

AHP를 활용한 제주선박등록특구제도의 상대적 중요도 평가 -활성화 요인을 중심으로-

김광희*

A Relative Importance of Jeju International Ship Register System by the AHP - Primarily on the Activation Factor -

Kwang Hee Kim

Abstract : Although ‘the International Ship Registration Act’ has been enacted in Korea as of 1997, its effect is still in question to make shipowners and operators flag in or reflag because of insufficient incentives for them. Therefore, ‘the Special Law for Jeju Free International City’ has been established and the system of ‘Special Ship Registration Zone’ has also been enforced. Despite this, few studies were carried out to measure the relative importance of factors for Jeju International Ship Register yet. Against this backdrop, the purposes of this study are firstly, to investigate a relative importance of Jeju International Ship Registration System using AHP(Analytic Hierarchy Process) and secondly, to compare the characteristics of Flags of Convenience(FOC) with International Ship Register(ISR) which was adopted by several Far East Asia Countries(e.g., China, Hong Kong, Chinese Taipei and Japan). Moreover, this study aims to compare FOC with ISR in terms of shipping policy, ship management, and expenses and tax policy. In this paper, the factors were constructed with four high levels consisting of twenty one low levels to evaluate Jeju International Ship Register by utilizing Expert’s brainstorming and AHP. According to the results, it is critical to expand the exemption and tax-related expenses, and also manage foreign-related systems systemically. This study provides important implications to maintain the tonnage tax system for ships effectively as well as to intensify the competitiveness of Jeju International Ship Register System.

Key Words : AHP, FOC, International Ship Register, Tonnage Tax System, Foreign Crew

▷ 논문접수 : 2014. 04. 06. ▷ 심사완료 : 2014. 04. 30. ▷ 게재확정 : 2014. 05. 02.

* 동명대학교 항만로지스틱스학부 조교수, kobekkh@tu.ac.kr 051)629-1866

I. 서론

외항해운은 세계의 다양한 움직임에 직접적인 영향을 받는 단일시장에서 활동하고 있는 산업으로 우리나라의 외항해운도 국제경쟁에서 생존하기 위하여 치열한 경영 활동을 전개하고 있다. 이러한 국제환경하에서 세계 각국은 자국 해운업의 국제경쟁력 강화, 자국 상선대의 유지와 확대를 위하여 다양한 해운관련 정책을 적극적으로 실시하고 있다.

우리나라도 해운기업의 경쟁력 강화를 위해 선박금융 선진화를 통해 불황기에 국적선대를 안정적으로 확보할 수 있는 기반을 조성하고, 선주와 화주 간의 협력체계를 구축해 국적선사의 견실한 성장기반을 마련하며 해운인력 확보와 세계 개선과 관련한 정책을 해양수산부를 중심으로 추진하고 있다.

한편, 주요해운국들은 해운정책의 핵심전략으로 자국선박의 해외이적 방지와 해외 선박의 자국 유치를 위하여 선박등록제도를 개편하고 있다. 자국등록선박의 외국인 선원고용에 대한 국적제한을 완전히 철폐하거나 대폭 완화하여 선원비의 국제경쟁력 향상을 도모하고 있다. 특히 영국, 홍콩, 싱가포르 등은 선장을 포함한 모든 선원의 국적 요건을 폐지하였으며 노르웨이, 네덜란드, 덴마크 등도 선장만을 자국민으로 한정하고 그 외 사관과 부원에 대한 승선 제한을 철폐하였다(박태원, 2003).

우리나라는 2002년 4월 제주선박등록특구제도가 제주지역에 도입된 이후 2013년 등록된 국적 외항선이 처음으로 1,000척을 돌파했다. 제주선박특구에 선적항을 등록한 국적 외항선은 모두 1,051척으로, 2012년 말 961척에 비해 90척(9.4%)이 늘어났다. 국내에 등록된 국제선박 1077척 가운데 98%가 제주에 등록하였다.

이에 따라 국적 외항선의 제주 등록이 소폭 증가하였지만 등록할 국적 선박이 한계에 도달하고 있고, 연관 산업 유치도 미흡한 상태에서 제주선박특구를 보다 활성화할 종합적인 대책 마련의 필요성도 제기되고 있다.

따라서 본 논문의 연구는 먼저 선행연구를 통해 선박의 국적제도와 관련한 편의치적제도와 국제선박등록제도를 분석하고 한·중·일간의 선박등록제도에 관하여 고찰하였으며 이를 통하여 각국이 선박등록제도를 통해 실시하고 있는 정책을 비교하였고 국제선박등록제도의 전략수립 시 필요한 평가요인들을 도출하였다. 연구방법론으로 계층분석적 의사결정 전용 프로그램인 MakeIt-AHP Software for 2007을 활용하여 평가항목과 계층을 설정하고 상대적 중요도를 산정하여 분석을 실시하였으며 결론을 맺는 순으로 구성하였다.

Ⅱ. 선박등록제도에 대한 선행연구 고찰

1. 선박의 국적제도

일반적으로 선박의 국적은 등록(registration)에 의하여 결정되며, 선박은 등록된 국가의 국기를 게양할 권리를 가진다(김부찬, 2002). 이러한 선박의 등록국을 ‘기국’이라고 하며, 각 국가는 선박의 등록을 위한 조건을 설정할 의무가 있으며 구체적인 조건은 스스로 결정할 수 있도록 되어 있다.¹⁾

전통적인 기국주의 하에서 선박국적의 취득조건은 ① 선박의 자국민 소유, ② 자국민 선원과 선장의 승선, ③ 자국내 선박건조, 이상의 세 가지 조건을 모두 충족하여야만 선박이 국적을 취득할 수 있었다.

한편, 인건비 절약 등을 위해 선주가 소유하게 된 선박을 자국에 등록하지 않고 편의상의 이유로 제3국에 선박을 등록하는 것을 편의치적(flag of convenience: FOC)이라 한다. 편의치적에 대한 명확한 정의는 오랜 논의에도 불구하고 국제적으로 통일된 개념이 정립되지 못했다. 편의치적에 대한 일치된 정의가 없는 이유는 첫째, 편의치적에 대한 각 국가의 관행과 정치적, 경제적, 시대적 상황이 다르기 때문이고, 둘째, 편의치적제도에 대한 이해당사자들의 관심사가 다른데서 기인한다.

예를 들면 OECD는 경제적인 관점에서 편의치적에 주목하였고, IMO는 선박의 안전, ILO는 선원의 복지 그리고 UNCTAD는 개도국의 선대확장에 관심을 두었기 때문이다(해운산업연구원, 한국전략문제연구소, 1997). 오늘날 해운경영에서 편의치적은 선사에서 운항선박을 확보하는 방법으로 다양한 기법으로 활용되기 때문에 편의치적을 특정방식 또는 단일한 형식으로 정의하기란 어렵다.

편의치적 문제가 국제기구에서 공식적으로 논의된 것은 UN 해양법 회의이며, 1958년 Geneva에서 개최된 제1차 UN 해양법회의의 성명서와 UN의 국제법 위원회(International Law Commission)가 채택한 결의에 의하면 ‘편의치적이란 자국과 진정한 연관이 없는 선박에 대하여 국적을 부여하는 국가의 국기 즉 국적을 의미하며 국가와 선박 간에는 단지 등록의 증명서를 발급하는 형식만이 있을 뿐’이라고 하였다. 그리고 UNCTAD는 편의치적국가에 대해 ‘선박의 소유와 운항에서 자국민의 참여를 요구하지 않고 상대적으로 저렴한 비용을 지급받고 외국선주에게 자국의 국기 게양권과 등록의 편의를 제공하는 국가’라고 규정하였다. 우리나라의 경우에도 해운선사들이 운항상의 선원비 절감과 세계상의 혜택 등을 이유로 파나마, 리베리아, 바하마 등의 편의치적제도를 활용하고 있다(강중희외 2001).

