

우리 해운기업 세계해운시장 주도할 수 있는 능력배양 시급

KMI · 선협 · 정부, 해운물류산업 발전위한 합동워크숍 개최

우리나라 해운산업은 21세기 국가성장 엔진으로서 그 역할을 다하기 위해서는 해운기업에 대한 세계지원정책의 지속적인 시행과 선원문제를 포함한 해운인력의 안정적 확보방안이 시급히 마련되어야 할 것으로 지적되었다. 또 선화주간 실질적인 협력관계가 구축과 다양한 사업분야에서 우리의 해운기업이 세계해운시장을 주도할 수 있는 능력을 배양할 수 있도록 자율적인 경영체제 확립이 필요한 것으로 분석되었다. 다음은 해운물류산업 발전을 위한 공동워크숍 주제발표 내용을 간추린 것이다.(편집자 주)

■ 해운물류산업 발전 공동워크숍

한국해양수산개발원(KMI)이 주최하고, 국토해양부와 한국선주협회가 주관한 해운물류산업의 발전을 위한 합동워크숍이 6월5일 선협 대회의실에서 개최되었다. 국토해양부 김희국 국장을 비롯한 정부 관계자와 외항해운업계 및 KMI 관계자 등 60여 명이 참석한 가운데 열린 이날 합동워크숍에서는 △제1주제 우리나라 해운산업의 선진화 방향(길광수 한국해양수산개발원 연구위원) △제2주제 외국의 선원양성정책과 시사점(김수업 한국해양수산개발원 부연구위원) △제3주제 일본의 톤세제 도입과 시사점(김형태 한국해양수산개발원 해운물류연구본부장) 등에 대한 주제발표 후 토론을 가졌다.

■ 우리나라 해운산업의 선진화 방향

우리나라 해운산업을 둘러싼 대내외의 유·불리의 여건에 대응하여 진정한 세계일류의 선진 해운강국으로 성장·발전하기 위해서는 우리보다 앞서 있는, 또는 세계 해운산업계를 선도해 나가는 국가들의 해운산업 선진화 전략행보를 본받을 필요가 있다.

우리나라 해운산업 선진화 과제로 △해운산업의 위상강화 △성장동력 강화 △고부가가치 산업 등을 지적했다.

특히, 해운산업의 위상강화를 위해서는 해운산업이 고부가가치 미래 성장엔진 산업이라는 점, 관련 산업영역이 넓다는 점을 인식시켜 줄 수 있는 정책과 싱가포르의 ‘런던 플러스(London Plus)’와 같은 종합적인 발전전략이 필요하다.

또한, 2003년부터 영국이 범국가적으로 추진하고 있는 ‘Sea Vision UK’와 같은 정책을 추진하여 해운산업에 대한 국민적 관심을 높여 젊은이들로 하여금 해운산업 및 관련 산업분야에서 일자리를 찾을 수 있도록 장려하는 범국가적인 정책이 필요하다.

성장동력을 강화하기 위해서는 첫째, 해운기업에 대한 세계지원정책은 지속적으로 시행되어야 하며, 둘째, 선원 문제를 포함하여 해운인력의 안정적 확보방안이 시급히 마련되어야 한다. 셋째, 선·화주간 실질적인 협력관계가 구축되도록 해야하며, 넷째, 다양한 사업분야에서 우리의 해운기업이 세계해운시장을 주도할 수 있는 능력을 배양할 수 있도록 자율적인 경영체제를 보장해 주어야 한다.

다섯째, 우리나라를 대표하면서 글로벌 해운 브랜드를 가진 글로벌 메가 캐리어를 육성하는 한편, 마지막으로 여섯째, 우리나라 중소선사들이 저렴하고 신속하게 선박을 수리할 수 있는 중소선박 전용 수리 조선소를 확대해야 한다.



고부가가치 산업화의 과제에 대해서는 선박금융 기능을 강화해야 하고, 이를 위해서는 우리나라도 타 국가 정책처럼 선박금융을 전담하는 해운금융기관을 설립하여 우리 선사로 하여금 고가의 선박을 장기적이고 안정적으로 경쟁력 있는 조건으로 확보할 수 있도록 해야 할 것이다. 동시에 현행 선박투자회사제도를 더욱 활성화시켜 국적선사의 선박확보를 지속적으로 확대할 수 있는 방안도 강구해야 할 것이다.

