



제429회국회(정기회)
제6차기획재정위원회

조세특례제한법 일부개정법률안

검 토 보 고

■ 박성훈의원 대표발의(의안번호 제10403호)

2025. 11.

기 획 재 정 위 원 회

전문위원 정 지 은

목 차

I . 개요	1
II . 주요 내용별 검토	3
1. 우수 선화주기업 세액공제 요건 변경 및 적용기한 연장(윤준병의원안, 박성훈 의원안, 이병진의원안, 정부안)	3
가. 적용기한 연장	9
나. 공제요건 및 공제금액 산출방식 변경	12

I. 개요

1. 박성훈의원 대표발의안(의안번호 제10403호)

가. 제안경위

(1) 제 안 자 : 박성훈의원 등 10인

(2) 제 안 일 : 2025. 5. 8.

(3) 회 부 일 : 2025. 5. 9.

나. 제안이유 및 주요내용

현행법은 우수 선화주 인증을 받은 화주 기업(화물운송주선업자)의 해상운송비용 중 외항정기화물운송사업자(국적선사)에게 지출한 해상운송비용이 전체 해상운송비용의 40% 이상이고 직전 과세연도보다 증가한 경우 해당 운송비용의 일부를 법인세 또는 소득세에서 공제하도록 하고 있음.

그러나 국적선사 이용비용 40% 이상과 전년대비 국적선사 이용율 증가 2가지 요건을 충족해야 하는 까다로운 세제혜택 요건 때문에 현재 세제혜택을 받는 화주는 없으며, 이로 인해 국적선사와 상생협력을 도모하기 위하여 최선을 다한 기업이 오히려 불이익을 받는 부당한 결과로 이어지고 있어 규제 개선이 필요함.

이에 국내화주의 국적선사 이용을 보다 촉진하고자 본 감면 특례의 적용기한을 2025년 12월 31일에서 2028년 12월 31일까지로 연장하고

본 특례의 공제요건 중 전체 해상운송비용에서 외항정기화물 운송사업자에게 지출한 비용이 차지하는 비율을 현행 40%에서 30%로 완화하고 물동량(TEU) 기준을 추가 및 직전 과세연도 대비 지출 비용 비율의 인상에 대한 규정을 삭제함으로써 선화주기업과 해상운송기업 간의 상생협력에 기여할 수 있도록 하려는 것임(안 제104조의30).

II. 주요 내용별 검토

1. 우수 선화주기업 세액공제 요건 변경 및 적용기한 연장

(윤준병의원안, 박성훈의원안, 이병진의원안, 정부안)

현 행	윤준병의원안, 이병진의원안	박성훈의원안	정부안
○ 우수 선화주기업 인증을 받은 화주 기업에 대한 세액공제(제104조의30) ○ 공제대상: 해운법 제47조의2에 따라 우수 선화주기업 인증을 받은 화주 기업 중 대통령령으로 정하는 기업이 「해운법」 제25조제1항에 따른 외항 정기화물 운송사업자에게 수출입을 위하여 지출한 운송비용 ○ 공제요건: 다음 요건을 모두 충족 - 외항 정기 화물 운송사업자에게 <u>지출한 해상운송비용이 전체 해상운송비용의 40% 이상일 것</u>	○ 적용기한 연장 ○ 공제대상: (현행과 같음) ○ 공제요건: (현행과 같음)	○ 공제요건 완화 및 적용기한 연장 ○ 공제대상: (현행과 같음) ○ 공제요건: - 외항 정기 화물 운송사업자에게 <u>지출한 해상운송비용이 전체 해상운송비용의 30% 이상이거나 해상운송 물동량(TEU)이 전체</u>	○ 공제요건 변경 (운송비용→물동량) 및 적용기한 연장 ○ 공제대상: (현행과 같음) ○ 공제요건: - 외항 정기 화물 운송사업자를 통하여 운송한 <u>해상물동량이 수출입을 위하여 운송한 전체 해상물동량의 40% 이상일 것</u>

