

# KMI 동향분석

VOL.195

2024 FEBRUARY

발간년월 2024년 2월(통권 제195호) 주 소 49111 부산광역시 영도구 해양로 301번길 26(동삼동) 발행인 김종덕  
감 수 이호춘 발행처 한국해양수산개발원 자료문의 기획조정본부 성과홍보실 홈페이지 www.kmi.re.kr  
※ 이 보고서의 내용은 우리원의 공식적인 견해가 아닌 집필진의 견해입니다.

## 우리나라 해운산업의 국제경쟁력 강화를 위해 톤세제 유지는 필수

이호춘 해운연구본부 부연구위원  
(leehochoon@kmi.re.kr/051-797-4623)  
안영균 해운정책연구실 전문연구원  
(ahnyg@kmi.re.kr/051-797-4634)  
전서연 해운정책연구실 전문연구원  
(jwh0321@kmi.re.kr/051-797-4615)

홍해 사태가 불러온 지정학적 리스크와 2M 종료, 머스크와 하판로이드의 '제미니이 협력(Gemini Cooperation)' 출범으로 인한 해운 얼라이언스 재편 영향으로 글로벌 해운시장의 불확실성이 가중되고 있다. 한편 국제해사기구가 2050년까지 국제해운 분야 넷제로(Net-Zero) 달성을 목표로 설정함에 따라 저탄소·무탄소 선박으로 연료 전환이 가속화하고 있다. 이에 따라 노르웨이 선급협회(DNV)는 2050년까지 친환경선박 투자비용을 80억 달러에서 최대 280억 달러로 전망하고 있다.

이러한 가운데 국내 해운업계는 2024년 톤세제 일몰을 앞두고 있어 국제경쟁력 확보에 비상등이 켜져 있다. 톤세제는 외항해운사업자의 해운소득에 개별선박 표준이익의 합계액을 적용하여 과세하는 조세특례 제도로 지금까지 국적 선사들은 톤세제를 통해 재투자 여력을 확보해 왔다. 그러나 국적 선사의 국제경쟁력은 여전히 해외 상위 선사 대비 열위에 놓여 있다. 일례로 국내 대형 컨테이너 선사의 2015~2022년 매출액 규모를 보면 덴마크 머스크 대비 10~17% 수준으로 매출 변동성이 크며 적자를 기록하는 빈도가 높다.

톤세제 일몰 연장에 차질이 생기는 경우 국내 수출입 화주와 부산항 물동량에 심각한 문제가 발생할 것으로 예상된다. 톤세제 유지는 국적 선대의 지속적인 확대를 촉진하고 수출입 화주에게 안정적인 수송 능력을 제공하기 때문이다. 또한 톤세제 일몰로 인해 국적 선박이 편의치적국으로 대거 이적하는 경우 부산항 기항 선박의 급감과 물동량 감소를 불러올 수 있다.

주요 해운국들은 선박량 증대와 국적 선원 유지를 통한 해운산업 경쟁력 강화를 목표로 톤세제를 도입하고 있으며 한국과 일본을 제외한 대부분 국가가 일몰제를 적용하지 않는다. 영국, 네덜란드, 독일, 덴마크 등 유럽 국가들은 일몰 규정 없이 10년 단위의 주기적 검토를 통해 톤세제를 유지하고 있다.

또한 톤세제 시행국 대부분은 우리보다 낮은 톤세율을 적용하고 있으며 EU 국가들은 해운소득 인정 범위를 확대 적용하는 추세이다. 이를 통해 이들 국가는 해운 선사들의 투자를 유도하고 궁극적으로 자국의 경제성장과 고용 증대를 도모하고 있다. 영국과 일본 등 일부 국가는 톤세제를 선택한 선사에 대해 선원 훈련 및 양성 의무를 두어 선원 확보 목적을 더욱 뚜렷이 하고 있다.

