

주요 해운국 톤세제 시행 현황 출장조사
- 일본 -

2023. 3. 6 ~ 3. 8

해운정책연구실

출장 개요

1. 출장목적

- 해운산업 글로벌 경쟁력 유지를 위한 톤세제 개선방안 연구와 관련하여 최신 일본 톤세제 동향 및 국토교통성 등 일본 정책 당국의 톤세제 개선 방안 조사 및 관계자 의견 수렴
- 일본의 해운·물류 정책 당국인 국토교통성, 톤세제 관련 연구를 다수 수행해 온 일본해사센터, 일본운수종합연구소 및 일본선주협회 등과 회의를 진행하고 일본의 톤세제 사례 조사 및 우리나라 톤세제가 벤치마킹이 가능한 제도 개선 방안을 도출함

2. 출장자

- 해운연구본부 해운정책연구실 이호춘 부연구위원
- 해운연구본부 해운정책연구실 황진희 부연구위원
- 해운연구본부 해운정책연구실 안영균 전문연구원

※ 외부 동행 출장자

기관명	출장자	비고
한국해운협회(3명)	양창호 부회장, 김경훈 이사, 이종화 차장	발주처

3. 출장일정

- 출장기간 : 2023. 3. 6(월) ~ 3. 8(수) / 2박 3일
- 출 장 지 : 일본 도쿄
- 세부일정

일자	방문일정	내 용	항공편
3월6일(월)	<ul style="list-style-type: none"> • 김해→나리타(09:25-11:35) • MOL 	<ul style="list-style-type: none"> • 출국 • NYK 톤세제 담당자 미팅 	KE2129
3월7일(화)	<ul style="list-style-type: none"> • 일본선주협회(JSA) • MOLT/JMC/JSA 미팅 • K-Line • 일본운수종합연구소 	<ul style="list-style-type: none"> • 톤세제 개선방안 회의 (국토교통성, 일본해사센터, 일본선주협회, 일본운수종합연구소 관계자) • 톤세제 관련 관계자 의견수렴 	
3월8일(수)	<ul style="list-style-type: none"> • HMM 동경법인 • 나리타→김해(19:30-22:00) 	<ul style="list-style-type: none"> • 톤세제 개선방안 회의 • 입국 	KE2132

주요 해운국 톤세제 시행 현황 출장조사(일본)

1 MOL- 3월 6일(월)

- ☐ (일시/장소) 2023. 03. 06(월) 15:00 ~ 15:45 / MOL 4F 중회의실
- ☐ (참석자) MOL Corporate Planning Division Daisuke Fujihashi Project Manager, 한국해운협회, KMI
- ☐ (주요 회의내용)
 - 일본의 톤세제 도입·시행의 목적은 첫째, 일본국적선의 유지·확대, 둘째, 일본국적선원의 양성임
 - 일본의 톤세제 도입·시행의 암묵적인 목적은 선사에게 세 절감 혜택을 주어서 일본 선사들이 글로벌 해운업에서 국제경쟁을 할 때 동일한 조건(equal fitting)에서 경쟁을 할 수 있도록 하자는 것임
 - 다만 이러한 목적을 대외적으로 공표하고 있지는 않음
 - MOL이 지분을 가지고 있는 ONE은 MOL, NYK, K-Line의 합작회사로써 싱가포르 해운선사여서 톤세제 적용을 받고 있지 않음
 - MOL의 건화물선 등이 톤세제 적용 중
 - 5년 전 국토교통성의 톤세제 정책 개편으로 현재 선사뿐만 아니라 선주의 선박에도 톤세제를 적용 중임
 - MOL이 톤세제 정책을 적용받는데 대한 반대급부로 특별한 활동을 하고 있지는 않음
 - MOL의 Social Activity에는 선원양성을 위한 노력 등이 있지만 이러한 활동이 톤세제 정책을 적용받는 것과는 관련성이 적음(not for keeping tonnage tax)
 - 톤세제 정책 시행이 법인세 절세에 도움이 되었지만 다른 측면에서 오히려 세 부담을 늘리는 측면도 있음
 - 국적선박 및 국적선원이 증가하면 선박의 경우 제반 세금(취득세, 재산세 등)을 납부하여야 하며, 선원의 경우 해당 선원에 대한 4대 보험, 연금 등을 사측에서 지급해야 함

- 동경해양대학교(구 동경상선대학교) 및 고베대학교(구 고베상선대학교)에서 현재에도 선원 양성 등을 담당하고 있음
 - 다만, 일본 사회에서 선원 직무를 기피하는 현상이 있고 양 대학교에서의 선원 양성에 대한 중요성은 줄어들고 있음
- 한편 차세대 친환경 연료 관련하여서 MOL은 암모니아, 수소, 메탄올 등 다양한 연료를 연구·개발 중에 있음
 - 현재는 LNG 추진선을 주력으로 하고 있음

