

# 한국해사포럼

해운톤세제도 대 토론회 - 쟁점과 개선방안 -

발표자 : 이 원 형

2024. 4. 4.

# 해운톤세제도 대 토론회 쟁점과 개선방안

## CONTENTS

- 1 요약
- 2 톤세제 관련 주요 논점 분석
- 3 설문조사 & 재무현황 분석
- 4 톤세제 관련 제언

톤세제 쟁점 & 선행연구 분석		실적 및 의견	개선방안	
	(1) 톤세제 관련 논점 도출	(2) 선행연구 분석	(3) 설문조사 & 톤세제와 재무실적	
			(4) 정책 방향성 제언	
구성	<p>➢ 분석 내용</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>국회 심의 회의록(톤세제 관련)</li> <li>정부 해운정책(중장기 전략 등)</li> <li>업계 정책 수요(보고서 및 언론 기사)</li> </ul>	<p>➢ 분석 내용</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>해운업 불안정성 및 경쟁력</li> <li>톤세제 경쟁력 &amp; 글로벌 표준화</li> <li>톤세제 성과 및 경제적 파급효과</li> <li>해운금융 확대 방안 (민간투자 활성화)</li> </ol> <p>&lt;국내외 논문 및 연구보고서 선행연구 조사 분석&gt;</p>	<p>➢ 분석 내용</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><b>설문</b> : 해운협회 158개 회원사 톤세제 관련 주요 논점</li> <li><b>재무실적 분석</b> : 71개 회원사의 톤세제 도입 여부에 따른 재무실적 비교(2012~2022)</li> </ul>	<p>➢ 정책 제언</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>국회 입법 : 해운업 글로벌 경쟁력 제고를 목표로 설정하여 입법 추진</li> <li>정부 정책 : 새로운 비용구조를 고려, 지원정책 수립</li> <li>기업 경영 : 선사의 경쟁력 제고를 위한 경영효율성 극대화 등 자구 노력 강화</li> </ul>
주요 내용	<p>➢ 주요 논점</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>국내 해운업 경쟁력 및 불안정성</li> <li>톤세제 경쟁력</li> <li>톤세제 성과, 경제적 효과</li> <li>친환경·신기술 등 비용구조 변화</li> <li>해운금융 수요 확대</li> <li>해운금융 수급 불일치 문제</li> </ul>	<p>➢ 주요 결과</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>국내 대형선사 매출, <b>세계1위 대비 10%</b></li> <li><b>글로벌 해운국 톤세제 영구화</b></li> <li>톤세제 성과, 긍정적 결과 도출</li> <li>해운금융 수요 확대 예상</li> <li>민간투자 확대를 위한 지원 필요</li> </ul>	<p>➢ 주요 결과</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(설문) 93개(58.9%) 업체 응답, 경쟁력 유지에 톤세제 필요함</li> <li>(재무실적) 톤세제 도입 vs 미도입 선사 비교 (경쟁력, 재무안정성 등 <b>톤세 도입 선사의 우위</b>)</li> <li>(상관관계) : 톤세제 → 매출 → 경쟁력&amp;수익성 → 선박 확대 경로</li> </ul>	<p>➢ 주요 내용</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>톤세제 소득 인정 적용 범위 조정</li> <li>선박수·선복량 확보를 위한 자구노력 및 정부의 지원 확대</li> <li>해운금융 수급 불안정성 개선</li> <li>해운금융 수요 증가에 대응</li> <li>친환경·신기술 관련 지원</li> </ul>

## 2 톤세제 관련 논점 및 선행연구 분석

### 2-1 톤세제 관련 논점 도출

### 통세제 관련 논점

<b>국회 심의</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>① 통세제는 글로벌 스탠더드, 맞는가?</li> <li>② 경제적 파급효과는 검증되었나?</li> <li>③ 통세제 혜택으로 사회적 기여하고 있나?</li> </ul>
<b>해운업계 정책수요</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>① 통세제 일몰연장, 장기화 또는 영구화</li> <li>② 해운금융 확대 및 다변화를 위한 정책 지원 (정책금융 중심에서 해운금융 민간투자 확대 방안 마련)</li> <li>③ 해운업 경영안정성 및 경쟁력 제고</li> </ul>
<b>정부 정책</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>① 해운업의 경영불안정성 극복 &amp; 경쟁력 강화 정책 수립함</li> <li>② 친환경 디지털 전환 등 장기적 정책 지원 방안 모색함</li> <li>③ (한계) 자금력 부족, 글로벌 시황 변동성 통제 불가능</li> </ul>

### 주요 내용

① 해운업의 변동성	② 통세제 경쟁력
<ul style="list-style-type: none"> <li>• 해운 시황, 변동성 극심함</li> <li>• 국내 해운업의 경쟁력 열악함</li> <li>• 해운업의 경영안정성을 위한 지원 필요</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 해운 강국의 통세제 영구화, 세율, 적용 범위 등 비교</li> <li>• 한국의 통세제, 경쟁력 열위에 있음</li> </ul>
③ 경제적 파급효과, 사회기여 현황	④ 해운금융 여건 및 개선 방안
<ul style="list-style-type: none"> <li>• 통세제, 해운업 세제 혜택으로 전후방 산업 파급효과 크게 발생</li> <li>• 통세제 혜택으로 선원확보, 금융 투자 등의 사회적 기여 실현</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 해운금융의 민간비중이 낮음</li> <li>• 향후 신기술 도입 등 금융 수요에 민간 자금 유입이 필요함</li> <li>• 해운금융 투자에 대한 세제 지원 확대 등 요구</li> </ul>

해운업 & 통세제 관련 논점 분석 → 주요 내용의 시사점 등에서 설문조사 항목을 정리

## 2-2 통세제 관련 선행연구 분석

### 2.2.1. 해운업 경영환경 불안정성

## ■ 해운업의 운임 및 유가 변동성, 즉 수익과 비용 변동성이 크게 나타남

### 운임지수 변동성, 수익 불안정성이 심하게 나타남

- SCFI Europe 상해-구주 운임지수는 최대-최소 값이 약 16배 차이 기록
- BDI 건화물지수는 최대-최소 약 14배 차이 기록

<운임지수 변동성(2000~2023.07)>

	BDI	KCCI	SCFI		
			구주	미서부	미동부
평균	1,649	1,377	1,462	2,461	2,433
최대	5,650	1,701	9,330	8,117	2,853
최소	393	1,218	580	1,148	2,010
표준편차	924.6	141.2	1,683.1	1,558.0	255.5
변동계수	0.56	0.10	1.15	0.63	0.11

자료 : 한국해운협회

### 운영비용(벙커유가) 및 자본비용(신선조가) 변동성이 크게 나타남

- 운영비용 : 벙커유가의 최대-최소 값은 약 5배 차이 보임
- 자본비용 : 신선조가의 최대-최소 값은 약 1.75배 차이 보임

<세계 연료유가 및 선박가격 변동성>

	벙커유가 추이 (단위 : 달러/톤)				신선조가 index
	로테르담	싱가포르	푸자이라	휴스톤	
최대	639.6	664.1	668.5	646.6	185.0
최소	213.1	232.8	233.2	209.3	106.0
평균	423.3	448.7	448.3	434.7	136.1
표준편차	137.2	137.0	140.8	141.6	21.6
변동계수	0.32	0.31	0.31	0.33	0.16

자료 : 2023 해사통계, 한국해운협회 재인용

주 : 신선조가는 탱커벌크 신선조가가격의 선박 규모별 가격을 지수로 환산

## ■ 국내 선사의 경쟁력은 경영안정성 측면에서 열위에 있는 것으로 판단됨

- 국내 대형 해운사(HMM)는 해운시황 변화에 취약하여 비용 변동성이 크고, 매출액 대비 비용(비용/매출)의 변동성 심함
- 국내 해운업의 경쟁력은 경영 안정성 측면에서 열위에 있음

국내외 주요 선사의 비용 추이 (2015~2022)

(단위 : 10억원, 백만달러)

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	평균	표준 편차	변동 계수
HMM	5,785	5,418	5,435	5,781	5,813	5,432	6,417	8,510	6,074	1,038	0.17
팬오션	1,590	1,706	2,141	2,464	2,258	2,272	4,043	4,916	2,674	1,176	0.44
Maersk	38,700	27,096	30,274	39,060	37,394	35,853	42,599	50,801	37,722	7,266	0.19
COSCO	8,715	11,269	12,541	17,429	20,738	22,558	31,837	33,889	19,872	9,303	0.47
니폰유센	21,255	18,527	17,309	20,288	16,382	14,974	13,882	16,438	17,382	2,527	0.15

국내외 주요 선사의 비용/매출 비율 추이 (2015~2022)

