 방안을 살펴보고 있다.

먼저 제2선적제도, 톤세제도 등 주요 해운국과 비교하여 조세제도를 살펴보면 우리나라는 주요 해운국과 마찬가지로 톤세와 제2선적제도(제주선박등록특구)가 있음에도 불구하고 조세부담이 주요 해운국에 비해 여전히

높고, 선박 건조를 위한 선박금융 조달 방법이 부족한 편이다. 특히 우리나라는 제주선박등록특구에 등록된 국제선박에 대해 취·등록세를 감면해주고 있음에도 불구하고 노르웨이, 그리스, 홍콩, 영국 등 주요 해운국에 비해 비용이 높은 수준으로 나타났다. 또한 톤세제도를 도입하고 있는 국가 중 한국을 제외한 20여개 국가는 일몰제도 없이 영구적으로 적용되고 있어 한 국보다 제도의 안정성이 더 높다.

대표적인 선박금융제도인 조세리스제도와 선박투자회사제도를 살펴보면, 조세리스제도는 고속감가상각을 통해 선사와 투자자에게 혜택을 주는 제도로 해외에서는 선박투자 활성화를 위해 도입하고 있으나 우리나라의 경우 예비타당성평가에서 통과하지 못해 도입되지 못한 실정이다. 선박투자회사제도는 도입 초기에 세제혜택으로 인해 선박펀드가 활성화되었으나 세제혜택이 폐지되면서 선박펀드 실적이 대폭 감소했다.

국가별 친환경선박 투자 여건을 비교해보면 해운 주요국은 탈탄소 목표를 달성하기 위해 친환경선박 전환에 대한 선박 보조금, 인센티브 등 적극적으로 지원 정책을 도입하고 있으나, 우리나라는 해외 주요국과 비교하면 보조금 지급 대상이 한정적이며 보조금 규모를 신조선가의 10%로 한정하고 있어 보조금으로 인한 선박 전환효과에는 한계가 있다. 또한 친환경선박 투자 정부 인센티브 외에도 최근 들어 편의치적국과 제2선적제도 국가를 중심으로 친환경선박 전환 시 기존 톤세에 추가로 톤세를 감면해주는 제도를 도입하고 있다.

선박금융 시장의 여건을 살펴보면 IMO 환경규제 강화 및 기관투자자들의 ESG투자에 대한 관심 증가로 인해 해운산업에 ESG금융 도입이 지속적으로 증가하고 있는 추세이다. 해외 선사 및 금융기관은 ESG금융 상품을 활용하여 탈탄소 목표를 달성하기 위한 자금을 조달하고 있으며, 정부 차원에서도 ESG금융에 대한 투자를 활성화하기 위해 인센티브를 제공하고

있다. 우리나라는 아직까지 ESG채권 및 대출에 대한 인센티브를 제공하는 제도가 거의 없다.

또한 우리나라 선박금융은 해운산업 장기불황의 영향으로 총 규모 자체가 위축되어 왔으며, 수출입은행, 산업은행, 무역보험공사 등 정책금융기관의 비중이 압도적으로 높은 양상을 보인다. 국내 정책금융과 민간금융 그리고 외국계금융까지 포함한 2018~2021년 국적선사 선박금융 현황을 살펴보면 4년간 정책금융 35.4%, 국내 민간금융 7.8%, 외국계금융 41.6%로 민간금융이 크게 위축되었음을 알 수 있다.

제4장에서는 선박투자 활성화를 위한 선결과제, 제도 도입, 법제도 개정안 등을 제시했다. 우리나라 해운산업의 고도화를 위한 실효성 있는 정책 방안을 제시하고 실제 정책적으로 적용 가능한 활성화 방안을 제시함으로써 우리나라가 해운강국으로 도약하기 위한 기여점을 제시했다.

먼저 제2장과 제3장의 비교분석 결과를 바탕으로 우리나라 선박투자 활성화가 어려운 요인을 분석했다. 첫째, 주요 해운국과 비교하여 우리나라의 조세부담은 여전히 높은 것으로 나타났다. 둘째, 고금리 지속과 경기 둔화 전망에 따른 선사 부담 증가이다. 셋째, 그리스, 일본, 중국이 선박매매(S&P)를 적극적으로 활용하여 수익창출을 하고 있는 반면 우리나라는 자국 내에서 발생하는 선박매매 수요의 공급자 역할을 담당하는 전문선주사가 없어 선박매매를 할 수 있는 여건이 조성되어있지 않다. 넷째, 우리나라 해운산업은 강화된 환경규제에 대한 대응이 아직까지 미흡하다. 다섯째, 국내 해운산업에 민간금융 비중이 낮아 민간투자가 유인되지 않는다.

따라서 이를 해소하고 우리나라 선박투자를 활성화하기 위한 방안은 다음과 같이 정리할 수 있다. 첫째, 우리나라 해운기업의 높은 조세부담을 줄이기 위해서는 제주선박등록특구제도와 톤세제도의 항구화 추진, 친환경선박 투자세액공제 도입이 필요하다. 둘째, 선박조세리스제도 도입과 선박투

자회사제도 세제혜택 부활을 통해 민간금융의 참여기반을 마련할 필요가 있다. 셋째, 전문선주사(Commerical Owner) 육성 기반을 마련하여 선박 투자를 활성화 할 수 있을 것으로 기대된다. 넷째, 환경규제 대응을 위해서는 친환경선박전환지원 사업 개선, 친환경선박에 대한 취득등록세 및 톤세에 대한 추가 감면 혜택 도입을 검토할 수 있다. 더불어 녹색채권 및 지속가능 연계채권 발행지원, 지속가능대출 이용 활성화 등 ESG금융을 활용하여 민간의 선박금융 참여를 유도할 수 있다.

제2절 정책제언

1. 정책화 추진실적 및 주요 내용

본 연구는 연구의 기획부터 최근까지 많은 정책과제를 토대로 종합적으로 기획되었으며 그동안 많은 정책화 노력을 진행해왔다. 본 과제와 관련된 그동안 KMI에서 진행했던 정책화 실적에 대해 살펴보면 다음과 같다.

먼저 우리나라 해운기업의 투자실패를 방지하기 위해 해운시장 예측, 해운기업의 선박투자 가치평가, 해운기업의 위험관리 시스템 구축에 대한 연구를 수행해왔는데, 대표적인 것이 박성화·김태일·권장한(2020), 박성화 외(2021), 박성화 외(2022, a)이다. 해당연구를 바탕으로 해양수산부에 ‘해운산업 종합위기 대응체계’ 구축을 건의했고, 「해운법」 제37조에 의해 수립되는 제5차 해운산업 장기발전계획(2021~2025년)의 추진계획에 반영되었다. 이에 따라 2025년까지 해운산업 위기대응 체계의 구축이 추진될 예정이다.

둘째, 해운 주요국과의 대등한 조세제도 도입을 위해 수행한 대표적인 연구는 박성화·류희영(2021)이다. 해당연구에서 제주선박등록특구제도와 관련된 일몰 연장을 포함하여 동제도의 일몰제를 폐지하고 항구화 필요성에 대해서 지속적으로 건의해왔다.

셋째, 국제환경규제에 대비해 국적선사의 피해를 최소화하고 친환경선박 전환을 유도하기 위한 대표적인 연구는 박성화·고병욱·이경미(2021), 김한나 외(2022), 김태일 외(2023, a)이다. 박성화·고병욱·이경미(2021)에서는 친환경선박 전환에 대한 보조금 확대와 추가적인 조세지원의 필요성이 대두되었고, 김한나 외(2022)의 연구를 통해 앞으로 다가올 환경규제에 따른 국적선사의 비용 부담액을 추정하고 이를 대비하기 위해 선박금융 제도 정비, 녹색금융의 도입 등에 대한 필요성을 정부, 학계, 언론의 공감대를 형성하였다.

