

KMI 동향분석

VOL.193
2024 FEBRUARY

발간년월 2024년 2월(통권 제193호) 주 소 49111 부산광역시 영도구 해양로 301번길 26(동삼동) 발행인 김종덕
감 수 고병욱 발행처 한국해양수산개발원 자료문의 기획조정본부 성과홍보실 홈페이지 www.kmi.re.kr
※ 이 보고서의 내용은 우리원의 공식적인 견해가 아닌 집필진의 견해입니다.

우리나라 해운산업 고도화를 위한 종합적 선박투자 여건 마련 시급

김한나 해운금융연구실 전문연구원
(h.kim@kmi.re.kr/051-797-4588)
김태일 해운금융연구실 연구위원
(ktizorro@kmi.re.kr/051-797-4613)
박성화 경상국립대학교 교수
(sh.park@gnu.ac.kr/055-772-1545)
최수호 동의대학교 교수
(shchoi88@deu.ac.kr/051-890-1543)

2022년 3월 미국이 기준금리 인상을 시작하면서 글로벌 경제의 침체 신호가 나타나고 있다. 특히 2022년 7월부터 글로벌 경기침체의 강력한 신호로 알려진 미국 ‘장단기 금리차 역전’ 현상이 지속되고 있다. 고금리로 인해 경기침체가 장기화될 경우 선사의 이자비용 증가와 운임수익 감소가 동시에 나타나면서 경영 전반에 부담이 될 것으로 예상된다.

또한 IMO(국제해사기구)의 환경규제가 지속적으로 강화되면서 해운산업의 친환경선박 투자는 피할 수 없는 현실이 되었다. IMO는 국제해운 온실가스 감축을 위해 단기적으로 EEDI, EEXI, CII 등 에너지효율 강화조치를 시행하고 있으며, 중장기적으로는 탄소부담금(GHG Levy) 등 경제적 규제 조치를 추가로 도입할 예정이다. 현재 시행중인 단기규제는 LNG, LPG 등 저탄소 연료 사용으로 대응이 가능하지만 장기적으로는 탄소중립연료(바이오연료, 합성연료 등)와 무탄소 연료(암모니아, 수소 등)로의 전환이 불가피하다. 따라서 단기적으로 저탄소선박의 선대 비중이 증가할 것이며, 장기적으로는 무탄소선박의 선대 비중이 증가할 것으로 전망된다. 그러나 국내 선사는 아직까지 환경규제에 대한 대응이 부진한 상황이며 친환경선박 투자 재원을 확보하는 것이 시급하다.

외부적으로는 글로벌 경기침체와 국제 환경규제가 강화되고 있는 가운데, 내부적으로는 우리나라 해운기업은 경기순행적 선박 투자전략을 취하면서 주요국 대비 선박투자 성과를 내지 못하고 있는 상황이다. 그간 우리나라 해운산업은 선박을 투자자산보다는 주로 운항을 위한 수단으로만 활용해 왔다. 반면 그리스, 중국, 일본 등은 선박을 투자자산으로 인식하고 신조선 투자와 선박매매(S&P)를 통해 수익을 창출함과 동시에 운임 및 선가 리스크를 줄이고 있다. 실제로 선박투자 성과 분석 결과, 우리나라는 주요 해운국 대비 투자 성과가 낮은 것으로 나타났으며 이는 선박 투자전략 차이에서 비롯된 것으로 볼 수 있다. 특히 중고선 투자 행태를

살펴보면 그리스의 경우 장기간 선가가 낮은 상태로 변동이 없을 때 중고선을 매수하는 행태를 보인다. 반면 한국의 경우 선가가 상승하는 시기에 높은 운임수익을 위해 고선가를 부담하고 중고선을 매수하는 투자행태를 보여왔다. 즉 한국은 운임수익만을 추구하는 경기순행적 선박 투자전략으로 인해 투자대비 선대를 크게 늘리지 못했을 뿐만 아니라 투자 수익률도 낮게 나타났다.

이와 같이 향후 글로벌 경기침체기 속에서도 우리나라 해운기업이 환경규제에 적절히 대응하고 선박투자 성과를 높이기 위해서는 선박 투자전략의 변화와 이를 뒷받침할 수 있는 제도적 개선이 필요하다.

해운기업은 선박 투자전략 수립 시 내부요인과 외부요인 모두를 고려해야 하는데, 경기역행적 선박투자를 하기 위해서는 외부요인이 매우 중요하다. 외부요인 중에서도 통제 불가능한 국제적 요소를 제외한 국가차원에서 통제 가능한 조세정책, 민간 선박금융프로그램 등 선박투자를 활성화할 수 있는 비즈니스 환경 조성 여부가 각국 해운기업의 선박투자 전략을 결정하는 주요 요인이 된다. 따라서 우리나라 해운기업이 글로벌 환경변화에 유연하게 선박 투자전략을 수립하기 위해서는 종합적인 선박투자 여건 마련이 선행되어야 할 필요가 있다.