1) 유엔해양법 협약 제91조

한편, 1980년대 전반 노르웨이는 세계적인 해운경기불황과 자국 선원들의 고임금에 의한 경쟁력약화를 이유로 국적선의 해외 이적이 증가함에 따라 자국해운산업의 발전과 해상관련 산업의 육성을 위해 1987년 국제선박등록제도를 도입하였다(박태원, 2002).

국제선박등록제도는 자국민이 소유한 선박이 외국으로 이적하는 것을 방지하고 해외로 이적된 자국의 선박을 다시 자국에 재이적 하도록 유인하며, 외국인이 소유하고 있는 선박을 자국에 등록하도록 유인함에 그 목적이 있다. 이를 위하여 국제선박등록제도는 ① 선원배승 조건의 규제완화, ② 톤세제도 도입, ③ 선원에 대한 세제상의 우대조치, ④ 선원훈련 및 양성지원제도 등의 정책을 추진하였다(財團法人海事業産業研究所, 2004).

우리나라도 국제선박등록제도를 도입하여 2002년 ‘제주국제선박등록특구’ 제도를 신설하고 제주도에 선박을 등록할 경우 관련 세금에 대한 우대조치를 실시하여 해외로 이적한 우리나라 선박들의 재이적을 유인하고 외국인 소유의 선박들을 우리나라에 등록하도록 유인하였다.

그러나 <표 1>과 같이 2012년, 1,000총톤수 이상의 선박을 기준으로 우리나라는 지배선대는 약 56백만DWT이나 이 가운데 우리나라의 국적을 취득한 선대는 17백만DWT으로 우리나라 전체의 30.95%에 불과하며 69.05%의 선대가 아직도 외국에 편의치적중임을 알 수 있다.

〈표 1〉 주요해운국 선박의 선박등록 현황(2012년 기준)

(단위 : 천dwt)

구분	그리스	일본	독일	중국	우리나라	미국
자국선적	90,531	45,754	45,264	97,787	17,389	20,176
몰타	13,659	7,127	2,325	84	6	4,223
바하마	31,943	159	2,351	106	51	766
마셜군도	32,384	5,820	12,070	1,577	5,330	20,552
리베리아	37,186	7,956	59,969	839	250	4,968
파나마	18,348	150,846	3,647	23,610	33,160	3,938
합계	224,051	217,662	125,626	124,003	56,186	54,623
자국적비율	40.41%	21.02%	36.03%	78.86%	30.95%	36.94%
해외이적	59.59%	78.98%	63.97%	21.14%	69.05%	63.06%

주 : 1,000G/T 이상 선박 기준

자료 : UNCTAD, Review of Maritime Transport 2012

우리나라가 주로 편의치적인 국가로는 파나마가 편의치적 선박 가운데 85.47%(33백만DWT)으로 1위를 점하고 있으며, 그 뒤를 마셜군도(13.74%), 리베리아(0.64%)가 점하고 있다. 따라서, 제주선박등록특구에 외국적 선박을 유치하기 위해서는 선박등록범위와 외국인 선원 고용의 확대 등 별도의 활성화 대책수립이 요구되고 있다.

2. 선박의 국적제도에 대한 선행연구

박용섭외(1991)는 편의치적과 국제선박등록제도에 대하여 발생원인과 그 특징에 대하여 비교연구를 실시하였으며 특히, 해운정책측면, 선원관리측면, 선박관리측면, 그리고 비용 및 세금 측면에서 연구를 통하여 편의치적과 국제선박등록제도의 단계적 실시를 주장하였고, 제도와 관련된 이해 당사자가 우리나라 해운의 발전이라는 대전제 하에서 협의와 조정을 거쳐 도입하여야 함을 강조하였다. 강중희외(2001)는 우리나라의 편의치적 활용현황을 분석하고 우리나라 선박의 해외치적 선복량을 추정하였으며, 당시의 편의치적관련 국내법을 검토하여 편의치적 제도의 활용방안을 마련하였다. 한철환(2001)은 편의치적을 해운기업의 경영기법의 하나로 보고, 편의치적제도 도입의 필요성과 기대효과를 분석하였으며, 국제선박등록제도와 연계한 선박확보 방안과 선박투자회사제도의 활용방안에 대하여 분석하였다.

김부찬(2002)은 제주선박등록특구의 활성화를 위하여 ① 선박금융에 대한 획기적인 개선, ② 선사의 선박확보를 위한 선박저당제도의 개선, ③ 선박투자회사 제도의 활성화, ④ 조세감면 범위의 확대, ⑤ 선원고용에 대한 규제 완화 등을 주장하였다.

박태원(2002)은 우리나라 선박등록제도의 개선을 위한 정책방향을 정립하기 위해 노르웨이, 영국 및 네덜란드의 국제선박등록제도를 분석하고, 우리나라는 외국의 사례를 벤치마킹하여 기존의 선박법과 국제선박등록제도를 전면 재검토하고 선박의 등록범위와 외국인 선원 고용의 확대를 주장하였다. 또한 박태원(2003)은 아시아 주요국의 선박등록제도 연구를 통하여 국제선박등록제도하에서 외국인 선원에 대한 문호를 대폭적으로 개방하고 정부가 우리나라 선원에 대한 각종 지원 등 유인책을 제시하면서 외국인 선원의 고용을 확대하면 이는 등록선박의 증가를 가져와 궁극적으로 자국 해운산업의 발전에 따른 선원 고용창출효과를 파생시킬 수 있음을 강조하였다.

이와 같이 선박의 국적제도 및 선박등록제도에 대한 선행연구를 고찰한 결과, 기존 연구들은 편의치적제도도입의 당위성과 국제선박등록제도 활성화를 위한 문제점을 분석하고 발전방안의 전략적 접근 방법에 대한 연구가 대부분 있었다. 그러나 제주국제선박특구의 활성화를 위한 여러 가지 방안에 대한 중요도의 연구를 이루어지지 않았다. 따라서 본 논문은 편의치적 제도 및 국제선박등록제도와 제주국제선박등록특구에 대한 현황을 파악하고 국제선박등록제도의 활성화 전략 수립에 필요한 평가요인을 도출하고 평가요인간의 중요도를 측정하는 것을 목적으로 한

다. 선박등록제도에 대하여 2002년까지는 활발한 연구가 진행되었으나 그 이후 연구가 진행되지 않은 점에 착안하여 우리나라와 유사한 형태의 선박등록제도를 도입하고 있는 한중일 3국에 대하여 먼저 비교 연구를 실시하여 국제선박등록제도의 중요한 요인을 도출한다.

Ⅲ. 한·중·일의 선박등록제도

1. 우리나라의 선박등록제도

우리나라는 선박법에 다음과 같이 4개의 범주에 속하는 선박을 한국선박으로 규정하고 있다.

- ① 국유 또는 공유의 선박
- ② 대한민국 국민이 소유한 선박
- ③ 대한민국의 법률에 의해 설립된 상사법인이 소유한 선박
- ④ 대한민국에 주사무소를 설치하고 외국법인으로 그 대표자(공동대표자의 경우는 전원)가 대한민국 국민의 경우 그 법인이 소유한 선박

우리나라 선박의 소유자는 선박등기법 제2조의 의해 선박의 등기를 행한 후에 선적항을 관할하는 지방해양수산청장에 선박의 등록을 하여야 한다. 선박등록을 행하면 지방해양수산청장이 해당선박을 선박원부에 등록하고 선박국적증명서를 발급한다. 선박국적증서를 구비한 선박은 우리나라의 국기를 게양하고 항행할 수 있다.²⁾ 단 선박의 등기비용은 선가의 0.2%로 되어 있다.