또한, 우리 해운산업이 고부가가치 산업으로 발전하고 지속적으로 성장하기 위해서는 새로운 사업 및 시장의 발굴과 확대가 필요하다.

■ 외국의 선원양성정책과 시사점

선원관련 주요현안으로 선원 부족문제와 선원고령화문제에 대해 언급했는데, 선원 부족 문제에 대해서 해운경기 호황에 따른 선박증가로 선원의 수요가 증가했으나, 세계선원 시장에서 선원부족으로 나타났다.

향후 해운시장에 인도될 선박량도 폭발적이기 때문에 이들 선박에 승선할 선원수요에 따라 당분간

고급선원 부족현상은 지속될 것으로 전망된다. 사관 선원 부족현상은 자연스럽게 선원임금 상승으로 이어져 국내선원은 물론, 외국선원의 경우 임금이 크게 인상되었다.

또한, 잘 훈련된 선원확보에 곤란을 겪고 있는데 높은 임금을 주고서라도 양질의 선원을 확보하기를 원하나 쉽지 않은 실정이고, 유럽 및 일본 선사들이 고임금으로 해외선원들을 채용하고 있다.

아울러, 선원고령화문제에 대해서는 우리나라를 포함한 일본, 대만 등 대부분의 선원수요국에서는 선원의 고령화로 인한 해기전승의 단절이 우려되고 있다.

국가별 선원수급 입장에 대해서 각 이해관계에 따라 살펴보면, 선원수요 국가의 입장은 대부분의 OECD국가나 해운선진국은 선원수급에 있어서 우리나라와 유사한 입장으로 영국, 일본, 대만 등의 나라가 대표적인데, 선원이 되고자 하는 자국민이 갈수록 감소하고 있다.

즉, 자국선대의 유지와 해운산업 및 연관산업에 필요한 인력들을 공급하기 위해서는 젊은 인력들이 지속적으로 선원으로 유입되어야 하나 현실은 선원

이 되기 위한 인원이 정체 또는 감소하는 실정이다. 때문에 대부분의 국가에서의 선원정책은 자국국민의 승선을 장려하는 정책과 외국선원의 승선을 허용하는 정책을 함께 사용하고 있다.

자국 상선대의 원활한 운영, 나아가 관련 산업에 필요한 인력공급까지를 염두에 두고 자국선원을 양성하는 정책과, 유능한 해외 선원을 적시에 채용하여 자국선대를 운영하는 정책이 선원수요 국가의

승선했을 때 잘 적응할 수 있는 선원을 고용하기를 원한다.

마지막으로 복합적인 국가의 입장에서 보면, 선원의 수급이 해외 선원을 주로 고용하는 국가와 선원을 공급하는 국가로만 구성되었다면 단순해질 수 있으나 현실은 복잡하다. 우리나라의 경우는 해외 선원송출국가이면서 동시에 해외선원 고용국가인 특이한 구조를 가지고 있다. 선원의 수급은 보통 다음의 단계를 거치는 것으로 관측되고 있는데 이는 국가경제의 성장과도 관련이 있으며 우리나라가 그 대표적인 예라고 할 수 있다.

우리나라의 경우 사관급은 해외 송출이 이루어질 정도로 아직까지는 양성과 수급이 균형을 이루고 있으나 부원급의 경우는 해외 선원 고용을 확대하고 있다. 대만의 경우도 우리나라와 유사하여 해운법 및 선원법에서 대만선박에 승선하는 대만선

[선원수급의 단계별 변화]

단계	자국선원	해외선원	비고
경제 도약기	자국상선 자국선원주의	없음	해운선진국 초창기 모습 선원양성 기관 활성화
경제 성장기	자국선원 충족 해외 승선 확대	없음	해외 선원 송출 본격화
경제 발전기	사관충족 부원 부족현상 발생	부원 채용 사관 중심의 해외 송출	부분적인 불균형 발생
경제 성숙기	사관, 부원 모두 부족현상	해외 선원 고용 확대	자국 선원 유지 정책 해외 선원 고용 증가

주요 정책이라 할 수 있다.