이를 위해 첫째, 우리나라 해운기업의 주요국 대비 높은 조세부담을 줄이기 위한 조세제도 정비가 필요하다. 특히 톤세제도는 올해 말 일몰이 예정되어 있는데, 톤세제도의 항구화를 통해 선사의 장기적인 선박투자 전략을 수립할 수 있는 기반을 마련할 필요가 있다. 둘째, 전통적인 선박금융제도인 선박투자회사제도의 세제혜택 부활 및 새로운 선박금융제도 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 따른 선박투자 수요를 충족시키기 위해 친환경선박 투자 인센티브 및 세제혜택을 제공할 필요가 있다.

고금리에 따른 경기침체로 선사 부담 가중되는 가운데, 환경규제 강화로 친환경선박 투자 수요 증대 예상

■ 엔데믹 이후 고금리 장기화에 따른 해운산업 경기침체로 인해 해운기업 부담 증가

- 전 세계적인 인플레이션으로 인해 미 연준이 2022년 3월부터 기준금리를 인상한 이후, 우리나라를 포함한 각국에서 미국을 따라 금리를 인상하면서 글로벌 경제의 침체 신호인 ‘장단기 금리차 역전’ 현상이 나타나고 있음
- ‘장단기 금리차 역전’은 급격한 기준금리 인상으로 인해 단기채권의 금리가 치솟으면서 장기채권보다 높아지는 현상으로, 통상 ‘장단기 금리차 역전’ 발생 1~2년 이후 경기침체가 나타남
- 실제로 미 연준의 지속적인 기준금리 인상에 따라 2022년 7월부터 글로벌 경기침체 신호로 알려진 미국 ‘장단기 금리차’ 역전이 지속되고 있으며 2023년부터 본격적인 경기침체 현상이 나타남

〈그림 1〉 미국 장단기 채권금리 역전 현상



자료: 김한나 외(2023), 「해운산업 고도화를 위한 선박투자 활성화 방안 연구」, p. 25.

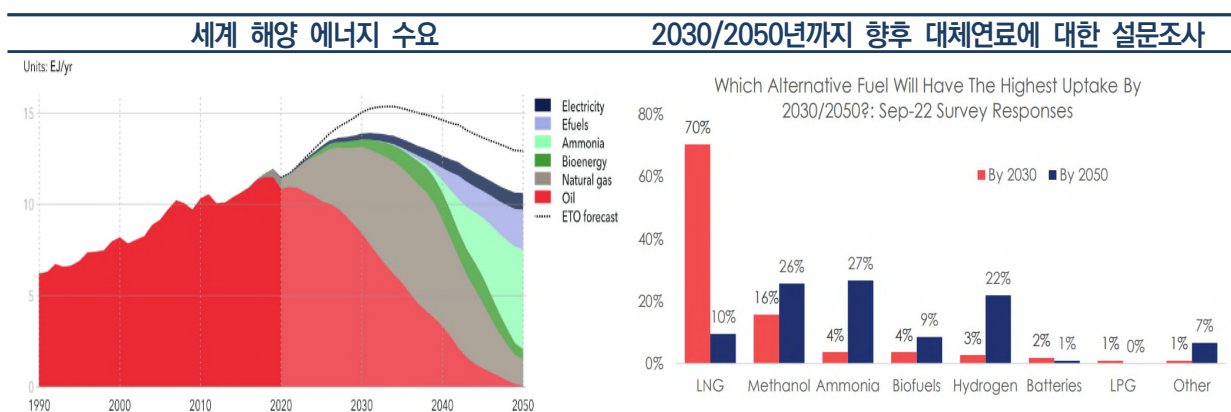
- 글로벌 경제에 침체가 나타나면서 글로벌 경제와 밀접한 관계를 갖는 해운시장에서도 침체가 나타남
- 2022년 4월 4,242포인트까지 상승했던 상하이 컨테이너 운임지수(SCFI)가 2023년 4월에는 1,006p를 기록하며 약 75% 가량 하락했으며, 이에 따라 HMM의 2023년 2분기 영업이익도 전년동기 대비 94.5% 감소함
- 한편 통상 기준금리 인상은 콜금리, 장단기 시장금리, 예대금리에 순차적으로 영향을 미치며 특히 자본집약적 특징을 가진 해운산업은 기준금리 인상이 큰 영향을 미칠 수 있음