넷째, 민간의 선박금융 참여의 확대를 통해 선박투자 활성화를 촉진하기 위한 대표적인 연구는 박성화·김태일·김한나(2021), 박성화 외(2022), 김태일 외(2023, a), 김태일(2023)이다. 박성화·김태일·김한나(2021)를 통해 민간선박금융 활성화에 대한 공감대를 형성하고 선박조세리스제도 관련 조세감면에 대한 예비타당성 조사를 신청했다. 이후 박성화 외(2022)를 통해 산학연정 협의회를 구성하고 예비타당성 조사를 지원했다. 또한 김태일 외(2023, a), 김태일(2023)을 통해 민간선박금융 활성화를 위한 기타 정책방안을 논의하였다.

〈표 5-1〉 본 과제 관련 KMI 선행연구 실적

구분	KMI 선행연구
선박투자 방안, 해운기업 위험관리	박성화·김태일·권장한(2020), 스트레스 테스트를 통한 우리나라 해운·조선 기업의 안정성 분석, 한국해양수산개발원 박성화 외(2021), 글로벌 경제위기와 해운산업 대응체계 연구, 한국해양수산개발원 박성화 외(2022, a), 선박투자 가치평가 및 위험관리 모형 연구, 한국해양수산개발원
조세제도 정비	박성화·류희영(2021), 제주선박등록특구제도 유지 및 발전방안 연구, 한국해운협회
환경규제 대응	박성화·고병욱·이경미(2021), 친환경선박 전환 지원사업 발전방안 연구, 한국해운협회 김하나 외(2022), IMO 시장기반조치 도입이 국내 해운기업에 미치는 영향, 한국해양수산개발원 김태일 외(2023, b), 해운산업 녹색금융 활성화 방안, 경제인문사회연구회
선박금융 제도	박성화·김태일·김하나(2021), 한국형 선박 조세리스제도의 조세지출 요구를 위한 조세 효과 분석, 한국해양진흥공사 박성화 외(2022), 선박투자 촉진을 위한 조세특례 신설 예비타당성평가 기초자료 작성 용역, 한국해양진흥공사 김태일 외(2023, a), 포스트 코로나 시대의 국내 해운산업 연착륙 방안-해운금융과 선제적 위기 대응을 중심으로-, 한국해운협회 김태일 외(2023), 공급망 안정성 강화를 위한 민간 선박투자 활성화 방안 연구, 해양수산부

자료: 저자 작성

위와 같은 연구의 진행을 통해 본 연구와 같이 선박투자 활성화를 위한 종합적인 정책연구의 기초를 마련할 수 있었다. 본 연구의 진행과 관련해서 기획 단계에서부터 정부부처 및 관련 유관 단체와 실효성 있는 방안을 마련하기 위해 2차례에 걸쳐 정책실무협의회를 진행해왔다. 이를 통해 본 연구와 관련된 조세특례법 논의(조특법 24조 개정), 민간선박금융 활성화 방안 논의, 선박투자회사제도 활성화 관련 워킹그룹 등도 진행되고 있으며 구체적인 방안에 대해 추가적인 방안을 마련하고 있다.

2. 정책제언(정책화 방안)

1) 선박 관련 조세제도 일원화

현재 해운기업의 선박 취득 그리고 수익에 대한 조세감면 등의 혜택은 각각의 법령에 따라 각각의 일몰기한을 갖고 운영되고 있다. 각각의 제도는 해운기업의 선박투자 의사결정에 매우 큰 영향을 미친다. 따라서 각각 다른 제도의 일몰기한과 매 일몰 시 발생하는 불확실성과 행정비용을 줄이기 위해서 일원화된 조세제도 관리의 검토가 필요하다.

이를 위해 해운업계 지원과 지역경제 활성화를 통한 국가 경제 발전을 위해 제주 외 지역을 지정하여 별도의 선박등록특구법을 제정하는 방안을 강구할 수 있다. 부산, 인천, 광양, 평택, 강원 등 해운산업과 밀접한 해양 도시에 제주 외 제2의 선박등록특구를 지정하여 해당 특구에 등록하는 선박은 우리나라 일반법의 적용이 아닌 특구법을 적용시킬 수 있다. 특히 해양도시는 선박 수리·건조, 선박금융업, 선박관리업 등 연관 산업의 부가가치를 발생시킬 수 있어, 선박등록특구로 지정되면 전반적인 해운 관련 부대사업 간 시너지 효과를 창출할 수 있다.¹⁴⁵⁾

지역특구법 제96조에 따라 국가 및 지방자치단체는 규제자유특구 내 혁신사업 또는 전략사업의 육성을 위하여 조세를 감면할 수 있다. 특구법이 적용되면 상법 제777조의 예외 규정에 따라 상법, 선박법의 일부 내용의 적용이 배제되며, 조세 혜택뿐만 아니라 선원의 고용형태도 유연하게 설정이 가능해지는 등 선박이 해외치적 시 가지는 장점을 대부분 취할 수 있게 된다. 제2의 선박등록특구 지정으로 해운세제의 면제 혹은 감면 등 현재 해외치적에 적용되는 세제 혜택이 부여된다면 우리나라 선사뿐만 아니라 해외선사까지도 국내 등록특구로의 선호도를 높일 수도 있을 것이다.¹⁴⁶⁾

145) 박성화·류희영(2021), p. 162.

이는 곧 우리나라 치적 선박의 증가를 유발하여 넓은 세원을 확보할 수 있게 되며 국가 경제 발전을 도모함과 동시에 국제사회에서의 해운산업 경쟁력을 확보할 수 있는 계기가 될 수 있을 것으로 기대된다.¹⁴⁷⁾

2) 장기적인 관점에서 정책추진

선박투자는 대규모 자금이 투입되고 사업기간 역시 장기간이기 때문에 여러 척의 선박을 운용하는 해운기업의 입장에서는 선박투자와 관련된 정책이나 기타 여건들이 장기적으로 유지되는 것이 매우 중요한 선박투자 요인으로 작용한다. 따라서 선박투자에 대한 정책지원은 장기적인 관점에서 추진할 필요가 있다.

특히 국제 환경규제는 2050년까지 지속적으로 풀어나가야 하는 과제이기 때문에 단기간의 적은 예산으로 즉각적인 효과를 기대하기는 어렵다. 선박의 경우 한번 건조할 경우 20~25년간 사용할 수 있기 때문에 지금 어떤 선박을 확보하느냐에 따라 향후 수십 년간의 우리나라 해운경쟁력이 결정된다고 할 수 있다. 즉 반대로 풀이하면 우리나라 선사가 이번 선박의 친환경화 경쟁에 밀려 경쟁력을 상실할 경우 한진사태와 같은 더 큰 국가적 손실이 발생할 가능성도 배제할 수 없다. 따라서 정책지원의 효과를 극대화하기 위해서는 장기적인 관점에서 다양한 지원대상에 대해 종합적인 정책추진이 필요하다.

3) 해운-조선-금융 상생협력체계 마련

우리나라 조선사는 우수한 기술력을 바탕으로 세계 1위를 지켜왔다. 가격 경쟁력을 바탕으로 공격적인 투자를 해온 중국에게 1위 자리를 내놓은 적도 있으나, LNG 추진선 등 정교한 기술력을 요구하는 선박의 경우는 우

146) 박성화·류희영(2021), pp. 162~163.

147) 박성화·류희영(2021), p. 163.

리나라 조선사가 독보적인 경쟁력을 보유하고 있다. 그간 우리나라 선사 중 특히 벌크선사들은 건조 가격이 저렴한 중국 조선소를 통해 많은 비중의 선박을 건조해왔다. 이에 따라 국내 조선소 발주 비중은 10~20%에 그쳐 국가 경제적으로 큰 손실이 발생했다. 반면 일본의 경우에는 선주/운항사-조선소-일본선급-일본 정부 간 긴밀한 협력 관계를 통해 자국 내 벌크선 발주 비중이 70% 수준으로 매우 높은 수준이다.

앞으로 환경규제에 따라 벌크선의 경우에도 LNG 추진선 등의 고효율 연료 추진 선박의 건조 비중이 높아질 것으로 예상된다. 따라서 해운-조선-금융 상생협력을 통해서도 선사는 고품질의 고효율 연료 추진선박을 중국과 대등한 수준의 선가로 선박을 조달할 수 있는 체계 구축이 필요하다.

