



2020 조세특례 심층평가(X)  
연안운항여객 선박용 석유류  
간접세 면제

연안운항여객 선박용 석유류 간접세 면제

2020.9

기획재정부  
한국조세재정연구원

2020 조세특례 심층평가(X)  
연안운항여객 선박용 석유류  
간접세 면제

2020. 9



2020 조세특례 심층평가(X)  
연안운항여객 선박용 석유류  
간접세 면제

2020. 9

# 제 출 문

기획재정부 장관 귀하

본 보고서를 『연안운항여객 선박용 석유류 간접세 면제』 연구용역에 관한 최종보고서로 제출합니다.

연구책임자: 홍성훈 한국조세재정연구원 연구위원  
공동연구자: 신상화 한국조세재정연구원 연구위원  
이동규 서울시립대학교 교수

2020년 9월

한국조세재정연구원  
원 장 김 유 찬



## 요 약

- 「조세특례제한법」 제106조의2 제1항 제2호에 의해, 연안을 운항하는 여객선박에 사용할 목적으로 한국해운조합에 직접 공급하는 석유류(이하 “연안여객선 면세유”)에 대해 2020년 말 공급분까지 부가가치세, 개별소비세, 교통·에너지·환경세, 교육세 및 자동차세(주행분)를 면제함
  - 한국해운조합은 해운업자들의 협동조직으로 해운업 발전 및 국민경제 균형발전을 목적으로 「한국해운조합법」에 의해 설립된 단체
  - 한국해운조합은 조합원 또는 이에 준하는 자격을 갖춘 내항 여객운송사업자와 도선사업자에게 면세유를 공급함
  
- 동 제도는 운항원가의 상승을 억제하고 적절한 운임 수준을 유지하여 도서민을 포함한 여객선 이용객의 부담을 줄이고 연안여객 운송사업을 활성화하기 위해 1975년에 도입되었음
  - 동 제도는 「조세감면규제법」의 조항으로 1975년부터 시행되었으며, 이후 일몰이 계속 연장되어 현재는 「조세특례제한법」의 조항으로 시행되고 있음
  
- 본 연구의 목적은, 올해 말 일몰 예정인 연안여객선 면세유 제도의 타당성과 효과성을 평가함으로써, 일몰 여부를 결정하고 제도를 개선하는 데 기여하는 것임
  - 면세유 유통 과정에 대해 살펴보고, 적합한 관리방안에 대해서도 논의할 계획

### 1. 연안여객선박업 현황 및 평가

- (통계자료 및 업종 구분) 통계청 운수업조사 자료에 따르면, 연안여객업이 속한 내항여객운송업은 여타 수상운송업종에 비해 여러 측면에서 영세한 특성을 보임
  - 수상운송업은 크게 내항운송업과 외항운송업으로 구분되고, 각각은 여객과 화물 운송업으로 구분됨

- (수상운송업 현황) 수상운송업 4개 세부 업종에 속한 기업들 중 운수업조사에 수집된 기업의 수는 2014년 584개에서 2018년 583개로 기간 중 큰 변화를 보이지 않음
  - 조사 기업들이 보유한 총선박수는 2014년 2,811척에서 2015년 3,021척으로 증가한 뒤 다시 감소함
  
- (수상운송업 재무상태) 수상운송업 기업체의 평균 영업이익률은 결손이 발생한 2016년을 제외하면 2.8% 이상의 수준을 보이고 있음
  - 평균 매출액의 경우 2014년 약 658억원에서 2018년 약 486억원으로 감소 추세에 있으며 평균 영업비용 또한 기간 중 감소하는 추세를 보임
  - 2014년에서 2015년까지의 매출액 수준은 직전 기간인 2013년의 약 408억원에 비해 상당히 높은 수준으로 일시적 매출 증가 요인이 있었던 것으로 판단됨
  
- (수상운송업 연료비) 수상운송업 기업당 평균 연료비 지출액을 연도별로 살펴보면 2014년 약 160억원에서 2016년 약 73억원으로 크게 감소한 뒤 2018년 약 99억원까지 증가
  - 기간 중 기업당 평균 병커유 지출액은 약 99억원이며, 경유의 기업당 평균 지출액은 약 14억원
  
- (수상운송업 고용 현황) 수상운송업 평균 종사자수는 조사기간 중 소폭 감소하는 추세를 보이고 있음
  - 평균 종사자수는 2014년 약 44.4명에서 2018년 41.1명으로 기업당 평균 약 3명의 고용인원 축소가 발생하고 있음
  - 감소인원은 주로 상용근로자에서 발생하고 있으나 임시일용 근로자에서도 소폭의 감소가 관찰됨
  - 수상운송업 종사자의 평균 급여액은 2014년 약 5,300만원에서 2018년 약 5,700만원으로 기간 중 큰 변화 없이 유지되었음
  
- (내항여객운송업 현황) 내항여객운송업에 속한 기업체수는 해상수송업 전체 기업수의 약 11%에 해당하며 보유 선박수의 경우 전체 선박수의 약 7.1%에 해당함

- 기업수는 70개 내외로 많지 않은 수준이나 2014년 60개에서 2015년 72개로 증가한 뒤 2018년 69개로 소폭 감소
  - 보유 선박수는 2015년 증가한 뒤 소폭 감소하는 양상을 보임
- (내항여객운송업 재무상태) 내항여객에 속한 기업들은 외항여객과 외항화물 부문에 비해 그 규모가 상당히 작은 편으로 2017년까지 양(+)의 영업이익을 보이다 2018년 결손을 기록
- 평균 매출액은 2014년 약 44억원에서 2015년 약 55억원으로 증가한 뒤 2018년 약 45억원으로 감소
  - 평균 영업비용은 2014년 약 40억원에서 2018년 46억원으로 증가
  - 평균 영업이익률은 2014년 약 9%에서 2017년 약 14.9%로 지속적으로 증가하였으나, 평균 매출액 감소 등으로 인해 2018년 1.5%의 결손 기록
- (내항여객운송업 연료비) 연료비 지출액을 살펴보면, 외항여객 부문과는 달리 경유의 비중이 상당히 높은 것을 확인할 수 있음
- 2014년부터 2017년까지 경유의 비중이 가장 높았으나, 2018년에는 병커유 비중이 경유 비중보다 높게 나타남
  - 기간 중 연료비 총액에서 경유 지출액 비중은 약 62%로 조사됨
  - 휘발유 사용은 거의 없으며 병커유가 전체 연료비 중 약 38%를 차지함
  - 내항여객 부문의 기업당 평균 연료비는 기간 중 약 10억원 내외임
  - 기업당 평균 연료비 지출액은 2014년 약 13억원에서 2016년 약 8억원으로 감소한 뒤 2018년 약 11억원으로 증가
- (내항여객운송업 고용 현황) 평균 종사자수는 2014년 약 24.2명에서 2018년 23.9명으로 거의 유사한 수준임
- 대부분의 종사자가 상용근로자였으며 임시일용 근로자의 경우 낮은 비중을 차지
  - 내항여객 부문의 평균 급여 수준은 2018년 약 4천만원으로 수상운송업 전체 평균에 비해 상당히 낮은 수준임
  - 기간 평균으로 볼 때 내항여객 부문의 평균 급여는 수상운송업 전체 평균의 약 65.5%에 해당함