- 따라서 고금리로 인한 경기침체가 장기화될 경우 고금리에 따른 선사의 고정적인 이자비용 증가와 경기침체에 따른 수익성 하락으로 인해 선사에 부담이 가중될 수 있음
- 이는 결과적으로 우리나라 선사의 환경규제에 대응한 선박투자 여력을 감소시킬 것으로 예상됨

■ IMO 환경규제 강화에 따른 친환경선박 투자 수요 증가

- 해운산업에서 친환경 관련 규정을 정하고 규제하는 기관은 국제해사기구(IMO)이며 IMO GHG 전략을 통해 2050년까지 해운산업 탈탄소화를 달성하기 위해 노력하고 있음. 현재 2050년까지 구체적인 친환경 목표와 규제 방법을 설정했으며 단기적 조치와 장기적 조치로 나누어 시행할 예정임
- 2023년 7월 개최된 IMO MEPC 제80차 회의에서는 온실가스 감축 초기전략을 개정하여 초기전략보다 향상된 목표를 제시했으며, 기술적 요소와 해양 온실가스 가격 메커니즘에 기반한 경제적 요소를 포함하여 중기 결합조치(Basket of Measures)를 개발하기로 결정함
- 2023년부터 적용된 IMO 환경규제에 따라 현 상황에서는 단기적으로 LNG, LPG 등 저탄소 연료를 활용한 선대의 비중이 증가할 것으로 예상됨
- 이후 저탄소 연료에 비해 탄소배출이 적은 메탄올, 바이오 등 탄소중립 연료 추진선에 대한 선박투자가 점차 증가할 것으로 전망되며, 장기적으로는 수소, 암모니아 등 무탄소 연료를 활용한 선대의 비중이 단계적으로 증가할 것으로 예상됨

〈그림 2〉 글로벌 선박 연료 사용 전망



주: 천연가스(Natural Gas)는 LNG와 LPG가 포함

자료: DNV(2022), 「IMO UPDATE: MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE – MEPC 79」

자료: Clarksons Research(2022), 「Shipping & Shipbuilding Forecast Forum」.

주요 해운국 대비 저조한 선박투자 성과, 선박 투자전략 차이에서 비롯

■ 국가별로 선박에 투자하고 운용하는 방식에는 차이가 있으며 이러한 차이는 중고선 투자에서 더욱 두드러짐

- 전통적인 해운강국인 그리스와 중국은 전반적으로 공격적인 신조선 투자를 통해 시장 점유율을 늘리고 있음
 - 또한 중고선 투자에서는 주로 선가가 낮았던 시기에 선박매수 거래 비중이 늘어나고, 선가가 높아지는 시기에는 매도거래 비중이 높아지는 특징을 보임
- 일본의 경우는 중고선 매매를 통한 차익거래보다는 신조선 발주를 통해 선박을 운용하고 일정기간 후 매도하는 투자행태를 보임
- 반면 한국의 경우 신조선 투자의 경우 선박투자의 특정한 패턴이 나타나지 않았으나 중고선 거래에 있어서는 다른 나라와 다르게 선가가 높은 시기에 중고선 매수 비중이 높고, 선가가 낮은 시기에는 매도 비중이 높아지는 것으로 나타남
- 즉 한국 해운기업은 운임이 높은 고선가 시기에 중고선을 매수하는 경기순행적 투자를 하는 것을 의미함

〈표 1〉 주요국 신조선 인도량 및 중고선 순매수량 추이

단위 : 천DWT

구분	그리스		한국		중국		일본	
	신조선 인도량	중고선 순매수량	신조선 인도량	중고선 순매수량	신조선 인도량	중고선 순매수량	신조선 인도량	중고선 순매수량
2005	1,640	-80	790	1,220	1,270	2,950	8,380	-2,290
2006	3,680	-780	760	1,690	750	3,520	7,960	-2,430
2007	4,360	-330	230	3,150	270	2,610	9,850	-2,590
2008	3,430	-380	390	700	1,620	1,510	7,690	-2,360
2009	8,490	270	2,690	-60	5,470	9,480	6,950	-6,800
2010	14,090	-970	5,440	-890	10,930	6,000	11,010	-4,440
2011	13,510	540	6,380	-570	14,480	2,990	13,050	-3,750
2012	12,090	3,760	7,380	3,510	15,180	1,500	16,010	-6,950
2013	7,140	7,780	3,230	-2,090	10,990	1,660	10,530	-8,900
2014	6,590	6,490	1,250	-1,630	7,500	580	7,220	-6,440
2015	7,020	4,180	1,540	-1,040	5,540	4,870	4,660	-5,150
2016	9,100	2,210	3,500	-500	4,580	3,790	5,750	-9,990
2017	5,500	920	760	-1,990	5,940	4,040	4,980	-9,400
2018	2,880	5,520	770	310	10,690	5,540	4,630	-7,500
2019	5,180	110	2,770	-30	9,590	8,010	11,870	-6,360
2020	3,190	210	7,280	-160	9,520	7,010	14,780	-8,930
2021	1,030	7,770	3,500	-820	15,030	6,160	10,710	-14,560
2022	2,070	2,540	830	-1,750	11,910	750	9,800	-5,960