선원공급 국가의 입장을 보면, 필리핀을 비롯한 베트남, 미얀마, 인도네시아 등 많은 개발도상국에서 여전히 많은 인력들이 선원이 되기를 희망하고 있으며 특히 해외취업을 선호한다. 이는 개인적으로는 더 높은 급여와 더 나은 근무여건 때문이기도 하지만 국가가 정책적으로 이를 권장, 육성하고 있기 때문이다. 이들 국가에는 많은 선원양성 기관들이 있으며 매년 많은 수의 선원들이 배출되어 해외 취업 등에 나서고 있다.

선원송출 국가에서는 자국의 선원들이 해외에서 합당한 대우를 받으며 능력을 발휘하기를 희망하고 있으며, 이를 위해 많은 투자와 지원을 병행하고 있으나, 많은 선원기관들이 난립해 있기 때문에 그 중에서 옥석을 가리기는 힘들다. 게다가 많은 선사들의 경우 좀 더 유능하고 훈련된 선원, 자사의 배를

원, 대만선박에 승선하는 외국 선원, 외국선박에 승선하는 자국 선원에 대한 기준을 정하여 두고 있다.

중국의 경우는 우리나라 성장기와 유사하여 중국 선박은 중국선원으로 채우고 해외선박에 송출하는 단계이다. 우리나라의 경우 선원문제가 복잡적이기 때문에 해결방안 역시 단순하지가 않은 실정이다.

가장 이상적인 방안은 지속적으로 선원이 양성될 수 있는 사회적, 경제적인 구조를 갖추는 한편 구인이 어렵거나 경쟁력이 없는 부분은 해외선원 고용 등의 방법으로 보완하는 것을 검토해 볼 수 있다. 다음에서는 우리와 유사한 문제에 직면한 국가들의 선원 수급에 대해 대처하는 방안을 살펴왔다.

▶ 영국

전통적인 해운강국이라 칭해지는 영국의 경우도



선원문제는 매우 심각한 화두로 부상되었다. 즉 영국 상선대의 감소에 따라 영국국민이 영국 상선에 승선할 기회가 축소되었고 육상에서의 취업기회 증대와 소득증가에 따라 선원이 되려는 인원이 감소하였다.

영국의 경우 제3국을 통한 선원교육이나 외국선원 출신의 고용만으로는 'Maritime London' 이라고 하는 해사관련 기능의 중심지 역할을 지속적으로 유지하는데 한계가 있음을 인식하고 선원양성을 위해 톤세제도를 도입하였다.

톤세제도 도입시 해기사 15명당 1명의 비율로 실습생(cadet) 양성을 주장하여 해운업계가 수락함으로써 영국해운 재생의 기틀을 마련하였다. 톤세를 적용받기를 희망하는 선사는 톤세 적용을 받기 위해 연간단위의 선원양성을 위한 Core Training Commitment(CTC)를 제출하여 정부로부터 승인을 받는다.

또한, 톤세 적용을 받기 위해 최소훈련요건(MTO, Maritime Training Obligation)을 준수해야 한다. 여기서 사관을 위한 최소훈련요건이란 톤세를 적용받는 선박에 승선하는 선원을 기준으로 사관 15명당 1명의 사관후보생을 훈련하는 것이다.

또 부관을 위한 최소훈련요건이란 선사가 매년 단위로 부원의 채용계획 및 경력개발 등에 대해 위원회 차원의 검토를 받도록 규정하고 있다. 제출된 계획은 영국선주협회가 의장으로 있는 부원특별위원회에 의해 승인을 받는다. 사관은 선박의 운항에 대한 책임을 지고 있고 해사관련 직업군에 대한 주요 인력 공급원이기 때문에 상대적으로 훈련요건이 엄격하고 훈련 시간도 많이 소요된다.

영국의 선원정책은 선원 훈련과 해기전승을 영국의 해운산업 및 연관산업을 발전시키는 핵심요소로 간주하고, 톤세제도와 선원훈련을 연계하여 시너지 효과를 유도하고 있다. 직접적인 선원훈련이 어려운 경우 기금을 납부함으로써 직접적인 훈련을 대체하고 있다.