4) 선박투자 활성화를 위한 해운금융 장기발전계획 수립

현재 선박투자의 활성화를 위한 여러 해운금융제도에 대한 개선 논의가 진행 중이다. 그러나 각 제도별 개선을 추진함에 따라 각 정책 간 연계성에 대한 고려가 부족하다. 따라서 각 정책 간 상호보완적으로 종합적인 정책을 다룰 필요가 있다. 현재 해운정책 관련해서는 해운법 제37조(해운산업 장기발전계획)에 따라 매 5년마다 해운산업장기발전계획을 수립하고 이를 추진하고 있다. 해운산업장기발전계획에는 첫째, 선박의 수요·공급에 관한 사항, 둘째 선원의 수요·공급과 복지에 관한 사항, 셋째 해운과 관련된 국제협력에 관한 사항, 넷째 그밖에 해운산업의 건전한 발전을 위하여 필요한 사항에 대한 내용을 포함하도록 하고 있다. 동 계획에 선박투자관련 여러 제도들에 대한 내용도 포함되어 있지만, 선박투자 활성화를 위한 조세 제도 및 해운금융에 관한 내용은 별도의 정부 계획을 수립하고 관리하는 것이 바람직하다. 해운산업 장기발전계획에 내항선에 대한 정책수립도 포함되어 있지만, 해운법 제37조의2(내항여객선 현대화계획)에서 내항여객

선 현대화를 위한 계획을 따라 수립하고 있다. 따라서 외항선의 경우에도 국적선의 현황, 선대 경쟁력, 관련 조세제도, 금융제도 등에 대한 정부계획을 별도로 수립하는 것이 필요하다.

3. 기대효과

1) 정책적 기대효과(혹은 학술적 기대효과)

새정부 공약 이행을 위한 국정과제 추진의 주요 참고자료를 제공할 것으로 기대된다. 구체적으로 해양수산부의 추진과제 40. 세계를 선도하는 해상물류체계 구축과 연관되며, 특히 해운산업에서의 민간 해운시장 활성화 및 공공부문 역할 재정립을 이행하는 데 기여할 것으로 예상된다. 해양수산부의 목표인 투자 인센티브 확대 및 공공 역할 재정립을 통한 시장기능 활성화에 기여할 것으로 기대된다. 본 연구는 궁극적으로 우리나라 해운산업 고도화를 위한 실효성 있는 선박투자 활성화 방안을 제시함으로써 우리나라 해운산업을 고부가가치 산업으로 육성하는 데 기여할 수 있을 것으로 기대된다.

학술적으로는 국가 단위의 선박투자 성과에 대한 종합적인 실증분석 연구는 현재까지 미흡한 수준으로 본 연구를 통해 관련 학술연구 발전에 기여할 수 있을 것으로 기대된다.

2) 사회·경제적 기대효과

본 연구는 선박투자 비즈니스 환경을 개선할 수 있는 방안을 제시함으로써 불황기 대비 해운 경영의 안전판을 마련하고 해운산업 성장기반을 확충할 수 있을 것으로 기대된다. 제도 개선 및 비즈니스 환경 개선을 통해 해양수산부의 목표인 2027년까지 국적 해운사 선복량 30%(1억 2천만 톤)를

확충할 수 있을 것으로 전망된다. 더불어 선박금융의 민간투자 활성화를 위한 세제 지원을 통해 해운산업 시장기능이 활성화될 것으로 기대된다.

사회적으로는 투자자 인센티브 제공을 통해 투자자들이 믿고 투자할 수 있는 선박투자 시장 환경을 조성할 수 있을 것으로 기대된다.

참고문헌

국내 문헌

- 고병욱·최진우(2021), 한국형 선주사의 최적 운영방안 연구, 한국해양수산개발원.
- 권장한·박성화(2023), 한국 해운기업의 스트레스 테스트, 해운물류연구, vol.39, no. 2, 통권 119호 pp. 239-259, 한국해운물류학회.
- 김대진(2019), 한·중·일 선박금융 시장 비교를 통한 국내 선박금융 활성화 방안, 「해운물류연구」, 제35권 제3호, 한국해운물류학회.
- 김대진, 김주현.(2019). 중국 선박금융 시장 연구를 통한 국내 선박금융 활성화. 한국항만경제학회지, 35(2), 1-19.
- 김대진·안영균(2019), 일본 선박금융 사례 연구를 통한 국내 선박금융 활성화 방안 연구, 「해운물류연구」, 제35권 제1호, 한국해운물류학회.
- 김성범 외(2013), 우리나라 해운기업의 선박확보 투자 의사결정요인에 관한 연구. 한국항만경제학회지, 29(2), 137-157.
- 김인현(2019), 일본의 船主社와 運航社 분리운영 구조에 관한 연구 -한국의 국적취득 조건부선체용선 구조와의 비교를 중심으로-, 「금융법연구」, 제16권 제3호, 한국금융법학회.
- 김인현(2021), 한국형 선주사 육성을 위한 연구보고서, 고려대학교 해상법연구센터 선박건조금융법 연구회.
- 김재성(2020), 우리나라 선박금융의 현황과 시장 활성화 방안에 관한 연구, 「국제상학」, 제35권 제3호, 한국국제상학회.
- 김재진 외(2021), 선화주 등 상생모델 구축을 위한 선박 조세리스제도 해외사례 및

-
- 국내제도 개선연구, 해양수산부.
- 김태일 외(2019), 우리나라 정기선 해운정책 개선 방안 연구, 한국해양수산개발원.
- 김태일 외(2020), 제5차 해운산업 장기발전계획 수립 연구, 해양수산부.
- 김태일 외(2023), 공급망 안정성 강화를 위한 민간 선박투자 활성화 방안 연구, 해양수산부.
- 김태일 외(2023, a) 포스트 코로나 시대의 국내 해운산업 연착륙 방안 - 해운금융과 선제적 위기 대응을 중심으로-, 한국해운협회.
- 김태일 외(2023, b), 해운산업 녹색금융 활성화 방안, 경제인문사회연구회
- 김태일·윤재웅·박성화(2017), 해운기업의 선박투자 행태 분석과 대응방안, 한국해양수산개발원.
- 김한나 외(2022), IMO 시장기반조치 도입이 국내 해운기업에 미치는 영향, 한국해양수산개발원.
- 김한나·박성화(2021), 해운·조선금융 동향과 여건 변화 조사, 한국해양수산개발원.
- 김한나·박성화(2022), 해운·조선금융시장의 여건변화와 시사점. 국제상학, 37, 223-250.
- 대한민국정부(2022.7.), 윤석열정부 120대 국정과제.
- 박광서·이정선(2011), 한국 해운산업 발전을 위한 선박금융 활성화 방안에 관한 연구, 「해운물류연구」, 제27권 제4호, 한국해운물류학회.
- 박성화 외(2021), 글로벌 경제위기와 해운산업 대응체계 연구, 한국해양수산개발원.
- 박성화 외(2022), 선박투자 가치평가 및 위험관리 모형 연구, 한국해양수산개발원.
- 박성화 외(2022, a), 선박투자 촉진을 위한 조세특례 신설 예비타당성평가 기초자료, 한국해양진흥공사.
- 박성화·고병욱·이경미(2021), 친환경선박 전환 지원사업 발전방안 연구, 한국해운협회.
- 박성화·김태일·권장한(2020), 스트레스 테스트를 통한 우리나라 해운·조선 기업의 안정성 분석, 한국해양수산개발원.
- 박성화·김태일·김한나(2021), 한국형 선박 조세리스제도 조세지출요구를 위한 조세효과 분석, 한국해양진흥공사.
- 박성화·김한나·최수호(2022), 위기는 반복된다. 해운기업, 초호황기에 불황을 미리