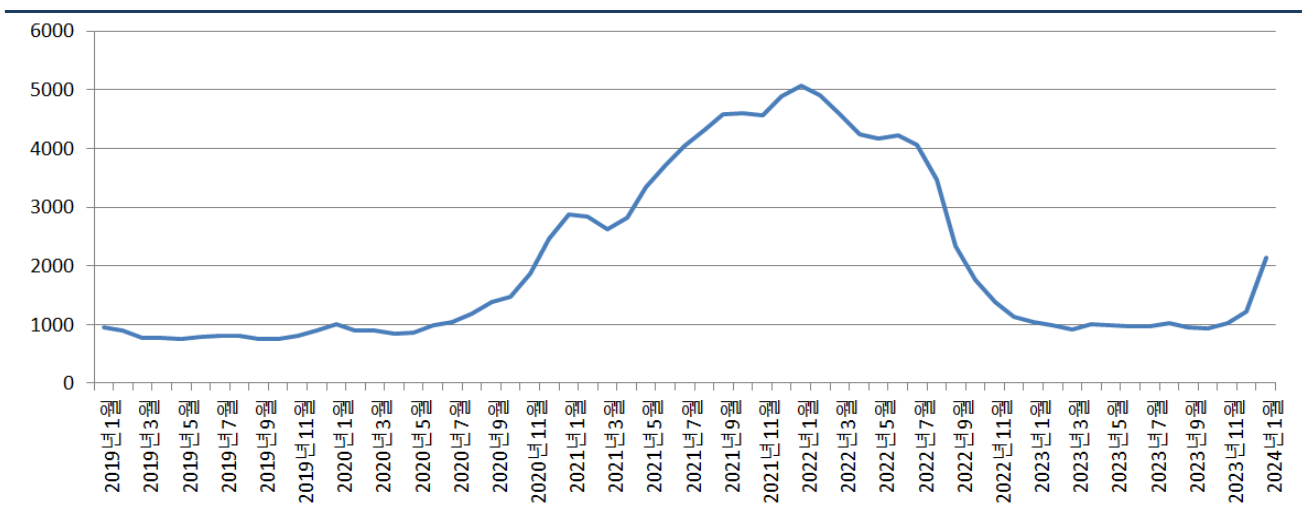
이와 같이 주요 해운국의 해운 선사 대부분이 톤세제 혜택을 받고 있는 상황에서 국내 해운 선사들이 이들과 경쟁하기 위해서는 톤세제가 절대적으로 필요하다. 다시 말해 톤세제는 글로벌 해운시장의 ‘평평한 운동장’을 위한 핵심 요소이다. 외항 운송시장에서 국적 선사와 경쟁하는 대부분의 유럽 선사들은 톤세제 혜택을 받고 있으며 이를 통해 축적된 대규모 자본을 바탕으로 미래 생존 전략인 2D(탈탄소화와 디지털화)에 적극 투자하고 있다. 만약 국적 선사가 톤세제 적용을 받지 못하거나 톤세율 인상 등으로 세제 부담이 증가할 경우 유럽 선사들에 비해 상대적 열위 상태에 놓이게 된다. 또한 이러한 상황이 지속될 경우 국적 선사들은 조세 부담 증가→투자 여력 감소→영업 부진→매출액 감소→영업이익 감소→납부 세금 감소의 악순환에 빠질 것이다. 우리나라 해운 선사들의 국제경쟁력 강화와 부산항 등 국내 항만의 지속가능한 발전을 위해 톤세제 유지가 반드시 필요하다.

# 글로벌 해운시장의 불확실성 증대 및 환경규제 심화

## ■ 변수들의 지속적인 발생으로 해운업계 불확실성 상승

- 2020년 초 코로나19 팬데믹이 본격화되면서 상하이컨테이너운임지수(SCFI)는 2020년 1월 999.29에서 2022년 1월 5,066.86으로 약 5배 이상 급등함. 2022년 7월 이후 하락세를 보이던 SCFI는 2023년 2월 들어 980.85로 팬데믹 이전과 비슷한 수준으로 돌아옴
- 그러나 2023년 11월, 예멘 반군 후티의 홍해 선박 공격으로 SCFI는 다시 상승하기 시작했으며 2024년 1월에는 2130.35를 기록했다

〈그림 1〉 상하이컨테이너운임지수 추이



자료: Clarksons Shipping Intelligence Network

- 홍해 사태로 인해 운임은 상승했으나 해당 사태가 지속될 경우 항로 불안정 및 물류운송 차질 등이 발생할 수 있음. 이러한 지정학적 리스크와 더불어 2M 종료, Gemini Cooperation(머스크, 하판로이드) 등의 해운 얼라이언스 재편 등으로 해운업계의 불확실성이 가중되고 있음

## ■ 국제해사기구(IMO)는 '23년 7월 개최한 제80차 해양환경보호위원회(MEPC)에서 국제해운 온실가스 배출량을 '50년까지 순 배출량 제로에 도달하기로 목표치 상향

- 국제해운에서 배출되는 온실가스 배출량을 줄이기 위해 향후 '50년까지 진행될 친환경 선박으로의 전환은 미래 해운시장에서 개별 해운기업 생존 여부를 결정할 수 있을 정도로 영향력이 클 것임

- 선박배출 온실가스에 대한 규제 강화는 기존 화석연료가 아닌 새로운 저탄소·무탄소 연료를 사용하는 선박으로의 전환을 촉진시킬 것으로 예상되며, 이러한 과정에서 국제해운 전체에 소요되는 비용은 수조 원에서 수백조 원에 달할 것으로 예상
- 노르웨이 선급협회(DNV) 자료에 따르면 '50년까지 분석 시나리오에 따라 선박에 대한 총 투자 비용은 80억 달러~280억 달러에 달하며, 연료 인프라에 대한 총 투자 비용은 280억 달러~900억 달러에 달할 것으로 전망됨<sup>1)</sup>
- 해양수산부는 2030년까지 친환경선박 전환으로 인한 국내 해운선사의 비용증가 규모를 약 1조 8천억 원으로 추산함<sup>2)</sup>

## 2024년 톤세제 일몰 예정

### ■ 2005년에 도입된 국내 톤세 제도, 올해 12월 31일 5년 주기 일몰 도래

- 90년대 들어 네덜란드, 노르웨이, 독일 등 유럽의 주요 해운국들이 자국 상선대 확보와 해운산업 경쟁력 강화를 위해 톤세제를 시행했으며 우리나라도 대등한 해운의 자세 환경을 조성하기 위해 2005년에 톤세제를 도입함
- 국내 톤세제는 2006년 12월 법 개정예에 따라 5년 단위로 일몰 기한을 두고 있으며 2009년, 2014년, 2019년 3차례 적용 기한이 연장됨