- (내항여객운송업 수송실적) 한국해운조합의 연안여객 수송실적 자료에 따르면, 2018년 기준 연안여객 이용자수는 약 1,463만명으로 매년 약 1,400만~1,600만명 내외의 수송실적을 기록
  - 2018년 기준 일반 이용자는 약 1,101만명으로 전체 이용자의 약 75.3%를 차지하고 있으며, 도서민 이용자는 약 361만명으로 전체 약 24.7%를 차지
  - 2014년의 일반인 수송실적은 2013년 대비 약 15% 감소하였는데, 이는 해당 연도에 발생한 해상 사고 등이 영향을 끼친 것으로 보임
  - 도서민 수송 실적의 경우 상대적으로 안정적인 추세를 보임
  
- (내항여객운송업 지역별 수송실적) 연안여객 전체 이용자를 대상으로 지역별 실적을 살펴보면, 목포가 매년 약 25% 내외로 가장 큰 비중을 차지
  - 그다음으로 완도, 마산, 여수, 제주가 큰 비중을 차지하고 있으며, 2018년 기준으로 이들 5개 지역이 전체 항로의 약 66.2%를 차지
  
- (내항여객운송업 도서민 수송실적) 연안여객업의 수송 대상은 크게 도서민과 일반인으로 구분할 수 있으며, 일반인의 비중이 2018년 기준 약 75%를 차지함
  - 전체 수송인원 중 도서민이 차지하는 비중은 평균 25% 수준을 보이거나 전라남도 지역에서 비중이 매우 높고 동해안 지역에서 비중이 낮은 것을 볼 수 있음
  - 도서민 이용 비중은 해당 도서지역의 정착 용이성, 주요 관광지 여부, 그리고 대체 운송수단의 존재 여부에 영향을 받는 것으로 판단됨
  - 도서민 운송의 경우 연도별 편차가 거의 없이 일정한 것으로 나타나, 도서에 실제 거주하는 주민들의 이동 수요는 상당히 비탄력적인 것으로 판단됨
  - 도서민 수송실적은 연간 약 360만 건으로 안정된 추세를 보임

## 2. 연안여객선 면세유 제도 현황 및 타당성 평가

- (조세지출액 현황) 연안여객선 면세유 제도 운영에 따른 연간 조세지출액은 2013년 이후 정체하거나 감소하는 추이를 보이고 있음
  - 2018년 조세지출액 608억원을 세목별로 구분하면, 부가가치세 134억원, 개별소비세 8억원, 교통·에너지·환경세 329억원, 교육세 51억원, 자동차세(주행분) 86억원

### 4 • 연안운항여객 선박용 석유류 간접세 면제

- 연안여객선에 사용하는 유종의 상당 부분을 경유가 차지하므로, 경유에 부과하는 교통·에너지·환경세 지출액이 크게 나타남
- (연안여객선 면세유 제도 특징) 현행 연안여객선 면세유 제도에서 두드러지는 특징은 특정 단체에 공급하는 유류를 모두 면세로 하며, 면세유 구매대금 지불수단을 제도적으로 명시하지 않고 있다는 것임
  - 대조적으로, 농·임·어업용 면세유 제도나 택시연료 면세 제도에서는 구매수단을 지정하고, 이를 조합이나 관할 세무서에서 관리하도록 명시함
  - 면세 유류(연료)의 종류에 대한 제한도 명시하지 않음
- (면세유 유통 과정) 연안여객선 면세유 제도는 조합원(여객운송사업자 등)이 해운조합에 면세유 공급을 주문하면 해운조합이 정유사와 용역업체를 통해 조합원에게 공급하는 방식으로 운영되고 있음
  - 공급 과정에서 유류 구매대금에 수수료(해운조합 사업회비) 및 용역비(용역업체 경비)가 가산됨
- (면세유 유통 사전관리) 조합원은 면세유를 공급받기 위해 해운조합에 여객선박용 석유류 소요량 기준표를 작성하여 제출해야 함
  - 여객선박용 석유류 소요량 기준표는 한국해운조합의 내규인 석유류 공급사업 규정에서 정하는 서식이며, 조합원(여객운송사업자), 선박제원, 유류 소요량 등에 대한 정보를 기록하고 있음
- (면세유 유통 사후관리) 해운조합은 조합원이 제출한 여객선박용 석유류 소요량 기준표를 근거로 여객선박용 석유류 공급 및 소요량 확인서를 작성하여 관리함
  - 여객선박용 석유류 공급 및 소요량 확인서는 월별로 석유류 공급량, 운항횟수, 산출 소요량, 실제 소요량, 잔량 등에 대한 정보를 기록하고 있음
- (면세유 유통 보고) 해운조합은 직전 월의 석유제품별 면세유 사용량을 매월 10일까지 해양수산부에 보고해야 함
  - 해양수산부는 면세유 공급에 대한 사후관리를 위해 외부 전문기관을 지정할 수 있음

- (해외 제도 비교) 독일, 프랑스, 이탈리아, 그리스, 덴마크 등 다수의 국가에서 내항운송업에 대해 면세유 제도를 운영하고 있음
  - 독일, 프랑스는 경유 등 일부 유류에 대해서만 면세 혜택을 부여함
  
- (국내 제도 비교) 우리나라의 면세유 및 유류세 감면 제도는 여섯 가지가 있음
  - 연안여객선, 도서지방 자가발전, 농·임·어업용 유류에 대해서 면세(완전 환급)를 적용함
  - 경형자동차, 외교관용 자동차에 대해서는 유류세를 부분 환급하고, 택시에 대해서는 유류세율을 일부 감면함
  
- (제도 개선 방향) 현행 연안여객선 면세유 제도에서는 특정 단체(해운조합)에 공급하는 유류를 모두 면세로 하고, 과세관청에서 면세유 유통 과정을 점검할 수 있는 관리 장치가 없기 때문에, 제도가 오용될 수 있음
  - 면세유 유통 과정에 있어 사전·사후 관리 제도를 명확히 확립해야 함
  - 해운조합이 면세유 유통과 관련된 정보를 법령에서 정하는 서식에 맞춰 과세관청에 신고하도록 의무화해야 함
  - 아울러 과세관청이 면세유 유통정보에 기초하여 현장을 주기적으로 점검할 필요가 있음