- 대비해야, KMI 동향분석, 제183호, 한국해양수산개발원.
- 박성화·류희영(2021), 제주선박등록특구제도 유지 및 발전방안 연구, 한국해운협회
- 신장현(2017), 선박투자회사법과 자본시장법에서의 선박펀드비교에 관한 고찰, 「한국해법학회지」, 제39권 제2호, 한국해법학회.
- 신한원(2018), 우리나라 선박관리업의 경쟁력 강화방안에 관한 연구. 수산해양교육 연구, 30(3), 783-795.
- 양지연(2012), 우리나라 선박금융 선진화를 위한 선박펀드 활용방안 연구, 「국제상학」, 제27권 제2호, 한국국제상학회.
- 오학균(2006), 선박투자회사제도 활성화를 통한 해운산업의 경쟁력제고, 「한국항해항만학회 2006년도 춘계학술대회 및 창립 30주년 심포지엄(자료집)」, 한국항해항만학회.
- 윤희성·조성순(2021), 선주와 운행사 분리의 시장위험 분할효과 분석. 무역연구, 17(5), 615-630.
- 이경래(2017), 우리나라 선박금융 활성화를 위한 국내외 선박금융시장 비교 연구, 「해운물류연구」, 제98권, 한국해운물류학회.
- 이기병·노태우(2019), 한국의 선박금융 활성화를 위한 클라우드 펀딩 활용방안 연구, 「국제상학」, 제34권 제3호, 한국국제상학회.
- 이기환(2023), 그리스 해운의 해부, 법문사.
- 이기환·황두건·김강혁(2009), 선박투자회사제도의 현황과 자금조달 성과의 국제비교에 대한 연구, 「해운물류연구」, 제25권 제1호, 한국해운물류학회.
- 이원호(2021), 중국의 녹색금융 현황 및 전망, KDB산업은행 미래전략연구소.
- 이훈종(2003), 선박투자회사제도의 특성, 「社會科學研究」, 제22권, 호서대학교 사회과학연구소.
- 임상섭·김석훈(2021), 군집화 분석을 활용한 선박투자패턴 분석: 그리스와 한국 사례 중심으로. 한국컴퓨터정보학회 학술발표논문집, 29(2), 707-708.
- 정상근(2010), 船舶펀드의 법제도상의 문제점과 개선방안, 「東亞法學」, 제46권, 동아대학교 법학연구소.
- 조규열·이기환(2020), 선박 조세 리스제도의 세제혜택효과 분석, 「한국항만경제학회지」, 제36권 제2호, 한국항만경제학회지.

최순영(2023), 지속가능연계채권의 국내 도입에 따른 기대와 과제, 자본시장연구원.

최진이(2010), 선박펀드 활성화를 위한 선박투자회사제도의 개선방안에 관한 연구, 「해사법연구」, 제22권 제3호, 한국해사법학회.

한국해사협력센터(2023.7.), 탈탄소화 국제해사 동향, 제7호.

한국해양진흥공사 내부자료(2021.8.), 해양진흥공사 선주사업 추진 검토보고서.

한기문·김화섭(2007), 한국 선박투자회사제도의 개선 방안에 관한 小考, 「해양비즈니스」, 제10권, 한국해양비즈니스학회.

해양수산부(2021.11.26.), 친환경 선박 전환 지원사업 시행지침.

해양수산부(2022.8.11.), 신해양강국 도약을 선도하는 해양수산부 업무보고.

해양수산부(2023.1.2.), 글로벌 저탄소선박 정책 대응 지원 사업 시행지침.

홍지연(2022), 글로벌 지속가능연계채권(SLB) 시장 현황 및 국내 시사점, 자본시장포커스, 19호, 자본시장연구원.

황경연·구종순(2011), 특별기고 : 우리나라 선박투자회사에 대한 투자성과 분석, 「해운물류연구」, 제27권 제4호, 한국해운물류학회.

황진희·이연경·최영석(2011), 해운산업 신성장동력 확보를 위한 선박 S&P 비즈니스 활성화 방안 연구, 한국해양수산개발원.

KDB산업은행 미래전략연구소(2023.5.2.), KDB리포트 제1020호.

KSF 외(2022.9.7.), 선박투자회사법 개정을 위한 제언, 해양수산부.

국외 문헌

Alizadeh, A. H., & Nomikos, N. K. (2006). Trading strategies in the market for tankers. *Maritime Policy & Management*, 33(2), 119-140.

Alizadeh, A. H., & Nomikos, N. K. (2007). Investment timing and trading strategies in the sale and purchase market for ships. *Transportation Research Part B: Methodological*, 41(1), 126-143.

Alphaliner(2022), Alphaliner Weekly Newsletter, 2022-12.

Bragoudakis, Z. G., Panagiotou, S. T., & Thanopoulou, H. A. (2015). Greek Shipping

- Earnings and Investment Expenditure: Exploring the Pre & Post "Ordering-Frenzy" Period. *SPOUDAI-Journal of Economics and Business*, 65(3-4), 3-28.
- Brownlie, I.(1988), *Principles of Public International Law*, fifth ed., Oxford University Press.
- Chou, H. C., & Chen, D. H. (2019). The use of technical analysis in sale-and-purchase transactions of secondhand ships. *Maritime Economics & Logistics*, 21(2), 223-240.
- Clarksons Research(2022). *Shipping & Shipbuilding Forecast Forum*.
- Climate Bonds Initiative(2020.2.), *2019 Green Bond Market Summary*.
- Dai, W., Kidney S., & Soneurud B.(2016.5.11.), *Roadmap for China: Using Green Securitisation, Tax Incentives and Credit Enhancements to Scale Green Bonds*.
- Duru, O. (Ed.). (2018). *Maritime business and economics: Asian perspectives*.
- EFTA SURVEILLANCE AUTHORITY(2017.12.14.), *The Norwegian Special Tax System for Shipping 2018-2027*.
- EUR-Lex(2017.12.19.), *Commission Decision (EU) 2019/1116 of 19 December 2017 on State aid SA.33829 (2012/C) Maltese tonnage tax scheme and other State measures in favour of shipping companies and their shareholders (notified under document C(2017) 8734)*.
- Gkochari, C. C. (2015). Optimal investment timing in the dry bulk shipping sector. *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*, 79, 102-109.
- Goulielmos, A. M. (2020). The Investment Strategy and the Growth Policy of Greek Shipowners Revealed, 1946-2020. *Modern Economy*, 11(11), 1858.
- Jeon, J. W., & Yeo, G. T. (2017). Study of the optimal timing of container ship orders considering the uncertain shipping environment. *The Asian Journal of Shipping and Logistics*, 33(2), 85-93.
- Luo, M., & Fan, L. (2010). Determinants of container ship investment decision and ship choice. In *International Forum on Shipping, Ports and Airports (IFSPA)* (Vol. 2011, p. 449).
- Luo, M., & Fan, L. (2011). An empirical analysis for container ship investment. In

-
- International Forum on Shipping, Ports and Airports (IFSPA) 2010 (p. 165).
- Marcus, H. S. et al. (1991). A buy-low, sell-high investment methodology: the case of bulk shipping. *Interfaces*, 21(2), 8-21.
- Marine Money(2023.Q2), Free Money. A Gift While It lasted. The Credit Issue., 2, Volume 39.
- Maritime and Port Authority of Singapore(2022.4.22.), Revised Green Ship Programme under the Maritime Singapore Green Initiative.
- Park, S. et al.(2023), The Impacts and Implications of Interest Rate Hike on Korean Shipping Companies, *Journal of Coastal Research*, 116.
- Park, K. S. et al.(2018). Ship acquisition of shipping companies by sale & purchase activities for sustainable growth: Exploratory fuzzy-AHP application. *Sustainability*, 10(6), 1763.
- Park, S. et al.(2022). The economic effect and policy performance of ship registration—A case of Korea. *Marine Policy*, 144, p. 105234.
- Sahara, T., & Watanabe, T. (2011). The Other Role of Container in Maritime Transportation—Competitiveness of Container as Investment Product. In *Decision Science Institute Southwest Conference Proceedings*. Southwest Decision Sciences Institute 42nd Annual Conference, March (pp. 9-12).
- Sohn, L.B., & Gustafson, K.(1984), *The Law of the Sea*, West Publishing Co., St. Paul.
- Syriopoulos, T. C. (2007). Financing Greek shipping: Modern instruments, methods and markets. *Research in Transportation Economics*, 21, 171-219.
- Theotokas, I., & Harlaftis, G. (2009). Leadership in world shipping: Greek family firms in international business.
- UNCTAD(2009), *Review of Maritime Transport*, United Nations, New York, Geneva.
- UNCTAD(2022), *Review of Maritime Transport 2022*.
- UNCTAD(2023), *Review of Maritime Transport 2023*.