### ■ 톤세제는 외항운송사업자의 해운소득에 대해 개별선박 표준이익의 합계액을 적용하여 과세하는 조세특례 제도

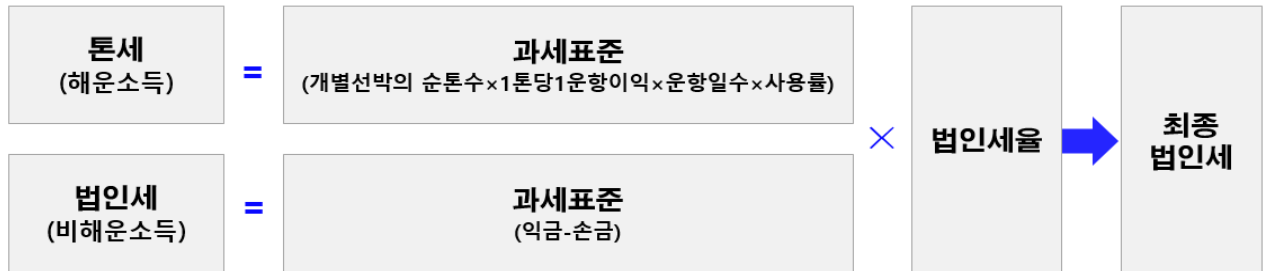
- 「조세특례제한법」 제104조의10에 의거해 과세표준특례 적용을 신청한 해운기업은 외항운송 활동 관련 소득(해운소득)에 대해 영업이익이 아닌 운항 선박의 순톤수와 운항일수를 기준으로 한 개별선박표준이익을 과세표준으로 하여 세액을 납부함
- 개별선박표준이익은 개별선박순톤수, 1톤당 1운항일 이익, 운항일수, 사용률을 곱한 값이며 1일 1톤당 운항이익은 톤수 구간별로 다르게 세율을 적용함<sup>3)</sup>(〈그림 2〉 참고)
- 해운소득은 외항해상운송활동, 외항해상운송활동과 연계된 활동으로 발생한 소득, 기타 소득으로 구분함(〈표 1〉 참고)

1) DNV GL(2022), Maritime Forecast to 2050, Energy Transition Outlook 2022, p.70.

2) 해양수산부 보도자료(2023.2.14.), "대한민국 해운산업, 바다위 무탄소 운송 이끈다", pp.3-4.

3) 1,000톤 이하 14원, 1,000톤 초과~10,000톤 이하 11원, 10,000톤 초과~25,000톤 이하 7원, 25,000톤 초과 4원

## 〈그림 2〉 국내 해운기업의 톤세 적용



자료: KMI 작성

## 〈표 1〉 해운소득 인정 범위

구분	내용
외항해상운송활동	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 외항 정기 여객 및 화물 운송, 부정기 여객 및 화물 운송으로 발생한 소득, 국제 순항 크루즈선 운항 소득 및 해운법 제2조제4호에 따른 용대선 활동 소득 포함</li> </ul>
외항해상운송활동과 연계된 활동	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 화물의 유치·선적·하역·유지 및 관리와 관련된 활동</li> <li>· 외항해상운송활동을 위해 필요한 시설의 임대차와 관련된 활동</li> <li>· 직원의 모집·교육 및 훈련과 관련된 활동</li> <li>· 선박의 취득·유지·관리 및 폐기와 관련된 활동</li> <li>· 선박의 매각과 관련된 활동</li> <li>· 단일운송계약에 의한 선박과 항공기·철도차량 또는 자동차 등 2가지 이상의 운송수단을 이용하는 운송활동</li> <li>· 외항해상운송활동을 위하여 필요한 컨테이너의 매각과 관련된 활동</li> </ul>
기타	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 외항해상운송활동관련 발생한 이자소득, 투자신탁수익의 분배금 및 지급이자</li> <li>· 외항해상운송활동과 관련하여 발생한 기업회계기준에 따른 화폐성 외화자</li> <li>· 부채를 평가함에 따라 발생하는 원화평가금액과 원화기장액의 차이 또는 차손</li> <li>· 외항해상운송활동과 관련하여 상환받거나 상환하는 외화채권·채무의 원화금액과 원화기장액의 차이 또는 차손</li> <li>· 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</li> </ul>