(단위 : 10억원, 백만달러)

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	평균	표준 편차	변동 계수
HMM	1.07	1.25	1.10	1.14	1.09	0.87	0.47	0.46	0.93	0.31	0.33
팬오션	0.90	1.06	1.06	1.05	1.05	1.08	0.99	0.86	1.01	0.08	0.08
Maersk	0.96	0.99	0.98	0.99	0.96	0.90	0.69	0.62	0.89	0.15	0.17
COSCO	0.94	1.07	0.94	0.96	0.95	0.91	0.62	0.58	0.87	0.17	0.20
니폰유센	0.97	0.98	1.01	0.99	0.99	0.98	0.96	0.88	0.97	0.04	0.04

자료 : Macrotrends (Macrotrends.net), 해사기업실적(각년도), 해양한국, 해운협회 내부자료  
 주 : 국내 선사의 비용은 매출액에서 영업이익을 제외하여 매출원가+판관비로 추정  
 해외선사의 비용은 총수입(revenue)에서 영업이익(operating income)을 제외하여 추정

자료 : Macrotrends (Macrotrends.net), 해사기업실적(각년도), 해양한국  
 <참고 : 국내 해운사의 GDP 대비 비용을 해외 주요 선사와 비교할 경우 경제규모 대비 해운업 비중의 추정과 유사하여 덴마크의 Maersk에서 가장 큰 수치가 나타남>

## ■ 국내 대형 선사의 매출 규모, 글로벌 선사 대비 10% 수준, 경영실적 취약함

- 2015~2022년 국내 해운사(HMM) 매출액 규모는 덴마크의 Maersk 대비 약 10~17% 수준으로 Maersk 대비 매출 변동성이 크게 나타남
- 해외 상위 해운사보다 적자 기록 비중이 높으며, 국내 대형 해운사는 해운시황 변화에 취약한 것으로 판단됨

국내외 주요 선사 매출액(성장률) 비교

(단위: 10억원, 백만달러, %)

구분		2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
HMM	매출액	5,399	4,348	4,925	5,052	5,333	6,223	13,664	<b>18,429</b>
	성장률		(-19%)	(13%)	(3%)	(6%)	(17%)	(120%)	(35%)
	Maersk 대비 비중*	10.3%	12.3%	12.2%	9.9%	10.5%	12.0%	17.0%	17.4%
팬오션	매출액	1,760	1,606	2,013	2,337	2,155	2,102	4,069	5,700
	성장률		(-9%)	(25%)	(16%)	(-8%)	(-2%)	(94%)	(40%)
Maersk	매출액	\$40,308	\$27,266	\$30,945	\$39,280	\$38,890	\$39,740	\$61,787	<b>\$81,529</b>
	성장률		(-32%)	(13%)	(27%)	(-1%)	(2%)	(55%)	(32%)
COSCO	매출액	\$9,236	\$10,510	\$13,379	\$18,184	\$21,783	\$24,815	\$51,723	\$58,111
	성장률		(14%)	(27%)	(36%)	(20%)	(14%)	(108%)	(12%)
니폰유센	매출액	\$21,857	\$18,935	\$17,148	\$20,550	\$16,482	\$15,330	\$14,528	\$18,635
	성장률		(-13%)	(-9%)	(20%)	(-20%)	(-7%)	(-5%)	(28%)

자료: Macrotrends(Macrotrends.net), KISVALUE 데이터베이스

\* HMM의 Maersk 대비 비중은 원/달러 환율을 1,300원으로 하였을 때 Maersk 대비 HMM의 매출액 비중

국내외 주요 선사의 수익 추이 (2015~2022)

(단위: 10억원, 백만달러)

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
HMM	-627	-879	-406	-558	-589	980	7,377	9,951
팬오션	56	965	195	148	147	225	572	789
Maersk	\$791	<b>-\$1,939</b>	<b>-\$1,205</b>	\$3,157	<b>-\$84</b>	\$2,850	\$17,942	\$29,198
COSCO	\$46	<b>-\$1,491</b>	\$394	\$186	<b>\$968</b>	\$1,438	\$13,841	\$16,299
니폰유센	\$476	\$152	<b>-\$2,369</b>	\$190	<b>-\$401</b>	\$286	\$1,258	\$8,245

자료: Macrotrends (Macrotrends.net), 해사기업실적(각년도), 해양한국

주: 국내 선사의 수익은 영업이익, 해외선사의 수익은 Net Income

## ■ 국내 대형 선사의 국제경쟁력은 선박보유, 시장점유율 등에서 열위에 있음

- 국내 1위 선사는 세계 1위 기업과 비교할 때 약 1/10 수준의 선박보유, 1위 대비 16% 시장점유율 기록
- 국내 1위 선사의 선박수주 잔량(2023년)은 해외 상위 해운사 대비 약 16~20% 수준으로 선박 보유량 격차는 심화될 것

세계 상위 컨테이너 선사 대비 국내 1위 선사 규모

	컨테이너선사 운항선복량 세계 상위 선사 대비 국내 1위 선사의 비중			수주 잔량	
	척	TEU	점유율 (%)	TEU	척
1위 대비	10%	17%	16%	16%	20%
2위 대비	11%	19%	19%	72%	90%
3위 대비	12%	24%	23%	29%	26%

자료 : 2023 해사통계, 한국해운협회

세계 벌크 선사 대비 국내 1위 선사 규모

	벌크선사 운항선복량 세계 상위 선사 대비 국내 1위 선사의 비중			수주 잔량	
	척수	선복량 (백만DWT)	평균선복량(DWT)	척수	백만DWT
1위 대비	23.9%	30.3%	126.8%	2	0.12
2위 대비	38.5%	49.2%	128.0%	8	1.22
3위 대비	80.0%	81.4%	101.7%	10	0.85

자료 : 2023 해사통계, 한국해운협회

## ■ 세계시장 점유율 : 해운업 상위 10개국 68.82%, 한국 세계6위, 4.23%, 세계1위 대비 약1/4 수준

- 한국은 시장점유율 6위에 있으며, 상위 10개국과 선복량 대비 시장점유율은 유사한 수준, 그러나 선박수 대비 시장점유율은 낮음
- 정부는 해운업 경영 효율성 강화를 위해 선박수·선복량 대비 시장점유율 극대화 등의 목표 및 제도 개선 방안을 모색
- 선사들은 경영 효율성 강화를 위한 선박수·선복량 확충 전략 수립이 필요함

<참고> 해운업 Top10 국가 현황

순위	국가					선박수 (척)	선복량 (천DWT)	세계시장 점유율(%)	시장점유율/ 선박수	시장점유율/ 선복량(천만DWT)
	2010	2014	2018	2021	2022					
1	그리스	그리스	그리스	그리스	그리스	4,870	384,430	17.63	0.362	0.459
2	일본	일본	일본	중국	중국	8,007	277,843	12.74	0.159	0.459
3	중국	중국	중국	일본	일본	4,007	236,638	10.85	0.271	0.459
4	독일	독일	독일	싱가포르	싱가포르	2,799	136,243	6.25	0.223	0.459
5	한국	한국	싱가포르	홍콩	홍콩	1,822	111,587	5.12	0.281	0.459
6	미국	노르웨이	홍콩	독일	한국	1,680	92,302	4.23	0.252	0.458
7	노르웨이	미국	한국	한국	독일	2,221	79,592	3.65	0.164	0.459
8	홍콩	싱가포르	미국	노르웨이	버뮤다	507	63,407	2.91	0.574	0.459
9	덴마크	대만	노르웨이	버뮤다	노르웨이	1,987	59,931	2.75	0.138	0.459
10	싱가포르	덴마크	버뮤다	미국	영국	1,380	58,746	2.69	0.195	0.458
합계						29,280	1,500,719	68.82		

자료: UNCTAD, Industry Insight, 신해양강국, 한국해운업의 미래를 말하다, 해운업의 이해와 전략적 제언, 삼일 PwC 경영연구원, 2023. 02.

