

2019

제10호

발간년월 2019년 11월 주 소 49111 부산광역시 영도구 해양로 301번길 26(동삼동)

감 수 길광수 발행처 한국해양수산개발원 발행인 장영태 홈페이지 www.kmi.re.kr

해운 조세제도 개선 방안 연구

안영균 해운산업연구실 전문연구원
(ahnyg@kmi.re.kr/051-797-4643)
김태일 해운정책연구실 연구위원
(ktizorro@kmi.re.kr/051-797-4613)
고병욱 해운정책연구실 전문연구원
(valiance@kmi.re.kr/051-797-4632)

정부가 추진하고 있는 해운재건 정책은 해운산업의 국제경쟁력을 어떻게 유지·강화해 나갈 것인가 하는 것이다. 주된 정책과제는 해운 불황기에 해운산업을 유지시킬 수 있는 해운 금융정책일 수밖에 없다. 그러나 금융정책 이외 또 다른 정책수단으로 조세정책이 수행 될 수 있다.

즉, 2017년 이후 해운업계에서는 선사들의 합종연횡이 활발하게 이루어졌다. 선사의 합종연횡은 2019년 들어 거의 마무리 되었으며, 세계적 무역 정체에서 비롯된 선사 간의 경쟁 격화는 결과적으로 업계 플레이어(player) 수의 감소와 동시에 선사의 비용절감 극대화를 가져왔다고 평가하고 있다. 비용절감 노력은 전적으로 선사의 몫에 그치지 않고 정부의 지원이 병행되는 경우가 있는데, 정부 지원정책 중 가장 일반화된 방법 중 하나가 세제 상의 감면 혜택을 제공해 비용을 절감하고 영업경쟁력을 강화시키는 것이다.

우리나라 해운업계는 조세 지원정책의 일환으로 그동안 선박특별상각제도 확대, 선박 대체취득 특례, 외국자회사합산세제, 중소선사 투자 촉진 세제 제도 등을 요구해 왔지만 실제 개선된 정책은 거의 없는 실정이다.

우리나라 해운 조세제도는 2009년 톤수표준세제 도입 이후 이전에 운영해 오던 일부 조세제도를 폐지하는 등 세제지원 규모가 축소되었다. 해운 주요국이 신규 세제지원 정책을 수립하는 동안 우리나라는 상대적으로 세제지원 조치가 미흡한 실정이다. 일례로 2009년 톤수표준세제 도입 이후 톤수표준세제와의 중복 혜택 우려로 선박대체취득특례 제도가 폐지되는 등 세제를 통한 해운지원은 축소되고 있다.

반면 유럽, 일본 등 주요국은 자국 해운사업자의 국제경쟁력 강화를 위해 선박고속상각제도, 선박대체취득특례제도, 외국자회사합산세제 등 다양한 세제 상의 지원 조치를 강구해 오고 있다. 따라서 본 연구에서는 국제적으로 해운 경쟁력이 있는 국가가 취하고 있는 조세제도를 분석하고, 우리

나라에서도 적용할 수 있는 해운 조세정책을 제시하였다.

첫째, 선박고속상각제도 관련 특히 외항에 대해서 equal fitting(경쟁조건의 균형화)을 추진해 조금이라도 다른 국가와의 동등한 경쟁조건에 가까워질 수 있도록 상각률 인상 등을 도모하여 경쟁 조건을 정돈할 필요가 있음을 보여주었다. 또한 국적선·외국적선 간 차등을 두는 방안을 실시한다면 자국 선적(船籍) 확대의 효과도 기대할 수 있음을 제시하였다.

둘째, 선박대체취득특례 관련 노르웨이, 덴마크 등 일부 EU 국가들은 톤수표준세제를 도입했음에도 압축기장을 허용해 해운산업의 특수성을 정책적으로 인정하고 있으며, 일본의 경우 톤수표준세제 미선택 사업자에 한해서는 선박대체취득특례를 인정하고 있어 우리나라도 선박대체취득특례 허용 검토가 필요함을 제시하였다.