### 3. 연안여객선 면세유 제도 효과 분석 및 평가

- (효과성 분석방법론) 연안여객선에 대한 면세유 지원제도의 효과성을 평가하기 위하여 크게 운송사업자 재무개선 효과, 도서민 여객선 이용편익, 도서민 가격할인 인자에 대한 분석을 진행함
  - 일반적으로 제도의 순효과에 대한 계량분석은 제도의 시행 전후 실험군과 대조군 간에 어떠한 차이가 나타나는지를 찾아냄으로써 이루어짐
  - 동 제도는 일반적으로 계량분석방법으로 그 효과성을 분석하기에 자료의 제약이 매우 큼
    - 동 제도는 이미 40년 이상 운영되고 있어 제도 시행 전과 후를 아우르는 실증자료가 존재하지 않음

- 또한, 동 제도의 수혜 사업자와 직접 비교가 가능한 사업자(대조군)를 설정하기도 어려움
- 이에 따라, 본 연구에서는 제도의 효과성을 분석하기 위해 차선의 분석방법을 선택함
  - 운송사업자 재무개선 효과는 직접적인 전후 비교 대신 동 제도를 일몰시킬 경우 수혜 사업자들의 재무지표들이 얼마나 악화되는지를 정태적으로 분석하여 간접적으로 제도의 효과를 파악함
  - 도서관 여객선 이용편익과 관련해서는 도서관 요금할인이나 여객선 향로 현황을 파악하고, 현재의 여객운송서비스 수준이 동 제도가 없어도 가능하였을지를 재무적인 관점에서 평가함
  - 도서관 가격할인 인자분석은 도서관에 대한 요금할인이 선박의 어떤 특성과 연관이 있는지를 회귀분석으로 살펴봄
- (사업자 재무상태 개선효과) 운송사업자 재무개선 측면에서는 동 제도가 운송사업자들의 당기순이익 유지에 매우 결정적인 역할을 하고 있는 것으로 분석됨
  - 동 제도가 없을 경우 상당수의 사업자가 당기순손실로 전환하게 되며, 평균적인 실적을 감안할 때 10년 내에 자본잠식 상태에 도달하여 사업을 지속하기 어려워지는 사업자가 과반수인 것으로 파악됨
    - 그렇지만 동 제도 아래의 제도 수혜 사업자들은 다른 산업과 비교하여도 크게 열악한 영업실적을 기록하고 있지는 않음
    - 결국, 동 제도 수혜 사업자들은 제도의 지원으로 사업여건이 안정된 상태로 판단되며 제도가 일몰되면 수익성이 급격히 악화되는 상황임
  - 현재의 구조가 근본적으로 바뀌지 않는 한 동 제도에 대한 수혜 사업자의 의존도는 절대적이라 할 수 있음
    - 시장원리에 따라 구조조정을 하게 된다면, 한계사업자의 퇴출과 정상이윤을 기대할 수 있도록 향로 축소와 운임 인상 등이 뒤따르게 될 것임
    - 이 경우, 일정 수준 이상의 영업 수익성을 달성하는 사업자들이 시장이 재편되고 동 제도의 지원이 없어도 되겠으나, 여객운송서비스의 공급이 줄어들고 해당 서비스의 가격은 상승하게 될 것임
    - 따라서 시장원리에 맡길 경우 도서관의 정주여건이 악화되어 일부 연안 도서관의 내륙 이주로 이어질 것으로 예상됨

- 한편, 업체들이 사업을 지속적으로 영위할 수 있게 지원하는 것은 업체들에 고용되어 있는 근로자들의 고용유지에도 일정 수준 도움이 됨
- (도서관 요금할인 효과) 도서관 여객선 이용편익은 요금할인에 따른 생활비 부담 경감효과와 항로유지를 통한 정주요건 확보로 요약됨
- 항로별로 평균 1,500원 수준의 도서관 요금할인이 이루어지고 있으며, 총액으로는 매년 약 56억원 가량의 요금할인 효과가 나타나고 있음
    - 총 운임 할인액은 동 제도의 조세지출 규모 대비 약 11.3%(2018년 기준)에 해당함
    - 동 제도 없이는 현재의 요금할인 정책 및 사업자수와 항로수를 유지하기 매우 어려울 것으로 예상됨
  - 100여 개의 항로 중 적어도 10% 정도의 항로는 현재의 수송실적으로는 정상적인 사업수지를 기대하기 어려운 상황이며, 그럼에도 항로가 유지되는 것은 동 제도의 존재가 일정 부분 역할을 하는 것으로 평가됨
    - 항로유지는 도서관의 정주에 필요한 요건을 확보하며 국가적으로도 국토 활용의 외연을 확장하는 역할이 인정됨
  - 도서관 요금할인 수준은 현재 제도 수혜 사업자들의 영업 수익성에 따라 조정을 고려할 수는 있겠으나 제1절의 분석결과를 감안하면 그 여지가 크지는 않을 것으로 판단됨
    - 동 제도 아래에서 기록하고 있는 사업자들의 평균 수익성은 동종 내지 유사 업종의 평균과 비교할 때 낮지는 않으나 그렇다고 평균과의 차이가 크지도 않음
    - 따라서 사업자들의 정상이윤을 보장하는 수준에서는 요금을 추가적으로 할인할 여지가 제한적임
- (요금할인 요인분석) 도서관의 가격할인 인자를 분석한 결과 면세유 지원이 직접적으로 가격할인에 영향을 주었다고 말하기는 어려우나 간접적으로는 면세유 지원액이 많은 선박에서 도서관에 대한 가격할인이 더 있음을 확인할 수 있음
- 직접적인 영향이라 함은 독립변수로서의 면세유 지원액이 가격할인 금액이나 비율(종속변수)에 통계적으로 유의미한 결과가 나온 경우를 의미함

- 회귀분석 결과, 도서민 요금할인액 및 요금할인율 모두에서 선박별 면세유 지원액과의 상관관계에 대해서는 통계적 유의성이 발견되지 않음
  - 도서민 요금할인액 및 요금할인율 모두에서 선박별 면세유 지원액을 설명변수로 하였을 때 그 계수가 양수여서 통계적 유의성은 없으나 평균적으로는 면세유 지원액이 요금할인에 양(+)의 상관관계를 보인다고 말할 수 있음
  - 간접적인 영향은 복수의 회귀분석 결과를 연결시켰을 때 면세유 지원액과 요금할인이 같은 방향으로 움직임을 보인 경우를 의미함
    - 요금할인에 대한 회귀분석(<표 IV-9>, <표 IV-11> 참고)과 면세유 지원액에 대한 회귀분석(<표 IV-12> 참고)을 연결시켜 보면, 면세유 지원액과 요금할인의 방향성이 같다고 판단할 수 있음
- (효과성 분석 시사점) 동 제도의 효과성을 살펴보았을 때, 제도가 직접 수혜자인 사업자에게나 간접 수혜자인 도서민 모두에게 효과가 있다고 평가됨
- 상술한 분석결과들을 종합할 때, 수혜 사업자에 대한 지원효과는 상당한 것으로 보이며, 간접 수혜자인 도서민들도 요금할인이나 이용항로 확보 측면에서 제도의 지원을 받고 있다고 판단됨
  - 현재 연안여객운송사업자들 중 상당수가 동 제도의 지원이 없다면 정상적으로 영업을 지속하기 어려운 재무구조를 가지고 있어 효과성 측면에서 동 제도의 유지는 불가피할 것으로 보임
    - 현재의 요금이나 업종 시장 상황은 동 제도가 일몰하기 매우 곤란한 구조이기 때문에 장기적으로 제도의 일몰을 고려한다면 업계의 전반적인 체질개선이 전제되어야 할 것임