■ 2022년 이후 선복량 확충, 출혈경쟁, 경영환경 악화 예상하고 있으나, 대응 전략 수립의 한계가 있음

글로벌 대형 선사의 선박 발주량 증가

- 글로벌 대형 선사의 선박 발주량 증가
- 국내 해운사의 선복량 등 규모 측면에서 더욱 큰 격차를 보일 것으로 예상

글로벌 상위 10위 선박발주 현황

(단위 : 천 TEU)

	2023	2024	2025	2026	2027	2028	Total
컨테이너	1,149	1,815	1,124	338	144	120	4,689
벌크	17,632	14,244	5,185	630	-	-	37,691
유조선	6,395	2,359	1,654	440	120	-	10,968

자료 : 해운-조선 상생을 위한 정책금융기관의 역할, 해운-조선-금융 상생 국회정책세미나, 2023.03.02

경영환경 변화, 대응 전략의 한계

- 글로벌 대형 선사의 선복량 증가 → 운임지수 하락, 변동성 확대 → 경영환경 악화 가능성 높음
- 해외 상위 해운사의 시장 장악력은 더욱 강해질 것으로 예상
- 국내 해운선사들은 글로벌 과점시장의 소형 업체(Follower),
- 지배력 강한 업체들의 전략에 따르는 형태, 경영전략의 한계

## 2-2 통세제 관련 주요 논점 분석

### 2.2.2 통세제도의 글로벌 표준화

## ■ 국내 통세제의 세제 경쟁력은 취약한 수준임

### • 국내 통세제의 세제 경쟁력은 매우 취약함

- 통세제는 글로벌 표준화되어 있음
- 글로벌 해운 강국들은 통세제를 영구적 세제로 운영하고 있음
- 한국의 '소득 대비 통세율', 세제 경쟁력은 평균 이하 수준임
  - 덴마크, 스위스, 일본 등 해외 대형선사 보유국의 **소득 대비 통세율 (0.011~0.017)**은, 한국(0.025)의 44%~68% 수준임

주요국 통세제 선택 적용 및 일몰제 도입 여부

	통세제/일반과세 선택 적용 여부	통세적용시 의무 적용기한	일몰제 도입여부
한 국	○	5년	○
영, 독, 노르웨이, 덴마크, 네덜란드	○	10년	×
일 본	○	기본5년+추가5년	○

자료 : 해운산업 글로벌 경쟁력 유지를 위한 통세제 개편방안 연구, KMI, 2023. 08.18

주 : 통세제를 일몰제로 도입하고 있는 국가는 한국과 일본임. 그 이외의 통세를 도입하고 있는 국가에서는 기업에게 통세제 선택권을 주고, 의무 적용기간을 10년으로 하고 있음

주요 20개국 통세율 및 법인세율 (원화 환산)

(단위: 원/100톤당)

구분	구간별 통세율				평균 통세율/ 1인당 GDP(달러)	법인세율
	구간① 1,000톤이하	구간② 1,000톤 초과~ 10,000톤 이하	구간③ 10,000톤 초과~ 25,000톤 이하	구간④ 25,000톤 초과		
한국	1,400	1,100	700	400	0.025	25%
일본 (2008)	1,089	816	544	272	0.016	23.20%
네덜란드 (1996)	1,299	974	649	325	0.014	25%
영국 (2000)	1,003	752	501	251	0.013	19%
덴마크 (2002)	2,091	1502	897	591	0.017	22%
노르웨이 (1996)	1,118	2236	1491	745	0.015	22%
독일 (1999)	1,316	987	658	329	0.015	15.83%
프랑스 (1996)	1,330	1016	672	343	0.018	26.50%
스위스 (도입 예정)	1,628	1195	777	224	0.011	11.9~21.0%
키프로스 (1963)	522	444	287	183	0.012	12.5%
벨기에 (2002)	1,431	858	572	286	0.016	25%
에스토니아 (2020)	1,202	887	572	286	0.027	20%
핀란드 (2003)	1,287	1001	715	286	0.015	20%
아일랜드 (2003)	1,431	1073	715	358	0.011	12.5%
이탈리아 (2005)	1,287	1001	572	286	0.021	27.8%
스페인 (2002)	1,287	1001	572	286	0.025	25%
포르투갈 (2018)	1,073	1001	572	286	0.028	30%
슬로베니아 (2007)	1,287	958	572	286	0.025	17%
폴란드 (2006)	715	501	286	143	0.022	19%
리투아니아 (2007)	1,287	958	615	386	0.034	15%
그리스(1957)	595	595	1067	966	0.037	20~25%
평균	1,254	1,013	647	328	0.019	21%
중간값	1,287	994	594	286	0.017	22%
최소	522	444	286	143	0.011	13%
최대	2,091	2,236	1,491	745	0.034	30%

자료 : 해운산업 글로벌 경쟁력 유지를 위한 통세제 개편방안 연구, KMI, 2023. 08.18, 한국해운협회, Tonnage Tax revisited: The casr of Greece during a shipping crisis and an economic crisis period. Working Paper 266. Bank of Greece, 2019.

주 : 현지 통화로 집계된 데이터를 원화 환산하여 원화로 표시함 (2023년 9월 1일 공시 매매기준환율 적용)

그리스의 통세율 구간이 다르기 때문에 25,000톤 초과는 20,000~40,000, 40,000~80,000, 80,000초과의 평균값을 적용함

## ■ 금융소득을 톤세제 적용범위로 인정하고 있는 해외 주요국과 유사한 수준으로 톤세제 적용 범위 등의 조정 필요함

- 독일, 네덜란드, 몰타 등은 해운업의 자본투자 수익, 정기에금 이자 등을 톤세제 적용 범위에 포함하고 있음
  - EU : 자국 선박·선원 및 해운업 보호를 위해 톤세제를 재정정책으로 인정, 외항해운업에 대하여 적용
  - 독일 : 톤세제는 독일 해운업 지원을 위해 도입하였으며, 경상계정의 이자 소득을 톤세제 적용 범위로 인정
  - 네덜란드 : 정기에금 이자 소득 등을 톤세제 적용 범위에 포함
  - 몰타 : 터미널 운영 수익, 금융 이자 수익 등을 포함
  - 노르웨이, 그리스, 일본 등도 예금이자 등 금융소득 포함

### • 국내 톤세제 개선방안

- 매 5년 마다 일몰 위기에 놓이는 톤세제 영구화 전환 제안
- 글로벌 경쟁력 갖추도록 적용 범위 확대

주요국의 톤세제 의무 및 해운 소득 인정 범위

국가	해운 소득 인정 범위 및 의무
일본	(의무) 국적선박 확대 및 선원양성 계획 실천 (실적) 톤세제 적용 5년간 선박 1.2배 증가, 일본 선박 1척당 해기사 4급 선원 1인 양성
독일	(소득 인정) 자본투자 수익, 기업 지분에 인한 소득은 적용 불가, 경상계정 이자 소득 적용 (의무) 매년 선박1척 당 1명의 해기사 실습생을 수탁하거나 실습 위탁 비용 (19,632유로, 원화2,900만원)을 선원훈련기금재단에 납부 의무
대만	(소득 인정) 선박 및 컨테이너 박스 대여 수입, 선박 매각 수입, 육상물류 등 복합 운송 활동 수입, 차도선의 화물 및 여객 수송 활동, 시설임대차 수입, 기타 금융수입 등
미국	(소득 인정) 핵심소득으로 톤세제 적격 선박 운항으로 얻은 수익, 2차소득으로 적격 선박 운영에 필수적인 화물 관련 시설 제공 등에서 발생하는 수익, 선박운항 소득의 20%로 제한, 그 이외의 운송 관련 소득으로 핵심소득의 0.1%
네덜란드	(소득 인정) 정기에금, 이자 등
영국	(의무) 톤세제 선택 선사에 대한 선원훈련 (계획) 친환경 선박 대상 톤세율 인하 적용 예정(2024년)
그리스	(소득 인정) 해운산업에 종사하는 모든 자국의 선박(어선, 예도선, 준설선 포함), 화물 여객 수송 이외의 해당 선박을 이용한 사업으로부터 발생한 모든 소득을 인정하고, 여기에서 해상운송 소득 이외의 모든 소득 이란 선박 매각 이익, 여객선의 식당, 이발소 등 서비스 부문의 소득을 톤세제 적용 소득으로 계상
몰타	(소득 인정) 해운 활동으로 발생하는 모든 소득, 선박에서 제공되는 서비스와 연계된 모든 활동, 화물/여객운송 활동, 선박용선 및 매각수익, 터미널 운영수익, 금융이자 수익 등을 포함
덴마크	(소득 인정) 현금성 자산 및 자본수익, 이자소득 등은 일반 법인세 적용

자료 : 해운산업 글로벌 경쟁력 유지를 위한 톤세제 개편방안 연구, KMI, 2023, 08.18

## 2-2 통세제 관련 주요 논점 분석

### 2.2.3 통세제 효과 분석

■ 톤세제 도입 이후 선박수·선원수·해운수입 측면에서 톤세제의 긍정적인 효과를 확인하였음

톤세제 도입 후 선박수·해운수입 동반 상승

- 톤세제 도입 후 선박수 2.4배, 총톤수 3.1배 증가
- 톤세제 도입 후 해운수입 약 2.5배 증가

톤세제 도입 전후 선박수 및 해운수입

연도	선박수(척)	총톤수(천GT)	해운수입(억원)
1995	372	10,536	79,073
2000	338	10,647	168,075
2004	475	12,586	245,312
<b>도입전 연평균</b>	<b>390</b>	<b>11,309</b>	<b>153,324</b>
2005	537	13,455	247,661
2015	1,088	43,269	390,772
2020	1,033	48,453	321,610
2022	1,114	55,799	625,225
<b>도입후 연평균</b>	<b>935</b>	<b>35,262</b>	<b>381,527</b>
<b>도입후 변화</b>	<b>2.4배 증가</b>	<b>3.1배 증가</b>	<b>2.5배 증가</b>