현 행	윤준병의원안, 이병진의원안	박성훈의원안	정부안
<u>-전체 해상운송비용 중 외항정기화물운송사업자에게 지출한 비용의 비율이 직전 과세연도보다 증가할 것</u> ○ 공제액: <u>외항정기화물운송사업자에게 수출입을 위하여 지출한 운송비용의 1% + 직전 과세연도 대비 증가한 운송비용의 3%</u> <u><신 설></u> ○ 공제한도: <u>해당 과세연도의 소득세 또는 법인세의 10%</u> ○ 적용기한: <u>2025. 12. 31.</u>	○ 공제액: (현행과 같음) ○ 공제한도: (현행과 같음) ○ 적용기한: <u>2028. 12. 31.(이</u>	<u>해상운송 물동량의 30% 이상일 것</u> <u><삭 제></u> ○ 공제액: (현행과 같음) ○ 공제한도: (현행과 같음) ○ 적용기한: <u>2028. 12. 31.</u>	<u><삭 제></u> ○ 기본공제액: <u>외항정기화물운송사업자에게 수출입을 위하여 지출한 운송비용의 0.5%</u> ○ 추가공제액: <u>(요건) 전체 원양 해상물동량 중 외항정기화물운송사업자를 통해 운송한 물동량이 25% 이상</u> <u>(추가공제액): 외항정기화물운송사업자에게 지출한 원양 해상물동량 운송비용의 1%</u> ○ 공제한도: (현행과 같음) ○ 적용기한: <u>2028. 12. 31.</u>

현 행	윤준병의원안, 이병진의원안	박성훈의원안	정부안
	병진의원안) <u>2030. 12. 31.</u> (윤 준병의원안) ○ 시행일: 2026. 1. 1.(이병 진의원안) 공포한 날(윤준 병의원안)	○ 시행일: 2026. 1. 1. ○ 적용례: 2025년 12월 31일이 속 하는 과세연도 의 과세표준을 신고하는 분부 터 적용	○ 시행일: 2026. 1. 1. ○ 경과조치: 2025 년 12월 31일이 속하는 과세연 도에 화주기업 이 지출한 운송 비용에 대한 세 액공제에 관하 여는 종전 규정 적용

* 윤준병의원안 2025. 3. 10. 발의(의안번호 8766), 박성훈의원안 2025. 5. 8. 발의(의안번호 10403), 이병진의원안 2025. 6. 27. 발의(의안번호 11114), 정부안 2025. 9. 3. 제출(의안번호 12653)

□ 개정안은 2025년 말 일몰 도래 예정인 우수선화주기업 인증을 받은 화주기업에 대한 세액공제 제도의 적용기한을 연장하는 한편, 박성훈의원안은 공제요건 중 전체 해상운송비용에서 외항정기화물운송사업자에게 지출한 비용이 차지하는 비율 하한을 현행 40%에서 30%로 완화함과 동시에 해상운송물동량 비율 요건을 선택할 수 있게 하고 직전 과세연도 대비 외항정기화물운송사업자 지출비용 비율 증가 요건을 삭제하려는 것임.

정부안은 현행 운송비용 기준 공제요건을 물동량 기준으로 변경하고 공제금액 산출방식을 전체 운송비용에 대한 기본공제와 원양노선 운

송비용에 대한 추가공제 방식으로 개편하려는 것으로,

기존 공제요건을 삭제하고 “수출입을 위하여 외항정기화물운송사업자를 통하여 운송한 해상물동량이 수출입을 위하여 운송한 전체 해상물동량의 40% 이상인 경우”에 공제를 적용하도록 하는 한편,

외항정기화물운송사업자에게 지출한 운송비용의 0.5%만큼 기본공제를 적용하되 전체 원양 해상물동량 중 외항정기화물운송사업자를 통해 운송한 원양 해상물동량이 25% 이상인 경우 외항정기화물운송사업자에게 지출한 원양 해상물동량 운송비용의 1%만큼을 추가적으로 공제하려는 것임.

- 현행법 제104조의30은 「해운법」 제47조의2¹⁾에 따라 우수 선화주(船貨主)기업 인증을 받은 화주기업이 「해운법」 제25조제1항에 따른 외항정기화물운송사업자(국적 컨테이너 선사)²⁾를 통하여 해상운송하면서 해당 과세연도에 지출한 전체 해상운송비용 중 외항정기화물운송비용 비율이 ① 40% 이상이고, ② 직전 과세연도보다 증가한 경우

1) 「해운법」

제23조(사업의 종류) 해상화물운송사업의 종류는 다음과 같다.