#### 4. 정책 시사점

- (일몰 여부 판단) 영업 지속성, 고용, 요금할인 효과 등을 종합적으로 고려할 때, 연안여객선 면세유 제도의 일몰을 연장하는 것이 적절하다고 판단함
- 제도의 변화가 없어, 주요 변수 간의 상관관계를 파악하는 방식으로 간접적으로 제도의 효과를 평가하였음

- (면세유 관리 제도의 필요성) 해운조합이 내규로 관리하고 있는 면세유 유통 과정을 과세관청이 점검할 수 있는 사전·사후 관리 제도를 마련해야 함
  - 「농·축산·임·어업용 기자재 및 석유류에 대한 부가가치세 영세율 및 면세 적용 등에 관한 특례규정」(영농기자재등면세규정)에 해운조합이 면세유 사후 관리에 필요한 서류를 과세관청에 신고하도록 의무화하는 내용을 포함하도록 해야 함
  - 우선적으로 여객선박용 석유류 소요량 기준표(면세유 구입 전 제출, 사전 정보), 여객선박용 석유류 공급 및 소요량 확인서(면세유 구입 및 소비 후 제출, 사후 정보) 등의 신고서식을 법령에 반영하고, 해운조합이 이를 과세관청에 신고하도록 의무화해야 함
  - 이후 주기적인 점검을 통해 신고자료와 실제 유통 과정이 일치하는지 확인할 수 있도록 해야 함
  - 전반적으로 면세유 공급에 있어 사전·사후 관리 제도를 명확히 확립할 필요가 있다고 판단함

# 목 차

I. 서론 .....	17
1. 연구 배경 .....	19
2. 보고서 구성 .....	19
3. 문헌 연구 .....	20
II. 연안운항여객 선박업 현황 및 평가 .....	23
1. 수상운송업 현황 .....	26
가. 수상운송업 전체 현황 .....	26
나. 외항여객운송업 현황 .....	32
다. 외항화물운송업 현황 .....	38
라. 내항화물운송업 현황 .....	45
마. 내항여객운송업 현황 .....	51
2. 항로별 운항실적 .....	57
3. 현황 평가 .....	61
III. 연안여객선 면세유 제도 현황 및 타당성 평가 .....	63
1. 제도 현황 .....	65
가. 연안여객선 면세유 제도 .....	65
나. 연안여객선 예산지원 제도 .....	71
2. 제도 비교 .....	75
가. 주요국의 내항운송업 면세유 제도 .....	75
나. 우리나라의 면세유 제도 .....	81
3. 제도 타당성 평가 .....	84

IV. 연안여객선 면세유 제도 효과 분석 및 평가 .....	87
1. 운송사업자 재무개선 효과 .....	90
가. 영업실적 및 재무지표 분석 .....	90
나. 스트레스 분석 .....	95
2. 도서민 여객선 이용편익 .....	97
3. 도서민 가격할인 인자분석 .....	102
4. 제도 효과성 평가 .....	107
V. 요약 및 시사점 .....	113
참고문헌 .....	124

## 표 목 차

<표 II-1> 수상운송업 현황 .....	26
<표 II-2> 수상운송업 근로자수 현황 .....	27
<표 II-3> 수상운송업 영업 현황 .....	28
<표 II-4> 수상운송업 연료비 총액 현황 .....	29
<표 II-5> 수상운송업 기업당 평균 연료비 현황 .....	30
<표 II-6> 수상운송업 종사자당 평균 급여액 .....	31
<표 II-7> 외항여객운송업 현황 .....	32
<표 II-8> 외항여객운송업 근로자수 현황 .....	34
<표 II-9> 외항여객운송업 영업 현황 .....	35
<표 II-10> 외항여객운송업 연료비 총액 현황 .....	36
<표 II-11> 외항여객운송업 기업당 평균 연료비 현황 .....	37
<표 II-12> 외항여객운송업 종사자당 평균 급여액 .....	38
<표 II-13> 외항화물운송업 현황 .....	39
<표 II-14> 외항화물운송업 근로자수 현황 .....	40
<표 II-15> 외항화물운송업 영업 현황 .....	41
<표 II-16> 외항화물운송업 연료비 총액 현황 .....	42
<표 II-17> 외항화물운송업 기업당 평균 연료비 현황 .....	43
<표 II-18> 외항화물운송업 종사자당 평균 급여액 .....	44
<표 II-19> 내항화물운송업 현황 .....	45
<표 II-20> 내항화물운송업 근로자수 현황 .....	46
<표 II-21> 내항화물운송업 영업 현황 .....	47
<표 II-22> 내항화물운송업 연료비 총액 현황 .....	48
<표 II-23> 내항화물운송업 기업당 평균 연료비 현황 .....	49
<표 II-24> 내항화물운송업 종사자당 평균 급여액 .....	50
<표 II-25> 내항여객운송업 현황 .....	51
<표 II-26> 내항여객운송업 근로자수 현황 .....	52

<표 II-27> 내항여객운송업 영업 현황 .....	53
<표 II-28> 내항여객운송업 연료비 총액 현황 .....	54
<표 II-29> 내항여객운송업 기업당 평균 연료비 현황 .....	55
<표 II-30> 내항여객운송업 종사자당 평균 급여액 .....	56
<표 II-31> 연도별 수송실적 .....	57
<표 II-32> 연도별·지역별 수송실적 .....	59
<표 II-33> 연도별·지역별 도서민 수송실적 .....	60
<표 III-1> 연안여객선 면세유 제도에 따른 연도별 조세지출액 .....	66
<표 III-2> 연안여객선 예산지원 제도 .....	71
<표 III-3> 독일의 유류 소비세율 .....	76
<표 III-4> 프랑스의 유류 소비세 .....	77
<표 III-5> 이탈리아의 유류 소비세율 .....	78
<표 III-6> 그리스의 유류 소비세율 .....	79
<표 III-7> 덴마크의 유류 소비세율 .....	80
<표 III-8> 우리나라의 면세유 및 유류세 감면 제도 비교 .....	84
<표 IV-1> 제도 수혜 대상 사업자의 평균 재무상태 현황 .....	92
<표 IV-2> 제도 수혜 대상 사업자의 평균 수익성 지표 현황 .....	93
<표 IV-3> 제도 수혜 대상 사업자 중 한계기업의 비중 .....	94
<표 IV-4> 스트레스 테스트 결과 요약 .....	95
<표 IV-5> 사업자별 스트레스 부여 시 영향 받는 근로자수 .....	97
<표 IV-6> 도서민 요금할인 내항여객 항로 및 구간 현황(2020년 1월 기준) .....	98
<표 IV-7> 최근 3개년 도서민 수송실적 및 가격할인 추정액 .....	100
<표 IV-8> 최근 2개년 항로별 수송실적 .....	101
<표 IV-9> 도서민 운임가격할인액에 대한 회귀분석 결과 .....	104
<표 IV-10> 변수 간 상관관계 .....	105
<표 IV-11> 도서민 운임가격할인율에 대한 회귀분석 결과 .....	105
<표 IV-12> 면세유 지원액에 대한 회귀분석 결과 .....	107