2 국토교통성, 일본해사센터, 일본선주협회- 3월 7일(화) Joint 미팅

- (일시/장소) 2023. 03. 07(화) 11:00~15:35 / MOL 4F 중회의실
- (참석자) 국토교통성 Miyake Ryo 서기관 외 1인, 일본해사센터 Setsuo Nomura 수석연구원 외 2인, 일본선주협회 Keiji Tomoda 부회장 외 5인, 한국해운협회, KMI
- (주요 회의내용)

톤세제의 개요(일본 2009년 도입)

- 외항해운사업자가 운항·보유하는 일본 선박(일본 국적선) 등과 관련된 이익에 대해 간주이익 과세를 적용
 - 기업이 한번 톤세제를 신청하면 향후 5년간 흑자가 많은 해라도 간주 이익에 과세하며, 흑자가 적거나 적자의 해라도 간주 이익에 과세
- 이익의 변동이 심한 외항 해운 사업자에게 있어서 매년의 납세액을 예견 가능하게 해 안정적·계획적으로 선박 투자를 실시하는 것이 가능
 - 아울러 일본 경제활동을 뒷받침하는 국제 해상운송의 안정화를 통해서 경제 안전보장을 확립하는 것을 기대할 수 있음

톤세제 적용 대상

- 일본 톤수표준세제에서는 「일본 선박」과 「준일본 선박」이 적용 대상임
 - 과거 2회의 정책 개편으로 현재 「준일본 선박」까지 적용 대상을 확대
 - * 준일본 선박은 일본선사 또는 일본선주가 보유한 외국적선박을 의미함
 - 2009년 제도 도입 당시에는 일본적선박만을 대상으로 하였음
 - 2013년 일몰 연장을 하면서 일본선사가 보유한 외국적선박까지 적용 대상을 확대

- 일몰 연장(2018년) 이후인 2019년에는 정책 개편으로 일본선주가 보유한 외국적선박까지 적용 대상을 확대

☞ 톤세제 적용 요건의 변화 추이 등

- 톤세 적용 요건으로 국적선원 승선 인원 및 선원양성 요건 등이 있음
 - 일본 전체 국적선원 추이는 감소하지 않고 있으나 이것이 톤세제로 인한 것 인지는 불분명함

[톤세제 적용 요건의 변화 추이]

구분		제1기 (2009~2013)	제2기 (2014~2018)	제3기 (2017~2023)
톤세제 적용대상선박		일본적선박	일본적선박 + 일본선사 외국적선박	일본적선박 + 일본선사 외국적선박 + 일본선주 외국적선박
국적선박 증가목표		5년간 2.0배 (2009~2013)	10년간 3.2배 (2009~2018)	5년간 1.2배 (2017~2023)
선원 관련 톤세 적용 요건	1척당 일본국적선원	4인	일본적선박: 4인 준일본선박: 2인의 해기사	
	선원양성	일본적선박 1척당 1인의 선원 양성 (3급 해기사 이상)	일본적선박 1척 또는 준일본선박 1척당 1인의 선원 양성 (3급 해기사 이상)	일본적선박 1척 또는 준일본선박 1척당 1인의 선원 양성 (4급 해기사 이상)
일본 전체 국적선원 추이		감소하지 않음	감소하지 않음	감소하지 않음

자료: 국토교통성 회의 자료(내부자료)

☞ 간주이익 변화 추이

- 일본 톤세제 제3기는 2023년 3월까지로 동년 4월부터 제4기가 시행 예정이며, 이때부터 톤세제 도입국 중 일본외항선사와 경쟁하는 대형 해운사의 소재국의 이익수준을 감안하여 간주이익을 약 1.2배 인상 예정
 - 덴마크, 프랑스, 독일, 노르웨이, 벨기에, 대만, 한국의 6개국을 검토하였음

[간주이익 변화 추이]

구분	100톤 당 간주이익(괄호 안은 준일본선박)		
	현행	개정 (2023. 4월부터)	6개국 평균
~1,000톤	120엔 (180엔)	130엔 (195엔)	134엔
1,000~10,000톤	90엔 (135엔)	110엔 (165엔)	111엔
10,000~25,000톤	60엔 (90엔)	70엔 (105엔)	72엔
25,000톤 초과	30엔 (45엔)	40엔 (60엔)	37엔

자료: 국토교통성 회의 자료(내부자료)

☞ 외항일본선박의 증가 목표율

- 일본 톤세제 제1~3기에서는 각 사 일률적으로 같은 증가 목표 배율을 설정하고 있었는데, 새로운 계획(제4기)에서는 각 사업자가 보유 또는 운항하는 외항 선박에서 차지하는 일본작선박의 비율에 따라 3단계로 목표율을 적용
- 기존 계획(제1~3기)에서 목표배율 이상으로 증가한 경우
 - 기존 계획(제1~3기)에서 목표배율 이상으로 증가하였는데, 제4기에서 계속적으로 톤수 표준 세제의 적용을 받는 사업자의 증가 목표율은 다음의 표와 같으며, 해당 선사의 특수성을 감안하여 조정계수를 곱하게 됨