▶ 일본

일본경제는 무역량의 99%, 국내수송화물량의 38%를 해상수송에 의존하기 때문에 선박과 선원을 매우 중요하게 인식하고 있으나 육상직의 임금상승 및 승선기피로 인해 일본선원은 크게 감소했다. 외항해운은 외국인선원 승선에 의해, 내항해운은 고령화의 진전과 후계자 부족 등을 이유로 1974년 28만명이었던 일본인 선원은 2006년에는 외항해운은 2,600명, 내항해운은 3만명으로 감소했다.

이에 일본은 톤수표준제도의 도입과 연관된 일본인 선원의 계획적 증가를 위한 노력과 해사산업의 건전한 발전을 위한 인재확보 및 육성을 위한 시책을 수립하고 있다.

또한 자국선원 변화에 적극 대응하는 개념으로 지금까지 상선대학, 고등상선전문학교 등의 공교육기관으로부터 공급되는 선원을 확보하여 왔으나, 세계적인 해운경기의 활황세와 톤세제도의 시행이라는 두 가지 요인으로 말미암아 지금까지의 선원 확보정책을 바꾸게 되었다. 선대확충을 위하여 많은 해기사가 필요하나 현재의 공교육시스템 하에서는 일본인 해기사 공급이 부족하며 톤세제도의 실행에 즈음하여 일본정부는 해사클러스터의 핵심인재요소인 일본인 해기사 고용의 증대를 기대하고 있다. 이와 같은 이유로 기존의 선원확보는 평생선원 개념의 포기, 해기관련 공적교육기관 출신자이

외에도 해기사가 될 수 있는 일반대학 출신자를 고용하기 시작했다는 점에서 크게 변화했다.

일본의 선원확보에서 변화의 특징은 선원확보를 선사가 양성교육까지 적극적으로 행하는 것이다. 일본선사에 비하여 상대적으로 선대규모가 작은 국내선사가 일본선사와 같은 선원양성의 내생화를 추구하는 것은 매우 힘들므로 우수한 국내 및 외국 해기사의 확보 및 양성을 위하여는 산·관학의 연계가 무엇보다 중요하다. 이를 위하여 국내의 해기사 양성과정의 개편이 필요하다. 평생선원의 개념에서 탈피하여 해사클러스터에서 필요로 하는 다양한 인재를 양성하는 캐리어 패스 플래닝 개념의 해기전문교육으로 개편되어야 한다.

▶ 대만

해운에 대한 의존도가 절대적인 대만의 경우, 1970년대에는 선원수가 5만명에 이르렀으나 1990년대 들어 5,000명 수준으로 감소하는 등 대만선원의 급격한 감소에 직면했다. 이는 대만의 육상 직업의 평균임금이 꾸준히 인상되었고, 중국이나 동남아 국가의 저임금 선원 고용의 증가와 더불어 다른 선원수요국가와 마찬가지로 선원의 고령화로 인한 여러 가지 문제가 나타나고 있다.

대만선사의 경우 정치적인 이유로 중국 직기항이 금지되어 있기 때문에 물동량이 급증하고 있는 중국에 기항하기 위해 편의치적을 선택하였으나, 편의치적이 대만선원 수요를 줄이는 요인으로 작용했다.

대만선사들의 선원수요는 기존선박 외에 향후 인수될 선박에 승선할 이원을 포함하면 연간 수백명이 필요하다. 기관사 등 선원의 부족과 더불어 고임금 대만선원만으로 선대를 운영하기 어렵기 때문에 선박의 치적을 변경하거나 대만선원에 비해 임금이 약 절반정도인 중국이나 동남아시아 선원들을 승선

시키고 있다.

대만 해기사들의 수가 1,918명인데 비해 외국 해기사는 3,132명으로 외국해기사가 훨씬 많으며, 외국 부원은 4,821명으로 대만 부원에 비해 3배나 더 많은 실정이다.

현재 대만에서 선사들이 필요로 하는 선원의 유일한 공급원은 해양계 학교와 그 졸업생들이다. 해양대학교의 졸업생들이 초급사관이 되기 위해서는 시험 합격, 각종 훈련이수, STCW-95 조약에서 규정한 승선 훈련을 마쳐야 한다.