## 그림 목 차

[그림 II-1] 수상운송업 현황 .....	27
[그림 II-2] 수상운송업 평균 근로자수 현황 .....	28
[그림 II-3] 수상운송업 영업 현황 .....	29
[그림 II-4] 수상운송업 연료비 총액 현황 .....	30
[그림 II-5] 수상운송업 기업당 평균 연료비 현황 .....	31
[그림 II-6] 수상운송업 종사자당 평균 급여액 .....	32
[그림 II-7] 외항여객운송업 기업수 현황 .....	33
[그림 II-8] 외항여객운송업 선박수 현황 .....	33
[그림 II-9] 외항여객운송업 평균 근로자수 현황 .....	34
[그림 II-10] 외항여객운송업 영업 현황 .....	35
[그림 II-11] 외항여객운송업 연료비 총액 현황 .....	36
[그림 II-12] 외항여객운송업 기업당 평균 연료비 현황 .....	37
[그림 II-13] 외항여객운송업 종사자당 평균 급여액 .....	38
[그림 II-14] 외항화물운송업 기업수 현황 .....	39
[그림 II-15] 외항화물운송업 선박수 현황 .....	39
[그림 II-16] 외항화물운송업 평균 근로자수 현황 .....	40
[그림 II-17] 외항화물운송업 영업 현황 .....	41
[그림 II-18] 외항화물운송업 연료비 총액 현황 .....	42
[그림 II-19] 외항화물운송업 기업당 평균 연료비 현황 .....	43
[그림 II-20] 외항화물운송업 종사자당 평균 급여액 .....	44
[그림 II-21] 내항화물운송업 기업수 현황 .....	45
[그림 II-22] 내항화물운송업 선박수 현황 .....	46
[그림 II-23] 내항화물운송업 평균 근로자수 현황 .....	46
[그림 II-24] 내항화물운송업 영업 현황 .....	47
[그림 II-25] 내항화물운송업 연료비 총액 현황 .....	48
[그림 II-26] 내항화물운송업 기업당 평균 연료비 현황 .....	49

[그림 II-27] 내항화물운송업 종사자당 평균 급여액 .....	50
[그림 II-28] 내항여객운송업 기업수 현황 .....	51
[그림 II-29] 내항여객운송업 선박수 현황 .....	52
[그림 II-30] 내항여객운송업 평균 근로자수 현황 .....	53
[그림 II-31] 내항여객운송업 영업 현황 .....	54
[그림 II-32] 내항여객운송업 연료비 총액 현황 .....	55
[그림 II-33] 내항여객운송업 기업당 평균 연료비 현황 .....	56
[그림 II-34] 내항여객운송업 종사자당 평균 급여액 .....	57
[그림 II-35] 연도별 수송실적 .....	58
[그림 II-36] 연도별·지역별 수송실적 .....	58
[그림 III-1] 면세유 공급 및 세액 환급 절차 .....	69
[그림 III-2] 면세유 공급 및 관리 서식 .....	70

# I. 서론





# I. 서론

## 1. 연구 배경

- 「조세특례제한법」 제106조의2 제1항 제2호에 의해, 연안을 운항하는 여객선박에 사용할 목적으로 한국해운조합에 직접 공급하는 석유류(이하 “연안여객선 면세유”)에 대해 2020년 12월 31일 공급분까지 부가가치세, 개별소비세, 교통·에너지·환경세, 교육세 및 자동차세(주행분)를 면제함
  - 한국해운조합은 해운업자들의 협동조직으로 해운업 발전 및 국민경제 균형발전을 목적으로 「한국해운조합법」에 의해 설립된 단체
  - 한국해운조합은 조합원 또는 이에 준하는 자격을 갖춘 내항 여객운송사업자와 도선 사업자에게 면세유를 공급함
  
- 동 제도는 운항원가의 상승을 억제하고 적절한 운임 수준을 유지하여 도서민을 포함한 여객선 이용객의 부담을 줄이고 연안여객 운송사업 활성화하기 위해 도입되었음
  - 동 제도는 「조세감면규제법」의 조항으로 1975년부터 시행되었으며, 이후 일몰이 계속 연장되어, 현재는 「조세특례제한법」의 조항으로 시행되고 있음
  
- 본 연구의 목적은, 올해 말 일몰 예정인 연안여객선 면세유 제도의 타당성과 효과성을 평가함으로써, 일몰 여부를 결정하고 제도를 개선하는 데 기여하는 것임
  - 면세유 유통 과정을 살펴보고, 적합한 면세유 유통 관리방안을 논의할 계획

## 2. 보고서 구성

- 본 심층평가 보고서에서는 연안여객선 면세유 제도의 타당성을 검토하고, 제도 운영에 따른 효과를 분석하여, 일몰 연장 여부 및 개선방안에 대해 논의하고자 함

- 제도의 타당성에 대해 검토하면서, 제도 개선 가능성을 중심으로 평가
  - 제도의 효과에 대해 분석하면서, 사업자 지원, 도서민 요금할인 효과를 고려
- 연안여객선 면세유 제도의 타당성을 평가하면서, 통계청 운수업조사 자료를 활용하고, 우리나라의 다른 면세유 및 유류세 감면 제도도 함께 비교하고, 다른 나라에서의 연안여객선 면세유 제도 현황도 살펴봄
- 연안여객선 면세유 제도의 효과를 평가하면서, 연안여객선 선박 및 항로별 수송 실적과 운임체계에 대한 자료를 활용하여, 도서민 운임할인 효과나 수송실적 증대효과가 있는지를 분석함
- 이와 함께 동 제도가 영세 여객선업체를 지원하는 효과가 있는지도 추정함
- 본 보고서를 다음과 같이 구성하였음
- 제Ⅱ장에서는 연안운항여객 선박업 및 수상운송업 전반의 현황을 정리
  - 제Ⅲ장에서는 연안여객선 면세유 제도 및 보조금 제도 현황을 정리하고, 우리나라의 다른 면세유 제도와 다른 나라의 연안여객선 면세유 제도를 살펴본 후, 제도의 타당성에 대해 평가
  - 제Ⅳ장에서는 연안여객선 면세유 제도의 효과를 분석하기 위해, 사업자 지원, 도서민 요금할인 등에 제도가 미친 효과를 분석
  - 제Ⅴ장에서는 보고서의 전체 내용을 요약하고 정책 시사점을 논의

