

정부 조세특례제한법시행령 개정령안 의결

톤세율 2만5천톤 초과 선박 톤당 4원으로 확정

1천톤 이하의 경우는 톤당 14원으로 결정

해운산업의 국제 경쟁력 강화를 위해 외항선박에 대한 법인세 과세시 선박톤수를 기준으로 과세하는 톤세제도의 톤세율이 확정됐다.

정부는 2월7일 국무회의를 열고 톤세율을 정한 조세특례제한법시행령 일부개정령안을 의결했다.

이에 따라 개별선박의 순톤수가 1,000톤 이하일 경우 1톤당 1운항일이익을 14원으로 확정됐으며, 1,000 초과 1만톤 이하분은 11원, 1만톤 초과 2만 5,000톤 이하분은 7원, 2만5,000톤 초과분에 대해서는 4원으로 톤당이익이 결정됐다.

정부는 그동안 해운산업이 운항단가, 환율 등의 영향으로 업황 기록이 심했다고 진단하면서 톤세제도 도입으로 세부담 예측이 가능해 중장기 사업계획 수립 등이 용이할 것으로 내다봤다.

뿐만 아니라 영국, 미국 등 12개 국가에서 톤세제도를 도입한 만큼 국내 해운산업의 국제경쟁력을 제고하기 위해 과세체계를 국제기준에 맞춰야 한다는 점도 내세웠다.

톤세제도는 해운기업의 소득을 해운소득과 비해운소득으로 나눠 결정하는데, 실제 영업상 이익이 아닌 선박의 순톤수와 운항일을 기준으로 산출한 간주이익을 해운소득으로 보고 일반 법인세율을 적용하는 것이다.

비해운소득은 일반 법인세법에 의해 법인세를 납부하게 된다.

정부는 조세특례제한법이 개정(법률 제7332호, 2004. 12. 31. 공포, 2005. 1. 1. 시행)되어 해운기

업의 국제경쟁력 강화를 위하여 해운기업에 대한 과세제도를 국제기준에 맞추도록 하고 면세금지금(免稅金地金) 거래시 일정한 사업자에 대하여는 담보를 제공하도록 함에 따라 과세표준 계산특례를 적용받을 수 있는 해운기업의 요건 및 담보제공의 무가 있는 사업자의 범위를 정하기 위해 관련법령을 개정했다고 밝혔다.

국무회의에서 의결된 조세특례제한법시행령 일부개정령의 주요내용을 보면, 해운기업에 대한 법인세 과세표준계산특례 규정(안 제104조의7 및 제104조의8 신설)을 신설했다.

조세특례제한법이 개정되어 해운산업의 국제경쟁력을 강화하기 위하여 해운기업에 대하여는 법인세 과세표준계산에 있어서 일반법인에 대한 특례를 적용하도록 함에 따라 그 시행을 위하여 위임된 사항을 정했다.

그리고, 해운기업에 대한 법인세 과세표준계산특례의 적용대상기업은 「해운법」상 외항운송사업자로서 2년 미만으로 용선한 외국선박이 당해 사업자가 소유한 선박 등의 5배를 초과하지 아니하는 기업으로 하고, 그 밖에 특례적용대상기간 및 신청절차 등을 정했다.

정부는 해운기업의 납부할 세액에 대한 예측가능성이 제고되어 중장기 사업추진이 용이해지며, 국제적 기준에 따른 것이므로 해운기업의 국제경쟁력이 제고될 것으로 기대하고 있다.

(조세특례제한법시행령 일부개정령안)

제104조의7(해운기업에 대한 법인세 과세표준 계산특례의 적용범위) ①법 제104조의10제1항에서 "「해운법」상 외항운송사업의 영위 등 대통령령이 정하는 요건을 갖춘 해운기업"이라 함은 다음 각호의 어느 하나에 해당하는 사업을 영위하는 기업으로서 당해 기업이 2년 미만의 기간으로 용선(다른 해운기업이 재정경제부령이 정하는 공동운항에 투입한 선박을 사용하는 경우를 포함한다. 이하 이 조 및 제104조의8에서 같다)한 외국선박(국적취득조건부 나용선을 제외한다)의 연간운항순톤수(선박의 순톤수에 연간운항일수와 사용률을 곱하여 계산한 톤수를 말한다. 이하 이 조에서 같다)의 합계가 당해 기업이 소유한 선박 등 재정경제부령이 정하는 기준 선박의 연간운항순톤수의 합계의 5배를 초과하지 아니하는 기업을 말한다.