대만의 선원교육체제는 해사고등학교, 해양전문대학, 해양대학의 3단계로 나누어지며, 해사고등학교는 중학교 3년 과정을 마치고 진학하는 것으로 대만에는 4개의 해사고등학교가 있다.

해사고를 졸업하는 학생수는 매년 항해과 70명, 기관과 200명 정도이며, 전문대학 및 해양대학을 포함한 대학 졸업생 수는 항해과 400명, 기관과 450명 정도이다. 대만 선원법 등에 따르면 재학생들은 자격이 갖춰진 사관이 되기 위해서는 항해과는 최소 1년, 기관과는 최소 6개월 이상의 승선경험이 있어야 한다.

학생들이 승선을 기피하는 요인은 정부의 법제도, 선사의 정책, 학생들의 의지, 선원직의 특징 등이 혼합된 것으로 이 문제를 해결하기 위해서는 관련 기관들의 협력이 필요하다.

이에 대만 정부, 해운업계, 교육계의 대표자들이 지속적인 회의를 통해 대만학생들의 승선 증가를 위해 마련한 대책은 △해기사 시험규정 및 훈련과정의 개정 △해기사 시험을 일반 학생들에게 개방, △영어 능력 및 전문지식 향상 △승선을 기치하는 선원직업의 특징들을 완화 등이다. 해양교육정책백서에 따라 전 교육과정에 걸쳐 해양사상을 고취하고 해양관련산업에서 필요로 하는 인력을 육성하기 위해 5년 단위의 국가계획에 따라 장기적이고 체계적으로 관련 인프라를 정비하고 인력을 양성한다.



▶ 시사점

우리나라 역시 일본, 대만 등 해운에 대한 의존도가 높고 자국선대가 발달한 나라와 마찬가지로 국적선원, 특히 해기사의 부족문제에 직면했다. 이는 대부분의 선원수요국들이 경험하고 있으며 향후에도 이러한 부족현상은 계속될 것으로 전망된다. 선박의 지속적인 증가도 원인이지만 선원수요국에서 자체적으로 해기사를 충분히 공급하지 못하고 필리핀과 같은 선원공급국에 주로 의존하고 있는 상황이 일시에 개선되기는 어려운 현실이다.

선원부족은 해운업계만의 문제가 아니고 교육계, 물류업계, 정부가 함께 대책을 마련해야 할 사안이다.

선원 육성 및 훈련 정책을 정비하고 강화함에도 불구하고 선원직이 갖는 고유한 특성이나 과거의 고임금이나 해외여행 기회 같은 장점이 많이 희석된 상황에서 부족한 선원은 해외선원에 의존해야 한다. 이를 위해 일본의 사례에서 보는 것처럼 양성기관과 긴밀한 협력관계를 유지하는 방법 등 직접적이고 장기적인 투자로 해외선원양성에 힘써야 한다.

■ 일본의 톤세제 도입과 시사점

일본 자민당은 2007년 12월13일 톤세제 도입을 당론으로 결정하고, 금년 5월30일 중의원에서 관련 법률이 통과됨으로써 톤세제 도입이 정식 확정되었다. 톤세제 도입은 일본 해운산업의 지속적인 경쟁력 저하를 반전시키기 위해 일본 해운기업이 절실하게 도입을 요구한 정책이었던 만큼, 톤세제 도입으로 인해 향후 일본 해운기업은 그동안 줄기차게 감소되어 온 일본적선대의 증가 및 일본인 선원의 고용 증대, 질 높은 수준의 일본인 해기의 지속적 전승을 위한 도약의 기회로 작용될 것이 기대되고 있다.

▶ 톤세제 도입배경

일본 정부가 이번에 톤세제를 도입하게 된 궁극적인 목적은 일본 해운산업의 국제 경쟁력이 지속적으로 하락하고 있는 추세를 반전시켜 보려는 절박한 정책의지에 기인한 것이다. 그 동안 줄기차게 일본 해운산업의 국제경쟁력이 하락해온 데에는 △ 높은 법인세 △일본 국적선 규모의 지속적 하락 △ 일본선사의 상선대 규모 감소 등의 요인이 작용하고 있다.