자료 : 2023 해사통계, 한국해운협회

(해양수산부, 2015) 톤세제 도입 후 외항상선·선원수 증대

- 외항선대 (2005년 91개 → 2013년 179개) 증가
- 톤세적용 업체 (2005년 48개 → 2013년 73개) 증가
- 외화가득액 (2004년 182억달러 → 2013년 280억달러) 증가

2014년 말 기준 톤세제 운영 현황(2005~2013)

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
외항화물 운송업체	91	116	150	177	186	177	184	177	179
톤세적용 업체	48	67	88	92	66	69	69	73	73
외항선 취업선원	7,402	7,445	8,042	8,673	8,839	9,077	9,371	9,308	9,544

자료 : 해운기업 톤세제 운영현황, 해양수산부, 2015.07.20

주 : 회화가득액 2004년 182억달러, 2013년 280억달러 (53.8% 증가)

매출액 2004년 24조 8,133억원, 2013년 35조 7,237억원 (44% 증가)

■ 톤세제의 전후방 파급효과, 다양한 연구 방법론으로 검증, 긍정적인 결과를 확인하였음

**다양한 방법론으로 톤세제 파급효과 분석, 긍정적인 결과 도출함**

- 국회에서 요구하는 톤세제 효과의 범위는 점차 확대되었음
  - 톤세제 도입 취지는 해운업 세제 경쟁력 확보에 있었음
  - 톤세제 효과에 대한 요구는 ① 해운업 경쟁력 제고, ② 해운업 이외의 전후방 파급효과(세수감소보다 높은 세수증대), ③ 사회적기여 등으로 확대되었음
- 선박투자, 선원확보, 수익증가, 전후방산업 파급효과 등 다양한 방법으로 톤세제 효과를 검증하였음
  - 다양한 통계기법 등 방법론을 활용, 톤세제의 긍정적 효과를 확인하였음
- 해운업계는 경영 안정화 측면에서 톤세제의 의미가 크다고 판단하고 있음
  - 극심한 해운시황 변동성, 위험성 높은 해운업의 경영 안정화에 기여
  - 글로벌 운임 경쟁력 유지 효과 등에 톤세제가 필요함
  - 톤세제 일몰은 글로벌 해운시장에서 국내 선사들의 생존력을 약화시킬 것을 우려

톤세제 영향 분석 선행연구

저자	주요 내용	방법론	비고
김경훈 (2007)	해외 해운 조세제도 및 선박등록제도 비교 분석 톤세제가 우리나라 해운 산업에 미치는 영향	문헌분석 기업 설문 및 심층 면담	- 당기순이익(O) - 선박투자(O) - 경영계획수립 용이성 (O) - 선원수급 용이성(X)
곽동욱 (2009)	톤세제가 국내 기업성과에 미치는 영향	집단 간 T검정 단순회귀분석	- 조세 부담률, 조세절감률, 자본금 당 조세지원액 차이(O) - 기업의 톤세제 시행 전후 효과(O)
김형태 (2009)	톤세제를 통해 발생한 절세 금액의 경제적 효과 분석, 신규선박 및 중고선 운항의 경제효과 (고용 및 임금창출효과, 해사산업의 경제효과)	절세금액의 선박투자 가정을 통한 운항이익 및 고용인원과 임금 창출분 계산	- 톤세제 도입은 1.45배 경제효과 창출 (운항이익 2,766억원, 선원고용 5,685명, 임금창출 2,238억원, 해사산업 고용 및 임금창출: 6,196명, 8,839억 원)
고병욱 (2009)	톤세제 도입에 따른 지배 선대 확충, (부가가치 및 고용유발 효과, 세수감소에 따른 비용/편의 효과 확인)	패널데이터 회귀분석 산업연관분석 비용편의 효과분석	- 지배선대 확충규모: 563만 DWT - 부가가치 유발효과: 최소 1조 8,724억 원 - 취업 유발효과: 연평균 4,637명 - B/C 비율: 4.02
김세영 외 (2013)	톤세제와 해운기업의 자산증가 효과 분석, 톤세제 시행에 따른 선박투자 효과 확인	정책분석, 통계분석 설문조사	- 톤세제의 선박투자효과 대기업은 통계적 유의함 - 선박투자 & BDI 상관관계 높음
김형태 외 (2014)	톤세제 효과 분석, 한국 외항해운기업의 고정자산 중 선박자산 비중 증가	선박투자 (직간접)효과 분석 해사관련 고용소득효과 산업연관분석	- 선박자산 비중 (53.3% -> 82.3%) - 선박투자효과 (약 4조 387 억원) - GDP유발효과 (1조4,165억원)
김성범 외 (2015)	해운정책과 외항선대 해운금융정책이 큰 영향력	시스템 다이내믹 민감도 분석	- 정책 영향도 크기 순서는 국제선박등록제도(1) 선박투자회사제도(2) 해운금융지원제도(3) 톤세제도(4)

자료 : 김주현 외 3인, 해양수산 정책평가를 위한 기초 연구, 한국해양수산개발원, 2021.10., 김성범 외 2인, 시스템 다이내믹스를 이용한 해운정책이 우리나라 외항선대 증가에 미친 영향에 관한 연구, 한국해양경제학회지, 제31집 제2호, 2015. 06. 김형태 외 5인, 해운산업 경쟁력 유지를 위한 톤세제 개선방안 연구, 한국해양수산개발원, 2014. 03. 김세영 외 2인, 톤세제 정책과 해운기업의 자산투자, 관세학회지 제14권 제2호, 2013. 05.

해운업계는 톤세제 혜택으로 해양진흥공사 출자 및 해운산업 발전기금 조성  
 위기대응 펀드 출범, 사회공헌 및 해운업 자생적 생태계 구축 등 해운산업 발전에 기여하고 있음

해양진흥공사 출자

- 2022년 8월 해운협회는 해양진흥공사 출자 및 해운산업발전기금 조성 안 의결
  - 해운업계는 2015년 한국해양보증보험 자본금 5,500억원 중 51%인 2,800억원 출자 협약 체결, 매년 톤세 혜택금액의 10% 출자
  - 2018년 해양보증보험과 한국선박해양을 통합하여 해양진흥공사 출범
  - 2021년 해운사에서 톤세제로 절감한 세액 중 1,600억원 모금, 해양진흥공사에 출자 (800억원), 해운산업 발전기금 조성(800억원)

위기대응 펀드 출범

- 조성된 펀드는 해운산업의 자생적 성장 생태계를 구축하는 긍정적인 효과 보임
  - 중소 중견 선사 경쟁력 강화에 투입
- 불안정한 해운경기 시황 및 환경 규제 등으로 어려운 해운사의 경영 안정성 확보 지원을 위해 1조원 규모의 펀드 조성
  - 위기 대응 펀드는 선제적인 구조조정 등에 투입, 해운선사 위기 상황에 핵심 자산 해외 유출을 막을 것으로 기대
  - (사후 구조조정 조치는 국적선사의 핵심 자산을 헐값 매각 등으로 해운 경쟁력 저하됨)

사회공헌 활동 추진

- 2021년 해운시장 사상 초유의 호황으로 수익성이 크게 개선, 톤세제 절감 세액으로 사회 환원 활동을 활발하게 진행
  - 2021년 톤세제 절감세액 중 공익사업에 800억원 지출을 결의
  - 해운산업 발전기금 (800억원)은 청소년 해양 사상 고취, 어촌 어항 활력증진, 바다 살리기 운동, 해양문화교육, 선원 장기 승선 유도, 해기사 양성 지원 등 각종 사회공헌 사업과 해운 발전 사업을 위해 지출

## 2-2 통세제 관련 주요 논점 분석

### 2.2.4 해운 금융 여건 분석

## ■ 민간금융 감소된 상태에서 정책금융 위축 및 해운금융 수요 증가 예상 → 해운금융 해외 의존도 상승 해운업의 미래는 환율, 금리, 유가 등 글로벌 변동성, 외부 여건으로 결정됨

➢(정책금융 위축 가능성) 국제정세 불안정, 미중 무역갈등, 글로벌 경기침체, 지정학적 리스크 등이 지속될 경우, 경제성장률 침체, **세수 감소**, **전체 산업 위기관리** 등으로 해운 **정책금융 확대는 어려울 가능성**이 높음