### 3. 문헌 연구

- 연안여객운송업의 면세유에 대한 기존 연구는 거의 찾을 수 없으나 관련된 연구로 연안여객운송업에 대한 연구 및 어업용 또는 연안화물선용 면세유에 대한 연구 일부가 있음
- 연안여객운송업과 관련된 논문으로는 노창균(2002), 안기명 외(2008), 장명희(2010), 전형진 외(2011) 등이 있음
  - 어업용 및 연안화물선용 면세유에 대한 연구로는 이호춘(2003), 김재희 외(2014) 등이 있음

- 대표적으로 노창균(2002)은 연안여객선업체의 재무상태 분석을 통해 적자가 누적되는 원인을 분석하고 해결책을 논의하였음
  - 연안여객선업체의 대차대조표와 손익계산서 등을 바탕으로 재무비율 분석을 실시함
  - 연안여객선업체들의 자본구조가 매우 취약하며 영업실적에서 적자가 지속되는 문제를 근본적으로 해소하기 위해 새로운 여객 수요의 창출과 재무구조 개선의 노력, 획기적인 정부 지원정책(선박확보자금 및 운영자금의 장기저리 지원 등)이 병행되어야 함을 주장함
  
- 안기명 외(2008)는 연육연도사업으로 인한 연안여객선업체의 피해에 대한 걱정 보상체계의 기준을 검토하고 대안별로 업체의 보상규모를 산정하여 비교분석함
  - 연육 및 연도교 사업으로 인해 기존 연안여객운송업의 영업규모가 축소되는 피해가 발생함
  - 항로별 분석결과 부산-거제항로가 가장 피해가 클 것으로 예상하였음
  
- 장명희(2010)는 연안여객의 항로별 운영 효율성을 비교분석함
  - 연간 수송실적을 기준으로 상위 50개 항로의 상대적인 운영 효율성을 DEA(Data Envelopment Analysis) 모형으로 분석함
  - 목포-홍도 간 항로는 규모의 효과를 불변으로 할 때 비효율성이 나타남
  - 안골-간곡, 진리-정암, 모슬포-마라도, 송곡-상정, 목포-외달 등 5개 항로를 가장 효율성이 높은 항로로 제시하였음
  - 반면, 송도-병풍도, 통영-의항-관암, 생일-약산 등의 항로는 효율성이 낮는데, 투입물인 운항거리, 선박총톤수, 평균속력을 현재보다 감소시킴으로써 효율성을 제고할 수 있을 것으로 분석하였음
  
- 전형진 외(2011)는 도서민의 안정적 교통권 확보와 해상관광 수요의 충족이라는 측면에서 우리나라 내항여객선의 서비스 현황과 문제점을 파악함
  - 우리나라 내항여객운송시장은 전형적인 독과점시장의 양상을 띠고 있음
  - 현행 연안여객운송사업 면허기준은 신규 사업자의 진출을 억제하는 방향으로 규정됨

- 향후 내항여객운송사업의 면허제도 개편방향은 경쟁 제한적 요소를 완화하는 방향으로 가야 함
  - 내항여객선의 노후화가 매우 심각하므로 신조선에 의한 시장진입을 촉진하는 방향의 제도 개편이 필요
- 이호춘(2003)은 연안화물운송업에 대한 면세유 공급이 가져오는 사회적 비용과 국가물류비의 감소 등을 개략적으로 추정함
- 수송부문이 야기하는 사회적 비용으로는 환경비용, 교통사고 비용, 교통혼잡 비용, 도로파손 비용 등을 고려함
  - 기존의 육송(화물차, 철도 등)에서 연안해송으로의 전환이 가져오는 사회적 편익은 상술한 사회적 비용의 저감효과에서 찾을 수 있음
  - 연안해송 물동량 증가효과와 국가물류비 절감효과를 합하여 면세유 공급의 총 효과로 평균 1조 2,190억원의 절감액을 추정함
- 김재희 외(2014)는 어업용 면세유의 공급기준량의 산출방법을 개선하기 위한 연구를 실시함
- 수협이 제시하는 면세유의 공급기준량과 실제 사용량 간의 괴리가 심각한 것으로 나타남
  - 면세유 배정방식의 개선이 필요하며, 그 개선안으로 각 수협별 배정위원회로 하여금 조업실적을 확인하여 추가 공급 여부를 결정하는 방식을 제안함
  - 실제 조업시간 파악을 위한 제도 개선의 필요성을 강조하며 정부에서 도입한 선박모니터링시스템을 적극 활용할 것을 제안하였음

## Ⅱ. 연안운항여객 선박업 현황 및 평가





## II. 연안운항여객 선박업 현황 및 평가

- 본 장에서는 통계청에서 발간하는 운수업조사 자료를 이용하여 관련 산업의 현황을 크게 살펴본 뒤 항로별 운항실적을 정리하고자 함
  - 통계청 운수업조사 자료는 2014년에서 2018년까지를 대상으로 함
    - 2018년의 경우 잠정치임에 유의
  - 항로별 운항실적의 경우 한국해운조합에서 제공한 자료를 바탕으로 정리
  
- 통계청 운수업조사는 운수업을 경영하는 기업체를 대상으로 한 기업조사이며 1964년에 시작됨
  - 조사 대상은 한국표준산업분류 “운수 및 창고업”에 해당하는 약 9,700개 기업체임
  - 조사는 기업체별로 고용, 사업실적, 운수업 자산 등을 조사함
  - 만일 특정 기업체가 해상과 육상의 운수업을 병행할 경우 각각을 세부 업종별로 구분하여 조사하고 있음
    - 업종/기업별 조사이기 때문에 해상운송업종 전반을 살펴보는 데에 매우 적합한 측면이 있음
  
- 운수업조사는 크게 육상운수업, 수상운수업, 항공운수업 그리고 창고 및 운송 관련 서비스업으로 구분됨
  - 수상운수업의 경우 내항운수업과 외항운수업으로 구분되며 각각은 다시 여객운수업과 화물운수업으로 구성
  
- 이 중 내항여객운수업과 본 심층평가의 대상이 되는 연안여객선 분류가 유사함
  - 운수업조사의 경우 수상운수업 사업체에 대해 전수 조사를 원칙으로 하고 있어 연안여객 업종 및 관련 운수업종의 산업 현황을 파악하는 데에 적합함

# 1. 수상운송업 현황

## 가. 수상운송업 전체 현황

- 본 절에서는 2014년에서 2018년까지의 통계청 운수업조사 자료를 활용하여 수상 운송업 현황을 살펴보도록 하겠음
  - 수상운송업은 크게 내항여객운송업, 내항화물운송업, 외항여객운송업, 외항화물 운송업으로 구분됨
  