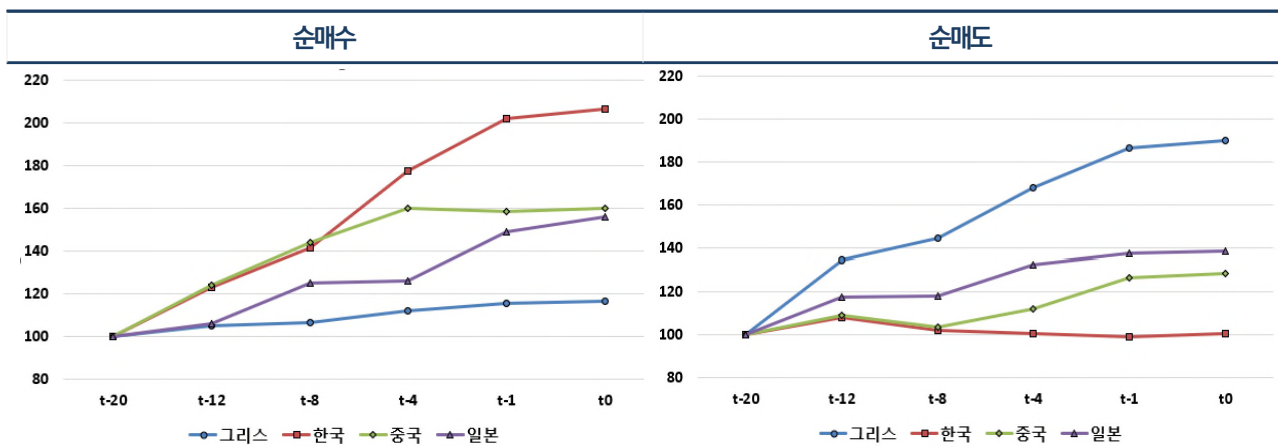
자료: 저자작성

■ 중고선 투자에서 그리스는 경기역행적 투자행태를 보이지만, 한국은 정반대로 경기순행적 투자행태를 보임

- 순매수의 경우 한국의 순매수 이전 선가 상승률이 가장 높고 그 다음으로 중국, 일본, 그리스 순으로 나타냄
- 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 있음
- 반면에 순매도의 경우에는 반대로 그리스의 순매도 이전 선가 상승률이 가장 높고 그다음으로 일본, 중국, 한국 순으로 나타냄
- 이는 그리스의 경우 낮은 선가에 중고선을 매수해서 일정기간 운용 후 선가가 크게 오르는 시기에 중고선을 매각함으로써 높은 선가 차익까지 남기는 것으로 판단됨
- 반면 한국의 경우는 선가가 높은 시기에 중고선을 매수해서 선가가 낮아진 시기에 손절하는 행태로 선박을 매도하는 것으로 볼 수 있음
- 이러한 결과는 그동안 그리스는 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 결과임

〈그림 3〉 국가별 순매수 및 순매도 이전 선가변동 추이

(단위: point)



주 : $t_{0-20}=100$ 기준으로 지수화

자료 : 저자작성

주요 해운국 비교분석 결과, 우리나라 선박투자 비즈니스 여건 개선 필요

■ 주요 해운국 대비 우리나라의 높은 조세부담 개선 필요

- 우리나라는 제주선박등록특구에 등록된 국제선박에 대해 취·등록세를 감면해주고 있음에도 불구하고 노르웨이, 그리스, 홍콩, 영국 등 주요 해운국에 비해 비용이 높은 수준으로 나타남

〈표 2〉 주요국 선박도입 시 취득등록세 현황과 적용사례

구분	한국	한국 (제주특구)	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)500톤 이하: HK\$3,500 -총톤수(GT)500톤 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: 김한나 외(2023), 「해운산업 고도화를 위한 선박투자 활성화 방안 연구」, p. 69.