➢(민간금융 감소) 2008~2015년 **해운업 장기불황**, **구조조정** 등을 경험하고 민간 선박금융 비중 감소 (금감원에 따르면 2015년 기준 **선박금융**[4조 1,000억원] 중 **91%**[3조7,000억원]을 **국책은행이 감당**하고 있음)

➢(해운금융 수요증가 예상) 2023년 이후 **해운경기 악화**의 영향으로 국내 선사들의 **운영자금**, **해운경영금융 수요 증가** 예상

### 정책금융기관의 해운금융 잔액

(단위 : 10억달러)

	2013	2014	2015	2016	2017	2018
수출입은행	15.5	18.9	15.3	14.1	10.1	8.7
무역보험공사	3.9	3.5	3.4	2.1	0.6	1.4
산업은행	6.5	4.7	4.6	5.1	5.0	1.4
자산관리공사	-	-	7	11	28	7

자료:전형진외(2019) 국내외해운금융비교를 통한 국내해운금융 역량강화 방안 연구, KMI 2019.12

수출입은행:선박프로젝트 대출보증투자 제공, 조선소 선박수출 지원, 산업은행:선박금융 대출 상환보증, 선박채권보증 규모 확대

무역금융공사:해외선사를 위한 중장기수출보험 및 해외사업금융보증보험, 국적 선사를 위한 수출기반보험 운영

산업은행:선순위 후순위 대출, 자본투자 등 다양한 형태로 국적선사의 선박도입 자금 공급

자산관리공사:자산관리공사법에 의한 구조조정기금을 투입, 국적선사의 중고선박매입 후재용선(S&L) 사업

### 2008-2015 국내 은행의 선박금융 구조 변화 추이

(단위:10억원)

구분	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
ECA	396	1,851	2,191	2,531	2,130	3,300	2,380	3,710
CB	2,161	617	1,126	822	1,639	639	633	369
민간비중	85%	25%	34%	25%	43%	16%	21%	9%
시장규모	2,557	2,468	3,317	3,353	3,769	3,939	3,013	4,079

자료 : An Overview of the Global Ship Finance Industry(2016), Current Ship Finance in Korea(2016), 전형진 외(2019). 국내외 해운금융 비교를 통한 국내 해운금융 역량강화 방안 연구, KMI 2019. 12.(재인용)

주 : ECA(Export Credit Agency, 수출신용기관), CB(Commercial Bank, 산업은행)

■ 해운업의 친환경 및 신기술 도입으로 추가 비용이 예상, 새로운 비용구조 경쟁이 진행되고 있음

친환경 전환, 비용구조 변화

- 2050년 온실가스 배출량 제로를 목표로 하는 탈탄소 환경규제에 따라 친환경 선박으로 에너지 전환 등을 요구함
  - 2023년 7월 MEPC 80차 회의에서 IMO GHG 감축전략에서 **2050년 온실가스 배출 Net-Zero 목표를 제시**
  - 선박에서 주로 사용하던 중유 등 기존 화석 연료를 친환경 연료 전환
- (친환경 비용) 친환경 선박 건조자금, 친환경 연료, 탄소세, 연료공급 인프라 구축 등 친환경 비용 발생
  - **친환경 선박 전환 비용은 연간 약 7,000억원~1조 1,300억원**
  - 탈탄소 연료 사용 시 추가부담액 연간 최대 12조원 발생
  - 탄소세, 1톤당 100달러 가정하면, 2021년 탄소배출량 기준, 연간 3조원 탄소세 지불 (외항업계 3년 평균 영업이익의 42.7%)

신기술 도입, 비용 증가

- 디지털 자동화 인공지능 등 해운산업의 신기술 도입은 물류 최적화 및 항만 선박의 경쟁력 확보를 위한 투자확대를 요구함
- (신기술 비용) 정부의 기술개발 투자 및 해운업계의 신기술 도입으로 새로운 비용이 장기간 발생할 것으로 예상
  - 2020년~2025년까지 산업통상자원부와 해양수산부가 공동으로 자율운항선박 기술개발사업에 1,603억원 투입
  - 2021년 이후 **세계 자율운항 선박시장의 수익은 10%~20% 증가 전망** (2024년 19.4%, 2025년 21.1% 증가 전망, 2019년 예비타당성조사 보고서, KISTEP)
  - **해운업계**에게 자율운항 선박 관련 신규장비 기자재 구입 등 투자 및 고정자산 **비용은 2021년 이후 10%~20% 증가할 것으로 예상**

■ (참고) 자율운항선박 기술개발 사업 계획 및 자율운항 선박 시장 전망으로 해운선사의 비용 증가를 예상할 수 있음

자율운항선박 기술개발사업 개요				
기술 구분	주요 내용	기간		
1. 자율운항 지능향해 시스템	1.1 자율항해 기관실 제어 통합 플랫폼 및 Digital Gridge 개발	2021-2026	산업부	
	1.2 충돌 사고방지 상황인식(Navigation Awareness) 시스템 개발	2020-2025		
	1.3 지능형 항로 의사결정 기능을 갖는 자율운항 시스템 개발	2020-2026		
2. 자율운항 기관 자동화 시스템	21 자율운항선박 핵심 기관시스템 성능 모니터링 및 고장예측진단 기술개발	2020-2026		
	22 자율운항 선박 선내 에너지(전기, 연료 등) 통합관리 및 제어시스템 개발	2021-2026		
3. 자율운항선박 성능실증센터 및 실증 기술 개발	3.1 자율운항선박 성능실증센터 운용시스템 개발 및 구축	2020-2025		해수부
	3.2 자율운항선박 지능형 시스템 실증 및 성능시험 개발	2020-2025		
	3.3 자율운항선박 육상제어(Shore Remote Control)	2020-2025		
	3.4 자율운항선박 사이버 안전기술 개발	2021-2025		
	3.5 자율운항선박 데이터 교환 및 통신기술 개발	2021-2026		
4. 자율운항선박 운용 기술 및 표준화 개발	4.1 자율운항시스템 신뢰성 평가 및 사고 대응 기술 개발	2021-2026		
	4.2 자율운항시스템 원격관리 및 안전운용 기술 개발	2020-2025		
	4.3 자율운항선박 국제표준화 기술 개발	2020-2026		

세계 자율운항 선박 시장 전망											
	(단위 : 10억달러, %)										
	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
시장수익	54.4	56.75	59.28	62.05	66.51	73.13	81.62	92.22	107.22	127.99	155.05
성장률	4.1%	4.3%	4.5%	4.7%	7.2%	9.9%	11.6%	13.0%	16.3%	19.4%	21.1%
상업용	48.69	50.69	52.84	55.19	58.97	64.55	71.68	80.56	93.37	111.26	134.80
군사용	5.71	6.06	6.44	6.86	7.55	8.58	9.94	11.66	13.85	16.74	20.25

출처 : Autonomous Ships Market Growth, Future Prospects & Competitive Analysis, 2017~2025, Acute Market Reports, 2017, 2019년도 예비타당성조사 보고서 자율운항선박 기술개발사업, KISTEP, 2019. 12(재인용)

자료: 유명호, 스마트 자율운항선박의 기술개발 현황과 과제, TTA Journal, vol.197, 2021. 09.

■ **해운금융은 외부충격에 취약하고 자금수급 불일치, 장기침체 상황에서 운영자금 문제, 비용구조 경쟁, 중소선사 지원, 해운금융 전문인력 확충 등의 과제를 직면하고 있음**

구분	해운금융의 과제
자금 수급 문제	- 해운금융의 해외의존도가 높음, 외부충격에 국내 해운금융 자금수급 문제 발생 가능성에 항상 대비해야 함
민간투자 활성화	- 선박펀드 등 민간 선박투자에 대한 세제혜택, 과세특례를 부활하여 민간투자를 활성화해야 함
해운업 운영자금 지원	- 해운업 침체 장기화에 따른 운영자금 고갈 가능성에 대한 운영자금 지원방안 모색 (통세제 지속·확대)
비용구조 경쟁	- 국제협약에 따른 친환경 관련 비용은 각국의 친환경 기술 수준별 새로운 비용구조 경쟁임. 새로운 정부지원 방안 모색
조달금리 인하	- 해운금융 비용구조 개선을 위해 우대금리 적용 등 해외 해운금융 시장의 수준으로 조달금리 인하 방안을 모색해야 함
중소선사 지원	- 대형선사 중심의 펀드 등 정책금융 담당자들은 위기에 취약한 중소선사 지원방안을 모색해야 함
전문인력 확충	- 국내 금융권의 선박금융 전문인력 부족, 외국계 선박금융기관에 의존함