일본의 법인세는 35%로서 우리나라의 25%와 비교하면 국제적으로도 매우 높은 편에 속한다. 이에 따라 최근 들어와 해운경기의 세계적 호황으로 인해 일본 해운기업이 많은 수입을 획득했음에도 불구하고 높은 세율로 인해 당기순이익은 그다지 높지 않은 문제점이 노정되어 왔다.

다음으로 일본 해운기업에 대한 높은 세율은 일본인 선원의 높은 인건비와 함께 일본적선의 운항 비용을 높이는 요인으로 작용해 왔다.

일본인 선원을 승선시킨 선박의 적당 인건비는 저비용국가의 외국인 선원을 승선시킨 선박과 비교하여 무려 1.5배나 높은 것으로 나타났는데, 높은 일본인 선원의 인건비 때문에 일본의 해운기업은 선박운항원가를 절감하기 위해 부단한 노력을 해왔고, 일본정부도 이를 지원하기 위해 1998년에 국제선박제도를 도입하였으나, 일본적선의 규모 감소 추세를 반전시키지는 못했다.

위와 같은 복합적 요인으로 인해 최근의 세계적인 해운경기 호황에도 불구하고 일본선사의 상선대 증가 규모는 독일, 중국, 네덜란드 등과 비교하면 상대적으로 낮은 수준이다.

▶ 톤세제 도입목적

김 본부장은 이러한 일본의 대내외적 환경과 결부하여 일본의 톤세제 도입 목적에 대해 5가지로

요약했다.

① 선대투자 기반 조성

일본의 해운기업에 대한 높은 세율은 일본선사들의 높은 매출액 및 경상이익에도 불구하고 세후 당기순이익을 낮추게 함으로써 신규선대에 대한 투자 의욕을 약화시켰다. 그리하여 신규선대에 대한 투자 촉진 기반을 조성해주는 것이 무엇보다 중요한 과제로 대두되었고, 그리하여 세금인하가 가능한 톤세제도를 도입한 것이다.

② 일본산업의 국제경쟁력 뒷받침

일본의 높은 해운세제는 국제적으로 단일시장으로 형성되어 있는 세계 해운시장에서 일본 해운기업의 가격경쟁력을 떨어뜨리고 그 결과 운항비 인상을 통하여 일본 화주기업의 물류비를 인상시키는 요인으로 작용하였다.

특히 일본에서는 자국 원재료 수송의 70% 내외를 일본상선대가 담당하고 있는데, 높은 세율로 인한 높은 운항비 구조는 일본화주기업의 원재료 수송에 따른 물류비 수준을 인상시키는 요소로 작용하였다.

이에 따라 일본 화주기업의 안정적인 원재료 수송을 도모하고 물류비를 절감하여 일본 제조기업의 국제경쟁력을 제고시키기 위한 방안의 하나로서 톤세제가 도입되었다.

③ 외국 해운산업과 경쟁조건의 균일화

일반적으로 외항해운 이외의 산업도 국제시장에서 수익에 대한 과세경감조치를 취하는 국가의 기업과 경쟁하고 있다. 그러나, 일본의 외항해운산업은 제도상의 불리한 여건에도 불구하고 사실상 호조를 보여 왔고, 경영 측면에서 역경에 처해있는 업계는 외항해운산업 이외에도 많이 있다.

그러나 타 산업과 상이한 외항해운산업의 고유특성 중 하나는 경쟁관계가 국제적으로 형성된 단일시장에 노출되어 있다는 사실이다. 이와 같이 세계적으로 균일한 자유시장에서 외항해운기업간 경쟁

력 격차를 벌어지게 하는 결정적 요인이 수익에 대한 과세이다.

외항해운기업의 경상이익은 모두 본사의 소재국에서 과세되기 때문에 일본의 선사가 톤세제도를 채택하고 있는 타국과는 달리 높은 세금이 부과되고 있기 때문에 경쟁의 결과는 매우 우려될 수밖에 없는 것이다.

④ 조세정책의 국제적 일치

세계 주요 해운국은 이미 톤세제를 시행하고 있는데 1996년도에 네덜란드 및 노르웨이에서 도입된 톤세제는 10여년 사이에 급속히 확산되어 2007년 현재 전세계 16개 국가가 톤세제를 실시하고 있다.