셋째, 외국자회사합산세제 관련 영국 등 일부 EU 국가들은 동일한 소득에 대해 원천지국과 본국 각각에서 과세하여 발생하는 국제이중과세를 조정하기 위해 해운업의 경우 자회사 발생 소득을 사업소득으로 인정하고 특별상각, 압축기장 등의 조세특례를 인정하고 있다. OECD 모델의 조세조약 주석에서도 해운 자회사의 소득면제 도입을 권장하고 있어서 우리나라도 국제이중과세 조정을 통한 해운 경쟁력 제고를 위해 자회사 소득에 대한 과세특례 인정을 전향적으로 검토할 필요가 있다.

넷째, 톤수표준세제 관련 노르웨이 등 EU 일부 국가들은 용선선박이 보유선박의 3배를 초과하지 않을 경우에 한해 톤수표준세제 가입을 허용하고 있어 보다 엄격하게 용선선박 비중을 제한해 과잉 용선이 일어나는 것을 원천 차단하고 있다. 본 연구는 톤수표준세제도에 단계적으로 용선선박 비중(예: 현 5배 → 4배 등)을 제한해 보유선박과 용선선박 간의 최적 포트폴리오 비중을 구성할 수 있도록 유인하는 데 톤수표준세제가 기여해야 함을 제안하고자 한다. 또한 노르웨이, 덴마크 등 주요 해운국에서는 일몰 규정이 없어 톤수표준세제가 영구적 제도로 정착했고, 이를 토대로 해운선사들은 세부담에 대한 예측가능성을 제고해 경영을 안정화시키고 있다. 세계 주요 해운 사업자들과 동일한 경쟁선상에서 경쟁할 수 있는 동일경쟁조건 확보가 가능하다는 점에서도 일몰검토 기간을 현 5년에서 더 늘린다거나 아니면 해외 주요 해운국처럼 영구화하는 방안의 검토도 필요하다.

다섯번째, 선박등기세제 관련 소유권 보존등기 시 세율이 선박 취득원인에 따라 상이하게 적용한다는 점이 우리나라 선박 보존등기의 특징이다. 현 지방세법에서 신조 취득 시 낮은 세율을 부과하는 것은 새로운 부가가치 창출에 기여한 점을 고려한 것으로 판단된다. 다만 신조선박 조선소에 대한 구분(국내/국외)이 이루어지지 못해 자국조선소에서 신조 시 인센티브는 제공되고 있지 못하다. 국적조선소 신조선박의 소유권 보존 등기 세율 우대 제공 시 자국 조선소 건조선박을 자국 선사가 운항하는 비중이 향상되면서 해운·조선의 동반 재건 추진에 도움이 될 수 있다.

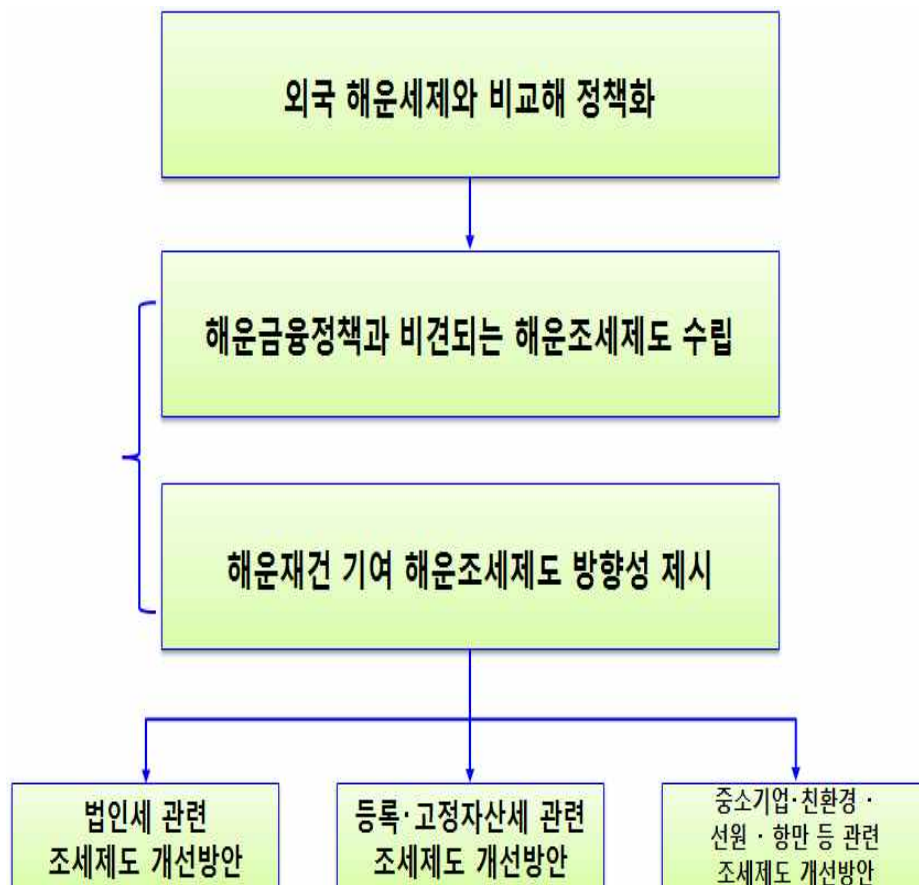
이외 본 연구는 특별수선충당금, 선박재산세, 선원 소득세 등과 관련 구체적 조세정책 방안을 도출하였다.