- 또한 톤세제도를 도입하고 있는 국가 중 한국을 제외한 20여 개 국가는 일몰제도 없이 영구적으로 적용이 되고 있어 한국보다 제도의 안정성이 더 높음
- 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 존재함
- 따라서 세계 해운시장에서 우리 선사가 해외 선사와 대등하게 경쟁할 수 있는 여건 조성을 위해 조세지원이 필수적이며 주요 해운국과의 동등한 수준으로 개편할 필요가 있음

■ 대표적인 선박금융제도인 선박조세리스제도 도입과 선박투자회사제도 재활성화 필요

- 프랑스와 일본 등 주요 해운국은 선박조세리스제도 도입을 통해 선박에 대한 고속감가상각을 허용하여 선사의 조세부담을 줄여 투자를 유치하고 있음
- 우리나라 역시 선박투자 활성화를 위해 2022년 조세특례 신설에 대한 예비타당성평가를 시행했으나, 사업의 구체성 결여, 경제성 평가에서 낮은 평가를 받아 통과하지 못함

- 한편 선박조세리스제도는 선사와 투자자에게 조세감면 혜택이 동시에 돌아가기 때문에 민간선박투자를 유인할 수 있다는 장점이 있음
- 또한 선주사의 경우에도 같은 혜택을 받을 수 있기 때문에 우리나라 선주사업 육성을 위해서는 필수적으로 도입이 필요함
- 우리나라의 선박투자회사제도는 현재 주주에 대한 세제혜택이 폐지되면서 선박투자회사 펀드 조성의 실적이 대폭 감소하고 민간 선박펀드 조성은 사실상 이루어지고 있지 않음
- 따라서 세제혜택 폐지로 위축된 민간 선박펀드 재활성화를 위한 전략적인 제도 개선이 요구됨

■ 전문선주사 육성을 통해 우리나라 선사의 선박투자 구조개선 필요

- 그리스는 전세계에서 선주사업이 가장 발달한 나라로 그리스 선주사는 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 있으며, 일본은 선주사, 조선사, 선박관리회사, 지역은행 간의 상생구조를 바탕으로 분업과 협업을 통해 경쟁력을 증대하고 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
- 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 필요함
- 한편 새정부 출범 이후 해운업을 화물·여객 운송업으로 접근하던 기존 관념에서 벗어나 선박 중심의 고부가가치 산업으로 육성하겠다는 계획을 수립한 바 있음
- 따라서 전문선주사(Commercial Owner) 육성을 통해 우리나라 해운산업 전반의 선박투자 구조를 개선하여 선가차익과 운항수익을 동시에 확보할 수 있는 산업구조의 마련이 필요함

■ 탄소중립 목표를 달성하기 위해 친환경선박 전환에 대한 선박 보조금, 인센티브 등 정책지원 확대 필요

- 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 있음

- 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 감면함
- 친환경선박 신조 비용은 약 7조 7천억 원, 재래선박 신조비용은 약 5조 9천억 원으로 추정되나¹⁾ 그럼에도 불구하고 2023년 정부의 ‘글로벌 저탄소선박 정책 대응 지원사업’의 지원 규모는 130억 원에 불과해 우리나라 선사의 친환경선박 전환이 순조롭지 않을 것으로 예상됨
- 또한 ‘글로벌 저탄소선박 정책 대응 지원사업’은 보조금 규모를 신조선가의 10%로 한정하고 있어 보조금으로 인한 선박 전환효과에는 한계가 있음
- 따라서 우리나라 선사가 환경규제에 적합한 선박을 조기에 확보하고 글로벌 경쟁력을 갖추기 위해서는 친환경선박 전환에 대한 정책지원 확대가 필요함
- 한편 해외 선사 및 금융기관은 녹색채권, 지속가능연계채권, 지속가능연계대출 등 ESG금융을 활용하여 탈탄소 목표를 달성하기 위한 자금을 조달하고 있음
- 주요 해운국은 정부차원에서 ESG금융에 대한 투자를 활성화하기 위해 인센티브를 제공하고 있음
- 특히 녹색채권 발행 시 미국은 세액공제, 직접보조금, 조세감면 등 다양한 지원을 하고 있으며 중국은 발행자에게 채권 이자의 10%에 해당하는 보조금을 지급하고 있음. 또한 홍콩의 경우에도 발행비용과 외부심사비용 등의 보조금을 지원하고 있음
- 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 나타남
- 한편 우리나라 선박금융은 해운시장 불황 장기화로 국내 선박금융 규모가 위축되었으며 정책금융기관의 비중이 압도적으로 높음
- 따라서 민간금융과 개인투자자의 해운산업 참여를 확대하고 선사 차원에서 다양한 선박금융 조달 수단을 확보할 수 있도록 녹색채권 발행 등에 대한 지원이 필요함