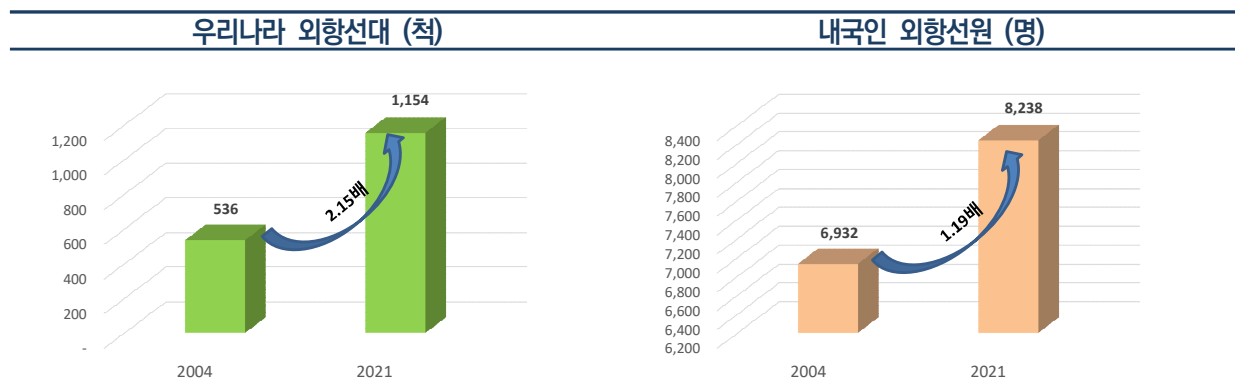
자료: 「조세특례제한법 시행령」 제104조의 7

## 국적선사, 톤세제 통해 경쟁력 확보

### ■ 국적선사는 톤세제 적용을 통해 재투자 여력 확보

- 2022년 기준 외항운송업체 총 166개 가운데 톤세 적용을 신청한 기업은 91개사로 전체의 54.8%에 해당함. 톤세 적용 기업은 2022년 기준 약 3,500억 원의 톤세를 납부했으며 세액을 절감함으로써 신조선 발주 등에 필요한 투자 자본 확보가 가능함<sup>4)</sup>
- 톤세제 도입 이후 외항선대 및 내국인 외항 선원은 각각 2.15배, 1.19배 증가했음

〈그림 3〉 우리나라 외항선대 및 내국인 외항선원 고용 변화



자료: 우리나라 외항선대는 해양수산부 통계자료, 내국인 외항선원은 한국선원복지고용센터 통계자료 활용

- 한편 2021년~2022년, 해운업계는 톤세제 절감액 중 일부를 모금하여 한국해양진흥공사에 4,300억 원을 출자하고 해운산업발전기금 조성으로 1,300억 원을 지원함
- 해운산업발전기금은 청소년 해양사상 고취, 어촌 어항 활력증진, 바다살리기 운동, 선원 장기 승선 유도, 해기사 양성 지원 등 각종 사회공헌 사업과 해운 발전 사업을 위해 사용할 예정임

### ■ 그러나 국적선사의 국제경쟁력은 해외 상위 선사 대비 열위

- 국내 대형 컨테이너 선사 HMM은 글로벌 선사인 머스크(Maersk) 대비 약 1/10 수준의 선박 보유 및 19%의 시장점유율을 차지하고 있음
- 또한 HMM의 2015~2022년 매출액 규모는 머스크(Maersk) 대비 약 10~17% 수준으로 매출 변동성이 크고, 적자 기록 비중이 높음

4) 한국해운협회 내부자료; 한국조세재정연구원(2024), 「해운 산업 경쟁력 유지를 위한 해운세제 개선방안 연구」 재인용

〈표 2〉 국내외 주요 선사 수익 추이 (2015~2022)

(단위: 십억 원)

구분	2015년	2016년	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	2022년
HMM	-627	-879	-406	-558	-589	980	7,377	9,951
머스크	1,052	-2,579	-1,603	4,199	-112	3,792	23,872	38,848

주: 1) 국내 선사 수익은 영업이익, 해외선사 수익은 Net Income, 머스크 수익은 2024년 2월 매매기준 환율 1USD=1,330원 적용  
 자료: 현대경제연구원(2024), 「톤세제 논의 동향 분석과 제도개선을 위한 정책 제언 연구」

## 톤세제 일몰 연장이 무산되면 수출입 화주와 부산항 물동량에 심각한 문제 발생 예상

### ■ 수출입 화주의 안정적 해상운송에 차질

- 톤세제 유지를 통한 국적 선대의 지속적인 확대는 수출입 화주에게 안정적 수송 능력을 제공함
- 국적 선대의 증강은 국적선사의 해외시장 점유율 향상뿐만 아니라 해상운임이 급등하는 시기에 외국 선사의 운임 급등을 저지해 수출입 화주의 경쟁력 제고에 기여 가능함

### ■ 톤세제 일몰시 국적선박이 해운친화적인 편의치적국으로 대거 이적이 예상되며, 부산항 기항 선박의 급감과 물동량 감소로 동북아 허브항만인 부산항에 심각한 타격 예상

- 국적선대 확대를 통한 HMM의 ‘디 얼라이언스’ 내 입지 강화는 ‘디 얼라이언스’ 선박의 부산항 기항 횟수를 증가시키고 부산항 물동량 증대에 기여 가능함<sup>5)</sup>
- 또한 국적 중소형 컨테이너 선사의 수송 능력이 확대되어 한-일, 한-중간 피터항로 기항 선사의 선박 확대 및 노선 확충이 가능하고 부산항 환적화물 증가에도 크게 이바지함<sup>6)</sup>
- 글로벌 선사를 대상으로 한 피터 노선 확대 등을 통한 서비스 제고는 허브항만인 부산항의 경쟁력 강화에 큰 기여를 할 것으로 예상함

5) '04년 대비 '23년 기준, 전국항만에서 수출입화물 62% 증가, 환적화물 260% 증가

6) '04년 대비 '23년 기준, 한-일항로 212% 증가(84만 → 178만TEU), 한-중항로 272% 증가(130만 → 354만TEU)



# 톤세제 도입의 가장 큰 목적은 선박량 증대와 국적 선원 유지를 통한 해운산업 경쟁력 강화

## ■ 톤세제 도입은 자국 지배선대 확충을 통한 해운산업 경쟁력 강화 및 해운부문 고용 증대 등을 주요 목적으로 설정

- 톤세제 도입 초기에는 제도 시행 목적이 편의치적 증가에 대응해 국적선 이탈을 방지하고 이를 통해 국적선 선박량 증대를 도모하는 것이 주된 목적이었으나 최근에는 국적선원 규모 유지·확대, 해상운송 안정화를 통한 경제안보 확립, 해운산업 경쟁력 확대 등으로 다양화되고 확대되고 있음