2. 외항 정기 화물운송사업 : 국내항과 외국항 사이 또는 외국항과 외국항 사이에서 정하여진 항로에 선박을 취항하게 하여 일정한 일정표에 따라 운항하는 해상화물운송사업

제47조의2(우수 선화주기업의 인증) ① 해양수산부장관은 해상운송사업을 경영하는 기업과 그 기업에 화물의 운송을 위탁하는 화주 기업(이하 “선화주(船貨主)기업”이라 한다)의 해상운송 분야의 상생협력을 촉진하기 위하여 공정하고 안정적인 해상운송을 통해 상호 동반성장을 도모하는 기업에 우수 선화주기업 인증을 부여할 수 있다.

2) 「해운법」

제25조(사업등록의 특례) ① 제24조제2항에 따른 외항 정기 화물운송사업의 등록을 한 자(이하 “외항정기화물운송사업자”라 한다)는 같은 조 제1항에 따른 내항 화물운송사업의 등록을 하지 아니하고 다음 각 호의 화물을 운송할 수 있다. <개정 2012. 6. 1., 2015. 2. 3.>

1. 국내항과 국내항 사이에서 운송하는 빈 컨테이너나 수출입 컨테이너화물(내국인 사이에 거래되는 컨테이너화물은 제외한다)
2. 외국항 간에 운송되는 과정에서 「항만법」 제2조제4호에 따른 항만구역 중 수상구역으로 동일 수상구역 내의 국내항과 국내항 사이에서 환적의 목적으로 운송되는 컨테이너 화물(다른 국내항을 경유하는 경우는 제외한다)

에는 외항정기화물운송비용의 1% 및 직전 과세연도 대비 증가한 외항정기화물운송비용의 3%를 세액공제할 수 있도록 하고 있음.

동 세액공제는 우수 선화주기업 인증제도의 신설에 따라 2019년 세법개정을 통해 도입되었으며, 우리나라에 등록된 국적 컨테이너선사와 화주기업 간의 동반성장을 도모하려는 취지를 지니고 있음.

우수 선화주기업 인증제도는 해상운송 분야의 상생협력을 촉진하기 위한 취지로 2019년 8월에 신설되었고, 2025년 9월 기준 35개사(화주기업 22개사, 선주기업 13개사)가 인증되었음.

[우수 선화주기업 중 화주 기업 인증기준]

구 분	세부 심사항목
동반성장 노력	외항정기화물운송사업자 이용률
	외항정기화물운송사업자 이용의 지속성
	그 밖의 동반성장 노력
공정한 운송거래질서 정착 노력	표준계약서 이용 실적
	장기계약 체결 비중
	최소약정물량 준수

자료: 「해운법 시행규칙」 별표 4의2

[우수선화주 인증 화주기업(2025년 9월 기준)]

인증연도	2022년	2023년	2024년	2025년
인증기업 수	3개사	12개사	15개사	5개사

자료: 한국해양진흥공사

□ 동 제도의 조세지출 현황을 보면, 2020년 우수 선화주기업 선정 이후 2021년 7억원, 2022년 36억원의 조세지출이 발생하였으나 2023

년부터 감소 추세에 있음..

[우수 선화주기업 인증 화주기업 세액공제 조세지출 현황]

(단위: 억원)

구분	2021년	2022년	2023년	2024년	2025년	2026년
소득세	0	0	0	0	0	0
법인세	7	36	24	8	0.9	2
합계	7	36	24	8	0.9	2

주: 2025, 2026년도는 전망치임

자료: 연도별 조세지출예산서

가. 적용기한 연장

- 먼저 동 세액공제의 적용기한을 연장하려는 개정안은 국적선사 지원을 통하여 공급망을 확보하고 안정적인 운송에 기여할 수 있다는 점에서 긍정적인 측면이 있음.

2017년 세계점유율 7위였던 한진해운 파산 이후 우리나라 해운산업의 매출액과 선복량 등이 급격히 낮아졌으며, 이를 극복하기 위해 정부는 「해운재건 5개년 계획」을 수립하여 우수선화주 인증제도 등을 도입하였음.

국내 최대규모 해운기업인 HMM의 2025년도 상반기 매출액, 당기순이익, 영업이익률 등이 전년 대비 크게 상승하였고³⁾, 국적 컨테이너 선사의 아시아 역외 원양노선 적취율⁴⁾ 역시 2016년 30.3%에서 2017년 15.4%로 급감한 이후 일부 회복이 이루어진 것으로 보임.