한국 해운재건에 일조하는 조세제도 개선방안 마련 필요... 외국과 비교해 해운금융정책과 비견되는 “해운세제” 정책화

■ 우리나라 해운산업 재건을 위한 실효적 대책 마련 필요

- 법인세, 등록·고정자산세, 선원 소득세 등 관련 구체적인 조세제도 개선방안 도출
 - 법인세 관련 개선방안: 가속상각, 선박대체취득특례, 외국자회사합산세제, 톤수표준세제 등
 - 등록·고정자산세 관련 개선방안: 소유권 보존등기, 선박재산세 등
 - 기타세제 관련 개선방안: 외항선원 비과세 개정 등

그림 1. 연구 흐름도



해운의 비용요소, ‘국내비용’과 ‘국제비용’으로 구성

■ 해운 비용요소는 국내비용(national costs)과 국제비용(international costs)의 2가지 측면으로 분류 가능

- 국제비용은 각국 해운 사업자들이 선박의 국적에 상관없이 국제적으로 동일한 가격을 지불하고 사용할 수 있는 비용을 의미함
 - 국제비용에 해당하는 비용은 글로벌 완전경쟁 시장으로 인해 전 세계 어디에서나 발생비용 수준이 동일하므로 제도 수행을 통해 이를 개선할 여지가 적음
- 국내비용은 각국의 선주선사가 속해 있는 해당 국가 고유의 여건과 선적(船籍) 차이로 인해 각국의 해운사업자가 서로 다른 가격을 지불하게 되는 비용을 의미함
 - 국내비용의 경우 해당국의 고유한 여건을 통해 발생하는 비용이므로 조세제도 등을 활용해 비용을 절감하고 국적 사업자의 경쟁력을 강화하는 것이 가능함

표 1. 해운원가 분류

비용요소(cost elements)	시장가격설정(market pricing)
조세	국내비용
일반관리비	국내비용
타인자본(non-equity finance)	국내/국제비용
자기자본(equity finance)	국내/국제비용
선박확보비용	국제비용
선원비	국내/국제비용
수선유지비	국제비용
보험료	국제비용
선용품비	국제비용
항만시설사용료	국제비용
선박검사비	국제비용
연료비	국제비용

자료 : 편의적적 제도 활용방안 연구, KMI(강종희, 황진희, 한철환), 2001. 12., 재인용, 원문은 ESCAP, Framework for the Development of National Shipping Policies, 1999. p. 53., T.P. Mayr & R. H. McGrath(1997), 'Tramp Shipping : The role of taxation in international resource allocation', Maritime Policy and Management, Vol. 24., No. 3., p.263.