우리나라는 종래의 선박등록제도에 대하여 해운기업의 국제경쟁력확보를 위하여 1998년에 국제선박등록제도를 도입하였으며 2002년에는 제주도 특별선박등록제도를 도입하였다.

(1) 국제선박등록제도(Second Registry)

국제선박등록제는 1998년에 도입되어 한국적선박과 장래 한국적을 취득할 것을 조건으로 우리나라의 외항운송사업자가 임대한 외국선박(국적취득 조건부 나용선 Bare Boat Charter / Hire Purchase: BBC/HP)에 세계 측면을 중심으로 일정한 우대조치를 주는 제도이다. 국제항행에 사용되는 상선 가운데 선박의 규모, 선령 등의 조건을 만족시키는 선박에 대하여 해양수산부 해운정책과의 국제선박등록부에 기재되며 우리나라의 일반적인 선박등록제도와는 다른 별도의 등록제도이다. 즉 국제선박으로 등록 가능한 선박은 대통령령(국제선박등록법 시행령)으로

2) 선박법 제10조

정해져 있으며 총톤수 500톤 이상의 선박으로 원칙적으로 선령은 20년 이하로 한정되어 있으며³⁾, 등록가능 대상선박은 다음과 같다

- ① 대한민국 국민이 소유한 선박
- ② 대한민국의 법률에 의해 설립된 상사법인이 소유한 선박
- ③ 대한민국에 주사무소를 설치하고 외국법인으로 그 대표자(공동대표자의 경우는 전원)가 대한민국 국민의 경우 그 법인이 소유한 선박
- ④ 외항운송사업자가 대한민국 국적을 취득하는 것을 조건으로 임대한 외국적 선박

한국선박의 대상이 되는 조건 가운데 ‘① 국유 또는 공유의 선박’의 경우에는 국제선박등록제도를 활용할 수 없으며 국제선박등록제도의 ‘④ 외항운송사업자가 대한민국 국적을 취득하는 것을 조건으로 임대한 외국적 선박’의 경우에는 한국선박으로 등록을 할 수 없고 국제선박등록제도만을 이용 할 수 있다. 국제선박으로 등록된 선박은 예외적인 경우에는 국내항만 간을 운항할 수 있지만 원칙적으로 국내항과 외국항, 외국항과 외국항만 간을 운송하는 것으로 정하고 있다.

우리나라는 일반적으로 선박을 취득하고 보유하는 경우 관련된 세금을 납부하여야 하며 한국선박을 국제선박등록으로 변경하면 지방세 중에서 취득세가 면제되며, 재산세가 반액으로 감면되고 지역자원시설세를 면제 받는다. 우리나라에서 선박과 관련된 세금은 다음과 같다.

- 농어촌세 : 취득세의 10% 또는 감면된 취득세액의 20%를 선박 등기·등록시 납부
- 등록세 : 선가의 0.02%를 선박의 등기·납부
- 취득세 : 선가의 2%를 선박의 등기·등록시에 납부
- 재산세 : 선가의 0.3%를 매년 7월말에 납부
- 지방교육세 : 등록세의 20% 또는 재산세의 20%를 매년 7월말에 납부
- 지역자원시설세 : 선가의 0.05%~0.13%(선가에 대한 누진세율)를 매년 7월말 납부

3) 선령 20년 이상의 선박에 대해서는 국제협약에 따른 협약서를 제출하면 등록이 가능함

〈표 2〉 국제선박 등록 현황

구분	등록선박(척)	국제총톤수(GT)
2003	403	11,740,343
2004	474	12,593,977
2005	526	13,230,001
2006	591	15,641,679
2007	687	18,948,195
2008	810	23,786,856
2009	835	25,083,874
2010	876	25,070,395
2011	936	31,300,969
2012	992	36,205,888
2013	1,074	41,044,934

자료 : 해양수산부

한편, 국적취득조건부 나용선(BBC/HP)은 한국국적이 아니기 때문에 등록세 및 재산세등이 과세되지 아니하며, 잠재적으로 지분의 상승분에 대해 발생하는 취득세와 농어촌특별세 등이 발생하지만 국제선박등록을 행하며 취득세가 면제되며 농어촌 특별세는 취득세 감면액의 20%를 징수한다(中村秀之, 2000).

국제선박등록의 장점으로는 외국인선원의 배승이 자유스럽다는 점이다. 외항운송에 통상적으로 사용되는 한국적 선박에는 외국인 부원을 6명까지 승선시키는 것이 가능하지만 국제선박등록을 행한 선박에는 선장과 기관장을 제외하고 원칙적으로 부원 전원을 외국인으로 승선시키는 것이 법률적으로 가능하다.

〈표 3〉 승선 가능한 외국인의 수

구분	선장 · 기관장	해기사관	부원
한국국적선박	-	-	6명
국제선박등록 가입 선박	국가필수국제선박	-	6명
	노사협정 선박	-	8명
	기타	-	제한없음

자료 : 해양수산부

그러나 우리나라 노사간의 협의에 의해서 국제선박등록을 행한 선박 가운데 약 300척의 선박에서 외국인 선원이 8명까지 승선하고 있다.

(2) 제주특구선박등록제도

제주선박등록특구제도는 한국 선박의 해외 이적을 방지하고 해외에 등록된 선박을 다시 한국으로 환원하기 위해 제주지역을 특구로 지정해 선박이 등록할 경우 재산세, 지방교육세 등을 감면해 주는 제도다⁴⁾.

〈표 4〉 제주특구 등록선박추이 및 비율

연도	국적선 (A)	국제선박등록(척)				제주특구등록(척)			
		계(B)	국적선	BBC/HP	비율 (B/A)	계(C)	국적선	BBC/HP	비율 (C/B)
2003	420	403	255	148	95.9	386	238	148	95.7
2004	491	474	349	125	96.5	446	330	116	94.0
2005	546	526	388	138	96.3	509	371	138	96.7
2006	612	591	443	148	96.5	583	435	148	98.6
2007	718	685	529	156	95.4	668	512	156	97.5
2008	828	810	590	220	97.8	799	575	224	97.9
2009	861	835	545	290	96.9	809	519	290	96.8
2010	937	876	564	312	93.4	852	540	312	97.2
2011	979	936	554	382	95.6	915	533	382	93.4
2012	1,034	992	545	447	95.9	961	514	447	96.9
2013	1,077	1,074	587	487	99.7	1,051	564	487	97.9

자료 : 해양수산부

2002년 4월 제주선박등록특구제도가 제주지역에 도입된 이후 2013년 등록된 국적 외항선이 처음으로 1,000척을 돌파했다.

제주선박특구에 선적항을 등록한 국적 외항선은 모두 1,051척으로, 2012년 말 961척에 비해 90척(9.4%)이 늘어났다. 국내에 등록된 국제선박 1077척 가운데 98%가 제주에 등록하였다.

제주선박특구 등록 선박이 1,000척을 넘어선 것은 2002년 제주에 특구제도가 도입된 이후 처음으로⁵⁾, 2003년 386척에 비해 2.7배나 급증한 수준이다. 2013년 등록된 선박 중 국적선이 564척, 일정 기간이 지나면 국적선으로 전환되는 국적취득조건부 나용선이 487척으로 집계됐다.