다만, 아시아 역외 원양노선 적취율은 2024년 기준 22.1%로 아직 한진해운 파산 이전 수준을 회복하지 못하였고, 최근 미국의 보호관세 정책 등에 따라 해상운임이 크게 하락하는 등 여러 위험이 상존하여 여전히 불확실성이 큰 상황임.

3) HMM의 2025년도 상반기 연결기준 매출액은 5조 4,774억원으로 전년 동기 대비 9.7% 증가하였고 당기순이익은 1조 2,111억원으로 5.7% 증가하였으며, 상반기 영업이익률은 15.5%로 글로벌 선사 중 상위권을 기록함.

4) 국내 화주가 국적 선사에 화물을 맡기는 비율

[국적 컨테이너 선사 적취율]

(단위: %)

구분	총적취율	아시아 역내				아시아 역외			
		전체	한일	한중	한동남아	전체	북미	유럽	기타
2016	49.1	60.0	75.3	52.7	64.2	30.3	36.5	30.5	24.5
2017	42.8	58.9	74.6	50.7	63.8	15.4	27.2	9.5	10.6
2018	44.4	60.1	74.0	52.5	64.8	17.0	31.7	9.2	10.8
2019	45.3	60.4	75.0	53.0	65.3	18.6	32.7	11.2	10.8
2020	46.1	60.0	74.1	52.5	65.8	19.4	33.7	11.4	10.7
2021	46.2	59.7	74.0	52.4	65.2	20.4	34.5	13.1	11.2
2022	45.9	58.8	79.5	50.5	64.3	21.0	29.4	18.3	13.0
2023	45.5	58.9	77.8	50.5	65.5	20.2	30.2	15.5	11.8
2024	44.9	56.3	77.1	49.5	60.9	22.1	30.2	18.3	14.0

주: 물동량(TEU) 기준

자료: 해양수산부

또한, 국내화주가 외국 국적선사를 이용할 경우 이용금액만큼 외화가 유출되어 경상수지의 감소를 초래하여 외환시장에 부정적 영향을 미칠 수 있고, 외국 국적선사의 경우 국내 기항여부가 불확실하므로 유사시 안정적인 물류 공급망 확보를 위해서는 평시에 국적선사를 양성할 필요가 있다는 점도 함께 고려할 필요가 있어 보임.

□ 다만, 동 특례는 2017년 한진해운 파산 후 해운산업 재건을 위한 정책적 지원 중 하나로 2019년에 한시적으로 도입된 이후 계속 연장되고 있는데, 2025년 들어 해상운송 운임이 낮아지는 추세이므로 업황, 운임 추이 등을 종합적으로 고려하여 화주기업에 대한 세제 지원 지속 여부를 결정할 필요가 있음.

[상하이컨테이너 운임지수 추이]

2018년	2019년	2020년	2021년	2022년	2023년	2024년	2025년 5월
833	811	1,265	3,792	3,410	1,006	2,460	1,479

주: 상하이컨테이너 운임지수는 상하이거래소에서 2005년부터 상하이 수출컨테이너 운송 시장의 15개 항로의 스팟(spot) 운임을 반영한 운임지수로 20ft 컨테이너(TEU)당 미달러(USD)의 컨테이너 해상화물운임에 기초하여 산정함.

자료: 해양수산부

□ 한편, 적용기한의 적정 수준에 대해서는, ① 적용기한을 길게 연장하는 경우 조세특례에 대한 법적 안정성을 제고하고 국민의 기대이익을 보호할 수 있다는 점과 ② 적용기한을 짧게 연장하는 경우 조세특례에 대한 주기적·지속적 점검이 가능하다는 점을 종합적으로 고려하여 입법정책적으로 결정할 필요가 있음.

문 의 처

02)6788-5154

나. 공제요건 및 공제금액 산출방식 변경

□ 현행법은 우수 선화주기업 인증을 받은 화주기업이 해당 과세연도에 지출한 전체 해상운송비용 중 외항정기화물운송비용 비율이 ① 40% 이상이고, ② 직전 과세연도보다 증가한 경우에 한하여 외항정기화물운송비용의 1% 및 직전 과세연도 대비 증가한 외항정기화물운송비용의 3%를 세액공제할 수 있도록 하고 있는데,

박성훈의원안은 공제요건 중 ① 외항정기화물운송비용 비율 하한을 40%에서 30%로 완화함과 동시에 ② 운송비용 비율요건을 충족하지 못하더라도 전체 해상운송물동량 중 외항정기화물운송물동량 비율이 30% 이상이면 세액공제를 적용할 수 있도록 하는 한편, ③ 전년 대비 외항정기화물운송비용 비율 증가 요건을 삭제하려는 것임.

