

1. 국제선박등록제도 비교연구 : 한국해운산업의 국제 경쟁력을 중심으로

해운경영학과 박 찬 재
지도교수 이 태 우

이 연구는 현재 시행되고 있는 국제선박등록제도를 국제경쟁력 측면에서 그 내용과 원가요소를 조사·비교·분석했다. 즉 서구 해운국과 홍콩, 일본의 국제선박등록제도에 대해 등기·등록요건, 조세제도, 준거법과 안전관리, 외국인선원 고용범위, 선원 근로 계약과 등록 실적 추이를 비교 분석함과 아울러 각국의 제2차적선박에 대한 세제와 선원비 경쟁력을 비교 검토하였다.

또한 주요 제2차적국가의 관계자들에게 자국의 제2차적제도에 대한 성패 요인과 향후 개선사항에 대해 조사하였으며, 한국과 영국 선주들의 선박차적 결정요인을 다각도로 설문하고 OECD의 최근 보고서 등 여러 가지 문헌 조사와 서구 제국의 선주 협회, 국제기구 관계자들과의 면담을 통해 우리 나라 국제선박등록제도의 현 위치와 개선점을 제시하고자 하였다.

이 연구 결과 국제선박등록제도의 성패의 핵심 요인과 선박국적 결정의 주요 요인은 차적선박에 대한 차적국의 조세정책과 선원비 국제경쟁력이었으며, 한국 국제선박은 조세 측면과 선원비 경쟁 측면에서 국제선박등록제도 중 가장 경쟁력이 떨어지고 있음을 알 수 있었다.

아울러 한국해운산업을 유지·발전시키고 우리 정부가 제시한 세계 5대 해운 선진국이라는 정책목표를 달성하기 위하여, 한국 국제선박등록제도의 실효성 확보를 위한 개선방향이 다음과 같이 도출되었다.

첫째, 선박에 대한 기존 세제를 단일화하여 법인세와 등록세만 존치시키고 지방세는 폐지하며 법인소득에 대한 공제 및 손실상계제도를 서구 전통해운국 수준으로 높이는 한편, 낮은 세율을 적용하는 톤세제도를 도입함으로써 해운산업의 국제경쟁력 강화를 도모하여야 할 것이다.

둘째, 국제선박중 필수선박에는 한국선원을 승선시키고 장려금을 지원하는 한편, 일반 국제선박은 국제경쟁력을 갖도록 외국인 선원 고용을 확대하는 정책이 바람직하다. 즉, 일반 국제선박은 국제 경쟁력을 유지할 수 있도록 외국인 선원 고용을 전면적으로 확대하는 반면, 해기전승과 해기인력 유지를 위해서는 걱정된 자국 선원인력의 유지가 필수적이므로 선주들은 필수선박에 한국선원의 고용을 위하여 최대한 노력하여야 할 것이다. 한편, 정부는 선주의 한국선원 고용을 촉진할 수 있도록 구주 해운국에서 시행하고 있는 바와 같이 선원에 대한 조세정책적 지원책을 마련해야 할 것이다.

셋째, 국제선박제도의 정착을 위한 노사간의 대화와 협조를 활성화하여 단체협약, 고용범위에 전향적으로 대처하고 해기 인력을 안정적으로 확보하여 육상기반 해사관련산업의 발전을 도모하여야 할 것이다.

넷째, 우리 나라 선박에 승선하는 외국선원 송출국가와 우리 정부간의 선원자격 상호인정을 위한 쌍무협정 체결을 통하여 외국선원의 해기자격을 합리적으로 인정할 수 있는 제도를 개발하여야 할 것이다.

다섯째, 선박등기제도 폐지 및 등록제도로의 일원화를 통하여 행정상의 등록만으로 소유권, 저당권, 임차권 등의 권리를 적극적으로 보장 할 수 있어야 할 것이다.

여섯째, 국적취득조건부나용선 등 국제선박등록선에 대한 태극기 게양이 가능하도록 하여 현행 국제선박등록제도의 충실화를 도모할 수 있도록 하여야 할 것이다

일곱째, 한국국제선박제도의 특징이자 장점인 필수선박제도를 활성화하기 위하여 국제선박등록법 상에서 규정한 국민경제 또는 국가안보에 중대한 영향을 미치는 화물인 군수물자, 양곡, 원유, 액화가스, 석탄, 제철원료를 안보화물로 지정하여 일정비율 이상의 화물을 필수선박으로 수송할 수 있는 제도 마련이 필요할 것이다.

여덟째, 필수선박 선원비 차액보전제도를 한국선원 고용 장려금 제도로 전환하고 한국선원의 고용창출과 국제경쟁력 유지를 위한 선원소득세 경감, 사회보장비 보전 등 조세지원 정책적 제도 개발이 수반되어야 할 것이다.

이 연구의 성과는 한국 정부가 이 연구에서 제시된 현행 한국 국제선박등록법의 개선방향과 국제선박등록제도의 실효성을 확충할 수 있는 대안을 검토하여 한국해운의 국제경쟁력을 제고 시켜야 할 당위성을 제시하였다는 점이라고 본다. 따라서 유럽의 전통 해운국가와 같이 조세제도를 통한 한국 해운산업 지원방법을 강구해야 할 것이며, 이때 자국선원과 세계를 묶어 종합적인 해운지원정책을 강구하고 있는 영국의 톤세제도는 좋은 대안이 될 수 있다는 점에 천착해야 할 것이다.

또한 우리 정부는 조세지원은 오랫동안 가장 광범위하게 사용되어온 정책수단이며 조세를 통한 해운산업 지원이 여타 해운지원제도 보다도 정당화하기가 용이한 간접 지원형태이며 또한 해운자유의 원칙에 직접 반하지 않는다는 점을 인식하여 한국해운의 국제경쟁력 향상을 위한 정책개발에 힘을 기울여야 할 것이다.

2. The Changes and Growth of COSCO in the Transition Period from Planning to Market Economy in China

Mingnan Shen, Doctoral Course, Department of Shipping Management
Advisor : Prof. Tae-Woo Lee

The purpose of this study is to examine the development process of Chinese shipping and COSCO in the Chinese economic transition period 1979-1997, and to see how COSCO grew and responded for the period.

Having reviewed the process and characteristics of the above period, four hypotheses are built up as follows:

Hypothesis I : With the development of international cooperation in China, COSCO might have continuously promoted the establishment of joint ventures with overseas shipping firms.

Hypothesis II: With the significant growth of international and seaborne trade, COSCO might have kept expanding and restructuring its fleet to cope with the increasingly competitive global market.