보도자료

- 기획재정부(2023.3.22.), 「조세특례제한법 개정안」 중 반도체 등 투자활성화를 위한 세제지원 내용, <https://eiec.kdi.re.kr/policy/materialView.do?num=236648&pg=&pp=&topic=L>(검색일: 2023.5.10.)
- 연합뉴스(2023.8.10.), HMM 2분기 영업익 작년대비 95% ↓ … 운임하락 등 해운침체 여파(종합), <https://www.yna.co.kr/view/AKR20230810141851003?input=1195m>(검색일: 2023.9.11.)
- 한국해운신문(2022.5.11.), <http://www.maritimepress.co.kr/news/articleView.html?idxno=309850>(검색일: 2023.2.12.)
- 해양수산부 보도자료(2023.2.14.), 해양수산부, 대한민국 해운산업, 바다위 무탄소 운송 이끈다, <https://www.mof.go.kr/doc/ko/selectDoc.do?docSeq=49155&menuSeq=971&bbsSeq=10>(검색일: 2023.10.2.)
- 해양한국(2021.2.7.), 지상중계/ 친환경 조선기자재 개발 및 투자유치 전략 세미나, <http://m.monthlymaritimekorea.com/news/articleView.html?idxno=31236>(검색일: 2023.5.10.)
- 환경부(2023.2.22.), 한국형 녹색채권 발행 지원, 녹색금융 활성화 마중물 -한국형 녹색분류체계 적용 녹색채권 발행 시 최대 3억 원 지원, <http://27.101.216.209/home/web/board/read.do;jsessionid=tXTodMwEHtjeOvHx8QynWtvW.mehome1?pagerOffset=780&maxPageItems=10&maxIndexPages=10&searchKey=&searchValue=&menuId=&orgCd=&boardId=1582020&boardMasterId=1&boardCategoryId=39&decorator=>(검색일: 2023.7.14.)
- Clarksons Shipping Intelligence Network(2023.8.11.), League Of Nations: Who's At The Top?, <https://sin.clarksons.net/News/Article/191398#!#sincustomhome>(검색일: 2023.10.11.)
- Hellenic Shipping News(2021.11.17.), Winds are blowing in sustainability-linked bond sails, <https://www.hellenicshippingnews.com/winds-are-blowing-in-sustainability-linked-bond-sails/>(검색일: 2023.5.10.)
- KOTRA해외시장뉴스(2023.1.9.), 전 세계 해운업 1위 그리스, 해운산업 동향 및 전망, https://dream.kotra.or.kr/kotranews/cms/news/actionKotraBoardDetail.do?SITE_NO=3&MENU_ID=180&CONTENTS_NO=1&bbsGbn=243&bbs

Sn=243&pNttSn=199401(검색일: 2023.9.28.)

Maersk(2021.11.9.), Maersk issues first green bond to fund first green methanol vessels, <https://www.maersk.com/news/articles/2021/11/19/maersk-issues-first-green-bond-to-fund-first-green-methanol-vessels>(검색일: 2023.5.11.)

Marine Money(2021.4.22.), Doubling Down, <https://www.marinemoney.com/articles/doubling-down>(검색일: 2023.5.11.)

MARINELINK(2022.11.22.), Greek Fleet Maintains Pole Position-Clarksons, <https://www.marinelink.com/news/greek-fleet-maintains-pole-position-497011>(검색일: 2023.5.11.)

SAFETY4SEA(2018.7.2.), Evergreen the second shipping firm to launch green bonds, <https://safety4sea.com/evergreen-the-second-shipping-firm-to-launch-green-bonds/>(검색일: 2023.7.14.)

SFL(2021.4.29.), SFL – Successful placement of 5-year inaugural sustainability-linked bonds, <https://www.sflcorp.com/sfl-successful-placement-of-5-year-inaugural-sustainability-linked-bonds/>(검색일: 2023.5.10.)

인터넷 자료

부산국제금융진흥원(2022.3.3.), 그리스 선주들이 많은 까닭은?, <https://www.kbfc.or.kr/kor/index.php?pCode=finInfo&mode=view&idx=791>(검색일: 2023.10.12.)

Bloomberg, Incentivizing Change With Sustainability-Linked Loans, https://sponsored.bloomberg.com/article/scb/incentivizing-change-with-sustainability-linked-loans#_ftn(검색일: 2023.5.11.)

Bocom Leasing, <https://www.bocomleasing.com/ywb/008002/008002002/ocean.html>(검색일: 2023.10.11.)

China Development Bank Leasing, <http://cdb-leasing.com/English/business/shipleasing/?id=212>(검색일: 2023.10.11.)

Clarksons World Fleet Register, <https://www.clarksons.net/wfr/>(검색일: 2023.5.10.)

Clarksons World Fleet Register, <https://www.clarksons.net/wfr/>(검색일: 2023.5.11.)

- Climate Bonds Initiative, <https://www.climatebonds.net/policy/policy-areas/tax-incentives>(검색일: 2023.7.14.)
- CyprusProfile(2021.6.2.), Tonnage Tax Reductions Provisions of Green Incentives Programme, <https://www.cyprusprofile.com/articles/tonnage-tax-reductions-provisions-green-incentives-programme>(검색일: 2023.7.12.)
- Hongkong Monetary Authority, Green and Sustainable Finance Grant Scheme, <http://www.hkma.gov.hk/eng/key-functions/international-financial-centre/bond-market-development/tax-concessions-and-incentive-schemes/>(검색일: 2023.7.14.)
- KMI(2022.4.3.), KMI Shipping Finance Daily Monitor 제426호, <https://www.kmi.re.kr/web/trebook/view.do?rbsIdx=327&page=11&idx=430>(검색일: 2023.4.3.)
- Monetary Authority of Singapore(2023.6.15.), Sustainable Loan Grant Scheme, <http://www.mas.gov.sg/schemes-and-initiatives/sustainable-loan-grant-scheme>(검색일: 2023.5.11.)
- NYK Line, Green Bonds, <https://www.nyk.com/english/esg/envi/greenbond/>(검색일: 2023.7.14.)
- PWC(2019.3.7.), Maritime transport-Tonnage Tax-Green Shipping, <https://www.pwc.pt/en/pwcinforsisco/flash/other/pwc-tax-flash-maritime-transport-tonnage-tax-green-shipping.html>(검색일: 2023.7.12.)
- Union of Greek Shipowners, <https://www.ugs.gr/en/greek-shipping-and-economy/greek-shipping-and-economy-2023/features-of-the-greek-owned-fleet/>(검색일: 2023.10.22.)

발표 자료

- 이석용(2022), 해운산업 동향과 주요현안, 2022 해양금융포럼 하반기.
- Francois Gaudet(2017.11.20.), EIB's Green Shipping Financing Programme with Partner Financial Institutions, OECD Workshop on Green Growth of Maritime Industries, European Investment Bank.

법률

국제선박등록법(2019.1.15., 법률 제16279호)

농어촌특별세법(2022.12.31., 법률 19196호)

제주국제자유도시특별법(법률 제7849호), 폐지.