정부안은 현행 공제요건을 삭제하는 대신 우수 선화주기업 인증을 받은 화주기업이 해당 과세연도에 수출입을 위하여 외항정기화물운송사업자를 통하여 운송한 해상물동량이 수출입을 위하여 운송한 전체 해상물동량의 40% 이상인 경우 공제를 적용하도록 하는 한편,

외항정기화물운송사업자에게 지출한 운송비용의 0.5%만큼 기본공제를 적용하되 전체 원양 해상물동량 중 외항정기화물운송사업자를 통해 운송한 원양 해상물동량이 25% 이상인 경우 외항정기화물운송사업자에게 지출한 원양 해상물동량 운송비용의 1%만큼을 추가적으로 공제

하려는 것임.

- 공제요건을 완화 또는 변경하는 개정안은 다음과 같은 측면에서 필요성을 인정할 수 있음.

첫째, 현행 외항정기화물운송비용 비율 요건이 상당히 엄격하여 이를 충족하기 어려운 측면이 있다는 지적이 제기되고 있음..

2024년 기준 운송비용 최소 충족치 40%를 상회하는 우수화주는 6개사에 불과하고, 국적선사 선복량 점유율이 낮은 미주·유럽 등 원양항로⁵⁾를 통해 수출입 화물을 운송해야 하는 화주기업의 경우 화주기업의 노력만으로는 국적선사 이용률 40% 달성이 사실상 어려운 측면이 있음.

운송비용 비율 요건 완화 또는 물동량 기준 전환 시 세액공제 대상이 확대되어 화주기업의 비용 절감 및 국적 컨테이너 선사와 화주기업 간 상생협력을 촉진하는 효과를 기대할 수 있을 것으로 보임.

참고로 2021년에는 1개 기업, 2022년에는 3개 기업, 2023년에는 6개 기업이 동 조세특례에 따른 공제혜택을 적용받았음.

둘째, 정부안은 전체 운송비용에 대한 기본공제율을 낮추는 대신 원양노선 운송비용에 대한 추가공제를 신설하려는 것으로, 현재 연근해노선에 비해 회복이 더딘 원양노선의 상황을 고려할 때 필요성을 인정할 수 있음.

기획재정부에 따르면 2015년에는 국적선사의 선복량 점유율이 6%

5) 2024년 기준 국적선사 선복량 점유율 : 극동亞-유럽 5.5%, 극동亞-북미 3.8%

수준이었으나, 한진해운 파산 이후 회복이 늦어 2025년 3월 기준 3.2%에 불과한 상황임을 고려할 때 원양항로에 대한 추가적인 지원이 필요해 보임.

셋째, 현행 공제요건에 국적 컨테이너 선사와 상생협력을 도모하기 위하여 노력한 기업에 대한 역차별적 요소가 존재한다고 볼 여지가 있음.

현행법상 조세특례 적용을 받기 위해서는 전체 해상운송비용 중 외항정기화물운송사업자에게 지출한 비용의 비율이 직전 과세연도보다 증가해야 하므로 화주 기업의 직전 과세연도 외항정기화물운송사업자 이용비율이 100%인 경우 공제대상에서 제외되고, 기존 이용비율이 높은 기업일수록 공제요건 충족이 어려운 측면이 있음. 따라서 해당 공제요건은 국내 화주의 국적선사 이용을 장려하여 국적선사의 성장을 지원하려는 조세특례의 취지를 고려할 때 다소 불합리한 측면이 있는 것으로 보임.

참고로 해양수산부는 현행 공제요건이 특정연도의 국적선사 이용률을 비정상적으로 크게 낮춘 후 이용률을 점진적으로 높여 세액 공제 혜택을 적용받는 등 제도의 악용을 조장할 수 있다는 점에서 개정안의 취지에 동의한다는 입장임.

□ 다만, 개정안과 관련하여 다음과 같은 측면을 고려할 필요가 있음.

첫째, 공제요건을 물동량 기준으로 전환할 경우 공제대상이 크게 확대되어 조세지출 규모가 증가할 우려가 있음.