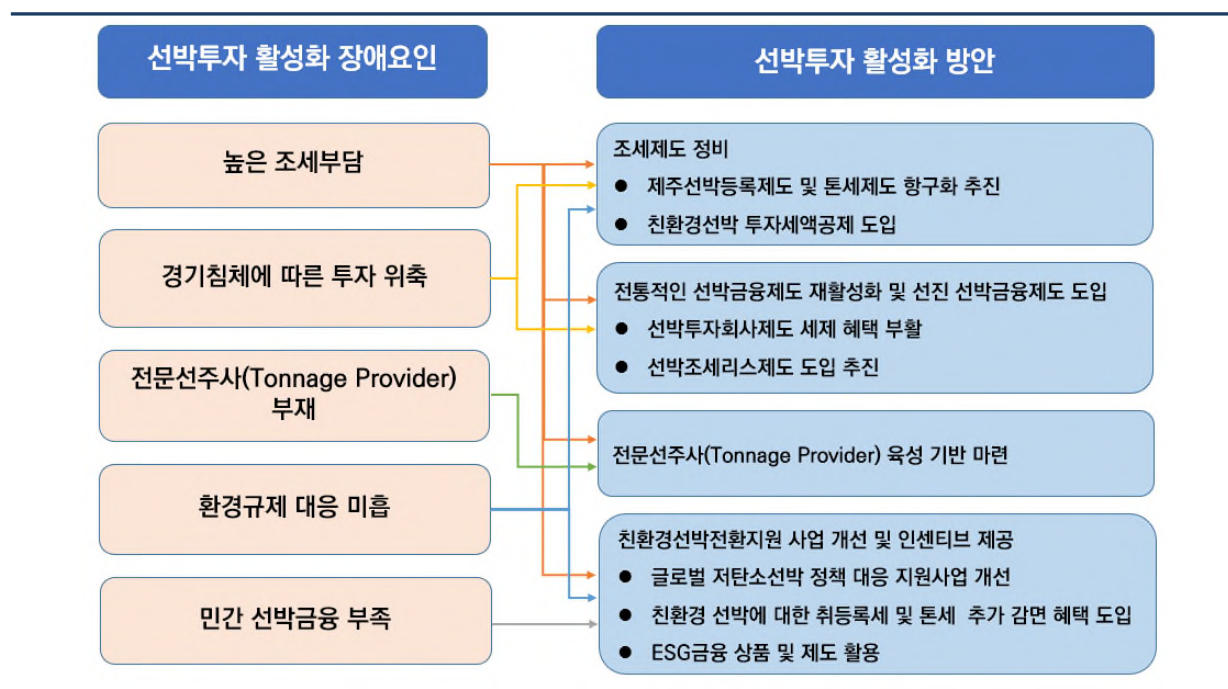
1) 해양수산부 보도자료(2023.2.13.), 「대한민국 해운산업, 바다위 무탄소 운송 이끈다」

우리나라 해운산업, 선박투자 활성화를 위해 종합적인 정책 마련해야

■ 선박투자 성과를 높이기 위해 외부환경요인을 조성하는 것이 중요

- 선박투자 시 내부요인과 외부요인 모두 고려해야하며 기업 외부환경요인은 해운시장 전망과 경제환경, 선박프로젝트의 규모, 신조선과 중고선의 가격 수준, 해상운임요인, 국제기구의 규제, 그리고 정부정책 요인 등 기업이 통제 불가능한 요소가 포함됨
- 해운기업 입장에서 통제불가능한 요소인 외부환경요인에는 정부의 조세정책과 민간 선박금융프로그램 등이 포함되며 이러한 정책적인 환경이 조성되어야 내부환경요인인 기업 입장에서의 시황 등을 고려한 경기역행적인 선박투자 의사결정이 가능함

〈그림 4〉 선박투자 장애요인 및 활성화 방안



자료: 저자작성

■ 우리나라 해운기업의 주요국 대비 높은 조세부담을 줄이기 위한 조세제도 정비

- 제주선박등록특구제도 및 톤세제도 항구화를 통해 제도의 일관성을 유지하고, 선사의 장기전략 수립 기반 마련
- 선박등록제도와 톤세제도 등 해운기업 관련 조세제도는 국가차원에서 통일된 관점에서 안정적으로 유지하는 것이 바람직함