[제1~3기 목표배율 이상 증가 선사의 제4기 증가 목표율]

제1~3기 목표배율 이상 증가 사업자의 제4기 증가 목표율 =
제4기 시점(2023. 4월) 대상선박척수 × 1.2 × 각 선사별 조정계수

자료: 국토교통성 회의 자료(내부자료)

☞ 일본적선박 규모 추이

- 톤세제 도입 이전인 2008년에는 98척이었음
- 톤세제 도입 이후 시점인 2014년 184척(일본적선박 167척, 준일본선박 17척), 2018년 261척(일본적선박 241척, 준일본선박 20척), 2023년 310척(일본적선박 290척, 준일본선박 20척)까지 증가하였음

- (일시/장소) 2023. 03. 07(화) 15:30~16:00 / K-Line 7F 대회의실
- (참석자) K-Line Corporate Planning Group Kentaro Tsuji General Manager 외 2명, 일본선주협회, 한국해운협회, KMI
- (주요 회의내용)
 - 일본 톤세제는 2023년 4월에 일몰이 연장되면서 새로운 단계에 돌입하게 됨
 - 톤세제 연장 시 국토교통성은 5년의 기간 동안 선사들이 국적선박을 증대해 줄 것을 요건으로 내걸지만 법적 의무사항은 아니여서 실제로 얼마나 증가할 지 예측하기 어려움
 - MOL의 경우 제3기(2017~2023년) 동안에 약 20%의 국적선박 증대가 이루어졌음
 - 2017년 60척이 조금 안되었는데 현재 70척 이상으로 증가하였음
 - 톤세제 적용을 받기 위해 의무적으로 국적선원을 고용해야 하는 요건은 톤세제를 적용받으려고 하는 선사의 수를 줄이고 있음
 - 무엇보다 작은 선형 선박의 경우 국적선원 4명 요건을 맞추기가 어려움
 - 선형이 작으면 간주이익이 커서 법인세 절감액이 작아지는데, 국적선원 4명과 관련된 비용 부담은 선형과 상관없이 고정되어 있음
 - 톤세제 이외의 일본 조세 지원 정책은 없음
 - 조세 지원 정책은 없지만 특정 조건을 충족한 일본 선사를 대상으로 지급하는 친환경 선박 보조금이 있음

4 일본운수종합연구소- 3월 7일(화) 오후

- (일시/장소) 2023. 03. 07(화) 16:30~17:50 / 일본운수종합연구소 3F 대회의실
- (참석자) 일본운수종합연구소 Shukuri Masafumi 소장(국토교통성 前 차관) 외 5명, 일본선주협회, 한국해운협회, KMI
- (주요 회의내용)
 - 일본운수종합연구소의 주요 연구 분야는 해운, 항만, 해양관광(크루즈 등) 등이 있음
 - 前 국토교통성 공무원, 現 국토교통성 공무원(겸직) 등이 일본운수종합연구소에 소속되어 다양한 분야를 연구 중에 있음
 - 최신 주요 연구에는 IMO의 온실가스 배출감소 규제 대응 전략 마련 연구, 항만 운용 효율성 개선방안 연구 등이 있음
 - 향후 KMI, 한국해운협회 등과의 교류를 통해 양국 해운 발전을 위한 긴밀한 관계를 만들어 가고 싶음
 - 이호춘 실장: MOU, 양국 참여 국제세미나 개최 등의 계획을 원에 보고를 드리고 추후 검토하겠음

5 HMM Japan- 3월 8일(수) 오전

- (일시/장소) 2023. 03. 08(수) 10:00~11:30 / HMM Japan 14F 회의실
- (참석자) HMM Japan 최기우 대표이사 외 1명, 한국해운협회, KMI
- (주요 회의내용)
 - 일본 선원의 고령화 및 선원직 기피 현상으로 현재 국적선원은 싱가포르, 말레이시아 등에서 해기사를 육성 중에 있음
 - 일본 대비 저렴한 현지 선원 인력 육성 등
 - 일본의 경우 내항 국적선원은 충분하지만 외항 국적선원이 부족한 편임
 - 일본 현지에서 일본인들은 한국 항만(부산항 등)에서 파업 등이 발생할 가능성이 있다는 점에 우려를 가지고 있음
 - HMM Japan의 연 처리실적은 2,000TEU 정도로 이 중 환적화물 비중이 높음
 - HMM Japan은 한일항로에는 선박을 투입하고 있지 않음

첨부 1 출장 사진

(2023. 03. 07. 일본선주협회 Meeting)



(2023. 03. 07. 국토교통성, 일본해사센터, 일본선주협회 등 Joint Meeting)



(2023. 03. 07. 일본운수종합연구소 Meeting)