제주특별자치도세 감면 조례(2023.11.20., 제주특별자치도조례 제3553호)

조세특례제한법(2023.6.9., 법률 제19430호)

환경친화적 선박의 개발 및 보급 촉진에 관한 법률(2018.12.31., 법률 제16167호)

부 록

1. 선행연구 현황

〈부록 표 1〉 선행연구와 본 연구의 차별성

구 분		선행연구 현황		
		연구목적	연구방법	주요연구내용
주요 선행 연구	1	• 과제명: Ship acquisition of shipping companies by sale & purchase activities for sustainable growth: Exploratory fuzzy-AHP application • 연구자(연도): Park, K. S. et al.(2018) • 연구목적: 해운선사 입장에서 중고선박 취득 시 우선순위 요인을 실증분석함	• 실증분석	• S&P(선박매매) 역량 강화는 현대 해운시장에서 지속 가능한 성장과 기업 경쟁력의 기본 요건임을 강조 하면서, 해운선사 입장에서 중고선박 취득 시 우선순위 요인을 실증분석함
	2	• 과제명: A buy-low, sell-high investment methodology: the case of bulk shipping • 연구자(연도): Marcus, H. S.(1991) • 연구목적: 벌크선 시장에서 일반 자산에 대한 상대 가격 수준 추정 기법을 개발하여 적절한 투자 전략을 제시함	• 투자시점 추정	• 국제 벌크 해운시장에서의 매매 투자 성공은 비용 기반 저가매수, 고가매도 투자 전략에 의해 극적으로 향상될 수 있다고 주장함 • 벌크선 시장에서 시장 가격을 비용 기반 명목 가격과 비교하여 상대적인 최고점, 최저점을 식별할 수 있는 기법을 연구함
	3	• 과제명: 선주와 운행사 분리의 시장위험 분할효과 분석	• 손익분석 • 회기분석	• 벌크선을 대상으로 해운사업의 주체를 선주운행사, 선주, 운행사로 구분하고 역사적 시뮬레이션을 통해

구 분	선행연구 현황		
	연구목적	연구방법	주요연구내용
4	- 연구자(연도): 윤희성-조성순 (2021) - 연구목적: 선주-운영사의 분리가 손익 및 시장위험을 분담하는 효과에 대해 살펴봄으로써 선주사 도입의 실효성에 대한 시사점을 제시함	(위험, 상관관계)	여 각 주체가 창출하는 10년간의 손익과 변동성을 비교분석함
	- 과제명: Study of the optimal timing of container ship orders considering the uncertain shipping environment - 연구자(연도): Jeon, J. W., & Yeo, G. T.(2017) - 연구목적: 시스템 다이내믹스(SD)를 적용하여 불확실한 해운 환경을 고려한 컨테이너선 발주 최적 시점을 분석함	시스템 다이내믹스(SD)	- 시스템 다이내믹스(SD)를 적용하여 불확실한 해운 환경을 고려하여 최적의 컨테이너선 발주 시기를 분석함 - 컨테이너선 발주 최적 시점을 분석하기 위해 CCF의 구성 요소인 공급요인인 컨테이너선 선대 개발과 수요요인인 CSCT를 시뮬레이션함
	- 과제명: Investment timing and trading strategies in the sale and purchase market for ships - 연구자(연도): Alizadeh, A. H., & Nomikos, N. K.(2007) - 연구목적: 드라이 벌크선의 매매 시장에서 기술적인 거래 규칙과 펀더멘탈 분석을 결합한 거래 전략의 성과를 분석함	펀더멘탈(Fundamental) 분석	- 최초로 벌크선 S&P 시장에 대한 분석을 통해 투자 시점과 거래 전략을 연구함 1976년 1월부터 2004년 9월까지의 가격 및 용선료 샘플을 사용하여 우리는 가격과 수입 사이에 장기적인 공동함 관계가 존재함을 확인함 - 이 관계를 드라이 벌크 운송의 투자 또는 매각 시기 결정의 지표로 사용함
	- 과제명: Optimal investment timing in the dry bulk shipping sector - 연구자(연도): Gkochari, C. C. (2015) - 연구목적: 드라이 벌크 운송에서 옵션 계임을 기반으로 최적의 환경쟁투자 전략의 성과를 분석함	옵션계임	- 옵션계임을 기반으로 벌크선 부문 최적의 투자시기를 분석함 - 분석을 통해 해운에서 호황과 불황의 주기를 설명하는 데 기여함
	과제명: The use of technical analysis in sale-and-purchase	선가분석	1986년 6월부터 2014년까지의 선가 샘플을 사용하여 4가지 기술지표를 적용하여 벌크선의 최적 거래 시

구 분	선행연구 현황		
	연구목적	연구방법	주요연구내용
	- transactions of secondhand ships - 연구자(연도): Chou, H. C., & Chen, D. H.(2019) - 연구목적: 4가지 기술 지표를 사용하여 드라이 벌크선의 최적 거래 시기를 분석함		- 기를 식별함 - 중고선 매매(S&P)는 건화물 선주들의 핵심 수익원이며, 이러한 거래의 수익성은 타이밍 결정에 달려있다고 주장함
8	- 과제명: Trading strategies in the market for tankers - 연구자(연도): Alizadeh, A. H., & Nomikos, N. K.(2006) - 연구목적: 유조선 시장에서 선박의 판매 및 구매 타이밍에 대한 새로운 접근 방식 샘플링을 소개하고 거래 전략 성과를 분석함	성과분석	- 유조선 시장에서 선박의 매매 타이밍에 대한 새로운 접근 방식을 소개하고 1976년 1월부터 2004년 9월 까지의 기간 동안 거래 전략 성과를 분석함 - 투자 또는 매각 시기 결정의 지표로 활용할 수 있는 거래 모델을 제시하고 부트스트랩 접근 방식을 사용하여 통계 테스트를 수행함
9	- 과제명: 우리나라 해운기업의 선박확보 투자 의사결정요인에 관한 연구 - 연구자(연도): 김성범 외(2013) - 연구목적: 해운기업들이 선박확보를 위한 투자 의사 결정 시 고려하는 요인을 분석하고 그 요인의 중요도를 결정함	문헌연구	- 우리나라 해운기업의 선박확보 투자 결정 요인에 관해 연구하고 요인의 중요도를 결정함 - 선박투자회사제, 둔세제 등 정부 정책이 선박투자 결정 시 어떤 영향을 미치는지 살펴봄
10	- 과제명: 해운기업의 선박투자 행태 분석과 대응방안 - 연구자(연도): 김태일·윤재웅·박성화(2017) - 연구목적: 우리나라 기업들의 선박투자 행태를 분석함으로써 향후 선박투자 오류를 줄이기 위한 방안을 제시함	- 이동회귀 분석 - 문헌연구	- 계량적 분석을 통해 시장과 선박투자 간의 관계를 분석함 - 해외 해운기업들의 선박투자 행태와 우리나라 해운기업의 선박투자 행태를 분석하여 우리나라 해운기업들의 선박투자 행태에 대해 평가함
11	- 과제명: 군집화 분석을 활용한 선박투자패턴 분석: 그리스와 한국 사례 중심으로 - 연구자(연도): 임상섭·김석훈(2021) - 연구목적: 선박투자의 주요 요인들을 식별하여 기업차원의 선박	K평균 군집화분석	K평균 군집화분석을 이용하여 그리스 선주와 한국 선주의 선박투자행태를 분류하여 선박투자의 주요 요인들을 식별함