■ 해운재건을 위한 조세제도 활용 가능성 높아

- 조세제도의 경우 세계무역기구(World Trade Organization·WTO) 등 국제기구 규범에 저촉이 안 되는 범위 내에서 재량적으로 제도 수립·시행이 가능함
 - 다른 국가들과 조세제도 차별성을 두는 것이 가능해 보다 효과적으로 해당 산업 사업자 등을 지원할 수 있음
 - 금융정책의 경우 금융정책의 근간이 되는 이자율이 완전경쟁시장인 세계금융시장에서 결정돼 해당국 정책당국이 큰 폭의 변화를 주기 어려움

본 연구에서의 주요 조세제도 개선방안

■ 선박고속상각

- 감가상각 자산은 원칙적으로 사업용으로 제공되는 자산으로 한정되는데, 법인세법 시행령 제24조에 따르면 선박은 유형 고정자산으로 인정될 뿐만 아니라 해운선사들이 사업을 전개할 때 사용되므로 세법(법인세법)상 감가상각이 허용됨
- 일반적으로 한개 선사가 운영하는 선박 척수는 최소 수십 척에서 많게는 수백 척에 달해 고속 상각을 통한 척 당 법인세 추가 감면액을 2~3억으로 가정 시 전체 선대에 대한 법인세 절감 규모는 적지 않음
- 고속상각을 통한 손익분기점의 다운사이징(down sizing)은 기업들이 경영전략을 수립하고 중장 기적으로 경영손익을 개선하는데 실효적인 도움이 됨
- 우리나라는 외항 해운시장에서 해외 주요국과 경쟁조건의 균일화(equal fitting)를 추진해 이들 국가와 동등한 경쟁조건에 가까워질 수 있도록 상각률 인상 등을 검토할 필요가 있음

표 2. 선박감가상각 주요 이슈 및 개선방안

주요이슈	동향	개선방안
선박 감가율	<ul style="list-style-type: none"> - 우리나라 선박 감가율은 선종별 상이하나 정률법의 경우 0.18 수준 - 외항화물선의 경우 영국 0.20, 덴마크 0.21, 노르웨이 0.20 등 (일본의 경우 조세특별조치법을 2015년 개정해 일본국적선 0.18, 외국국적선 0.16 적용) 	<ul style="list-style-type: none"> - 감가율 인상 - 국적선·외국국적선 간 차등 두는 방안 검토

자료 : 일본해사센터(日本海事センター) 「제외국의 해운 세제 정책 비교 대조표(諸外国の海運政策・税制 比較対照表)」 2017. 1., 한국해운세제학회 동계세미나 발표자료 「일본의 해운세제 현황」 2018. 12., 해운관계자 간담회 2019. 7.

■ 선박대체취득특례(압축기장)

- 고정자산 매각 시 그 매각가격을 실제 매도가보다 적게 장부에 기장해 자산처분이익에 대해 발생하는 법인세를 감면하는 기장 방식을 압축기장이라고 정의함
- 예를 들어 신조선박을 15년 동안 운항한 이후 해당 선박(고정자산)을 매각했을때 동 선박의 장부가액은 정률법으로 매년 감가상각 돼 0원이 된 상태라면 중고선박 매도가격이 일시에 자산처분이익으로 간주되어 선사에게는 적잖은 부담이 발생함
- 대체취득특례제도는 매각한 고정자산과 동종의 대체자산을 연이어 취득했을 경우에는 기존 매각자산의 자산처분이익을 압축해 과소 기장하는 것을 허용하고 있음
- 국제선박을 대상으로 시행되었던 우리나라 양도차익의 손금산입특례제도는 2009년 톤수표준세제에 편입되면서 폐지되었음

- 반면 선박 대체취득 시 발생한 양도차익을 해운소득으로 간주해 과세하는 규정이 2009년 도입됨
- 톤수표준세제를 도입했는데도 압축기장 제도를 여전히 유지하고 있는 국가들이 있으며, 우리나라 선사들 중 톤수표준세제를 선택하지 않은 사업자도 있으므로 재도입 검토가 필요함