1. 「해운법」 제3조의 규정에 의한 외항정기여객 운송사업 또는 외항부정기여객운송사업

2. 「해운법」 제25조의 규정에 의한 외항정기화물 운송사업 또는 외항부정기화물운송사업

②법 제104조의10제1항제1호에서 "외항운송활동과 관련된 대통령령이 정하는 소득"이라 함은 제1호 또는 제2호에 해당하는 활동으로 발생한 소득과 제3호에 해당하는 소득(이하 이 조 및 제104조의8에서 "해운소득"이라 한다)을 말한다.

1. 외항해상운송활동

2. 외항해상운송활동과 연계된 활동으로서 다음 각목의 어느 하나에 해당하는 활동

가. 화물의 유치·선적·하역·유지 및 관리와 관련된 활동

나. 외항해상운송활동을 위하여 필요한 시설의 임대차와 관련된 활동으로서 재정경제부령이 정하는 활동

다. 직원의 모집·교육 및 훈련과 관련된 활동

라. 선박의 취득·유지·관리 및 폐기와 관련된 활동

마. 선박의 매각. 다만, 법 제104조의10제1항의 규정에 의한 해운기업의 과세표준 계산의 특례(이하 이 조 및 제104조의8에서 "과세표준계산특례"라고 한다)의 적용이전부터 소유하고 있던 선박의 매각손익은 과세표준계산특례의 적용기간과 「법인세법」의 적용기간별로 안분하여 그 비율에 따라 각각 해운소득과 비해운소득으로 한다.

바. 단일운송계약에 의한 재정경제부령이 정하는 복합운송활동

사. 가목 내지 바목과 유사한 활동으로 재정경제부령이 정하는 활동

3. 다음 각목의 어느 하나에 해당하는 소득

가. 외항해상운송활동과 관련하여 발생한 「소득세법」 제16조의 이자소득, 동법 제17조제1항제5호의 투자신탁수익의 분배금(이하 이 조에서 "이자소득등"이라 한다) 및 지급이자. 다만, 기업회계기준에 의한 투자자산에서 발생하는 이자소득등과 그 밖에 재정경제부령이 정하는 이자소득등을 제외한다.

나. 외항해상운송활동과 관련하여 발생한 기업회계기준에 의한 화폐성 외화자산 및 부채를 평가함에 따라 발생하는 원화평가금액과 원화기장액의 차이 또는 차손

다. 외항해상운송활동과 관련하여 상환받거나 상환하는 외화채권·채무의 원화금액과 원화기장액의 차이 또는 차손

라. 외항해상운송활동과 관련하여 발생하는 차입금에 대한 이자율 변동, 통화의 환율 변동, 운임의 변동, 선박 연료유 등 해운관련 주요 원자재 가격변동의 위험을 회피하기 위하여 체결한 기업회계기준에 의한 파생상품거래로 인한 손익

제104조의8(해운기업의 법인세 과세표준 계산특례) ①법 제104조의10제1항1호에서 "선박"이라 함



은 과세표준계산특례를 적용받는 기업(이하 이 조에서 "특례적용기업"이라 한다)이 소유하거나 용선한 선박을 말한다.

②법 제104조의10제1항제1호 산식 및 이 영 제104조의7제1항에서 "순톤수"라 함은 「선박법」 제3조제1항제3호의 규정에 의한 순톤수를 말한다.

③법 제104조의10제1항제1호 산식 및 이 영 제104조의7제1항에서 "운항일수"라 함은 다음 각호의 어느 하나에 해당하는 기간에 속하는 일수를 말한다. 다만, 정비·개량·보수 그 밖의 불가피한 사유로 30일 이상 연속하여 선박을 운항하지 아니한 경우 그 기간을 제외한다.