## 3 설문조사 및 재무분석

---

## 3-1 톤세제와 재무실적

(1) 분석 대상

(2) 톤세제와 재무실적

**톤세제는 재정정책 인센티브로 작용, 선사의 매출 증대 유인하고 있음**

**분석 대상: 최근 10년 이상 재무실적을 보고한 71개 선사**

- 2005~2022년 해운협회에 경영실적 보고한 선사 총 303개, (2005~2022년 합병, 폐업 진행, 2022년 95개 선사의 실적 보고)
- 조사 대상 : 최근 10년 이상 재무현황 보고한 71개 선사, 그 중에서 톤세 적용 선사 37개, 톤세 미적용 선사 34개

**원가 대비 매출 (경쟁력) 비교**

- ✓ 톤세제 도입 선사와 미도입 선사의 원가 대비 매출 비교
- ✓ 도입 선사의 원가 대비 매출 높음

톤세제를 도입하지 않았다고 가정,

도입 선사의 원가 대비 매출 경쟁력이 없어질 경우,

증발하는 매출액을 추정

원가 대비 매출 비율 130% 이상의 선사는 제외함 {A사(168%), B사(146%), C사(138%), D사(132%), E사(94%)}

**원가 대비 매출, 경영효율성 및 경쟁력 강화에 기여함으로 해석할 수 있음**

- 톤세제 일몰시 전체 7.9%p 경쟁력 손실을 가정하면, 1조 4,484억원 증발
- 그룹별 (상위 4.4%p, 중위 2.6%p, 하위 -0.3%p) 경쟁력 손실을 가정하면
  - 상위 : 격차 4.4%p, 증발 4,302억원
  - 중위 : 격차 2.6%p, 증발 2,033억원
  - 하위 : 격차 -0.3%p, 증발 -23.9억원

경쟁력 그룹별 원가 대비 매출 (단위 : 백만원, %)

구분	톤세 도입 여부	원가 대비 매출		매출액		매출원가 평균 합계
		평균	격차	평균 합계	CAGR 평균	
상위 (120~130%)	도입(14)	125.3%	4.4%p	12,385,172	7.9%	9,884,628
	미도입(10)	120.9%		1,152,302	2.4%	952,749
중위 (110~120%)	도입(17)	114.2%	2.6%p	8,768,302	5.6%	7,678,748
	미도입(16)	111.5%		4,146,897	5.8%	3,717,832
하위 (110% 미만)	도입(6)	104.6%	-0.3%p	906,153	-0.2%	866,258
	미도입(8)	104.7%		1,158,271	3.7%	1,089,062
합계	도입(37)	119.7%	7.9%p	22,059,628	-	18,429,634
	미도입(34)	111.8%		6,441,427	-	5,759,644

**톤세제는 경쟁력 강화 등을 통하여 선사의 재무구조 안정성에 기여하고 있음**

톤세제 도입 선사의 부채비율 및 유동비율 등 재무구조가 안정적으로 나타남

→ 톤세제 일몰은 선사의 재무안정성을 악화시킬 것으로 예상

**톤세 도입 선사**

- 부채비율 200% 이하 : 톤세 도입 선사의 **54%** (20개)
  - 부채비율 200% 이하 & 유동비율 100% 이상 : 톤세 도입 선사의 **38%** (14개),
- 부채비율 200% 이상 : 톤세 도입 선사의 **46%** (17개)
  - 부채비율 200% 이상 & 유동비율 100% 이하 : 톤세 도입 선사의 **41%** (15개)

**톤세 미도입 선사**

- 부채비율 200% 이하 : 톤세 미도입 선사의 **44%** (14개)
  - 부채비율 200% 이하 & 유동비율 100% 이상 : 톤세 미도입 선사의 **25%** (8개)
- 부채비율 200% 이상 : 톤세 미도입 선사의 **56%** (18개)
  - 부채비율 200% 이상 & 유동비율 100% 이하 : 톤세 미도입 선사의 **44%** (14개)

**톤세 도입 선사의 재무안정성 분포**

(단위 : 선사 수, %)

구분		유동비율		
		100%이상	100%이하	합계
부채비율	200%이하	<b>14 (38%)</b>	6	20 (54%)
	200%이상	2	<b>15 (41%)</b>	17 (46%)
	합계	16 (43%)	21 (57%)	37

**톤세 미도입 선사의 재무안정성 분포**

(단위 : 선사 수, %)

구분		유동비율		
		100%이상	100%이하	합계
부채비율	200%이하	<b>8 (25%)</b>	6	14 (44%)
	200%이상	4	<b>14 (44%)</b>	18 (56%)
	합계	12 (38%)	20 (63%)	32

톤세제는 현금 확보, 유동 자산 등 재무 안정성 개선의 선순환 구조, 선사의 재무구조 안정화에 기여함

부채비율 200% 이하			
	도입 선사	미도입 선사	격차
부채비율	109.9%	130.3%	20.5%
유동비율	152.7%	106.2%	-46.5%
현금성 자산	14.5%	17.4%	2.9%

부채비율 200% 이상			
	도입 선사	미도입 선사	격차
부채비율	482.9%	1,174.9%	692.1%
유동비율	69.2%	83.9%	14.7%
현금성 자산	8.6%	15.3%	6.7%

톤세제 도입 vs 미도입 선사  
‘부채비율, 유동비율, 현금성 자산 격차’

- 톤세제 혜택과 재무 안정성의 상호 인과성, 선순환 구조
- 톤세 도입 선사의 재무 구조는 비교적 안정적 (부채비율 낮고, 유동비율 높음)
- 재무구조 안정적인 선사들이 매출, 영업외 비용 등에서 경영 효율성을 제고 → 톤세 혜택 가능성 높음
- 미도입 선사, 현금성 자산 연평균 증가율 높음 재무 위험성에 대비하는 것으로 판단

톤세 도입 선사의 재무 안정성 비교 (단위 : %)

구분	부채비율 200% 이하			부채비율 200% 이상			조사대상 전체		
	부채비율	유동비율	현금성 자산	부채비율	유동비율	현금성 자산	부채비율	유동비율	현금성 자산
평균	118.3%	137.8%	15.7%	848.1%	77.0%	12.2%	498.9%	105.3%	13.7%
도입 선사(A)	109.9%	152.7%	14.5%	482.9%	69.2%	8.6%	<b>281.2%</b>	<b>114.4%</b>	11.8%
미도입 선사(B)	130.3%	106.2%	17.4%	1,174.9%	83.9%	15.3%	<b>735.7%</b>	<b>95.4%</b>	15.7%
격차(B-A)	20.5%	-46.5%	2.9%	692.1%	14.7%	6.7%	454.5%	-19.0%	3.9%

주 : 조사 대상 71개 선사, 톤세 도입 선사 37개, 미도입 선사 34개, 부채비율과 유동비율은 2012~2022년 각 선사 재무지표 평균값, 현금성 자산은 각 선사의 연평균 증가율(CAGR)의 평균값

**톤세제는 매출액 → 영업이익 → 자산 증가의 경로를 거쳐 선박 자산 증가에 영향을 미치고 있음**

**톤세제 일몰은 해운업 경쟁력의 핵심인 선박수 확보 경로를 약화시킬 수 있음**

**톤세 도입 선사의 성장성 지표는 미도입 선사보다 높음**  
**톤세제 일몰시 선사의 성장성을 약화시킬 수 있음**

- **영업이익, 자산, 매출 순으로 톤세 도입 선사의 성장성지표가 높게 나타남**
  - 톤세 도입 선사의 영업이익 증가율(12.9%)은 미도입 선사(6.6%) 보다 약 2배 높음
  - 매출 · 자산 · 선박 증가율 격차는 각각 1.7%p, 1.3%p, -0.1% 수준
- **톤세 도입 선사의 매출액 증가율 높게 나타남**
  - 선사의 톤세제와 매출액의 인과성 높음
  - 톤세 → 매출액 → 영업이익 → 자산증가 → 선박자산 경로

세율 및 적용 범위, 선박 도입 비용 등을 고려할 때,  
**톤세제가 선박 증가에 영향을 미치려면 상당한 시간이 소요될 것으로 판단됨**

성장성 지표

구분	매출액 증가율	영업이익 증가율	자산 증가율	선박 증가율
전체	4.8%	9.8%	5.1%	3.3%
도입 선사	5.6%	12.9%	5.8%	3.3%
미도입 선사	3.9%	6.6%	4.5%	3.4%
격차	<b>1.7%p</b>	<b>6.3%p</b>	<b>1.3%p</b>	<b>-0.1%p</b>