표 3. 선박대체취득특례 주요 이슈 및 개선방안

주요이슈	동향	개선방안
선박 감가율	<ul style="list-style-type: none"> - 우리나라 선박대체취득특례 2009년 폐지 - 노르웨이, 덴마크 등 일부 EU 국가들은 톤수표준세제를 도입했음에도 압축기장을 허용해 해운산업 특수성을 정책적으로 인정 - 일본의 경우 톤수표준세제를 도입했음에도 압축기장 제도 유지 (다만 톤수표준세제 적용사업자는 이용불가 명문의 규정 있음) 	<ul style="list-style-type: none"> - 톤수표준세제를 선택하지 않은 사업자 대상 압축기장 허용 등

자료 : 일본해사센터(日本海事センター) 「제외국의 해운 세제 정책 비교 대조표(諸外国の海運政策・税制 比較対照表)」 2017. 1., 한국해운세제학회 동계세미나 발표자료 「일본의 해운세제 현황」 2018. 12., 해운관계자 간담회 2019. 7.

■ 외국자회사합산세제

- 우리나라는 외국자회사에서 발생한 소득에 국세조세조정에 관한 법률(국조법)을 적용해 자회사 소득을 배당소득으로 인식함
 - 배당소득으로 인식하고 있기 때문에 자회사에 특별상각 및 압축기장을 허용하고 있지 않음
 - 국조법 제17조 특정외국법인의 유보소득의 배당간주에서 ‘외국법인에 대하여 내국인이 출자한 경우에는 그 외국법인 중 내국인과 특수관계가 있는 법인의 각 사업연도 말 현재 배당 가능한 유보소득(留保所得) 중 내국인에게 귀속될 금액은 내국인이 배당받은 것으로 한다’고 규정함
- 해외 주요국은 자회사 소득을 배당소득으로 간주하지 않고 모회사 소득에 합산해 과세하는 외국자회사합산세제를 운영하고 있음
 - 외국자회사합산세제는 자회사에 특별상각 및 압축기장을 허용해 법인세 부담을 줄일 수 있는 기회가 부여됨
 - 예를 들어 영국 등 EU 주요국은 동일한 소득에 대해 원천지국과 본국 각각에서 과세하여 발생하는 국제이중과세를 조정하기 위해 해운업의 경우 자회사 발생 소득을 사업소득으로 인정하고 특별상각, 압축기장 등의 조세특례를 인정하고 있음
 - OECD 모델의 조세조약 주석에서도 해운 자회사의 소득면제 도입을 권장하고 있음

표 4. 외국자회사합산세제 주요 이슈 및 개선방안

주요이슈	동향	개선방안
외국자회사 합산세제	<ul style="list-style-type: none"> - 우리나라는 외국자회사 소득을 배당소득으로 간주하고 특별상각과 압축기장 비허용 - 주요국은 외국자회사 소득을 사업소득으로 간주해 특별상각과 압축기장 가능 	<ul style="list-style-type: none"> - 외국자회사합산세제 도입 검토

자료 : 일본해사센터(日本海事センター) 「제외국의 해운 세제 정책 비교 대조표(諸外国の海運政策・税制 比較対照表)」 2017. 1., 한국해운세제학회 동계세미나 발표자료 「일본의 해운세제 현황」 2018. 12., 해운관계자 간담회 2019. 7.

■ 톤수표준세제

- 조세특례제한법 시행령 제104조에 따르면 우리 선사가 톤수표준세제를 적용받기 위해서는 해당 선사의 용선선박 총 규모가 보유선박의 5배를 초과하지 않아야 함
 - 덴마크, 노르웨이 등 주요국 톤수표준세제는 용선선박이 보유선박의 3배를 초과하지 못할 경우 톤수표준세제 가입을 허용하도록 해 보유선박 비중을 늘려 선사들이 보다 안정적으로 경영할 수 있도록 제도화함
- 주요 해운국들이 영구 조세제도로 톤수표준세제를 시행하는 것과 달리 우리나라는 일몰기한을 5년마다 연장하는 방식을 택해 일몰기한이 돌아올 때마다 다시 제도 실시에 수반되는 제반 항목들을 재검토 하고 있음
 - 노르웨이, 덴마크 등 주요 해운국에서는 일몰 규정이 없어 톤수표준세제가 영구적 제도로 정착함
 - 톤수표준세제 가입 시 해운선사들은 세부담에 대한 예측가능성을 제고해 경영을 안정화시키고 신규발주 등 중장기 사업 추진을 통한 안정적 선대 확보 등 추진 가능함