- 우선적으로 제주선박등록특구제도와 톤세제도의 일몰을 일치시키고, 이후에는 일몰제의 적용을 받지 않는 방향으로 추진할 필요가 있음
 - 그리고 제주선박등록특구제도는 이전과 같이 지방세특례제한법에서 감면혜택을 부여할 필요가 있음
 - 장기적으로는 강원도선박등록특구제도를 신설해서 관련 특별법을 추진하여 관련 법제도를 정비하는 것이 향후 우리나라 해운기업의 장기적인 경쟁력 확보에 유리할 것으로 판단됨
- 친환경선박 투자세액공제 도입을 통해 경기침체에 따른 투자 위축 해소
- 친환경선박에 대해서는 통합투자세액공제 대상에 포함하여 불황기에 해운기업이 선박투자에 나설 수 있는 장치마련이 필요함
 - 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 있음
 - 조특법 제24조에 따르면 통합투자세액공제 대상자산에서 선박 및 항공기는 제외하고 있음. 단, 동법 시행규칙 제12조(사업용자산의 범위 등)에 따르면 운수업을 주된 사업으로 하는 중소기업의 차량 및 운반구와 선박은 공제대상 자산에 포함됨
 - 즉 대기업과 중견기업을 제외한 중소기업의 선박투자만 통합투자세액공제 대상이 되는 것을 의미함
 - 따라서 기업의 규모와 관계없이 친환경선박을 통합투자세액공제 대상에 포함하기 위해서 조특법 제24조제1항제1호 나목과 관련한 동법 시행규칙 제12조3항을 다음과 같이 개정하는 것을 검토할 필요가 있음

〈표 3〉 조세특례제한법 시행규칙 개정안(예시)

현행	개정안
제12조(사업용자산의 범위 등) ③ (생략) 1. 운수업을 주된 사업으로 하는 중소기업(영 제2조제1항에 따른 중소기업)을 말한다. 이하 이 조에서 “중소기업”이라 한다) : 차량 및 운반구와 선박	제12조(사업용자산의 범위 등) ③ (생략) 1. 운수업을 주된 사업으로 하는 중소기업(영 제2조제1항에 따른 중소기업)을 말한다. 이하 이 조에서 “중소기업”이라 한다) : 차량 및 운반구와 선박(단, 「 <u>환경친화적 선박의 개발 및 보급 촉진에 관한 법률</u> 」 제2조의3에 따른 <u>환경친화적 선박에 해당하는 경우</u> 영 제9조제4항에 따른 <u>중견기업의 경우에도 적용한다</u>)

자료: 저자작성

■ 전통적인 선박금융제도 재활성화 및 선진 선박금융제도 도입

- 해외 주요국의 선진 선박금융조제도인 선박조세리스제도 도입을 통해 민간금융의 선박금융 참여기반 마련
- 선박조세리스제도의 국내 도입을 위해서는 첫째, 리스 제공자(lessor, 리스회사)가 선박 자산의 감가상각 인식 주체이어야 함
- 둘째, 기준 내용연수 축소 등을 통한 가속상각이 허용되어야 함. 현행 「법인세법 시행규칙」 별표6은 외항화물운송업에 사용되는 선박의 기준 내용연수를 20년($\pm 25\%$ 가감 허용 시 15년~25년)으로 정하고 있는데 내용연수 추가 축소 시 회계 상 감가상각비를 증가시킬 수 있음
- 셋째, 리스제공자의 모기업(실제 투자자)으로 감가상각 비용 이전 장치 마련이 필요함
- 넷째, 리스 종료 후 리스 이용자(선사)에게 선박 이전 시 양도차익에 대한 세제혜택 등 마련 필요함
- 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 됨
- 전통적인 선박금융제도인 선박투자회사제도 세제혜택 부활을 통해 민간선박펀드의 활성화가 필요함
- 조세특례제한법 제87조의5(선박투자회사의 주주에 대한 과세특례) ②에서 일몰된 과세특례 조항을 2016년 이전 수준인 5천만원 이하 보유주식의 배당소득에 대해서는 9% 분리과세, 5천만원~2억 원 구간 14% 분리과세, 2억원 초과분에 대해서 종합과세로 복원검토가 필요함

■ 해운산업 고도화를 위해 전문선주사 육성 기반 마련

- 국내에 전문선주사업이 활성화될 경우 선사는 선박확보 방법을 다각화할 수 있기 때문에 경기변동에 따라 선박 포트폴리오를 유연하게 구성할 수 있음. 따라서 선박 가치 변동 위험을 해소하여 호황기에는 수익을 극대화하고 불황기에는 손실을 줄일 수 있음
- 또한 선주사는 운항선사와는 달리 선박 운항수익을 추구하지 않아도 되기 때문에 경기역행적 투자를 통해 선가매각 차익과 동시에 대선 수익을 확보할 수 있음
- 따라서 우리나라 해운산업을 고도화하고 산업 규모를 확대하기 위해 민간 전문선주사 육성이 필요함
- 그러나 현재 민간의 선주사업 참여 여건이 미비하기 때문에 우선적으로 한국해양진흥공사에서 진행중인 공공 선주사업을 통해 민간 선주사업의 여건을 조성하는 것이 중요함
- 이후 100% 민간 주도의 선주사보다는 한국해양진흥공사가 지분참여를 통해 선주사를 육성하고 안정화 단계에서 완전히 민영화하는 형태의 방안의 검토도 필요함