4) 조세특례제한법 제121조의 15

5) 제주국제자유도시특별법

제주특구에 등록하는 선박이 늘면서 세외수입도 크게 증대되고 있다. 제주도는 특구 지정 이후 현재까지 취득세 등으로 235억원의 세외수입을 올렸고, 선박 선체 외부에 선적항인 제주 또는 서귀포를 표기해 세계 각 국을 운항하면서 제주를 알리는 효과도 나타나고 있다.

〈표 5〉 국제선박등록 및 제주특별선박등록에 관한 세제 우대조치

구분		한국국적			국적취득조건부 나용선(BBC/HP)		
		국제선박			국제선박		
				제주특구			제주특구
국세	농어촌세	과세	과세	면제	과세	과세	면제
	등록세	과세	과세	과세	해당없음	해당없음	해당없음
지방세	취득세	과세	면제	면제	지분에 대한 과세	면제	면제
	재산세	과세	1/2감액	면제	해당없음	해당없음	해당없음
	지방교육세	과세	과세	면제	해당없음	해당없음	해당없음
	지방자원 시설세	과세	면제	면제	해당없음	해당없음	해당없음
	기타 의무	선원 배승	6명까지	국가필수선대 6명 노사지정선박 8명		6명까지	국가필수선대 6명 노사지정선박 8명
	선박 검사	우리나라의 법령이 적용됨					

자료 : 해양수산부

제주도특별선박등록의 요건으로는 국제선박등록제도에 해당하는 선박이 선적항을 제주도로 하거나 대통령령으로 정한 외국선박이 장래의 선적등록예정지를 제주도로 하면 등록이 가능하다. 제주도특별선박등록제도에 등록된 선박에 대해서는 기존의 감면제도에 추가하여 국세인 농어촌특별세와 지방세인 지방교육세가 면제되며, 반액으로 감면된 재산세가 전액 면제된다.

2. 중국의 선박등록제도

중국의 선박등록제도는 중국본토와 홍콩 및 대만으로 구분하여 연구를 진행하였다.

(1) 중국본토

중국의 선박등록제도는 선박의 소유자와 승조원의 국적 등에 대하여 일정한 요건을 정하여 놓고 있으며 제2선적제도 또는 국제선박등록제도는 도입하고 있지 않다. ‘중국상선법(Maritime Code of the PRC)’⁶⁾ 제5조에 의하면 중국의 법률에 의하여 근거하여 등록된 중국국적을 부여받은 선박은 중국의 국기를 게양하고 항행할 수 있으며 ‘중국선박등기조례’에 의하여 중

국에 등록 가능한 선박은 다음과 같이 규정하고 있다

- 주거 또는 주요 사무소가 중국내에 존재하는 중국국민의 소유선박
- 중국의 법률에 근거하여 설립되어 법인격을 가지며 경영의 주요 사무소가 중국내에 존재하는 기업이 소유한 선박으로 외국의 출자를 포함하는 경우 중국의 출자비율이 50% 이상일 것
- 중국정부 또는 법인격을 가진 기관이 소유하는 공용선박
- 항만감독국에 의해 등록이 인정된 기타 선박

선박소유자의 의무로는 선적항(주거 또는 경영의 주요 사무소에 인접한 항)을 선택하고 동항의 항만감독국(선박등록국)의 소유권과 저장권 등의 등기 및 선적을 등록해야 한다.

(2) 홍콩

홍콩특별행정구정부는 행정구기본법 제124조 및 제125조에 근거하여 행정구 성립 이전에 홍콩에서 수행하던 해운의 관리 및 규제에 관한 제도를 유지하며, 해운과 관련 된 정부의 기능 및 책임을 스스로 결정하는 중국본토와는 다른 독자적인 선박등록제도를 유지하고 있다

홍콩의 선박등록제도는 '선박등록법' 및 선박등록톤수에 관한 규칙, '선박등록료 및 기타 요금에 관한 규칙', '선박등록선명에 관한 규칙'에 근거하여 운영되고 있다

홍콩의 선박등록제도는 선박의 소유자와 승조원의 국적 등에 관한 요건이 완화되어 있으며, 세제상의 우대조치도 적용되고 있다. 또한 초기등록비용도 총톤수 500톤이하의 선박은 3,500 홍콩달러(2014년 3월 7일 기준 약 476,000원)이며, 그 이상의 선박은 15,000 홍콩달러(약 204만원)으로 비교적 저렴한 비용으로 등록이 가능하기 때문에 주요 해운국의 선박들이 홍콩을 선적국으로 선택하고 있다(公財日本海事センター, 2012).

홍콩의 선박등록법 제11조에 의하면 홍콩적선으로 등록 가능한 선박은 소유자격자(Qualified Person)가 소유 또는 나용선계약에 의해 운항하는 선박으로 다음과 같은 개인 또는 법인이 소유자격자가 될 수 있다

- 유효한 홍콩신분증을 보유하고 홍콩에 거주하는 개인
- 홍콩에 설립된 법인
- 홍콩회사법 제11장에 근거하여 홍콩의 회사로 등록된 외국법인

등록된 선박에 대해서는 대표자(Representative Person)의 지정이 필요하며, 소유자격자, 선박소유자, 또는 홍콩에 설립되어 선박관리업 또는 선박대리업에 종사하는 법인이 대표자가

6) 1992년 11월 7일 공포, 1993년 7월 1일 시행

된다. 외국법인이 홍콩에 선박의 등록을 희망하는 경우, 홍콩의 유한회사를 완전자회사로 하거나, 비홍콩회사로 등록하는 방법이 있으며 선박이 홍콩국적을 취득하게 되면 배승하는 선원에 대하여 국적 또는 거주지에 대한 제한은 없다

(3) 대만의 선박등록제도

대만의 선박등록제도는 선박소유자와 해가사 및 부원의 국적 등에 대하여 일정한 요건을 정하여 놓고 있으며 제2선적제도 또는 국제선박등록제도는 도입하고 있지 않으나 대만선주협회를 중심으로 지속적으로 도입을 요구하고 있다.

대만의 '선박등록법' 제5조에 의하면 대만의 법률에 의하여 근거하여 등록되어 대만국적을 부여받은 선박은 대만의 국기를 게양하고 항행할 수 있으며 대만선박으로 등록 가능한 선박은 다음과 같이 규정하고 있다.

- 정부소유선
- 대만국민의 소유선박
- 대만의 법률에 근거하여 설립되어 경영의 주요 사무소가 대만국내에 존재하는 기업이 소유한 선박으로 외국의 출자를 포함하는 경우 대만국민의 출자비율이 50% 이상일 것

선박소유자는 선적항을 선택하고 항만당국에 소유권과 저당권 등의 등기 및 선적을 등록하여야 하며 선박등록과 관련된 비용은 다음과 같다.

〈표 6〉 대만의 선박등록 관련 비용

구분	비용
상속 또는 기부에 의해 취득한 선박	평가액의 0.1%
기부에 의해 공익법인이 취득한 선박	평가액의 0.02%
매매 등 상속 및 기부 이외의 이유로 취득한 선박	평가액의 0.2%
소유권 보존 및 공동소유권 분할 등기	평가액의 0.05%
임차권 설정 등기	기간 10년 미만 : 평가액의 0.05% 기간 10년 이상 : 평가액의 0.1% 기간 미설정 : 평가액의 0.05%
저당권 설정 등기	300대만원
저당권 변경 등기	200대만원
선적항의 변경	10톤당 2\$
선적원부의 말소	10톤당 1\$

자료 : 대만의 선박등록법 제40조 및 Maritime Law Handbook, Suppl.40, Aug., 2011.