표 5. 톤수표준세제 주요 이슈 및 개선방안

주요이슈	동향	개선방안
보유·용선 기준 재검토	<ul style="list-style-type: none"> - 용선선박이 보유선박의 5배를 초과하면 첫해년도에는 주의경고가 부과 되고 익년 다시 5배 조건을 준수하지 못하면 톤수표준세제 적용 중단 - EU 등 해외 주요국 대부분은 용선선박이 보유선박의 3배를 초과하지 못할 경우 톤수표준세제 가입을 허용하도록 해 보다 엄격히 용선선박 비중 제한 	<ul style="list-style-type: none"> - 단계적으로 용선선박 비중(예: 5배 → 4.5배 → 4배 등) 제한해 보유선박과 용선선박 간 최적 포트폴리오 비중을 구성하도록 제도화 필요
톤수표준세제 일몰	<ul style="list-style-type: none"> - 노르웨이, 독일, 영국 등 해운선진국에서 영구적 조세제도로 정립 	<ul style="list-style-type: none"> - 국내 해운산업 국제경쟁력 강화 위한 톤세제 유지

자료 : 일본해사센터(日本海事センター) 「제외국의 해운 세제 정책 비교 대조표(諸外国の海運政策・税制 比較対照表)」 2017. 1., 한국해운세제학회 동계세미나 발표자료 「일본의 해운세제 현황」 2018. 12., 해운관계자 간담회 2019. 7.

■ 선박보존등기

- 보존등기는 해당 부동산을 최초로 행하는 등기이므로, 선사의 중고선 매입이나 신조선박 인도 시 발생함
 - 중고선 매입과 같은 소유권 이전 시에는 소유권 이전등기를 해서 보존등기에 갈음하고, 신조와 같은 원시취득의 경우 보존등기를 해서 해당 부동산에 관한 소유권을 등기로서 보존함
- 우리나라 보존등기 세율은 신조 2.02%, 중고선 매입 3.00%를 적용함
 - EU 주요국 보존등기 세율도 2.0~3.0% 구간에 분포해 있어 우리나라와 비슷한 수준이므로, 주요국 대비 우리나라 보존등기 세율은 높지 않은 수준이라고 판단됨
- 다만 국적조선소에서 신규 취득 시 세율을 낮춰주는 방안을 검토할 필요가 있음
 - 국적조선소 건조를 유인해 해운·조선의 동반 재건을 추진함
 - 국적조선소 신조 시 보존등기 세율 우대 정책을 수행하기 이전에 세계무역기구(World Trade Organization·WTO) 등 국제기구 규범에 저촉되지 않는가를 검토하는 것이 필요함

표 6. 선박 보존등기 주요 이슈 및 개선방안

주요이슈	동향	개선방안
국적조선소 신조선박 세율 인하	<ul style="list-style-type: none"> - 신조 취득시 낮은 세율을 부과하는 것은 새로운 부가가치 창출에 기여한 점을 고려한 것으로 판단 - 다만 신조선박 조선소에 대한 구분(국내/국외)이 이루어지지 못함 	<ul style="list-style-type: none"> - 국적조선소 신조선박의 소유권 보존 등기 세율 우대

자료 : 일본해사센터(日本海事センター) 「제외국의 해운 세제 정책 비교 대조표(諸外国の海運政策・税制 比較対照表)」 2017. 1., 한국해양세제학회 등계세미나 발표자료 「일본의 해운세제 현황」 2018. 12., 해운관계자 간담회 2019. 7.