1. 특례적용기업이 소유한 선박의 경우에는 소유기간
2. 특례적용기업이 용선한 선박의 경우에는 용선기간

④법 제104조의10제1항제1호 산식 및 이 영 제104조의7제1항에서 "사용률"이라 함은 다음 각호의 어느 하나에 의한 비율을 말한다.

1. 특례적용기업이 소유한 선박의 경우에는 100퍼센트
2. 특례적용기업이 용선한 선박의 경우에는 용선계약에 의한 용선비율
3. 제1호 및 제2호의 규정에 불구하고 특례적용기업이 제104조의7제1항의 규정에 의한 공동운항에 투입한 선박의 경우에는 공동운항비율

⑤법 제104조의10제8항의 규정에 의한 1톤당 1운

항일이익을 다음과 같이 한다.

⑥과세표준계산특례를 적용받고자 하는 법인은 과세표준계산특례를 적용받을 수 있는 연속한 5사업연도의 기간(이하 이 조에서 "특례적용대상기간"이라 한다)중 최초 사업연도의 과세표준신고기한까지 제104조의7제1항에 규정된 요건충족여부에 대한 해양수산부장관의 확인서를 첨부하여 납세지 관할세무서장에게 신청하여야 한다.

⑦제6항의 규정을 적용함에 있어서 최초의 특례적용대상기간은 법인 설립일이 속하는 사업연도(2004년 12월 31일 이전에 설립한 법인의 경우에는 2005년 1월 1일이 속하는 사업연도)부터 연속한 5사업연도의 기간으로 하고, 특례적용대상기간과 그 다음 특례적용대상기간은 연속한 기간으로 한다.

⑧특례적용기업은 과세표준계산특례를 적용받는 기간에 속하는 사업연도(제6항의 규정에 따라서 제출된 해양수산부장관의 확인서에 의하여 요건충족을 확인할 수 있는 사업연도를 제외한다)의 과세표준신고시 제104조의7제1항에 규정된 요건충족여부에 대한 해양수산부장관의 확인서를 첨부한 해운기업의 법인세 과세표준계산특례 요건명세서를 납세지 관할세무서장에게 제출하여야 한다.

⑨과세표준계산특례의 적용기간이 종료되거나 제104조의7제1항의 규정에 의한 요건에 위반되어 과세표준계산특례를 적용받지 아니하고 「법인세법」을 적용받게 되는 경우에는 과세표준계산특례의 적용기간에도 계속하여 「법인세법」을 적용한 것으로 보아 각 사업연도의 소득을 계산한다.

⑩특례적용기업은 해운소득과 비해운소득을 각각 별개의 회계로 구분하여 경리하여야 하며, 해운소득과 비해운소득에 공통되는 익금과 손금은 재정경제부령이 정하는 방법에 의하여 안분계산한다.

개별선박의 순톤수	1톤당 1운항일이익
1,000톤 이하분	14원
1,000톤 초과 10,000톤 이하분	11원
10,000톤 초과 25,000톤 이하분	7원
25,000톤 초과분	4원

한국선주협회 2005년도 정기총회 개최

해운산업의 발전기반 조성에 주력키로 해운세제 등 선진해운시스템 구축 추진

한국선주협회는 올해 회원사간 화합과 안정을 바탕으로 해운산업 발전기반을 조성하고, 세계에서 제일 해운하기 좋은 나라 건설과 한국상선대의 국제경쟁력 강화를 위해 모든 역량을 기울여 나가기로 했다.

한국선주협회는 1월12일 협회 대회의실에서 2005년도 정기총회를 열고 이같은 내용을 골자로 한 금년도 협회 중점추진 사업계획과 예산안을 심의, 원안대로 통과시켰다.

국적외항선사 대표와 강무현 해양수산부 차관 등이 참석한 가운데 장두찬 회장 주재로 열린 이날 정기총회에서는 먼저 협회 사무국으로부터 2004년도 주요업무 추진실적 및 수지결산내용을 보고받고 이를 승인하는 한편, 2005년도 주요업무 추진계획과 예산안 등을 심의, 원안대로 통과시켰다.