물동량 기준 자국적취율이 비용 기준 자국적취율 대비 높게 나타나고 있음⁶⁾을 감안할 때 개정안이 입법화될 경우 세액공제 대상이 되는 화주 기업이 증가할 가능성이 높아 보임.

둘째, ‘외항정기화물운송사업자에게 지출한 비용의 비율이 직전 과세연도보다 증가할 것’이라는 요건은 국적선사 이용률을 제고하여 국내 선·화주간 상생협력을 강화하려는 취지에서 도입되었다는 점을 고려할 때 이를 삭제할 경우 동 제도의 효과가 미비할 수 있음.

참고로 2020년 말 일몰이 도래한 ‘제3자물류비용에 대한 세액공제’ 역시 해당 과세연도에 지출한 물류비용 중 제3자물류비용이 차지하는 비율이 직전 과세연도보다 낮아지지 아니할 것을 공제요건으로 규정한 바 있음.⁷⁾

셋째, 정부안은 원양노선에 대한 지원을 강화하기 위하여 “대통령령으로 정하는 원양 해상물동량”의 국적선사 이용비율이 25% 이상

6) 적취율(% , '24년): 물동량 기준 38.8%, 비용 기준 16.8%

7) 「조세특례제한법」

제104조의14(제3자물류비용에 대한 세액공제) ① 제조업을 경영하는 중소기업 및 중견기업이 다음 각 호의 요건을 모두 갖추어 2020년 12월 31일 이전에 끝나는 과세연도까지 각 과세연도에 지출한 물류비용 중 제3자물류비용이 직전 과세연도에 지출한 제3자물류비용을 초과하는 경우 그 초과하는 금액의 100분의 3(중소기업의 경우에는 100분의 5)에 상당하는 금액을 소득세(사업소득에 대한 소득세만 해당한다) 또는 법인세에서 공제한다. 다만, 공제받는 금액이 해당 과세연도의 소득세 또는 법인세의 100분의 10을 초과하는 경우에는 100분의 10을 한도로 한다.

1. 각 과세연도에 지출한 제3자물류비용이 각 과세연도에 지출한 물류비용의 100분의 30 이상일 것
2. 해당 과세연도에 지출한 물류비용 중 제3자물류비용이 차지하는 비율이 직전 과세연도보다 낮아지지 아니할 것

② 직전 과세연도에 지출한 제3자물류비용이 직전 과세연도에 지출한 물류비용의 100분의 30 미만이거나 없는 경우로서 해당 과세연도에 지출한 제3자물류비용이 해당 과세연도에 지출한 물류비용의 100분의 30을 초과하는 경우에는 제1항에도 불구하고 그 초과금액의 100분의 3(중소기업의 경우에는 100분의 5)에 상당하는 금액을 소득세(사업소득에 대한 소득세만 해당한다) 또는 법인세에서 공제한다. 다만, 공제받는 금액이 해당 과세연도의 소득세 또는 법인세의 100분의 10을 초과하는 경우에는 100분의 10을 한도로 한다.

③ 제1항 및 제2항을 적용받으려는 중소기업 및 중견기업은 대통령령으로 정하는 바에 따라 세액공제신청을 하여야 한다.

인 경우 해당 지출액의 1%를 공제하려는 것인데, 「해운법」 등 관계 법령에서 “원양”에 대한 명확한 정의규정을 두고 있지 않다는 점을 고려할 때 추가공제의 대상이 되는 원양 해상물동량이 무엇인지 보다 구체적으로 규정할 필요가 있어 보임.

현재 해양수산부는 지리적 위치 등을 기준으로 연근해 항로를 구분하고 그 외 항로를 원양항로로 규정하고 있으므로, 하위 법령 개정 시 이를 구체적으로 분류하여 명시할 필요가 있어 보임.

[외항선사 연근해 항로 현황]

연번	국가	영문
1	대만	Taiwan Province of China
2	동티모르	Timor Leste
3	말레이시아	Malaysia
4	미얀마	Myanmar
5	방글라데시	Bangladesh
6	베트남	Viet nam
7	브루나이	Brunei Darussalam
8	싱가포르	Singapore
9	인도네시아	Indonesia
10	일본	Japan
11	중국	China
12	캄보디아	Cambodia
13	태국	Thailand
14	필리핀	Philippines

자료: 기획재정부

문 의 처

02)6788-5154