■ 선박재산세

- 재산세는 선박 및 항공기, 토지, 건축물, 주택 등을 과세물건(課稅物件)으로 상정해 납세지는 선박의 선적항(船籍港) 주소, 토지 소재지, 건축물 주소, 주택 소재지, 항공기 정치장 소재지 등을 기준으로 부과함
 - 지방세법 제4조 제2항에서 선박의 재산세 과세표준을 규정하고 있는데, 선박·항공기 과세표준은 과세기준일 현재 시가표준액임
 - 주택 과세표준은 과세기준일 현재 시가표준액에 0.6을 곱하고, 토지·건축물 과세표준은 과세기준일 현재 시가표준액에 0.7을 곱해 과세부담이 낮음
- 우리나라 선박재산세 세율은 과세표준의 1천분의 3을 적용하고 있음
 - 일본의 경우 선박재산세(고정자산세) 세율이 1.4%로 우리나라보다 높고, EU의 경우 노르웨이 0.7%, 덴마크 0.8%, 영국 0.4%, 프랑스 0.3% 등으로 우리나라와 비슷하거나 높은 수준임

- 한척 당 수백 억 이상에 달하는 선박은 과세표준(base)을 낮출 경우 효과적으로 조세 부담 경감이 가능해 선사 경영부담을 낮춰 줄 수 있음
 - 일본은 선박 과세표준을 시가표준액의 0.8(5분의 4)로 규정하고 있어 세액 산출 시 최종 과세표준이 낮아지게 됨
 - 전술한 바와 같이 우리나라 주택 과세표준은 0.6을 곱해 최종 과세표준을 낮춰 주고 있으며, 건축물도 0.7을 곱하고 있음
 - 해상운송을 통해 국가 수출입에 일조하는 해운 선박에 대해 세수 수입 확보가 용이하다는 이유로 역차별이 이루어지고 있다면 이에 대한 시급한 개선이 필요함

표 7. 선박 재산세 주요 이슈 및 개선방안

주요이슈	동향	개선방안
재산세 과세표준 경감	<ul style="list-style-type: none"> - 우리나라는 과세표준 산정 시 시가표준액을 적용해 세부담이 높음 - 일본 등 주요국은 과세표준 산정 시 과세특례를 적용 	<ul style="list-style-type: none"> - 과세표준 낮추는 특례 검토

자료 : 일본해사센터(日本海事センター) 「제외국의 해운 세제 정책 비교 대조표(諸外国の海運政策・税制 比較対照表)」 2017. 1., 한국해운세제학회 동계세미나 발표자료 「일본의 해운세제 현황」 2018. 12., 해운관계자 간담회 2019. 7.

■ 선원소득세

- 소득세법 시행령 제16조는 국외근로자 비과세급여 인정범위를 월 100만~300만 원으로 규정하고 있으며 국민연금법 시행령은 이를 근거로 비과세급여를 기준소득액에서 제외하고 있음
 - 소득세법 상 국외근로자로 간주되는 외항선원의 경우 선원들이 노후자금 마련을 위해 연금보험료를 더 납입하고 싶지만 소득세법 상의 제한으로 불가능해 노후생활 예측이 불안정할 수밖에 없는 문제가 발생함
 - 요컨대 해외 근무 외항선원의 소득기준이 총계로 반영되지 못하면서 연금 납입액이 감소해 선원들의 노후생활 안정성이 훼손되며, 또한 국민연금 납입금액 감소로 국민연금의 재정 풍족성 측면에서도 문제점이 발생함
- 선원단체는 급여에 수반되는 제세금이 늘어나더라도 과세급여로 인정 받아 연금보험료를 추가 납부하고자 하는 선원이 대다수라고 설명하면서 고령이 되면 근력 약화 등으로 인해 외항선원 업무가 불가능한 선원 직업의 특수성을 감안한 조치가 필요하다고 주장함
 - 일례로 월급 400만 원을 수령하는 선원의 경우 비과세급여를 차감 월 100만 원을 토대로 국민연금보험료를 납입할 수밖에 없어 연금수령액이 다른 직종의 근로자에 비해 큰 폭 감소함

- 한국노동연맹 정책국은 국민연금을 공정하게 운영해야 하는 의무를 가지고 있는 보건복지부에서 현 문제점을 다각도로 조사해 원양어업 종사자·외항선원 노후 안정화를 위해 국민연금법 시행령을 개정해야 한다고 주장함