세계 선복량의 48% 정도가 톤세제의 대상이고, FOC 국가 선복량을 합하면 60% 가량이 낮은 세율 구조의 혜택을 입고 있다. 이러한 상황에서 일본의 외항해운기업만 톤세제를 적용받지 못하면 일본 해운기업은 국제 해운시장에서 상당히 불리한 조건에 처할 수밖에 없게된다.

이러한 상태가 지속되면 일본 해운기업은 대형화주기업의 대량화물수송을 위한 국제경쟁입찰 등에서 불리한 상황에 놓이게 되고, 중장기적으로는 외국해운기업과 경영체력상의 격차가 확대되어 시장 변동에 대한 대응력을 갖추기 힘들게 된다.

이에 따라 상대적으로 불리한 일본 해운기업의 국제경쟁력 저하를 방지하기 위한 조세정책의 국제





적인 일치를 도모하기 위해 톤세제 도입은 필수불가결한 것으로 인식되었다.

⑤ 일본 해사산업의 육성

일본 해운산업의 국제경쟁력은 그동안 지속적으로 하락추세를 보여왔으며, 이러한 상황에서 쇠락해가는 일본의 해운산업에 대해 세제지원까지 해가면서 육성해야 할 필요성이 있는가에 대한 의문이 제기된 바도 있었다.

그러나 해운기업은 국제시장에서 동일한 경쟁조건이 확보되어야만 상호 경쟁이 가능하다는 주장이 전개되면서 세제개편이 요구되었다.

이에 대해 일본의 세제당국은 특정산업에 특정세제 인정 시 국내산업간의 경쟁조건이 파괴되기 때문에, 단순히 동일업종에 있어서 외국과의 균형을 맞추어야 한다는 논리만으로는 톤세제의 도입이 곤란하다는 의견도 개진되었다.

각계의 빗발치는 요구사항에 직면한 재무성 및 총무성은 2007년 9월 톤세제 도입을 정식으로 수용하기로 하고 구체적인 내용확정을 위해 국토교통성과 절충에 들어가기 시작하였다. 그러나 결국 해운산업은 일본의 높은 대외의존도를 감안할 경우 국제시장에서의 경쟁조건과 일치시켜 육성이 필수불가결하다는 의견으로 종합되었다.

▶ 톤세제 주요내용

톤세제 적용 대상기업은 일본의 외항운송사업자에게 제한되고 톤세제의 적용대상선박은 '일본적선'에 제한하는 것으로 결정되었음. 처음에는 일본적선에만 제한하지 않고 일본선사가 실질적으로 지배하는 외국적선에 대해서도 확대할 것이 요구되었으나, 최종적으로는 외국적선과 용선 등은 제외되고 일본적선에 제한되었다.

톤세제는 조세특례초치(대상 인정기간은 2년)로서 도입되었고, 인정기한은 해상운송법 개정일 이

후 2년간이며 적용기간은 인정 후에 개시되는 사업연도부터 5년간 계속 적용하며, 5년 경과 후에는 국토교통성이 실시(實施) 평가를 하고, 재인정을 받으면 10년간 적용할 수 있도록 하고 있다. 그리고 톤세제와 법인세 중 적용세제는 선사가 선택할 수 있도록 하였으나 톤세제는 신청하는 모든 해운기업에 무조건 적용시켜주는 것은 아니며, 일정한 요건을 설정하고 있다.

▶ 톤세제 특징

김 본부장은 일본이 금년도에 도입한 톤세제의 특징을 아래와 같이 몇 가지 지적하였다.

첫째, 톤세제 적용 대상을 '일본적선'에 제한하고 있다는 점이다.

세계 주요국 대다수가 톤세제 대상선박을 자국적선뿐만 아니라 외국적선으로 확대하고 있는데 반해 일본은 이번 제도 도입 시에 '일본적선'에 국한시키고 있는데, 이는 일본정부가 자국적선대의 감소 추세를 반드시 되돌려 보겠다는 강력한 의지가 작용한 것으로 판단된다.

둘째, 톤세제 적용 요건을 상당히 엄격하게 설정하고 있다.