특히 이날 정기총회에서 장두찬 회장은 개회사를 통해 『지난 한해에는 오랫동안 추진해 왔던 톤세제의 법제화가 이루어졌고 발전 지향적인 노사관계가 기일층 공고하게 되었으며, 선복확충을 위한 수출입은행과 선박투자회사를 통한 자금조달도 정착단계에 이르렀다』며, 『무엇보다도 정도의 차이는 있으나, 선종이나 항로의 구분 없이 유례없는 호황을 맞아 괄목할만한 경영성과를 거두면서 국가경제에 크게 기여한데 대하여는 우리 모두가 자부심을 가져도 좋을 것』이라고 강조했다.

장 회장은 또 『지난 한해가 호황이었고 당분간 이 호황이 지속될 것이라는 기대를 하면서도 우리 스

스로를 돌아보고 앞으로 보다 더 확고한 위상을 정립하기 위한 다짐이 필요한 시점에 우리는 서 있다』고 말하고, 앞으로 여러 가지 어려움이 예상되나, 우리의 위상에 걸맞게 서로 나누며 도우는 정신을 바탕으로 외항해운수입 300억 달러를 기필코 달성하는 한해가 되도록 다함께 노력하자고 당부했다.

이어 강무현 해양수산부 차관은 치사를 통해 『지난 한해동안 우리 해운기업들은 한반도와 세계를 연결하는 경쟁력 있는 물류네트워크를 통해 우리나라 수출입화물을 원활하게 수송함으로써 국가경제를 지탱하는 기간산업으로서의 역할을 차질없이 수행했다』며, 해운업계 지도자들의 노력과 협조에 대해 감사의 뜻을 표명했다.

강 차관은 또 『2005년은 해운강국의 기반을 마련하는 중요한 한 해가 될 것』이라고 말하고, 이를 위해 톤세제 시행에 최선을 다함은 물론, 선박투자회사의 안정적인 운영과 한국 P&I클럽 활성화, 국제



선박등록법 개정과 국가필수선대 시행, 우수 선원 인력의 안정적인 공급기반 구축, 대량화물수송협회의 활성화 등을 적극 추진해 나가겠다고 밝혔다.

협회는 이날 정기총회에서 우리나라가 동북아 물류중심국가로 발돋움 할 수 있도록 해운산업의 국제경쟁력 강화에 진력하며, 특히 세계금융·선박등록 등 선진 해운시스템 구축에 주력키로 했다.

또 회원사간 유대를 더욱 강화하고 업계 공동의 이익과 발전을 도모하기 위해 노력하는 한편, 해운시황연구회, 회원사 방문행사, 사장단 연찬회, 위원회 및 업종별 간담회를 활성화 시켜 회원사간 유대를 더욱 공고히 하고, 업계 공동의 발전을 도모해 나가기로 했다.

이와함께 철광석/유연탄/LNG 등 대량화물의 전용선 수송비중을 확대하기 위한 선화주간 협력강화대책을 적극 추진하여 국가 전략물자의 안정적 수송기반을 마련하고, 선박금융제도의 개발을 위해 지속적으로 노력하며, 특히 선박금융조달 여건이 상대적으로 열악한 중소형 선사를 위한 금융개발을 적극 추진하기로 했다.

또한, 항만 관련 제반비용이 최소화 될 수 있도록 노력하고, 항만공사가 항만이용자 입장에서 운영되도록 하며, 항만서비스의 질적 향상과 항만하역능력의 극대화가 이루어 질 수 있도록 대책을 추진키로 했다. 선원부문에 있어서는 한국인 선원의 근로조건 개선 및 외국인선원 고용범위 확대에 대한 노사합의 사항이 원활히 이행되도록 추진하고, 긴밀한 노·사협조체제를 유지함은 물론, 선원법, 선박직원법 개정에 따른 하위법령 개정작업에 적극 참여하여 각종 선원제도가 합리적으로 정비되도록 노력키로 했다.

그리고 해군, 해운인력의 연계육성 및 상호교류 활성화를 통해 해양세력의 확충과 해기인력 수급안정 및 해기전송을 도모하며 국가필수선대제도와 연

계한 초급해기사 병역제도 개선을 적극 추진해 나가기로 했다.