한편, 대만국적 선박의 배승조건으로는 선장은 대만인을 배승하여야 하며 외국인을 배승할 수 없으나 선장이외의 해기사 및 부원에 대해서는 국제에 대한 제한이 없는 특징을 가지고 있다.

3. 일본의 선박등록제도

일본의 국제선박등록제도에 등록된 선박에 대하여 일본정부는 등록면허세의 과세에 대해 특례를 실시하고 있으며 선박의 고정자산세에 대한 과세에 대해서도 특례를 실시하고 있다. 또한 선박에 승선하는 선원에 대해서는 STCW 조약체결국의 선원직원 자격증명서를 보유한 자는 국토교통성 장관의 승인에 의해 일본선박의 선원직원으로서 승선할 수 있으며 외국자격 보유자의 취업범위에 대해서는 도입초기인 1996년도에는 선장 및 기관장을 제외한 해기사 및 부원을 외국인으로 고용할 수 있었으며, 2007년부터는 제도를 선장과 기관장까지 확대하여 외국인을 고용할 수 있다.

일본의 국제선박 등록요건은 해상운송법 시행규칙 제43조에 총톤수 2,000톤 이상의 선박으로 선박안전법상의 항행구역이 원양 또는 근해를 운항하여야 하며, 외항해운에 사용되는 선박으로 다음에 해당하는 선박이다.

- 근대화선(선박직원법 제2조 제3항에서 정한 기준에 적합한 선박)
- 신 외국인 혼재선(마루섭으로 해외양도방식에 의한 1990년대 이후 승인된 선박)
- LNG 선
- RORO선
- 외국인 선박직원 배승선(선박직원법 제23조 제2항의 승인을 받아서 외국인이 이미 선박직원으로 승조하고 있는 선박)

〈표 7〉 일본의 국제선박등록제도 세제혜택

구분	비국제선박 (종래의 일본선적제도)	국제선박 (제2선적제도)
고정자산세	과세표준의 1/6	과세표준의 1/15
등록면허세	선가의 0.4%	선가의 0.35%
배승조건	일본인으로 제한	국적제한 요건 없음

자료 : 일본의 해상운송법 및 선박직원법을 참조하여 작성

이와 같이 한중일 3국의 국제선박등록제도를 고찰한 결과, 각국은 국적선의 해외지적 방지와

국적선사의 국제경쟁력 제고를 위해 선박등록 관리제도를 마련하여 시행하고 있다. 특히 홍콩의 경우 저렴한 세금을 제공하여 해외 선주들을 유치하고 있으며 일본도 국제선박등록제도를 활용하여 세제혜택과 선원의 고용에 유연성을 부과하고 있다.

IV. 연구방법

1. 평가항목 및 계층의 설정

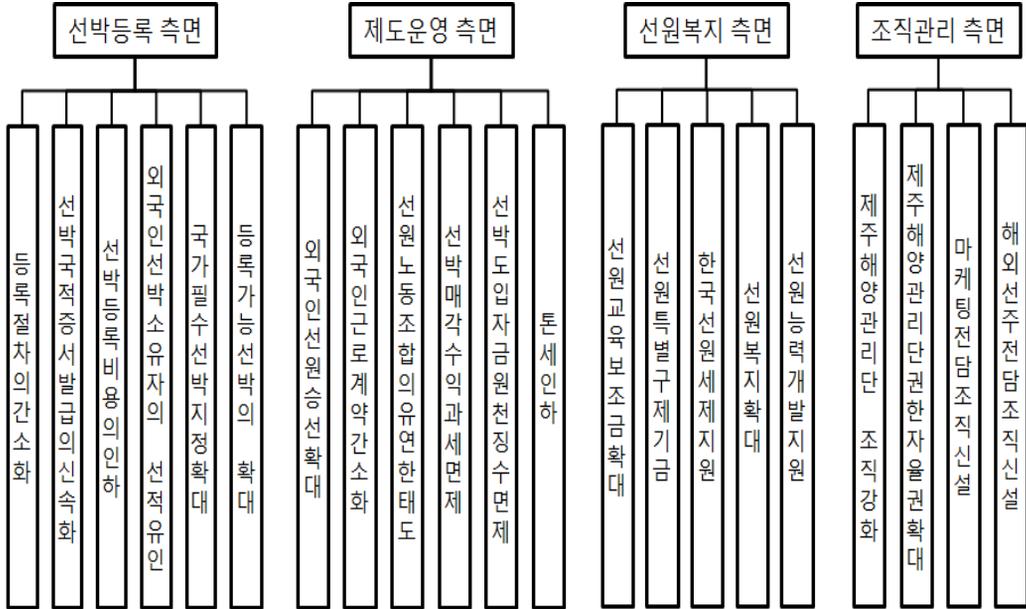
AHP(Saaty, Tomas. L., 1980)는 다속성의사결정 문제에 많이 사용되는 기법으로 의사결정의 계층구조를 구성하는 요소간의 쌍대비교를 통해 중요도를 구하는 의사결정방법론이다(김선규외 2012). AHP는 의사결정의 구조를 계층적으로 분화하여 복잡한 의사결정 문제를 단순한 쌍대비교에 의한 판단으로 문제 해결이 가능하며, 계층을 구성하는 측정요소의 기준이 정성적 척도와 정량적 척도를 모두 포함하여 적용할 수 유용한 의사결정 도구이다(김화영외 2013).

이 때문에 정책적 대안 분석 및 선정, 전략적 의사결정 문제, R&D기술 기획 및 타당성 평가, 입지선정, 자원할당, 성과분석, 경제성 분석 등 다양한 분야에서 복잡한 의사결정 문제를 분석하는데 활용되고 있다(김향자 1998).

이러한 AHP의 수행과정은 ① 의사결정 요소들을 계층화 하는데 문제의 목표(Goal)가 최상위 계층에 놓여지고, 목표에 따른 평가기준(Criteria)을 계층화하고, 최하위 계층에는 선택의 대상인 대안들로 구성된다. ② 의사결정의 계층 내의 각 요소들은 서로 비교 가능한 것이어야 하며 평가요인을 단순화한 쌍대비교를 통해 판단한다. 쌍대비교에서 사용되는 척도의 범위는 적절성이 인정된 9점 척도가 많이 이용된다. ③ 쌍대비교를 통해 얻어진 행렬에서 산출되는 고유벡터를 이용하여 요소들 간 상대적 가중치를 산출하고, ④ 산출된 가중치의 일관성을 검토한 후 ⑤ 각 계층의 요소들과 대안들의 가중치와 우선수위를 산출한다(이재민외 2013).

연구방법론으로 계층분석적 의사결정 전용 프로그램인 MakeIt-AHP Software for 2007을 활용하여 평가항목과 계층을 설정하고 상대적 중요도를 산정하여 분석을 실시하였다. 본 연구에 선정된 제주국제선박특구 활성화를 위한 평가요인은 <그림 1>과 같이 상위기준 4개 항목과 하위기준 21개 항목으로 구성된 계층구조도를 갖는다.