주 : 성장성 지표는 각 선사의 연평균성장률(CAGR, 2012~2022년) 평균

**톤세제 → 매출 → 선박 자산, 경로 및 파급효과 확대를 위해서**  
**톤세제 일몰 연장 및 톤세 적용 범위 확대 등이 필요함**

**<성장성 지표간 상관계수>**

매출액 & 영업이익 : 톤세 도입 선사 0.7, 미도입 선사 0.6, 전체 0.6  
 영업이익 & 자산 : 톤세 도입 선사 0.3, 미도입 선사 0.3, 전체 0.3  
 영업이익 & 선박 : 톤세 도입 선사 **0.3**, 미도입 선사 **0.1**, 전체 **0.2**

**<선박증가율 & 성장성 지표의 상관계수>**

매출액 증가율 & 선박증가율 : 톤세 도입 선사 0.6, 미도입 선사 0.2  
 영업이익 증가율 & 선박증가율 : 톤세 도입 선사 0.3, 미도입 선사 0.1  
 자산증가율 & 선박증가율 : 톤세 도입 선사 0.8, 미도입 선사 0.7

**톤세제의 매출액 증가를 통한 선박증가 효과를 확대하려면**  
**톤세율 인하, 톤세 적용 범위 확대 등 적극적인 지원이 필요함**

선박증가율과 성장성 지표의 상관계수

구분	매출액 증가율	영업이익 증가율	자산 증가율
전체	<b>0.4</b>	<b>0.2</b>	<b>0.8</b>
도입 선사	<b>0.6</b>	<b>0.3</b>	<b>0.8</b>
미도입 선사	0.2	0.1	0.7
상관관계	보통	낮음	높음

톤세제는 수익성 및 성장성 지표를 통해 경쟁력 확보에 긍정적인 역할을 하고 있음

톤세 적용 선사의 수익성 지표가 높게 나타남  
 톤세제는 기업의 성장 가능성을 높임

- ▶ 톤세제는 자본금 순이익률, 매출액 순이익률 상승 등으로 이어져 우량기업으로 성장할 가능성이 높음
  - 톤세 적용-미적용 선사의 매출액 영업이익률 격차는 2.4%, 매출액 순수익률 격차는 0.8%, 수준
  - 투자자들의 투자 참고지표로 사용하는 자본금에 대한 당기순이익 비율, 자본금 순수익률은 매우 큰 격차를 보임
  - 톤세 도입 선사들은 수익성 개선, 기업 성장 가능성을 높이고 있음

톤세제는 선사 수익성 및 경쟁력 확보에 긍정적 역할을 하고 있음  
 톤세제 적용 범위 확대 등의 필요성이 제기됨

- ▶ 톤세제는 매출 및 수익성 개선을 통해 경쟁력 확보에 긍정적 역할
  - 톤세 → (성장성)매출액 → (수익성)매출액 영업이익률 & 매출액 순이익률 → (성장성)선박 증가율 경로를 통해 톤세제는 경쟁력 확보에 긍정적인 역할을 하고 있음
- ▶ 선박 확보 및 극심한 대외환경 변동성에 대응 등을 위해 톤세제 적용 범위 확대 필요성이 제기됨
  - 당기순이익은 영업능력 이외에 외환차손 금융비용 등의 변화에 따라 변동할 수 있음
  - 선사들이 극심한 변동성을 극복하고 선박확보에 대응할 수 있는 여력을 제공하기 위해서는 톤세제 적용 범위 확대 등이 필요함

수익성 지표 평균

구분	매출액 영업이익률	매출액 순이익률	자본금 순이익률
전체	6.1%	0.9%	391.2%
도입 선사	7.2%	1.2%	744.3%
미도입 선사	4.8%	0.5%	7.0%
격차	<b>2.4%</b>	<b>0.8%</b>	<b>737.4%</b>

선박 증가율(성장성 지표)과 수익성 지표의 상관관계

구분	매출액 영업이익률	매출액 순이익률	자본금 순이익률
전체	<b>0.4</b>	<b>0.4</b>	0.2
도입 선사	<b>0.5</b>	<b>0.5</b>	0.2
미도입 선사	0.2	0.2	0.0
상관관계	소폭 높음		매우낮음

주 : 성장성 지표는 조사 대상 선사의 매출액, 영업이익, 당기순이익, 자본금의 연평균(2012~2022년) 값으로 구하였음  
 여기서, '매출액 영업이익률=영업이익/매출액', '매출액 순이익률=당기순이익/매출액', '자본금 순이익률=당기순이익/자본금'

## 3-2 설문조사

(1) 설문조사 개요

(2) 설문 결과 분석

**설문조사 배경 및 목적**

- **배경**  
글로벌 해운 강국들은 영구적 톤세제 도입 운영, 대등한 조세환경 조성을 위해 2005년 톤세제도를 도입하였음
- **목적**  
2024년말 5년 일몰 도래 전 해운사 대상으로 톤세제 관련 설문조사, 톤세제도 개선을 위한 정책 제언 목적으로 활용

**조사 개요**

- **조사 기간** : 2023년 11월 17일 - 11월 30일
- **조사 대상** : 한국해운협회에 회원사로 등록된 158개 사업체
- **조사 방법** : 전화/팩스/이메일 조사 병행
- **응답률** : 58.9%, 93개 업체  
(톤세제 도입 63개, 미도입 30개)

구분	설문조사 내용
사업체 현황	- 업체명 - 주요 해운 분야 - 2022년 톤세제 도입 여부 - 5년마다 일몰 연장하는 톤세제 적용 기간에 대한 항목별 동의정도
톤세제 적용 기간의 적절성	- 톤세제 일몰 시, 운임가격 조정 예상 - 톤세제 일몰 시, 현금보유 변화 여부 - 톤세제 일몰 시, 선원 고용인원 변화 여부 - 톤세제 일몰 시, 선박의 국적 변경 의향
톤세제 주요 논점	- 변동성과 불안정성이 심한 해운경기를 고려했을 때 항목별 동의 정도 - 2024년 톤세제 일몰 시, 가장 추진하기 어려운 사업 - 해운업 경쟁력 강화에 톤세제 일몰 연장 필요 여부 - 해운업 경쟁력 강화라는 목표 달성을 위해 해운선사들이 노력할 수 있는 분야 - 톤세제 연장 일몰시, 한국 해운업의 글로벌 경쟁력 약화 방지를 위한 사업 분야 - 톤세제 혜택으로 인해 한 개의 사업에 집중한다면 추진하고자 하는 사업 - 성과보고서의 목표 및 사업 분야 등 기준 마련 필요 여부 - 톤세제 성과보고서 제출 의무화 참여 의사 - 톤세제가 탈탄소 규제에 따른 비용 상승 해결 도움 정도 - 톤세제 일몰 시, 친환경 선박 및 디지털 전환 등에 필요한 투자비용 조달 예상 정도 - 톤세제 적용 범위를 확대 시, 기술·비용구조 경쟁에서 경쟁력 확보에 도움 정도 - 조달금리 인하 시, 기술·비용구조 경쟁에서 경쟁력 확보에 도움 정도 - 친환경디지털화에 대한 정부의 지원·보조금 필요 여부

톤세제 적용 기간의 적절성

(1) 5년마다 일몰 연장하는 톤세제 적용기간은 적절한가?	적절하지 않다 33.3%
(2) 톤세제 적용 기간을 10년으로 연장해야 하나?	10년으로 연장 65.6%
(3) 톤세제 영구 도입해야 하나?	영구화 74.2%

**5년 일몰 연장보다  
10년으로 연장, 그 보다  
영구화 도입 요구 강함**

글로벌 선사들과 동등하게 톤세제 영구 도입을 요구하고 있으며, 선사들은 톤세제 등 재정 지원 인센티브에 대한 수요 강함

톤세제 일몰시 나타날 변화

(4) 현금보유 변화	현금 감소 53.8%
(5) 운임가격 조정 예상	운임 가격, 유지 53.8%, 인상 41.9%
(6) 선원 고용인원 변화	고용 인원 유지 73.1%
(7) 선박 국적 변경 의향	변경 의향, 있음 43.0%, 없음 57.0%

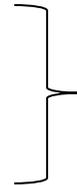
**톤세제 일몰시  
경영안정성 악화  
가격 경쟁력 저하  
세후 영업이익 감소**

과점적 특성의 글로벌 해운시장에서 톤세제 일몰은 국내 선사의 생존여건을 악화시킬 수 있음

톤세제 주요 논점

a. 경영 안정성

- (8) 변동성 심한 해운업의 톤세제 필요 여부 필요함 78.5%
- (9) 위기경영을 위한 현금확보에 톤세제의 도움 여부 도움 됨 77.4%



**해운업 경기 변동성 및 위기경영 대비 등에 톤세제는 필수적임**

해운업 대외여건 변동성은 국내 정책으로 완화할 수 없음  
글로벌 세제경쟁력을 동등하게 유지하는 톤세제는 필수적임

b. 톤세제의 성과

- (10) 선박수·선복량 확보에 톤세제의 도움 여부 도움 됨 69.9%
- (11) 선원복지 등 사회적 기여에 톤세제 도움 여부 도움 됨 63.5%