구 분	선행연구 현황		
	연구목적	연구방법	주요연구내용
	투자의 벤치마크 투자전략을 수립함		
12	• 과제명: The Other Role of Container in Maritime Transportation-Competitiveness of Container as Investment Product • 연구자(연도): Sahara, T., & Watanabe, T(2011) • 연구목적: 투자상품으로서의 컨테이너선의 역할에 주목하고, 컨테이너 투자의 경쟁력을 분석함	• S&P매매가 분석	• 해상운송에서의 컨테이너 용선 활용을 검토하고, 투자상품으로서의 컨테이너의 역할에 주목하고, 컨테이너 투자의 경쟁력을 분석함
13	• 과제명: 우리나라 선박관리업의 경쟁력 강화방안에 관한 연구. 수산해양교육연구 • 연구자(연도): 신한원(2018) • 연구목적: 선박관리업의 특징과 서비스 유형을 고찰하고 우리나라 선박관리업의 경쟁력을 강화할 수 있는 방안을 강구함	• 문헌연구	• 선박투자 활성화 방안과 관련하여 고객과 선박관리회사 간의 일련의 거래 및 교환을 연구하여 우리나라 선박관리업의 국제경쟁력 제고 방안을 모색함
14	• 과제명: Determinants of container ship investment decision and ship choice • 연구자(연도): Luo, M., & Fan, L.(2010) • 연구목적: 투자결정 및 선종 선택에 있어 선주사의 행동을 실증 분석함	• 이항선택 모형 (binary choice model) • 네스티드 로짓모형(nested logit model)	• 선박투자 데이터에 선택 모델 (choice model)을 적용하여 특정 선박을 선택하고 투자 결정을 내리는 선주 행동을 분석함 • 선박투자가 수요의 성장률에 따라 서 증가하지만 선박가격에 따라 증가하지는 않는다는 것을 도출함
15	• 과제명: An empirical analysis for container ship investment • 연구자(연도): Luo, M., & Fan, L.(2011) • 연구목적: 다양한 규모의 글로벌 컨테이너 선사들이 경쟁 시장에서 어떻게 선대확장 결정을 하는 지 이론적 및 실증적 방식을 통해	• 이론분석 • 실증분석	• 다양한 규모의 글로벌 컨테이너 선사가 이론 및 실증적 접근 방식을 모두 사용하여 시장에서 선대확장을 결정하는 방법 및 요인을 연구하였으며 시장가격보다는 시장 수요가 선대확장 투자의 주요 요인임을 분석함 • 소기업의 투자는 수요 변화에 민감한 한편 대기업은 시장 점유율 변화에 더 민감한 것으로 나타남

구 분	선행연구 현황		
	연구목적	연구방법	주요연구내용
	조사함		• 정기용선지수와 신조선가는 선대화 장 투자에 중요한 요소는 아닌 것으 로 나타남
16	• 과제명: How a Country Can Reach the Top World Shipping Position by Creating Leading Companies? The Late John Angelicoussis Case Study • 연구자(연도): Goulielmos, A. M. (2021) • 연구목적: 그리스 선주의 그리스 소유 선박(Greek Owned Shipping, GOS) 전략을 분석하여 선박투자 성공전략을 제시함	• 시계열분 석	• 그리스 선주는 선박 주기가 최저 가 격일 때, 선대가 큰 신조선을 건조 및 구매한 다음, 점점 더 선대가 작 은 중고선을 판매한다는 결과를 도 출함
17	• 과제명: Leadership in world shipping: Greek family firms in international business. • 연구자(연도): Theotokas, I., & Harlaftis, G. (2009) • 연구목적: 국제 해상운송에서 리 스의 역사를 살펴보고 그리스 선사 의 경쟁력 및 투자 전략을 분석함	• 문헌연구	• 실제 그리스 선사 Lascarides Group과 Costamare 사례를 통해 그리스 선사의 경쟁력 및 투자 전략 을 분석
18	• 과제명: Financing Greek shipping: Modern instruments, methods and markets • 연구자(연도): Syriopoulos, T. C. (2007) • 연구목적: 선사가 투자 계획 자 금 조달 시 사용할 수 있는 현대 적이고 혁신적인 방법, 도구, 시 장을 분석함	• 문헌연구	• 그리스 선사는 투자자금 조달방법 으로 새로운 형태의 은행대출, 신디 케이션, IPO, 사모펀드펀딩, 고수 익채권 발행 및 유동화 등을 활용하 다고 분석함
19	• 과제명: Greek Shipping Earnings and Investment Expenditure: Exploring the Pre & Post "Ordering-Frenzy" Period	• 동적 최소 제공법 (Dynamic OLS) • 오차수정	• 그리스 해운 운임 지수, 대출 미지급 금 및 중고선박 가격 지수를 통해 해 운 흐름에 대한 화물 시장 결정요인 의 영향에 대한 추정치를 제시함 • '주문열풍(Ordering-frenzy)' 기

구 분	선행연구 현황		
	연구목적	연구방법	주요연구내용
20	- 연구자(연도): Bragoudakis, Z.G., Panagiotou, S.T. and Thanopoulou, H.A.,(2015) - 연구목적: 고유한 그리스 해운운임지수 구성을 통해 운임시장 결정 요인의 영향에 대한 추정치를 제시함	모형 (Error Correction Model)	- 간 전후로 그리스 선주들의 투자전략 변화를 연구함 - 그리스 선사들의 투자지출 변화와 2006년 이후 그리스 선박 금융 클러스터의 중요성 증가에 대한 근거를 제시함
	- 과제명: Maritime business and economics: Asian perspectives. - 연구자(연도): Duru, O. (Ed.). (2018) - 연구목적: 일본, 한국, 중국, 대만, 홍콩을 중심으로 해운 경제와 역사를 분석하여 서양 국가와 다른 특징을 선박투자 특징을 분석함	• 문헌조사	일본의 선박투자전략을 장기적인 해운산업에서의 관계 유지, 해운클러스터, 국제적인 관리체계 구축, 얼라이언스 구축을 통한 권력강화, 정부 및 금융기관 지원, 선박매매 전략 등으로 제시함
	- 과제명: 해운산업 신성장동력 확보를 위한 선박 S&P 비즈니스 활성화 방안 연구 - 연구자(연도): 황진희·이연경·최영석(2011) - 연구목적: 국가경제 발전의 새로운 성장동력으로 해운 S&P 비즈니스를 제시하고 이와 관련된 역할을 강화하기 위한 방안을 제시	• 문헌조사	- 해외 선박 S&P 비즈니스 시장 동향, 제도 등 비교 분석 - 우리나라 S&P 비즈니스 여건 및 문제점 분석하여 활성화 방안 제시
본 연구	연구목적: 주요국의 선박투자 성과에 대한 종합적인 실증분석을 통해 비교분석함으로써 우리나라 해운산업의 고도화를 위한 실효성 있는 선박투자 활성화 방안을 제시	• 문헌조사 • 실증분석	• 주요국 선박투자 비즈니스 환경 비교 분석 • 선박 통계 분석(선령분석, 선가 잔존 가치 분석) • 투자비용 대비 수익성 비교(국가별 개별 선박 통계를 이용한 시물레이션 적용-재무 현금흐름 분석) • 주요국의 선박투자 동향과 성과 실증분석을 통해 선박투자 활성화 방안 제시

자료: 저자 작성

기본연구보고서 발간목록

Ⅰ 2023

01	자율운항선박 운항을 위한 해상교통관제 대응방안 연구	박상원
02	인공지능(AI)을 활용한 무역규범의 해양수산분야 영향 분석 연구	임병호
03	공급망 안정화를 위한 항만의 대응방안 연구	이나영
04	연안재해 정보 활용 개선 방안 연구	김찬웅
05	항만의 생활물류 기능 활성화 방안 연구	최석우
06	마을여장 이용·관리 개선방안 연구	마창모
07	해양생태계 복원정책 개선방안 연구 - 사회·생태복원 중심으로 -	최석문
08	주민행태기반 해양정책 수용성 제고 설계 방안 연구	이슬기
09	항만연관산업 고도화 방안 연구	김세원
10	탄소배출권 거래제가 해운선사에 미치는 영향 분석 연구	조아현
11	물류 연계 효율화를 위한 스마트항만 구축방안 연구 - 항만물류 데이터 공유 플랫폼을 중심으로 -	서정용
12	어업분야 중대재해처벌법 대응방안 연구	고동훈
13	수산물의 디지털 수출 활성화 방안 연구	이상건
14	항만개발사업의 정책영향평가 연구	이수영
15	해운산업의 미래 변화 예측과 국내 대응 전략 연구	이호춘
16	어선현대화 촉진을 위한 금융제도 개선방안 연구	엄선희
17	연안도시의 쇠퇴와 대응방안 연구	강창우
18	해양범죄 실태 진단을 통한 대응체계 개선방안 연구	민영훈
19	민간기업의 해양환경분야 ESG 활성화 방안 연구	김지윤
20	식량안보를 고려한 수산물 수급관리 방안 연구	허수진
21	지방분권시대의 수산업·어촌분야 대응전략 연구	이호림
22	해운산업 고도화를 위한 선박투자 활성화 방안 연구	김한나
23	글로벌 공급망 리스크 대응 물류망 최적화 방안 연구 : 한국·북미 물류공급망 중심	이성우