톤세제 적용기업에 대해서는 톤세제 적용 후 5년 이내에 일본적선을 일정수준(약 1.5배 정도)으로 늘리고, 10년 이내에 일정규모의 일본인 선원에 대한 훈련실시, 일정규모(약 2배)의 일본인 선원 증대를 조건으로 설정하고 있으며 이 조건의 충족 여부를 국토교통성이 점검하도록 하고 있다.

셋째, 톤세제는 도입 과정에서 정치인들이 매우 적극적인 지원을 하였다. 2007년 들어와 일본해운업계와 국토교통성 등이 톤세제 도입을 위한 적극적인 노력을 경주하자, 2월27일 여당인 자민당이 '해사입국추진의원연맹'을 설치하여 톤세제를 비롯한 종합적인 해사정책의 검토를 개시하였다.

▶ 시사점

① 톤세제 장기간 적용

일본은 톤세제를 10년간 적용되도록 허용하고 있다. 이와 같이 장기간을 부여하고 있는 것은 그만큼 세율인하가 일시적·단기적으로 필요한 조치가 아니라 구조적·지속적으로 필요한 조치라고 인식하고 있기 때문이다. 이에 따라 우리나라도 현재 5년간 한시적으로 적용하고 있는 톤세제의 연장 및 장기화가 필요하다고 판단된다.

② 신규선대 확보의 내부기반 구축

선사의 경쟁력 및 영업규모는 운항선대규모에 의해 결정되는 경향이 강하므로 선대확충이 최우선적으로 요구된다. 그런데 선대확보에는 방대한 자금이 소요되는데, 선박건조자금을 외부 금융기관에 의존할 경우 높은 금융비용으로 인해 운항원가가 상승될 수밖에 없다.

이러한 상황에서 일본정부는 톤세제 시행으로 확보되는 외항해운기업의 내부유보금을 축적시켜 이 자금으로 선대투자가 이루어지도록 유도하고 있다. 이에 따라 우리나라도 톤세제 시행으로 인해 절감되는 외항선사의 내부유보금이 선대투자로 연계되도록 유도해 나가야 할 것이다.

③ 국내산업의 경쟁력 뒷받침

톤세제 도입에 따른 일본선사의 운항원가 인하는 자국 화주기업 원재료의 물류비를 인하시켜주고 안정적인 물자 운송에 공헌하도록 하여 일본 제조업의 국제경쟁력을 강화시키겠다는 의미가 내포되어 있다고 할 수 있다.

이는 나아가 일본 선사와 일본 대량화물 화주간의 장기 수송 관련 협력관계를 더욱 공고히 할 것으로 예상되므로 우리나라도 톤세제를 국내선사와 국내대량화주와의 관계를 보다 밀접히 정립해 나가는 데 활용해 나가야 할 것이다.

④ 국내선사의 삼국간 운송 경쟁력 제고

톤세제 도입은 일본선사의 운항원가 인하를 통해 3국간 운송시장으로의 진출도 촉진할 것으로 판단된다. 우리나라도 톤세제를 통해 외항해운기업이 제3국간 운송시장으로서의 진출을 보다 더 강화해 나가야 할 것이다.

⑤ 국내선원의 증대 및 질 높은 해기 전승

일본의 톤세제 도입은 향후 일본인 선원의 대폭적 증가를 유도할 것으로 예상되고 있음. 현재 2,600여명에 불과한 외항선원수가 향후 10년 내에 5,000여명으로 증가할 것으로 전망된다. 선원의 육성은 해운산업의 발전에 결정적인 영향을 미치지만, 질 높은 해기사의 육성에는 약 10여년이 소요되는 점을 감안하여 일본정부는 톤세제 도입을 통해 의도적·계획적으로 일본인 선원의 육성 목표까지 지향하고 있다.

이는 일본이 우수한 해기사의 확보를 통한 해운 국가로서의 위상을 결코 포기하지 않겠다는 확고한 의지의 표현으로 판단된다. 이러한 점을 감안하여 우리나라도 국내 선원의 지속적인 감소경향을 반전시켜 우수한 한국인 선원의 추가 육성과 해기의 전승 및 해사산업의 발전을 위한 발판으로 톤세제를 활용해 나가야 할 것이다.