〈표 3〉 톤세제 시행 주요국의 톤세제 도입 연도 및 도입 주요 목적

구분	도입연도	도입 주요 목적
한국	2005년	· 편의치적 방지 및 해운산업 경쟁력 강화 등
영국	2000년	· 국적선박량 증대 및 자국 선박 직원 규모의 유지·확대 등
네덜란드	1996년	· 네덜란드 해사 산업의 쇠퇴 방지 등
독일	1999년	· 독일 해운기업 경쟁력 제고 및 일자리 확보 등
덴마크	2002년	· 덴마크 해운기업 경쟁력 제고 및 국적선 이탈 방지 등
노르웨이	1996년	· 노르웨이 해운기업 경쟁력 제고 및 국적선 유지 등
프랑스	2002년	· 프랑스 해운기업 경쟁력 제고 및 해운부문 고용 증대 등
그리스	1975년	· 자국선적 등록을 통한 자국 지배선대 확대 등
몰타	1973년	· 자국선적 선박을 확대하고 자국 해운업 글로벌 경쟁력 향상 등
미국	2004년	· 미국 일자리 창출법의 일환으로 도입 등
일본	2008년	· 일본 경제활동을 뒷받침하는 국제 해상운송 안정화를 통해 경제안전보장 확립 등

자료: 각국 정부 톤세제 관련 발간 자료들을 바탕으로 재구성

## 한국과 일본을 제외한 대부분의 국가들이 일몰제 미적용

### ■ 톤세제 시행하는 대부분의 국가들은 톤세제를 영구적인 제도로 운영

- 영국, 네덜란드, 독일, 덴마크, 노르웨이, 프랑스, 그리스, 몰타 등 톤세제 시행 유럽 국가들은 톤세제를 영구화하여 운영 중
- 이외 톤세제 시행 비유럽 국가인 미국도 일몰제가 아닌 영구제 적용<sup>7)</sup>
- 적용기간은 영국 8년, 네덜란드 10년, 독일 10년, 덴마크 10년, 노르웨이 10년, 프랑스 10년, 그리스 영구적<sup>8)</sup>, 몰타 10년 등임

7) 일본의 경우 일몰 규정 있음(톤세제는 영구세가 아니고 조세에 관한 특별조치법에 해당하여 5년마다 주기적 검토)



〈표 4〉 톤세제 시행 주요국의 일몰제 적용 여부, 실시주기 및 근거법

구분	일몰제 적용 여부	실시주기	근거법
한국	○	· 기본 5년 · 5년 경과 이후 선사는 톤세제 재신청(5년 적용) 가능	· 조세특례제한법
영국	×	· 기본 8년 · 7년 경과 이후 합리적 이유가 있는 경우 1회 연장 인정	· 재정법 · The Tonnage Tax Regulation
네덜란드	×	· 기본 10년 · 10년 경과 이후 선사는 톤세제 재신청(10년 적용) 가능	· 소득세법
독일	×	· 기본 10년 · 10년 경과 이후 선사는 톤세제 재신청(10년 적용) 가능	· 소득세법
덴마크	×	· 기본 10년 · 10년 경과 이후 선사는 톤세제 재신청(10년 적용) 가능	· 소득세법
노르웨이	×	· 기본 10년 · 10년 경과 이후 선사는 톤세제 재신청(10년 적용) 가능	· 소득세법
프랑스	×	· 기본 10년 · 10년 경과 이후 선사는 톤세제 재신청(10년 적용) 가능	· 국세 ‘Article 209-0-B’
그리스	×	· 일몰 기한이 없이 영구적 · 선사들은 선택이 아닌 톤세제도 적용 의무	· 조세법 제27조(한법 7조에 의해 보장되는 특별법)
몰타	×	· 기본 10년 · 10년 경과 이후 선사는 톤세제 재신청(10년 적용) 가능	· 상선조례(Merchant Shipping Regulations)
미국	×	· 톤세 적용을 취소하기 전까지 유지 · 철회할 경우 5년 동안 톤세제 재가입 불가	· 세법
일본	○	· 기본 5년 · 5년 경과 이후 선사는 톤세제 재신청(5년 적용) 가능	· 조세에 관한 특별법

자료: 각국 정부 톤세제 관련 발간 자료들을 바탕으로 재구성

8) 선사들은 선택이 아닌 톤세제 적용 의무

## 톤세제 시행국 대부분은 우리보다 낮은 톤세율 적용하고 있으며 EU 국가들은 해운소득 인정 범위를 확대 적용하는 추세

■ 유럽 대부분의 국가들, 1천 톤 이하에서는 1유로 내외, 1천 톤~2만5천 톤 사이는 0.5~0.7유로, 2만5천 톤 이상에서는 0.2유로 내외로 톤세율 설정

- 유럽 국가들은 물가상승률, 경기 상태 등을 감안해 일정 시점에 톤세율을 일부 조정하지만 다른 나라와 큰 차이 없는 범위 내에서 맞춰 가고 있음
- 톤세율이 낮을수록 조세 부담이 경감되면서 투자여력 확보를 통한 재무구조 개선과 선대 신조 등을 기대할 수 있음