아울러 ILO 통합해사협약 제정작업에 적극 참여하는 한편, ITF와의 노사교섭에도 선주측 연합단체의 일원으로 참가하여 합리적인 국제 선원근로기준 정착을 위해 최선의 노력을 경주해 나가기로 했다.

국제해상보안코드, 밸리스트수관리협약, 대기오염방지규칙 등 국제적으로 발효되거나 발효 준비 중인 해상보안, 선박안전 및 해양환경보전을 위한 국제규제 강화 움직임에 능동적으로 대처하여 선주들의 입장을 대변하고, 선사의 원활한 이행을 적극 지원키로 했다.

국제협력과 관련해서는 WTO/DDA, APEC, OECD, IMO, ILO, UNCITRAL 등 국제기구의 다자간 협상에 적극 대응하여 국제해운질서의 합리화 및 안정화와 협상 상대국 해운시장의 자유화 개방화를 이끌어 내는데 주력키로 했다.

이밖에도 일반인들을 대상으로 해운산업 이미지 개선을 위해 선주협회장배 요트대회 개최, 해운항만 취업박람회 추진 등 사회협력 및 봉사사업을 발굴하여 지속적으로 추진하기로 했다.

한편 장두찬 회장은 이날 톤세제도 도입 등 해운산업 발전에 크게 기여한 해양수산부 박용문 해운정책과장에게 감사패를 전달하고, 그간의 노고에 대해 격려했다.

한진해운을 비롯하여 STX Pan Ocean, 대한해운, 씨브나운틴해운, 유코카캐리어스, 전국경제인연합회, 대한상공회의소, 전국해상산업노동조합연맹, 한국선급, 한국해양오염방제조함, 한국예선업협동조합, 한국도선사협회, 부산항만공사, 한국물류정보통신 등 국적외항선사 및 관련단체에서 이날 한국선주협회 정기총회를 축하하는 화환을 보내왔다.

선원보험료 부과체계관련 의견 제출

보험료 면제 또는 경감규정 유지건의

한국선주협회는 최근 선원 보험료 부과체계 개정과 관련하여 국민건강보험공단에 검토의견을 제출하고, 현재의 승선기간중 보험료 면제 또는 50% 경감규정을 유지시켜 줄 것을 건의했다.

협회는 검토의견을 통해 선원들은 승선기간중 국내에서 보험급여를 사용하는 것이 현실적으로 한계가 있는데다 현행 보험료 부과규정으로 인해 1년에 평균 승선기간 10개월중 보험료 경감혜택을 받는 기간은 8~9개월 정도로 1~2개월 가량 줄어든다고 밝히고 이의 개선을 요청했다.

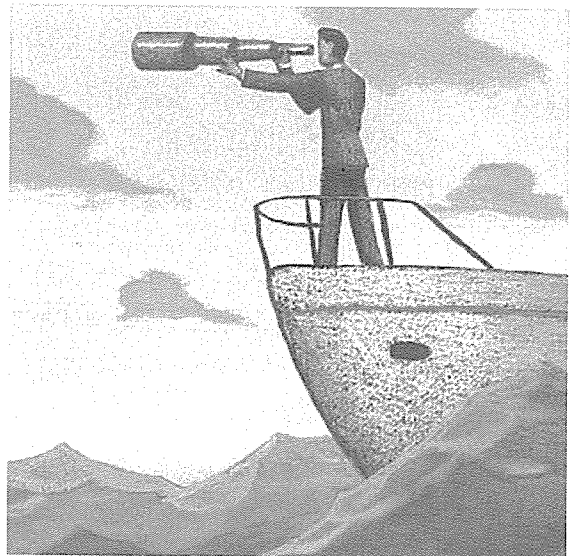
협회는 또 선원법 제85조에 의거, 승선중 직무의 상병을 선주가 부담하도록(3월이내) 규정되어 있어 의료보험료를 일반 육상근로자와 같이 부과할 경우 사업주 및 근로자는 직무의 상병에 대해 이중으로 부담하는 결과를 초래한다고 강조하고 정책적인 배려를 요망했다.