**해운업 경쟁력 확보 사회적 기여 등에 톤세제는 도움되고 있음**

선사들은 톤세 -> 매출 -> 영업이익  
-> 선박의 경로를 인식하고 있음  
또한 사회적기여에 적극 동참하고 있음

c. 친환경·신기술 (비용구조 경쟁)

- (12) 친환경·디지털화 등 신기술 투자에 톤세제 도움 여부 도움 됨 55.9%



**새로운 비용구조 경쟁에 톤세제 필요함**

기술·사회적 변화에 대응해야 하며,  
톤세제는 현금확보 등을 통해  
비용구조 경쟁에 도움이 될 것으로 예상

톤세제 주요 논점

d. 경쟁력 강화를 위한 사업

(13) 해운업 경쟁력 강화에 톤세제 연장 필요 여부	필요함 81.7%
(14) 톤세제 일몰될 경우 가장 추진하기 어려운 사업	위기경영을 위한 현금확보 68.8% 선박수 선복량 확대 68.8%
(15) 톤세제 혜택으로 경쟁력 강화를 위해 노력할 분야	선박수 선복량 60.2% 현금 확보 50.5%
(16) 경쟁력 약화 방지를 위해 필요한 사업 분야	위기경영을 위한 현금확보 44.1% 선박수 선복량 확대 26.9%
(17) 톤세제 혜택으로 추진할 사업 분야 1순위	선박수 선복량 확대 48.4% 위기경영을 위한 현금확보 20.4%



**해운업 경쟁력의 핵심은  
선박수·선복량**

위기경영 실패는  
경쟁력 약화의 악순환  
(불경기, 위기경영 실패, 자산(매도) 가치  
하락, 경쟁력 약화, 위기경영 대응 약화)

→ **경쟁력 약화 방지를 위해  
현금확보 중요함**

톤세제 혜택으로  
가장 집중할 사업은  
→ **선박수·선복량 확대**

**해운업 경쟁력 강화를 위해  
톤세제는 필수적임**

→ **역행적 선박투자를 고려하면  
위기경영 대응보다  
높은 현금확보 계획 필요함**

**통세제 운영 방안**

(18) 통세제 성과보고서 기준 마련 필요 여부	필요함 50.5, 필요 없음 11.9%
(19) 통세제 성과보고서 제출을 의무화한다면 참여 의사는?	참여 39.8, 불참 12.9%
(20) 통세제 적용 범위 확대는 비용구조 경쟁력에 도움되나?	도움됨 69.9%, 도움 안됨 4.3%



**성과보고서 도입 필요성  
정부와 업계의 공감 필요함**  
 통세제 정책목표와 경영목표 일치하는  
 통세제 성과보고서 필요함

**통세제 적용 범위 등 글로벌  
선사들과 동등한 세제 요구**  
 해외 선사와 동등한 세제 환경 제공을  
 위해 2005년 통세제를 도입하였음

**비용구조 경쟁력 문제**

(21) 탈탄소 규제에 따른 비용상승에 통세제 도움 여부	도움됨 66.7%, 도움 안됨 4.3%
(22) 친환경 선박 및 디지털 전환 등 투자비용 조달	어려움 43.0%, 문제 없음 9.7%
(23) 친환경 디지털 전환에 대한 정부 지원 확대	필요함 82.8%, 필요 없음 0.0%
(24) 조달금리 인하의 비용구조 경쟁력 확보에 도움 여부	도움됨 76.4%, 도움 안됨 2.2%



**신기술, 비용구조 경쟁력 제고  
필요한 상황임을 인식**  
 새로운 경쟁구조가 진행되고 있음

**통세제, 조달금리, 신기술 투자  
비용 등 해운·조선업 지원 방안  
모색이 필요함**  
 기존 지원의 확대를 넘어서 새로운  
 지원방안 모색이 필요함

## 4 톤세제 관련 정책 제언

	세계 경쟁력	선박수·선복량 확대	해운금융 수요 증가	자금수급 불안정성	친환경·신기술
해운업계	<b>경쟁력 강화 및 사회적 책임 확대</b> > 과점 구조에서 생존 경쟁력 강화 및 중장기 경영전략 수립 > 해운업은 톤세제를 활용하여 '효율성 극대화' 및 '사회적 책임' 이행	<b>경영효율성 &amp; 투자 최적화</b> > 중장기 발전 및 경영효율성에 적합한 선박수·선복량 확대 경로 추정, 효율적인 투자계획 수립 > 역행적 투자 가능하도록 현금확보 및 경영건전성 강화	<b>위기경영을 위한 현금확보 최적화</b> > 2023~2024년 경기침체, 세수감소, 예산부족 등 정책금융 감소 예상하여 자금계획 수립 > 2024년 이후 글로벌 선사들의 선박 확대 경쟁이 출혈경쟁 가능성 대비, 경영안정성 제고 및 현금 유동성 확보	<b>중소선사 금융 현황 및 개선안 마련</b> > 중소형 선사는 현황 파악하여, 정부·국회 등 관련 기관에 전달하고 문제 해결 방안을 제시해야 함 > 선하주 협력 강화 전략 수립, (금호타이어 & 머스크 사례 연구)	<b>새로운 비용구조 경쟁 등에 대응</b> > 선박수, 선복량, 운임지수 등을 통한 경쟁에서 친환경 신기술 관련 비용 등 새로운 비용구조 경쟁으로 전환하는 글로벌 환경변화에 대응
국회	<b>글로벌 세계 경쟁력 저하 방지</b> > 국가 기간산업인 '해운업 경쟁력 강화'라는 관점에서 입법 추진 > 해운업 경쟁력 또는 동등한 세제 환경 제공이라는 관점에서 톤세제를 검토	<b>선박투자 여건 개선, 민간투자 확대</b> > 선박금융의 민간투자 유인을 위한 세제혜택 등 입법 사항 점검 > 조달금리 인하, 민간펀드 확대 등 해운금융 여건 개선을 위한 입법 추진	<b>민간펀드 세제혜택 부활</b> > 민간투자 유인을 위해 선박펀드 등 민간 선박투자에 대한 세제혜택·과세특례 부활 > 국내 해운금융 수요 증가에 대응할 수 있도록 민간투자, 해운금융 관련 국내외 입법 사항을 검토	<b>해외금융 의존 탈피</b> > 해외금융 의존도 높은 해운업의 자금 수요 충족할 수 있도록 입법 추진 > 해외 주요국과 해운금융 여건을 비교 해운금융, 민간금융 선박투자, 선박펀드 재활성화 등 관련 입법 추진 (KMI 동향분석, VOL183, June 2022)	<b>과세와 생산성을 연계, 입법 추진</b> > 친환경 관련 추가 비용 부담 완화를 위해 친환경 등 선종에 따른 선박의 생산성과 연계하여 과세표준 합리화 (안준건 2023, 대한조선학회 논문집)
정부	<b>한국 톤세제 경쟁력 제고 방안</b> > 글로벌 톤세제 경쟁력, 과점시장의 시장 지배력 강화 전략, 해운업과 제조업의 4IR 확산 방안 등 연구·조사 사업을 더욱 강화	<b>중장기 최적 투자를 위한 정보 제공</b> > 선박 투자 결정에 필요한 다양한 정보 제공 > 해운업의 경쟁력 제고에 적합한 선박수·선복량 및 국내 해운업의 최적 성장 경로를 추정, 투자가이드라인 제공, 최적 성장 지원방안 수립	<b>해운금융 세제혜택 방안 모색</b> > 국내 상업은행, 자산운용사, 리스회사 등 민간 금융기관의 선박금융 참여확대를 위해 세제혜택 제공 방안 모색	<b>해외금융 변동성 리스크 관리</b> > 해외 선박금융 여건 변화에 따른 자금문제 해결 방안 마련을 위해 해운금융 변동성에 적합한 금융지원 > 시나리오별 대응방안 수립, <b>금융위기에 선제적인 지원 시스템</b> 구축	<b>새로운 비용구조, 새로운 지원방안</b> > 친환경 선박 전환 또는 탄소세 부담 등 해운기업의 운영비용 상승압력에 대한 새로운 지원 방안 모색 > 기존의 지원 확대를 넘어서 기술·사회 환경 변화에 적합한 새로운 지원 방안 모색이 필요함

발표를 마칩니다.