2022년

01	선박투자 가치평가 및 위험관리 모형 연구	박성화
02	항만 컨테이너 반출입 예약시스템 가격결정 모형 연구	서정용
03	연안재해 대응을 위한 그린인프라 구축방안 연구	정지호
04	탄소중립이 해양수산업에 미치는 경제적 영향분석 연구	권장한
05	수산물 안전성 관리체계 개선방안 연구	조현주
06	준해양사고 통보제도 개선방안 연구	박상원
07	MZ세대 소비트렌드를 반영한 해양관광 추진방안 연구	최일선
08	연근해 어종별 어획쿼터제도 도입방안 연구	심성현
09	행위자기반 해양공간계획 시뮬레이션 개발 연구	조성진
10	항만분야 탄소중립 관리체계 개선방안 연구	안승현
11	탄소중립 시대 양식산업 대응전략 연구 - 육상 어류양식을 중심으로 -	마창모
12	수산식품산업의 탄소중립 대응방안 연구 - 가공업을 중심으로 -	김지연
13	해양환경보전정책 도입방안 연구	박수진
14	포스트 코로나 시대의 컨테이너 해운산업 대응방안 연구 - 디지털 플랫폼을 중심으로 -	최건우
15	항만분야 공공갈등 관리방안 연구	김세원
16	글로벌 가치사슬 변화와 국제물류 분야 대응방안 연구 - 전기자동차 산업을 중심으로 -	권보배
17	항만개발제도 개선방안 연구	이수영
18	클러스터 혁신을 통한 선박관리업 발전방안 연구	허성례
19	수입수산물 예방적 관리체계 도입방안 연구 - IUU 수산물을 중심으로 -	안지은
20	양식수산물 유통 빅데이터 구축방안 연구	이기영
21	글로벌 혁신성장을 위한 신남방·신북방 정책 연구 - 신남방 지역 ICT산업 가치사슬 변화에 따른 물류 공급사슬 대응방안	최나영환

수시연구보고서 발간목록

Ⅰ 2023년

01	양식어업 비과세 합리화 방안 연구	이정필
02	복합해양레저관광도시 개념정립 및 추진방안에 관한 연구	최일선
03	항만기술산업 육성을 위한 법제도 마련 연구	안승현
04	블루푸드테크 전문기관의 도입 필요성에 대한 연구	이동림
05	지방자치단체의 해양관할구역 설정 요인 연구	이혜영
06	양식장 내 어류 복지 기준 마련을 위한 연구	오서연
07	해양플라스틱 재활용산업 공급사슬 기반 조성 연구	이윤정
08	중소·중견 물류기업의 ESG경영 가이드라인 구축 연구	이재호
09	신항만건설사업의 민간투자 확대를 위한 제도개선 연구	김보경
10	해수욕장 이용객 집계·관리체계 개선방안 연구	이정아
11	유엔 플라스틱 협약의 주요쟁점 분석 및 대응방향 연구	박수진
12	어촌 활력 제고를 위한 제도 개선방안 연구	문지원
13	어선의 친환경에너지 전환방안 연구	고동훈

Ⅰ 2022년

01	항만의 탄소중립 이행·관리 표준안 연구	안용성
02	매립지 소유권 분리 제도화의 이해관계 분석과 관리방안	윤성순
03	글로벌 공급망 리스크별 영향분석 및 대응방안 연구 - 에너지·곡물을 중심으로	조지성
04	대북제재 강화와 코로나 팬데믹 이후 북한 해양수산 이슈와 대응 방안	윤인주
05	남극환경보호의정서 제6부속서의 국내 이행을 위한 법제 정비방안 연구	박예나
06	해양바이오산업 육성을 위한 해양생명자원법 정비 방안 연구	좌미라
07	우리나라 수산종자 관리체계 개선방안 연구	조현주
08	2050 신해양강국 미래비전 수립 연구	김민수

일반연구보고서 발간목록

Ⅰ 2023년

01	해양수산업 조기경보지수 개발 - 컨테이너 해운시장을 중심으로	권장한
02	AIS 기반 글로벌 선박 배기가스 배출량 분석 연구(II) - 우리나라 주요 항만을 중심으로	강무홍
03	우리나라 수산식품 소비 활성화 방안 마련 연구	한기욱
04	비컨테이너 항만물동량 예측모형 고도화 방안 연구(II) - 유류, 철재, 모래, 목재, 양곡을 중심으로	이화섭
05	대기행렬모형을 활용한 선박대기비용 절감 편익 산정 연구	조아현
06	항만개발사업 정책효과 세부항목별 효과산정 방법 연구	이종필
07	해양 지속가능성 평가체계 구축 연구	최희정
08	국내 해운기업의 ESG 경영 확산 방안 연구	황진희
09	해운 경기순환 분석 및 예측 연구	황수진
10	수산물 공급 안정을 위한 수입수산물 전략품목 관리 방안 연구	박혜진
11	항만산업 여성인력 확대방안 연구	이지원
12	선사공동행위의 규제 및 행동 변화에 따른 영향 분석과 정책방안 연구	류희영

2022년

01	건화물선 시장 비용분석을 통한 해운시장 위험관리지표체계 구축	류희영
02	해상운임 예측모형 고도화 연구(Ⅰ)	황수진
03	IMO 시장기반조치 도입이 국내 해운기업에 미치는 영향	김한나
04	연안지역발전지수(CoDI) 개발 연구	황재희
05	CGE 기반 국제통상환경 변화의 해양수산업 부문 파급효과 분석	임병호
06	글로벌 수산업 부문 이머징 이슈 분석 모델 개발 연구	한기욱
07	양식 수산물 중장기 수급전망모형 구축 연구 - 굴을 중심으로 -	김철현
08	Network DEA를 이용한 물류기업 경쟁력 비교 분석 연구	황선일
09	해양수산 사업체 성과 및 효율성 분석 연구	김주현
10	베이지안 방법을 이용한 양식 명계 단위 추정방안 연구	천성훈
11	수입수산물과 국산 간의 대체관계 분석 연구 - 활·신선냉장품을 중심으로 -	박혜진
12	국내 컨테이너 해운기업의 디지털 전환 활성화 방안 연구	전서연
13	비컨테이너 항만물동량 예측모형 고도화 방안 연구(Ⅰ) - 자동차, 석탄, 고철, 시멘트를 중심으로 -	최석우
14	해양수산 분야 미래 리스크 발굴 및 파급효과 분석 연구(Ⅱ)	김찬호
15	항만개발사업의 정책효과 적용방안 연구	이종필
16	국가 해양전략 기본구상 연구	정현욱
17	선박대기시간 예측모형 개발을 위한 방법론 연구	조아현
18	안전항만 구축을 위한 비용 산정 및 지원체계 마련을 위한 연구	최상균

기본연구 2023-22

해운산업 고도화를 위한
선박투자 활성화 방안 연구

인쇄 2024년 1월 29일

발행 2024년 1월 31일

발행인 김 종 덕

발행처 한국해양수산개발원

주 소 49111 부산시 영도구 해양로 301번길 26(동삼동)

연락처 051-797-4800 (FAX 051-797-4810)

등록 1984년 8월 6일 제313-1984-1호

조판·인쇄 캡스앤디 컴퍼니 (051-911-9890)

판매 및 보급: 정부간행물판매센터 Tel: 02-394-0337

정가 15,000원

해운산업 고도화를 위한 선박투자 활성화 방안 연구

A Study on Strategies for Stimulating Ship Investment
in the Advancement of the Shipping Industry