〈표 5〉 톤세제 시행 주요국의 구간별 톤세율

(단위: WON/100NT)

구분	톤세율			
	1,000톤 이하	1,000톤 초과 10,000톤 이하	10,000톤 초과 25,000톤 이하	25,000톤 초과
한국	1,400	1,100	700	400
영국	964	723	482	241
네덜란드	1,282	961	641	320
독일	1,299	974	649	324
덴마크	1,702	1,222	730	480
노르웨이	112	225	150	75
프랑스	1,313	1,003	664	339
그리스	· 선령에 따른 세액에 선박 총톤수에 의해 결정되는 상수를 곱해 최종세액 산정			
몰타	· 대상선박 순톤수에 따라 일정 금액의 톤세 부과			
미국	· 25,000톤을 기준으로 하며, 이하시 521 초과시 260			
일본	1,285	1,087	692	395

주: 원화 환산은 공시('23. 3. 29.) 매매기준환율 적용. 파운드화(GBP) 1,606.74원, 유로화(EUR) 1,411.98원, 덴마크 크로네(DKK) 18 9.69원, 노르웨이 크로네(NOK) 125.25원, 미국 달러화(USD) 1,303.00원, 일본 엔화(JPY, 100엔) 988.26원. 다만 주요국 구간별 톤세율은 환율 적용에 따른 증감 가능성 있음

자료: EU 및 각국 정부 톤세제 관련 발간 자료들을 바탕으로 재구성

■ 해운소득 인정 범위를 확대해서 해운기업들이 투자에 적극적으로 나설 수 있도록 유도

- 유럽 국가들 대부분은 해운의 변동성이 크다는 점을 고려해 일시적으로 매출액과 영업이익이 증가하더라도 톤세제 적용을 통한 해운기업의 혜택에 대해 추가 과세를 시행하지 않음
- 또한 톤세제에 기반한 해운기업의 투자가 궁극적으로 자국의 경제성장과 고용 증대에 일정 부분 기여할 것으로 예상함

- 이런 이유로 EU 국가들은 톤세제 적용을 받는 해운소득의 인정 범위를 점진적으로 확대해서 적용하는 추세임

〈표 6〉 톤세제 시행 주요국의 해운소득 범위 분류표

구분	해상운송소득 (운임 등)	금융소득 (예금이자 등)	자산소득 (부동산수입 등)	판매소득 (선용품 판매수입 등)
한국	○	△ <sup>9)</sup>	×	×
영국	○	△	×	×
네덜란드	○	○	×	×
독일	○	○	○	×
덴마크	○	○	×	×
노르웨이	○	○	○	○
프랑스	○	×	×	×
그리스	○	○	○	○
몰타	○	○	○	○
미국	○	×	×	×
일본	○	○	○	×

자료: EU 및 각국 정부 톤세제 관련 발간 자료들을 바탕으로 재구성

## 영국과 일본은 톤세제 선택 선사에 선원 훈련 및 양성 요구

### ■ 영국, 톤세제 선택 선사 대상 선원 훈련 요구

- 선사는 선박직원 15명당 1명의 훈련생을 고용해 훈련을 실시할 필요가 있음
- 훈련생은 영국 국적 또는 EU/EEA 가입 국적으로 영국에 거주하고 있는 자를 대상으로 함
- 2000년에 개정된 금융법(Finance Act) 부칙 제22조 제4부(Part IV of Schedule 22)에 따라 톤세제 적용 선사에 예비 선원 훈련생을 고용해 훈련을 제공하는 것이 요구되고 있음
- 다만 톤세제 적용 기업에 「각사의 고용 및 훈련 계획 등을 사내 이사회 수준에서 매년 검토」 하도록 요구하고 있는데, 이러한 요구사항은 의무사항이 아님
- 톤세제 적용 기업이 선박직원을 훈련하도록 하는 이러한 자발적인 조치(voluntary measures)는 영국 해운업의 해기전승 달성(avoid dangerous loss of seafaring jobs skills)에 유의미한 도움을 주지 못한 것으로 판단됨

9) 해운법에 따르면 기업회계 기준상 투자자산에서 발생하는 이자소득 등과 그 밖에 재정경제부령이 정하는 이자소득 등은 제외하고 있음

- 톤세제가 도입된 2000년 이후 톤세제 적용 기업이 훈련을 제공한 실적은 2021년까지 총 75명에 불과하며, 2000~2014년까지는 훈련생이 없었고 훈련 제공 실적이 있는 년도는 2015, 2016, 2017, 2018년의 4개년도 밖에 없음<sup>10)</sup>

## ■ 일본, 일본선박·선원 확대 계획이 국토교통대신이 정하는 기본방침에 부합해야 함

- 외항일본선박 증대 및 외항일본인선원 채용 확대 등을 요구
- 국적선박 증대 요건은 톤세제 적용 5년의 기간 동안 1.2배 이상 증가
- 국적선원 확보 요건은 일본적선박 1척 또는 준일본선박 1척당 1인의 선원 양성(4급 해기사 이상)

〈표 7〉 일본 톤세제 시행에 따른 추가임무

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	1척당 일본 국적선원 4인		일본적선박: 4인 준일본선박: 2인의 해기사
톤세 적용 요건	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)