특히, 협회는 선원의 일시귀국 사례는 선박의 운항구역에 따라 다소 차이가 있으나, 체류기간이 30일을 초과하는 경우는 없으며, 대부분 기간은 공단의 관리지역을 벗어나 있으므로 현재의 승선중 보험료 경감 또는 면제 조항은 마땅히 유지되어야 하며, 선원들의 승선은 국민건강보험법 제49조(급여의 정지)의 '국외에서 업무에 종사하고 있는 때'로 인정하여 줄 것을 요청했다.

또한, 협회는 국외 체류로 인하여 직무의 상병중 공단에서 처리가 불가능한 경우와 기타 관련법령에서 상병이 보장될 경우 이중부담이 되지 않도록 선원에 대한 보험료 감면범위를 확대해 주도록 건의했다.

협회는 또 지방의 중소 병·의원에서는 전산시스템의 미흡으로 보험급여 정지중이라는 사실을 확인하지 못하고 있어 불필요한 보험급여 진료사례가 발생하는 등 사업장의 EDI 활용범위 확대와 보험급여정지시 지점마다 상이한 처리방안의 통일 및 간소화 등을 건의했다.

협회는 이밖에도 건강보험공단의 각 지역 지사에서 때분기마다 일시귀국시에 사용한 가입자의 보험료를 발취하여 사업장에 부과하고 있는데도 불구하고 누락되는 것은 공단 자체 행정시스템의 구조적인 문제에 기인한 것이라고 지적하고 보험료 부과에 관한 관계사실을 사업주에게 홍보한 시점인 2003년 하반기 이후 발생한 누락분에 한하여 징수하는 것이 바람직하다는 의견을 제시했다.





중국 입국 규제자 선원고용시 주의요망

강제추방 등 전력있는 선원 벌금 부과

중국에서 입국을 규제하는 사람을 선원으로 고용할 경우 세심한 주의가 요망되고 있다.

주중 한국대사관이 해양수산부를 경유하여 협회에 통보해 온 바에 따르면, 과거 밀입국 알선 혐의로 중국에서 체포되어 복역한 후 강제 추방당한 전력 있는 한국 사람이 최근 선원으로 승선하여 중국 입항중 발각되어 불이익을 받은 사례가 있다는 것이다.

중국 당국은 이 선원을 승선시킨 우리나라 선박에 대해 벌금을 부과했다.

이에 따라 중국에서 밀입국 알선과 같은 범죄경력으로 인해 중국입국이 규제된 자를 선원으로 승선시켜 중국 입항시 벌금 등 불이익을 받는 유사 피해사례가 발생되지 않도록 세심한 주의가 요망되고 있다.

현재 선원법의 규정에서는 선원수첩 발급당시에만 신원관련 사항을 확인하게 되어 있고, 재교부에는 별도 확인요건이 없다.

따라서 승선공인 또는 고용시에 당사자의 고지가 없을 경우 또 다시 재발될 우려가 있는 만큼, 사전 주의가 필요한 것으로 지적되고 있다.

협회는 이러한 문제점들을 보완하기 위하여 현재 진행중인 선원법령 개정작업에 관련 사항이 반영되도록 적극 추진하고 있다.

한편, 국제노동기구(ILO)의 선원신분증명서협약의 수용과 선원의 근로조건 개선을 골자로 마련된 선원법 개정안이 정부입법으로 금년 2월 제252회 임시국회에서 처리될 예정이다.

이에 따라 협회는 해양수산부에서 마련한 '선원법시행령 및 시행규칙개정안' 등에 대한 국적선사들

의 의견을 수렴한 뒤 개선의견을 제출할 계획이다.

협회는 또 해양수산부에서 기상악화시 해상에서의 선박안전을 확보하기 위하여 선박출항통제 시점을 기상특보 발효시점에서 발표시점으로 조정하고, 여수구역 교통안전특정해역에서의 해상교통안전을 확보하기 위하여 지정항로를 변경하는 등 현행 제도의 운영과정에서 나타난 일부 미비점을 개선, 보완하기 위하여 해상교통안전법 시행규칙의 일부 개정을 추진함에 따라 이에 대한 의견도 수렴중에 있다.