〈그림 1〉 평가요인의 계층적 구조



상위기준항목은 선박등록측면, 제도운영측면, 선원복지측면, 조직관리측면으로 구성되었고, 하위기준항목은 등록절차의 간소화, 선박국적증서 발급의 신속화, 선박등록비용의 인하, 외국인 선박소유자의 선적 유인, 국가필수선박 지정 확대, 등록 가능 선박 확대, 외국인 선원 승선확대, 외국인 근로계약 간소화, 선원노동조합의 유연한 태도, 선박매각수익 과세면제, 선박도입 자금 원천징수 면제, 톤세 인하, 선원교육보조금 확대, 선원특별구제기금, 한국선원 세제지원, 선원복지 확대, 선원능력 개발 지원, 제주해양관리단 조직강화, 제주해양관리단 권한과 자율권 확대, 마케팅 전담조직 신설, 해외선주 전담 조직 신설로 구성하였다

2. 자료의 수집

AHP를 통한 선호도 조사를 위하여 한중일 3국에 대한 선박등록제도에 대한 선행연구를 실시하고 이에 도출된 요인을 중심으로 선사, 선박중개업, 학계, 연구소에 근무하는 4인으로 패널을 구성하여 브레인 스토밍을 거쳐 1차 평가요인들을 도출하였다. 패널에 참가한 업계 전문가는 석사학위이상을 소지하고 근무연수 20년 이상의 전문가 2명, 정부출연 연구소에 근무하는 박사급 이상의 전문연구위원 1명, 해운물류학계에 재직하고 있는 교수 2명 등, 총 5명의 전문가로 구성하였다. 5명의 전문가에 대해서는 AHP의 계층구조 작성과 구체적인 설문작성을

위한 심층 면접을 실시하였다. 심층면접을 통해 1차 조사결과 도출된 평가요인들을 국제선박의 행정적인 등록절차측면, 국제선박등록제도의 운영 측면, 선원복지측면, 조직관리측면의 4개의 그룹을 상위기준으로 분류하고 21개의 소분류항목을 하위기준으로 분류하였다.

설문지의 작성은 AHP를 이용하기 위하여 상위기준과 하위기준 각각의 중요도 항목에서 대안을 쌍대비교 하도록 설계하였으며, 응답자의 이해를 돕기 위해 각각의 요인에 대한 설명을 부연하였다. 설문조사는 2014년 2월에 집중적으로 실시되었으며 이메일을 통한 배포 및 수집과 더불어 직접방문조사를 병행하여 진행하였으며 총 30부를 배포하여 27개를 회수하였고 불성실한 설문인 2부의 설문결과를 제외한 총 25부의 설문에 대하여 분석을 실시하였다.

V. 중요도 분석 결과

1. 계층별 중요도

(1) 분석결과의 신뢰성

AHP 기법을 이용한 결과의 신뢰성은 각 평가요소들 간의 상대적 중요도를 평가하는 경우 각 개인별 판단성의 오차정도를 측정하는 방법인 일관성 비율(Consistency ration: C.R.)을 확인하여 판단할 수 있다. 본 연구의 평가요인의 상대적 중요도 산정의 쌍대비교에 의한 비일관성 비율은 0.0174로 나타나 일관성 기준인 0.1이하로 기준값을 만족하여 AHP분석의 신뢰성을 확보하였다.

(2) 계층별 평가요인의 중요도

상위기준 4개 항목에 대하여 제주국제선박등록특구의 활성화를 위해서 가장 중요한 요인은 제도 운영의 개선으로 나타났다. 두 번째로는 선박등록시의 행정적인 지원이 중요한 것으로 분석되었으며 제주해양관리단의 조직관리와 선원복지에 대한 측면은 사실상 중요도가 상대적으로 떨어지는 것으로 나타났다.

〈표 8〉 상위 기준항목에 대한 조사결과

선박 등록	제도 운영	선원복지	조직관리	C.R,
31.35%	41.47%	13.09%	14.09%	0.0174

상위기준에서 중요도가 가장 높게 나타난 제도운영측면의 하위기준 가운데 가장 중요도가 높다고 응답한 것은 톤세의 인하(25.29%) 이었으며 그 다음이 선박도입자금에 대한 원천징수를 면제(23.32%)하는 것이며, 선박매각수익에 대한 과세를 면제(16.26%) 순서이다. 즉, 제주국제선박등록 특구를 활성화하기 위해서는 선박과 해운선사에 대한 과세와 관련한 요인들이 가장 중요한 요인으로 분석되었다. 상기 외국의 선박등록제도 연구에서 톤세와 관련하여 우리나라가 열세인 있는 것으로 분석되었으며 실질적인 중요도에서도 톤세가 가장 중요한 요인으로 분석되었다

선박등록측면에서는 외국인 선주를 유인하기 위한 정책(22.36%)이 가장 중요하다고 응답하였고, 그 다음이 선박등록비용의 인하(20.21%), 등록절차의 간소화(19.11%) 순이었다. 선원복지측면에서는 한국선원에 대한 복지제도의 확대(25.53%)로 가장 중요하다고 응답하였고, 한국선원에 대한 세제지원(25.20%), 선원교육 보조금의 확대(17.32%) 등의 순서로 평가되었다. 마지막으로 조기관리측면에서는 해외선주를 전담하여 마케팅과 상담을 실시하는 조직의 신설(38.81%), 마케팅 조직 신설(28.79%) 제주해양관리단의 권한과 자율성 확대(20.36%) 순으로 평가되었다.

상위기준의 가중치를 고려한 전체요인에 대한 쌍대비교항목 가운데 가장 중요하다고 응답한 요인은 톤세의 인하(10.49%)이었다 두 번째는 선박도입자금에 대한 원천징수 면제(9.67%), 세 번째가 외국선박유인제도의 개선(7.01%), 네 번째가 선박매각수익에 대한 과세면제(6.74%), 다섯 번째가 선박등록비용의인하(6.34%)순으로 평가되었다. 즉 상위 5개 중요요인 가운데 4개 요인이 해운선사와 선박에 대한 세금문제 및 비용에 관한 것이었다.

톤세제도는 해운기업의 영업이익이 아닌 운항선박의 순톤수와 운항일수를 기준으로 산출한 개별 선박표준 이익에 세율을 법인세를 산출하는 제도로, 우리나라는 2004년 12월 31일 조세특례제한법 개정법률이 공포되어 2005년 1월 1일부터 시행된 제도이다. 그러나 우리나라의 톤세제도는 2014년말 일몰이 도래하여 폐지할 예정이며 이에 대한 우려로 본 연구에서 가장 중요한 요인으로 거론되었다.

〈표 9〉 평가요인별 중요도 및 순위

상위 기준	중요도 (%)	C.R.	하위기준	하위기준내		전체평가	
				중요도 (%)	순위	중요도 (%)	순위
선박 등록	31.35	0.0156	등록절차의 간소화	19.11	3	5.99	6
			선박국적 증서발급의 신속화	7.45	6	2.33	17
			선박등록비용의 인하	20.21	2	6.34	5
			외국선박 유인제도 개선	22.36	1	7.01	3
			국가필수선대의 유연성	16.85	4	5.28	9
			등록가능선박의 확대	14.02	5	4.40	11
제도 운영	41.47	0.0105	외국인 선원 승선확대	14.44	4	5.99	7
			외국인 근로계약의 간소화	8.11	6	3.36	13
			선원노동조합의 유연한 태도	12.58	5	5.22	10
			선박매각 수익 과세면제	16.26	3	6.74	4
			선박도입자금 원천징수 면제	23.32	2	9.67	2
			톤세의 인하	25.29	1	10.49	1
선원 복지	13.09	0.0173	선원교육보조금 확대	17.32	3	2.27	18
			선원특별 구제기금	15.32	5	2.01	20
			한국선원 세제지원	25.20	2	3.30	15
			한국선원 복지제도 확대	25.53	1	3.34	14
			선원능력개발 지원사업	16.63	4	2.18	19
조직 관리	14.09	0.005	제주해양관리단의 조직 강화	12.04	4	1.70	21
			제주해양관리단의 권한확대	20.36	3	2.87	16
			마케팅 조직 신설	28.79	2	4.06	12
			해외선주 전담 조직 신설	38.81	1	5.47	8

KMI 분석에 따르면 2005년부터 2012년까지 톤세제 적용으로 발생한 절세금액은 1조6887억원이며 이 기간 동안 우리나라의 해운선사들은 선박에 대한 신규투자를 실시하여 63척의 선박이 증가하였고, 용선도 550척이 증가하였다. 또한 톤세제 폐지시 매년 25조4198억원의 매출액 상실효과가 발생할 것으로 예상하였고, 지배선대 766척이 해외로 이적하고, 단순용선이 1,098척 감소하는 부정적 유발효과가 발생할 것으로 전망하였다(김형태, 2014). 또한 톤세제 폐지로 선사들의 국제경쟁력 저하가 현실화되면 도산하는 업체가 속출해 국내 해운시장을 외국선사가 잠식할 가능성이 있으며 톤세제 폐지가 장기화될 경우 국적선사의 비용 경쟁력 약화로 해외이적 현상이 발생할 수밖에 없다. 따라서 제주국제선박등록 특구의 경쟁력 강화 및 활성화를 위해서는 선박의 톤세제도 유지 및 관련 제비용과 세금에 대

한 면세제도의 확대가 필요한 것으로 분석되었다.