자료: 국토교통성 내부자료(2023. 3.) 바탕으로 재구성

## 톤세제, 글로벌 해운시장의 ‘평평한 운동장’을 위한 핵심 요소

### ■ 유럽 주요 해운국의 해운기업 대부분 톤세제 혜택 받고 있음

- 현재 전 세계에서 톤세제를 채택하고 있는 국가의 수는 총 26개 국가에 달함<sup>11)</sup>
- 전 세계 선복량 기준 1위 ~ 10위 컨테이너 선사가 있는 국가 가운데 중국을 제외한 모든 국가들이 톤세제를 도입해서 적용하고 있거나 도입을 위한 입법 절차 진행 중<sup>12)</sup>

10) Finance Bill Tonnage Tax Reform, UK Government, 2021. 11. 16. pp 4-7 바탕으로 재구성

11) 한국, 일본, 대만, 미국, EU 22개 국가

- 중국은 톤세제에 관한 법률<sup>13)</sup>이 존재하고 있으나 유럽과 아시아에서 시행하고 있는 일반적인 톤세제와는 성격이 다르며 기존에 중국에 존재하던 톤세관련 시스템을 법률로 정비한 것임

## ■ 국적선사 미래 생존을 위한 2D(탈탄소화디지털화) 추진에 대규모 투자자금 소요 전망

- 국제해사기구(IMO)는 2050년 탄소중립 실현을 위한 로드맵을 제시한 바 있으며, 이에 맞춰 글로벌 선사들은 탄소중립 실현을 위해 친환경 선박과 무탄소 선박연료 확보에 전력투구 중
- 글로벌 선사인 머스크(Maersk)사의 경우 선박에서 배출되는 탄소를 줄이기 위해 메탄올 선박 발주와 글로벌 차원의 친환경 메탄올 생산·공급 네트워크 구축에 전력을 다하고 있음
- 머스크(Maersk)사 외에도 씨엠에이씨지엠(CMA-CGM), 하팍로이드(Hapag-Lloyd), 코스코(COSCO) 등 대부분의 글로벌 선사들이 메탄올 추진선박, 암모니아 추진선박 등 친환경 선박 발주와 디지털화 추진에 적극적으로 나서고 있음
- 글로벌 선사들의 친환경 선박 발주 및 친환경 선박연료 확보 노력 그리고 디지털화 추진은 미래 해운 경쟁력을 확보하기 위한 선제적인 조치이며 생존을 위한 실전 전략임
- 미래 해운시장에서 펼쳐질 치킨 게임은 2D(탈탄소화디지털화) 추진 없이는 대응이 불가능할 것으로 예상되며 2D에 대한 선제적인 대규모 투자는 미래 생존을 위한 필수 전략임

## ■ 우리나라 해운의 국제경쟁력 강화를 위해 현행 톤세제 유지가 필수

- 국적선사와 경쟁하는 대부분의 유럽의 선사들은 톤세제 혜택을 더 크게 받고 있으며 이러한 톤세제를 통해서 축적된 대규모 자본을 바탕으로 2D 추진에 엄청난 자금을 투입하고 있음
- 만약 국적선사가 톤세제 적용을 받지 못하거나 톤세율 인상 등으로 세제 부담이 증가할 경우 글로벌 해운시장에서 국적선사들은 유럽선사들에 비해 상대적 열위 상태에 놓이게 됨
- 열위 상태가 지속될 경우 국적선사들은 세금부담 증가→투자 여력 감소→영업 부진→매출액 감소→영업이익 감소→납부세금 감소의 악순환에 빠지게 되며 결국 도산하게 됨
- 따라서 우리나라 해운기업들의 국제경쟁력 강화를 위해서는 현행 톤세제 유지가 매우 중요하며 유럽 국가들과 동등한 수준에서 톤세제 혜택이 국적선사에게 부여될 필요성이 있음

12) 1위 MSC(스)-입법 진행 중, 2위 Maersk(덴), 3위 CMA-CGM(프), 4위 COSCO(중), 5위 Hapag-Lloyd(독), 6위 ONE(일), 7위 Evergreen Line(대), 8위 HMM(한), 9위 Yang Ming(대), 10위 Zim(이) (자료 : 알파라이너, 2024년 1월)

13) 중국 정부는 2017년 12월 12기 전인대 31차 상무위원회 톤세제 법률을 통과시켰는데 이것은 일반적인 톤세제와는 다른 것으로 중국에서 기존에 있던 톤세관련 시스템을 법률로 정비한 수준이며 여기에는 정부의 정책적 인센티브가 포함되어 있음