- 이상의 4개 업종에 속한 기업들 중 운수업 조사에 수집된 기업의 수는 2014년 584개에서 2018년 583개로 기간 중 큰 변화가 존재하지 않음
  - 조사 기업들이 보유한 총선박수는 2014년 2,811척에서 2015년 3,021척으로 증가한 뒤 다시 감소함
  - 2015년 이후 해상운송업 기업수 또한 감소하고 있어 평균 보유 선박수는 2014년과 2018년 모두 4.8척으로 연도별로 큰 차이가 없음
    - 조사 기업당 평균 보유 선박수가 비교적 일정하기에 수상운송업 전체 보유 선박수는 연도별 기업수에 따라 달라지는 것으로 보임

<표 II -1> 수상운송업 현황

(단위: 개, 척)

조사 기준연도	조사 기업수	총선박수	평균 선박수
2014	584	2,811	4.8
2015	662	3,021	4.6
2016	659	2,911	4.4
2017	606	2,721	4.5
2018	583	2,811	4.8

자료: 통계청, 「운수업조사」, 2014-2018 각 연도 자료를 이용하여 저자 작성

[그림 II -1] 수상운송업 현황

(단위: 개, 척)



자료: 통계청, 「운수업조사」, 2014-2018 각 연도 자료를 이용하여 저자 작성

- 평균 종사자수의 경우 기간 중 소폭 감소하는 추세를 보이고 있음
  - 평균 종사자수는 2014년 약 44.4명에서 2018년 41.1명으로 기업당 평균 약 3명의 고용인원 축소가 발생하고 있음
  - 감소인원은 주로 상용근로자에서 발생하고 있으나 임시일용 근로자에서도 소폭의 감소가 관찰됨

<표 II -2> 수상운송업 근로자수 현황

(단위: 개, 명)

조사 기준연도	조사 기업수	평균 상용근로자수	평균 임시일용 근로자수	평균 기타 근로자수 (무급, 자영업)	평균 종사자수
2014	584	41.3	2.9	0.2	44.4
2015	662	39.9	2.4	0.3	42.6
2016	659	40.7	1.2	0.2	42.1
2017	606	37.6	1.3	0.2	39.1
2018	583	39.5	1.2	0.2	41.1

자료: 통계청, 「운수업조사」, 2014-2018 각 연도 자료를 이용하여 저자 작성

[그림 II -2] 수상운송업 평균 근로자수 현황

(단위: 명)



자료: 통계청, 「운수업조사」, 2014-2018 각 연도 자료를 이용하여 저자 작성

- 수상운송업 기업체의 평균 영업이익률은 결손이 발생한 2016년을 제외하면 2.8% 이상의 수준을 보이고 있음
  - 평균 매출액의 경우 2014년 약 658억원에서 2018년 약 486억원으로 감소 추세에 있으며, 평균 영업비용 또한 기간 중 감소하는 추세를 보임
  - 다만, 2014년에서 2015년까지의 매출액 수준은 직전 기간인 2013년의 약 408억 원에 비해 상당히 높은 수준으로 일시적 매출 증가 요인이 있었던 것으로 판단됨

<표 II -3> 수상운송업 영업 현황

(단위: 백만원, %)

조사 기준연도	평균 매출액	평균 영업비용	평균 영업이익	평균 영업이익률
2014	65,841.07	64,029.84	1,811.22	2.8
2015	57,276.83	54,622.89	2,653.94	4.6
2016	47,276.38	47,697.43	-421.05	-0.9
2017	45,240.60	43,754.73	1,485.87	3.3
2018	48,592.53	47,227.14	1,365.38	2.8

자료: 통계청, 「운수업조사」, 2014-2018 각 연도 자료를 이용하여 저자 작성

[그림 II -3] 수상운송업 영업 현황

(단위: 백만원, %)



자료: 통계청, 「운수업조사」, 2014-2018 각 연도 자료를 이용하여 저자 작성

- 수상운송업 연료비 지출액을 연도별로 살펴보면 기간 중 모든 연도에서 병커유, 경유, 휘발유 순으로 소비가 많은 것으로 조사됨
  - 병커유 소비는 2014년 약 9조원으로 가장 큰 수준을 보였으나 이후 약 5조원 내외로 축소되는 양상을 보임
  - 병커유 다음으로 많이 소비되는 유종은 경유로 2015년 일시적으로 큰 폭의 경유 지출이 있었던 것으로 조사되었으나 나머지 연도의 경우 약 2천억원에서 3천억원 내외의 일정한 추세를 보임

<표 II -4> 수상운송업 연료비 총액 현황

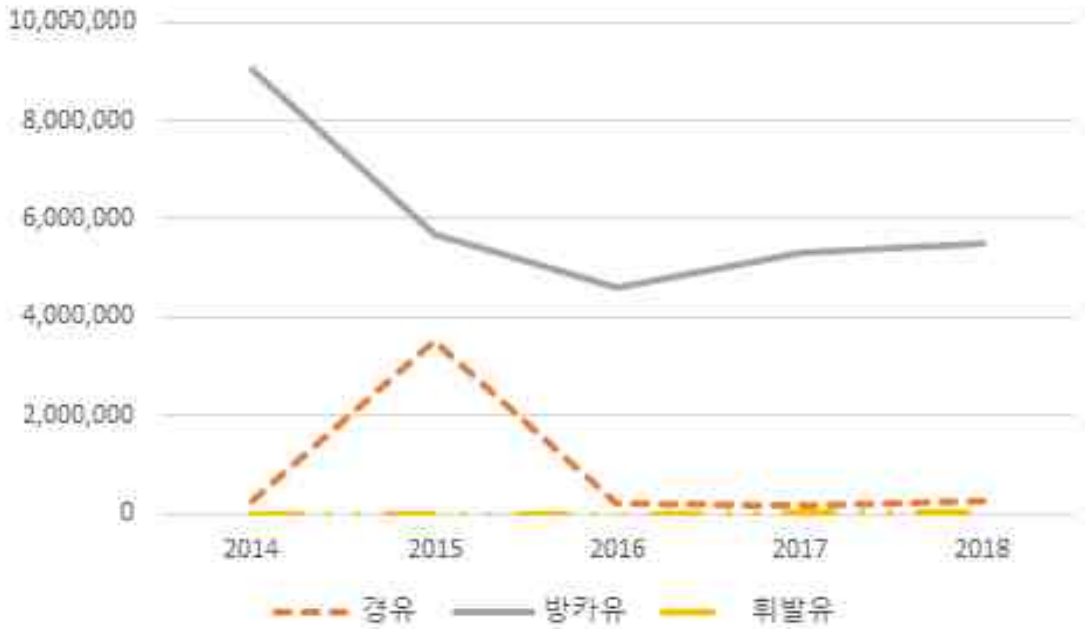
(단위: 백만원)