외국선박 도입시 등기절차 개선건의

해양부 사실확인서로 등기가능토록

한국선주협회는 최근 외국선박의 등기절차를 개정하여 줄 것을 대법원에 건의했다.

현행 외국선박의 취득에 따른 소유권 보조등기시의 수입면장 첨부규정(대법원 예규)에 따르면, 국적선사가 취득한 외국선박이 부득이한 사정으로 국내에 입항하지 않는 경우 해양수산부로부터 선박미수입 사실확인을 받은뒤 관세청으로부터 재차 선박미수입 사실확인서를 발급받아 등기신청서에 첨부하도록 하고 있다.

이에 따라 협회는 건의를 통해 관세청의 선박미수입 사실확인서 발급절차를 생략하여 감독관청인 해양수산부의 사실확인서 만으로도 등기가 가능토록 절차를 간소화 해 주도록 요청했다.

폴컨테이너선 향후 3년간 연평균 13.7% 증가

7,500TEU급 이상 대형선 연평균 61.3% 증가

BRS-Alphaliner, 세계컨테이너선 전망 발표

세계컨테이너선대는 향후 3년간 연평균 13.7%씩 증가하여 오는 2008년 초에는 1,000만TEU를 넘어설 것으로 전망됐다.

프랑스 선박브로커그룹인 BRS-Alphaliner가 최근 발표한 '세계컨테이너선대 전망'에 따르면, 컨테이너선대는 2005년초 3,362척 729만305TEU에서 2008년에는 4,271척 1,072만3,995TEU로 수송능력이 47%가량 증가할 것으로 예상했다.

특히, BRS-Alphaliner는 대형컨테이너선의 증가율이 두드러질 것으로 예상했는데, 7,500TEU급 이상의 초대형 컨테이너선은 2005년초 49척 39만 3,369TEU에서 오는 2008년초에는 197척 165만 1,240TEU로 연평균 61.3% 증가할 것으로 내다봤다.

이와함께 4,800-5,200TEU급 컨테이너선의 경우도 2005년초 59척 28만9,903TEU에서 2008년에는 131척 64만9,733TEU로 연평균 30.9% 증가할 것으로 예측했다.

이에 따라 4,000TEU급 이상의 대형 컨테이너선은 2005년초 582척 312만590TEU에서 2008년초에는 971척 557만9,633TEU로 연평균 21.4%씩 증가하는 반면, 4,000TEU급 이하의 경우는 2,780척 416만9,715TEU에서 3,300척 514만4,362TEU로 연평균 7.3% 증가에 그칠 것으로 분석했다.

더구나 500TEU급 이하의 소형컨테이너선의 증가율은 제로에 그칠 것으로 예상했다.

선형별 컨테이너선대 전망(2005년-2008년)

선형	연도	2005년		2006년		2007년		2008년		연평균 증가율
		척수	TEU	척수	TEU	척수	TEU	척수	TEU	
7,500 이상		49	393,359	83	672,515	143	1,182,531	197	1,651,240	61.3%
5,000-7,499		265	1,541,534	306	1,765,318	334	1,930,001	378	2,182,153	12.3%
4,000-4,999		268	1,185,697	301	1,333,099	349	1,537,730	396	1,746,240	13.8%
3,000-3,999		265	901,620	273	926,166	288	975,564	316	1,069,409	5.9%
2,000-2,999		549	1,363,882	604	1,508,241	666	1,674,041	722	1,822,957	10.2%
1,500-1,999		425	716,696	445	749,851	467	787,874	496	838,524	5.4%
1,000-1,499		518	614,829	568	673,398	606	717,027	639	755,293	7.1%
500-999		627	447,563	696	503,316	724	527,253	731	533,054	6.0%
100-499		396	125,125	396	125,125	396	125,125	396	125,125	0.0%
합 계		3,362	7,290,305	3,672	8,257,029	3,973	9,457,146	4,271	10,723,995	13.7%
연평균증가율		9.8%		13.3%		14.5%		13.4%		13.7%

(자료) BRS-Alphaliner ※ 주 : 각년도는 1월1일 기준