## 부록 1. 톤세제 시행 주요국의 톤세제 대상소득

구분	대상소득
영국	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 운임수입(소유선, 정기용선, 나용선) 및 선박운영과 관련되는 수입</li> <li>• 선사 종사자 관련 2차적 수입(선내 판매수입 등)</li> <li>• 부수적 활동 수입(환차익, 대여금 이자 등)</li> <li>• 대선수입</li> <li>• 여객운송수입</li> <li>• 항만터미널 운용 수입</li> <li>• 기타 자본 투자에서 발생한 수입</li> </ul>
네덜란드	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 물품 또는 승객을 해외 운송하는 활동</li> <li>• 해상에서 천연자원을 탐사하거나 개발할 목적으로 물품 및 여객을 국외로 운송하는 활동</li> <li>• 해운기업 정기예금 이자</li> <li>• 환매조건부 채권 이자 등 해운기업 내에서 발생하는 모든 금융소득</li> <li>• 예인 활동</li> <li>• 해상준설 활동</li> <li>• 선박 매매 활동</li> <li>• 선원 교육 활동에서 발생한 부대수입</li> </ul>
독일	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 국제해상에서 운항되는 상선</li> <li>• 승객 또는 화물 운송</li> <li>• 독일선박명부에 등록된 선박</li> <li>• 선박매매 계약 체결</li> <li>• 선박장비 및 준비</li> <li>• 선원 고용</li> <li>• 병커 및 윤활유 계약</li> <li>• 선박 및 장비 보험 계약</li> <li>• 경상계정의 이자소득</li> </ul>
덴마크	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 해상운송에 관한 수익</li> <li>• 해상운송에 관련 부가 수익(컨테이너, 적재시설물 사용, 공감임대, 선박 매각 등)</li> <li>* 부가 수익의 경우 총 톤세 과세 수입의 50% 미만일 경우에만 톤세 적용 가능</li> </ul>
노르웨이	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 적격 기업의 선박의 소유, 임대 및 운영</li> <li>• 적격한 운송 활동에 사용된 자산 매각에 대한 자본 이득</li> <li>• 선박관리회사는 톤세제도 적용대상 제외되나 해운회사 자체 또는 관련 파트너십 및 관련 CFC가 소유하거나 용선한 선박의 일상적인 기술 운영 및 유지관리를 포함한 상업적 관리는 적격 대상</li> <li>• 부수적 활동: 화물 적재 및 하역, 추가 운송을 기다리는 동안 항구 또는 그 근처에 화물 임시 보관, 컨테이너 임대, 운송의 해상 구간에 대한 복합운송, 항구지역에서 화물 및 여객 운송, 여객의 승선 및 하선, 기내 소비를 위한 상품 및 서비스 판매, 매표소 및 여객터미널 운영 등</li> </ul>
프랑스	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 상선선박 운항에 따른 수입 및 기타 해운관련 영업에 의한 수입</li> <li>• 대출 이자 수입, 환차 손익, 선박 매각에 따른 이익 등을 포함함</li> </ul>
그리스	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 외항 화물 운송 및 여객 서비스 제공 활동 수입</li> <li>• 내항 화물 운송 및 여객 서비스 제공 활동 수입</li> <li>• 비상선 선박(어선, 어업지도선, 예도선 등) 활동 수입</li> <li>• 해양 준설 활동 수입</li> <li>• 선박 매매 수입</li> <li>• 해상여객 활동 발생 모든 수입(기념품 판매 수입, 레스토랑 수입, 이발소 수입, 카지노 수입 등)</li> </ul>

구분	대상소득
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 해운기업 부동산 매각 수입</li> <li>• 해운기업 금융 활동 수입</li> <li>• 기타 해운기업의 모든 활동에서 발생한 수입 포함</li> </ul>
몰타	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 해운업 활동으로 발생한 모든 소득을 톤세제 적용가능 소득으로 인정</li> <li>• 화물/여객 운송 활동, 선박 용선 및 매각 수익, 터미널 운영 수익, 금융 이자 수익 등 대부분의 해운업 소득을 모두 인정함</li> </ul>
미국	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 핵심 소득: 미국 대외무역에서 톤세제 적격 선박을 운항해 얻은 수익</li> <li>• 2차 소득: 톤세제 비적격 선박의 관리 및 운영, 미국 대외무역에서 적격선박을 운항하는데 필수적인 화물관련 시설 제공 등에서 발생하는 수익으로 핵심소득의 20%로 제한</li> <li>• 부대 소득: 2차 소득이 아닌 운송관련 소득으로 핵심소득의 0.1%로 제한</li> </ul>
일본	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 외항운송활동</li> <li>• 선박대선활동</li> <li>• 선박매각활동</li> <li>• 선박 연계 육상 트레일러 복합운송활동</li> <li>• 해운종사자 퇴직연금 운용수익</li> <li>• 해운종사자(선원 포함) 구인·교육·트레이닝 관련 활동</li> <li>• 기타 외항운송활동과 관련하여 발생한 금융 소득 및 손실보상금 등</li> </ul>

자료: 각국 정부 톤세제 관련 발간 자료들을 바탕으로 KMI 재구성



## 부록 2. 영국 톤세제 적용 기업 연도별 선박직원 훈련 실적

(단위: 백만 파운드, 명)

연도	톤세제 적용 법인세 감면액	선박직원 훈련실적	톤세제 적용 선박 탑승 선원 규모
2000	60	0	미집계
2001	65	0	미집계
2002	70	0	미집계
2003	80	0	1,590
2004	90	0	1,604
2005	90	0	1,356
2006	100	0	1,803
2007	170	0	2,009
2008	225	0	1,955
2009	95	0	1,854
2010	100	0	1,886
2011	115	0	1,646
2012	100	0	1,663
2013	100	0	1,548
2014	95	0	1,576
2015	100	6	1,586
2016	115	13	1,538
2017	135	31	1,132
2018	125	25	1,304
2019	135	0	1,062
2020	138	0	1,025
합계	2,303	75	N/A

자료: Finance Bill Tonnage Tax Reform, UK Government, 2021. 11. 16. pp. 4-7 자료를 바탕으로 KMI 재구성