표 8. 외항선원 비과세 주요 이슈 및 개선방안

주요이슈	동향	개선방안
비과세 급여액 연금미산정	<ul style="list-style-type: none"> - 국외근로자 비과세급여 인정범위를 월 100만~300만 원으로 규정 - 연금 납입액이 감소해 선원들의 노후생활 안정성 훼손 	<ul style="list-style-type: none"> - 선원 직종의 경우 비과세급여 포함 기준으로 국민연금 보험료 재산정 - 선원 직업 특수성 감안한 연금 산정 방안 검토 필요

자료 : 일본해사센터(日本海事センター) 「제외국의 해운 세제 정책 비교 대조표(諸外国の海運政策・税制 比較対照表)」 2017. 1., 한국해운세제학회 동계세미나 발표자료 「일본의 해운세제 현황」 2018. 12., 해운관계자 간담회 2019. 7.

국제경쟁력 있는 주요 해운국의 조세제도 도입해 장기간 불황 겪고 있는 우리나라 해운재건 지원

■ 유럽·일본 등 주요국은 자국 해운사업자의 국제경쟁력 강화를 위해 다양한 세제상의 조치를 강구

- 우리나라 해운 조세제도는 국제 경쟁조건 균형화 관점에서 볼 때 개선할 여지가 있음
 - 해운은 글로벌 산업으로 외국 해운세제와 비교해 정책화가 필요함
 - 본 연구는 외국 조세제도와 비교·분석을 수행하고 이를 통해 우리나라 해운이 국제경쟁력을 갖추는데 도움이 되는 해운 조세제도 개선방안을 제시했으며, 주요 개선방안은 다음 표와 같음

표 9. 해운 조세제도 개선방안(종합)

구 분	
법인세 관련 조세제도 개선 방안	
주요 세제	가속상각(선박특별상각) - 해외 상각률 비교, 상각률 인상
	선박대체취득특례(압축기장) - 선박매각이익의 과세이연(비용인정)
	외국자회사합산세제 - 외국자회사 소득을 합산소득으로 간주해 가속상각, 압축기장 인정

구 분	
	특별수선충당금 - 수선비용 비자산화 통한 법인세 감면 및 인정가액 확대 톤수표준세제 - 용선선박 비중 재산정, 일몰 이슈 재검토
등록·고정자산세 관련 조세제도 개선 방안	
주요 세제	선박 소유권 보존등기 - 등기 세율 인하, 국적조선소 취득 시 추가 인하 선박재산세 - 과세표준 변경, 세액 산출 base 재검토
중소기업·친환경·선원·항만 등 관련 조세제도 개선 방안	
주요 세제	중소기업투자촉진세제 - 중소·중견기업 해운자산 내용연수 단축 친환경 선박 신조 지원 펀드 - 고효율 Eco-Ship 발주 장려 보조 국제항해 종사 선원 세금감면 - 해운종사자 소득세를 유사 1차 산업인 농업분야 비과세 수준까지 확대 항만시설 사용료 감면 - 입항료, 안벽 사용료, 겐트리 크레인 사용료 등 (해외 주요국 비교 이후 필요성 인정 시)

자료 :저자 작성

KMI 현안연구 요약보고서

구분	제목	발행일
제1호	해양관광 경쟁력 지수 개발 연구	2019.09.04.
제2호	고등어류 수급통계 개선방안	2019.09.05.
제3호	해수욕장의 사회약자 포용성 증진 방안	2019.09.10.
제4호	수산물품질관리사 제도 활성화 방안	2019.09.11.
제5호	항만 대기질 특별법 이행에 공공 데이터 연계·활용 필요	2019.09.17.
제6호	한국산 수산물의 글로벌 브랜드화, '차별화된 브랜드 정체성 정립' 요구	2019.09.20.
제7호	해양플라스틱 문제 해결 산업계와의 협력이 관건	2019.09.23.
제8호	수산분야 블록체인기술 도입에 관한 연구	2019.11.05.
제9호	USMCA 수산분야 협정문 분석 및 시사점	2019.11.06.

URL: <https://www.kmi.re.kr/>