전체항목 가운데에서 세 번째 외국선박유인제도의 개선(7.01%), 일곱 번째 외국선원 승선 확대(5.99%), 여덟 번째 해외선주 전담조직의 신설(5.47%)의 순으로 평가되어 외국인 관련 제도와 관리가 필요한 것으로 분석되었다. 우리나라의 경우 원칙적으로는 외국인 선원의 배수에 대한 제한이 없으나 선원노동조합의 반대로 인하여 한척에 8명까지의 부원을 승선시키고 있는 실정이다. 그러나 일본의 경우, 선장을 포함한 부원에 대하여 외국인의 수를 제한하고 있지 않으며, 홍콩의 경우도 선장과 선원의 국적에 대한 제한이 없다. 국제해운시장에서 경쟁하는 우리나라 해운기업의 경우 운항상의 비용은 경영상 중요한 요소이며 비용의 상당부분을 차지하는 선원비의 절감은 반드시 필요한 요인이나 우리나라의 경우 선원노동조합의 반대로 선원수에 제한이 있으며 이로 인해 비용의 상승을 초래하고 이는 해운기업의 경쟁력 약화로 연결된다. 우리나라에 선박의 등록을 기피하는 우리나라의 선사 및 외국인 선사들을 적극 유치하기 위해서는 전담조직의 마케팅 활동도 필요하지만 근본적으로 선원에 대한 국적 제한을 완화하여 선원 비절감을 가져올 수 있도록 제도개선이 필요하다.

또한 외국인 선주의 국내 유인측면에서 중국의 경우 2015년 12월까지 한시적으로 관세와 부가가치세에 대한 우대조치가 있으며 국제운송서비스에 대하여 영업세가 면제되는 해운관련 세제를 실시하여 외국인 선주를 적극적으로 유치하고 있으며 우리나라도 이와 유사한 지원책을 제시하여 외국인 선주의 우리나라 유치를 적극적으로 시행할 필요가 있다.

한편, 선원측면에서 살펴보면, 선원복지제도의 확대(14위, 3.34%), 선원에 대한 세제지원(15위, 3.30%), 선원교육보조금 확대(18위, 2.27%), 등의 순으로 평가되었다. 국제선박등록제도 하에서 외국인 선원 및 외국선주의 유인 및 우리나라 선박의 재이적을 위해서는 선원노동조합의 협력이 필요하며, 이를 위해서는 선원의 복지향상을 위한 노력이 필요할 것으로 판단되나 본 조사에서는 그 중요성이 상대적으로 낮게 평가되었다. 그러나 우리나라와 경쟁 상황에 있는 일본 및 중국(홍콩)의 경우, 선원의 소득세와 관련하여 면제 및 경감조치를 실시하고 노조와 화합하여 국제선박등록제도의 확대에 노력하고 있다. 일본의 경우 선원에 대한 직접적인 소득 공제제도는 없지만 선원에 대하여 비과세 수당제도를 도입하여 선원의 항해수당에 대해서는 비과세정책을 실시하고 있다. 중국의 경우 선원에 대하여 소득공제제도를 실시하고 있으며 부가가치세액에 대해서도 공제제도를 실시하고 있다.

조직관리측면에서 제주해양관리단의 관한과 자율성장화(16위, 2.87%) 및 조직 강화(21위, 1.70)은 상대적으로 중요도가 낮게 평가되어 조직의 확대보다는 현재의 체제를 유지하는 것이 바람직한 것으로 평가되었다. 그러나 해외선주 전담조직 신설(8위, 5.47%)과 마케팅 조직 신설(12위, 4.06%)은 상대적으로 높게 평가되어 제주국제선박등록특구의 활성화를 위해서는 제주 해양관리단 내에 홍보와 마케팅을 전담하는 조직의 신설이 필요한 것으로 평가되었으며 특히 외국인 선주를 전담하여 유치하는 조직이 필요한 것으로 평가되었다.

설문조사의 분석결과 제주국제선박등록특구의 활성화를 위하여 중요한 요인들은 세금과 비용에 관련된 요인들로 톤세의 인하가 가장 중요한 요인으로 분석되었으며 외국인선원과 선주들을 유인하기 위한 외국인선원의 승선훈대 및 외국인 선주 전담조직이 필요한 것으로 분석되었다. 또한 선원노동조합의 협력을 위하여는 국내선원들에 대한 복지제도의 확대가 필요한 것으로 파악되었다.

V. 결 론

우리나라는 2002년 4월 제주선박등록특구제도가 제주지역에 도입된 이후 2013년 등록된 국적 외항선이 처음으로 1000척을 돌파했다. 제주선박특구에 선적항을 등록한 국적 외항선은 모두 1,051척으로, 2012년 말 961척에 비해 90척이 늘어났다. 국내에 등록된 국제선박 1,077척 가운데 98%가 제주에 등록하였다.

이에 따라 국적 외항선의 제주 등록을 늘리기 위해 선박 등록 관련 전문업체를 직접 방문하는 등 유치 활동을 지속하고 있지만 등록할 국적 선박이 한계에 도달하고 있고, 연관 산업 유치도 미흡한 상태에서 제주선박특구를 보다 활성화할 종합적인 대책 마련의 필요성도 제기되고 있다.

따라서 본 연구에서는 관련된 문헌연구를 고찰하여 편의치적 제도 및 국제선박등록제도와 제주국제선박등록특구에 대한 현황을 파악하고 국제선박등록제도의 활성화 전략 수립에 필요한 평가요인을 도출하고 평가요인간의 중요도를 측정하는 것을 목적으로 하며 AHP 분석을 위하여 상위기준 4개 항목과 하위기준 21개 항목으로 구성된 계층구조도도 쌍대비교를 실시하였다.

상위기준 4개 항목에 대하여 제주국제선박등록특구의 활성화를 위해서 가장 중요한 요인은 제도 운영의 개선으로 나타났다. 두 번째로는 선박등록시의 행정적인 지원이 중요한 것으로 분석되었으며 제주해양관리단의 조직관리와 선원복지에 대한 측면은 사실상 중요도가 상대적으로 낮게 파악되었다.

전체요인에 대한 쌍대비교항목 가운데 가장 중요하다고 응답한 요인은 톤세의 인하(10.49%)이었다 두 번째는 선박도입자금에 대한 원천징수 면제(9.67%), 세 번째가 외국선박유인제도의 개선(7.01%), 네 번째가 선박매각수익에 대한 과세면제(6.74%), 다섯 번째가 선박등록비용의 인하(6.34%)순으로 평가되었다. 즉 상위 5개 중요요인 가운데 4개 요인이 해운선사와 선박에 대한 세금문제 및 비용에 관한 것이었다.