- 설립 초기에는 한국해양진흥공사의 공공자금을 통해 마중물 역할을 할 수 있으나, 장기적으로 민영화된 경우에는 선박금융을 확보하기는 쉽지 않을 수도 있으므로 앞서 언급한 선박조세리스도입을 통해 민간의 자금을 확보할 수 있는 수단의 마련이 선행되어야 할 것임

■ 환경규제 대응을 위한 정부의 “글로벌 저탄소선박 정책 대응 지원사업” 개선 및 친환경선박 투자 인센티브 제공

- (친환경선박의 기준 확대) 현행 IMO 기준인 EEDI 2단계 기준이 아닌 2025년 적용 예정인 EEDI 3단계 기준을 충족할 수 있는 선박을 차세대 친환경선박으로 정의하고 이에 차등 지원할 필요가 있음
- 현행 ‘글로벌 저탄소선박 정책 대응 지원 사업’의 경우 보조금의 지원기준은 EEDI 2단계는 충족할 수 있으나 고효율 친환경선박을 건조하지 않더라도 보조금 지급 대상이 됨. 그러나 2023년부터 현존선에도 EEDI와 비슷한 수준의 온실가스 배출규제가 적용되는 EEXI에 대응하고, 2025년부터 신조선 규제가 강화되는 EEDI 3단계를 선제적으로 충족할 수 있는 선박을 확보할 필요가 있음
- 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 필요함
- 즉 기존의 보조금 지급 대상의 경우 신조선가의 10%, 차세대 친환경선박의 경우 신조선가의 20%까지 보조금 지원 규모를 차등하여 선사로 하여금 고효율 친환경선박 건조를 유도해야 함
- (보조금 예산 확대) 2023년부터 새롭게 추진한 ‘글로벌 저탄소선박 정책 대응 지원사업’ 역시 2023년 정부의 친환경선박 전환 지원금은 130억 원에 불과해 국적선사의 친환경선박 전환으로 유도하기에는 어려움이 있어 보조금 예산 확대가 필요함
- (조세 지원) 친환경선박 건조 시 보조금을 확대하는 대신 톤세의 추가감면을 통해 선사의 친환경선박 전환을 유도하는 동시에 안정적인 운영 여건 조성이 가능함
- 또한 우리나라의 경우 선박을 등록하는 경우 선박의 등록비가 아닌 취등록세 형태로 받고 있기 때문에 제주선박등록특구에 신규 등록하는 친환경선박에 대해서 취등록세 감면과 톤세 감면 혜택을 부여할 수도 있을 것임
- (녹색채권 보증지원) 선사가 선박확보를 위해 녹색채권 형태로 발행하는 회사채에 대한 보증지원을 통해 민간금융과 개인투자자의 해운산업 참여를 확대하고 선사차원에서 다양한 선박금융 조달 수단을 확보할 수 있는 여건을 마련해야 함

- 녹색채권을 발행하기 위해서는 선사의 신용이 높아야 하는데 국적 선사의 대부분은 신용등급이 낮은 수준임
- 실적 및 재무건전성 악화로 인해 신용평가에 들어가도 정량 평가항목에서 좋은 점수를 받지 못해 회사채 발행이 가능한 수준의 등급을 받기 어려움
- 최근 녹색채권을 발행한 팬오션과 SK해운은 2023년 기준 한국신용평가에서 팬오션은 A(안정적), SK해운은 A3+로 장기 신용등급이 높은 것으로 나타남. 채권시장에서는 신용등급이 BBB+이상이 되지 않으면 투자 수요를 찾기 어려우며 BB+이하는 투기 등급으로 분류됨
- 따라서 녹색채권 발행을 활성화하기 위해서는 보증제도를 도입하여 선사의 신용을 높일 필요가 있음
- 이를 위해 한국해양진흥공사의 보증 기능을 통해 상대적으로 신용이 낮은 선사에 대해 녹색채권 보증제도를 도입할 수 있음

※ 본 보고서는 한국해양수산개발원에서 수행한 2023년도 기본연구과제 「해운산업 고도화를 위한 선박투자 활성화 방안」의 연구 결과를 토대로 작성됨