따라서 제주국제선박등록 특구의 경쟁력 강화 및 활성화를 위해서는 선박의 톤세제도 유지 및 관련 제비용과 세금에 대한 면세제도의 확대가 필요한 것으로 분석되었다.

전체항목 가운데에서 세 번째 외국선박유인제도의 개선(7.01%), 일곱 번째 외국선원 승선훈

대(5.99%), 여덟 번째 해외선주 전담조직의 신설(5.47%)의 순으로 평가되어 외국인 관련 제도와 관리가 필요한 것으로 분석되었다. 우리나라에 선박의 등록을 기피하는 우리나라의 선사 및 외국인 선사들을 적극 유치하기 위해서는 전담조직의 마케팅 활동도 필요하지만 근본적으로 선원에 대한 국적 제한을 완화하여 선원비절감을 가져올 수 있도록 제도 개선이 필요하다.

한편, 선원측면에서 살펴보면, 선원복지제도의 확대(14위, 3.34%), 선원에 대한 세제지원(15위, 3.30%), 선원교육보조금 확대(18위, 2.27%), 등의 순으로 평가되었다. 그러나 우리나라와 경쟁 상황에 있는 일본 및 중국(홍콩)의 경우, 선원의 소득세와 관련하여 면제 및 경감조치를 실시하고 노조와 화합하여 국제선박등록제도의 확대에 노력하고 있다. 일본의 경우 선원에 대한 직접적인 소득공제제도는 없지만 선원에 대하여 비과세 수당제도를 도입하여 선원의 항해수당에 대해서는 비과세정책을 실시하고 있다. 중국의 경우 선원에 대하여 소득공제제도를 실시하고 있으며 부가가치세액에 대해서도 공제제도를 실시하고 있다. 조직관리측면에서 제주국제선박등록특구의 활성화를 위해서는 제주해양관리단 내에 홍보와 마케팅을 전담하는 조직의 신설이 필요한 것으로 평가되었으며 특히 외국인 선주를 전담하여 유치하는 조직이 필요한 것으로 평가되었다.

참고문헌

- 강중희, 한철환, 황진희, 『편의치적제도 활용방안 연구』, 한국해양수산개발원, 2001.
- 김부찬, “편의치적과 국제선박등록특구 제도”, 『국제법학회논총』, 제47권, 제3호, 2002, 21-48.
- 김선구, 최용석, “컨테이너 터미널 효율성 평가를 위한 AHP/DEA 통합모형”, 『한국항만경제학회지』, 제28권 제2호, 2012, 179-194.
- 김향자, “분권적 계층과정에 의한 관광정책 우선순위 설정에 관한 연구”, 『관광학 연구』, 제28권 제2호, 2012, 179-194.
- 김형태, “해운산업 경쟁력 유지 위한 톤세제 존속방안”, 『바다와 경제 포럼』, 전국해양산업총연합회, 2014. 4.
- 김화영, 김운수, “AHP분석을 이용한 해운중계서비스의 상대적 중요도 평가”, 『한국항만경제학회지』, 제29권 제4호, 2013, 157-174.
- 박용섭, 이태우, 임종길, “편의치적제도와 국제선박등록제도와와의 비교 연구”, 『한국항해학회지』, 제15권 제1호, 1991, 95-110.
- 박태원, “아시아 주요국의 선박등록제도 현황과 시사점”, 『월간 해양수산』, 통권 제224호, 2003. 5, 21-27.
- 박태원, “유럽주요국의 선박등록제도”, 『월간 해양수산』, 통권제218호, 2002. 5-14.
- 이재민, 양중서, 이기한, “부산금융중심지의 선박금융특화를 정책선택도 분석”, 『한국항만경제학회지』, 제29권 제4호, 2013, 97-117.
- 한철환, “편의치적제도 활용의 필요성 및 기대효과에 관한 연구”, 『해양정책연구』, 제16권, 제2호, 20011, 240-281.
- 해운산업연구원·한국전략문제연구소, 『국가안보와 국민경제 안정을 위한 한국 상선대의 유지·확보 대책에 관한 연구』, 한국해사재단, 1997.
- 中村秀之, “韓國船舶フェンドー1997年末の經濟危機を契機として”, 『日本海事新聞』, 日本海事センター企画研究部, 2000.
- (公財)日本海事センター, 『諸外國の海運關係施策』, 公財)日本海事センター, 2012.
- 財團法人 日本海事センター, 『外航海運における船社間協定に係る調査報告書』, 日本海事センター, 2008.
- 財團法人 海事産業研究所, 『海運における市場構造と競争政策』, 日本海事産業研究所, 2004.
- Saaty, Tomas, L., “The Analytic Hierarchy Process,” New York, McGrawHill, 1980.
- UNCTAD, “Review of Maritime Transport 2012”, (www.unctad.org/rmt2012)
- UNCTAD, “Review of Maritime Transport 2013”, (www.unctad.org/rmt2013)

국문요약

AHP를 활용한 제주선박등록특구제도의 상대적 중요도 평가 -활성화 요인을 중심으로-

김광희

우리나라는 1997년 외국에 편의치적하는 선박을 방지하고 우리나라로 재이적을 유도하기 위하여 국제선박등록제도를 제정하였으나 그 효과가 기대에 미치지 못하고 있다. 이에 우리나라는 제주도에 국제자유도시 특별법을 제정하고 제주도를 특별선박등록지역으로 지정하는 국제선박등록특구제도를 시행하였다

본 연구는 편의치적제도, 국제선박등록제도 및 제주국제선박등록특구에 대한 현황을 파악하고 국제선박등록제도의 활성화 전략 수립에 필요한 평가요인을 도출하고 평가요인간의 중요도를 측정하는 것을 목적으로 하며 AHP 분석을 실시하였다.

선행연구를 통하여 우리나라, 중국, 홍콩, 대만, 일본의 선박등록제도 상의 특징을 분석하였고 전문가의 자문을 거쳐 상위기준 4개 항목, 하위기준 21개 항목을 도출하였다

상위기준 4개 항목에 대하여 제주국제선박등록특구의 활성화를 위해서 가장 중요한 요인은 제도 운영의 개선으로 나타났다. 두 번째로는 선박등록시의 행정적인 지원이 중요한 것으로 분석되었으며 제주해양관리단의 조직관리와 선원복지에 대한 측면은 사실상 중요도가 상대적으로 낮게 파악되었다.

제주국제선박등록 특구의 경쟁력 강화 및 활성화를 위해서는 선박의 톤세제도 유지 및 관련 제비용과 세금에 대한 면세제도의 확대가 필요한 것으로 분석되었고, 외국인 관련 제도와 관리가 필요한 것으로 분석되었다. 우리나라에 선박의 등록을 기피하는 우리나라의 선사 및 외국인 선사들을 적극 유치하기 위해서는 전담조직의 마케팅 활동도 필요하지만 근본적으로 선원에 대한 국적 제한을 완화하여 선원비절감을 가져올 수 있도록 제도개선이 필요하다. 선원측면에서 선원노조와 화합하여 국제선박등록제도를 확대하여야 하며 조직관리측면에서 제주국제선박등록특구의 활성화를 위해서는 제주해양관리단 내에 홍보와 마케팅을 전담하는 조직의 신설이 필요한 것으로 평가되었으며 특히 외국인 선주를 전담하여 유치하는 조직이 필요한 것으로 평가되었다.

핵심 주제어 : AHP, 제주국제선박등록특구, 편의치적, 국제선박등록제도, 톤세, 외국인선원