조사 기준연도	경유	병커유	휘발유	연료비 총액
2014	280,173	9,043,722	189	9,324,084
2015	3,520,907	5,687,818	5	9,208,730
2016	223,447	4,606,118	294	4,829,859
2017	183,286	5,326,268	6,554	5,516,144
2018	261,447	5,494,815	8,256	5,764,518

자료: 통계청, 「운수업조사」, 2014-2018 각 연도 자료를 이용하여 저자 작성

[그림 II -4] 수상운송업 연료비 총액 현황

(단위: 백만원)



자료: 통계청, 「운수업조사」, 2014-2018 각 연도 자료를 이용하여 저자 작성

- 수상운송업 기업당 평균 연료비 지출액을 연도별로 살펴보면 2014년 약 160억원에서 2016년 약 73억원으로 크게 감소한 뒤 2018년 약 99억원까지 증가
- 기간 중 기업당 평균 벙커유 지출액은 약 99억원이며, 경유의 기업당 평균 지출액은 약 14억원

<표 II -5> 수상운송업 기업당 평균 연료비 현황

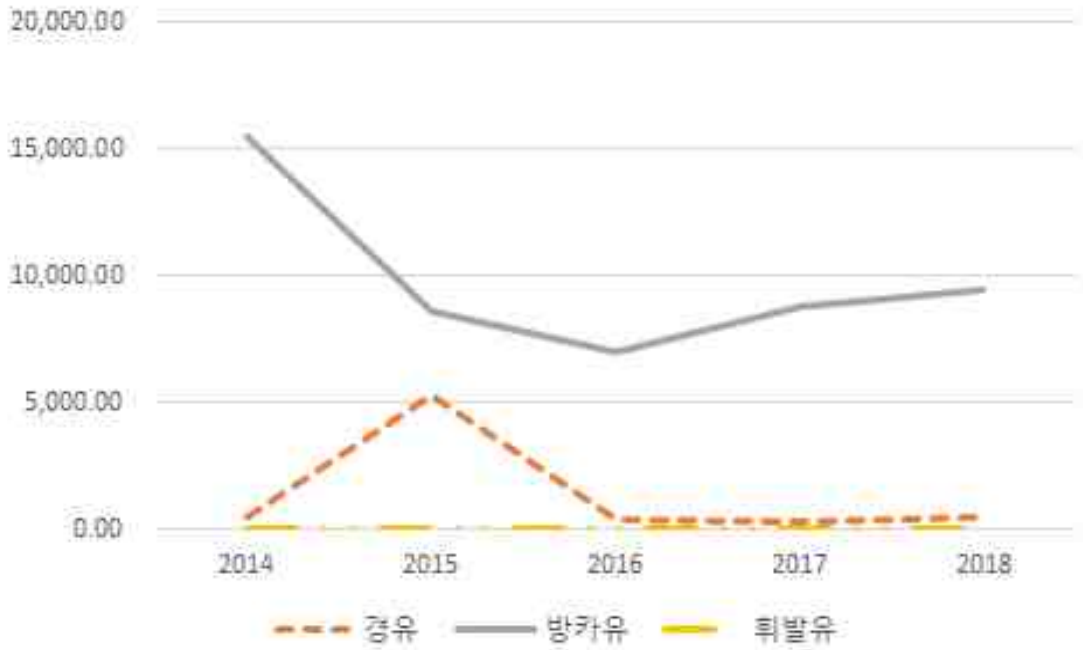
(단위: 백만원)

조사 기준연도	경유	벙커유	휘발유	전체 연료비 평균
2014	479.75	15,485.83	0.32	15,965.90
2015	5,318.59	8,591.87	0.01	13,910.47
2016	339.07	6,989.56	0.45	7,329.07
2017	302.45	8,789.22	10.82	9,102.55
2018	448.45	9,425.07	14.16	9,887.68

자료: 통계청, 「운수업조사」, 2014-2018 각 연도 자료를 이용하여 저자 작성

[그림 II -5] 수상운송업 기업당 평균 연료비 현황

(단위: 백만원)



자료: 통계청, 「운수업조사」, 2014~2018 각 연도 자료를 이용하여 저자 작성

- 수상운송업 종사자의 평균 급여액은 2014년 약 5,300만원에서 2018년 약 5,700만원으로 기간 중 큰 변화 없이 일정한 추세임
- 우리나라 전체 가구의 균등화 중위소득 대비 약 2배 높은 수준임

<표 II -6> 수상운송업 종사자당 평균 급여액

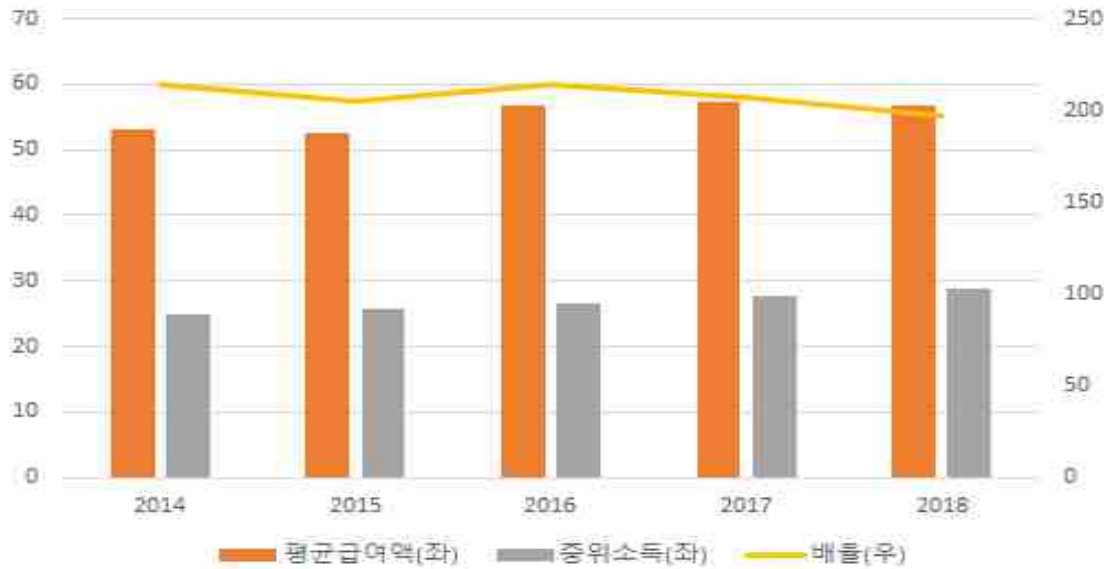
(단위: 백만원, %)

조사 기준연도	평균 급여액(A)	중위소득(B)	배율(A/B)
2014	53.26	24.85	214.3
2015	52.51	25.61	205.0
2016	56.87	26.52	214.4
2017	57.33	27.62	207.6
2018	56.72	28.73	197.4

자료: 통계청, 「운수업조사」, 2014~2018 각 연도; 통계청, 「가계동향조사」, 2014~2018 각 연도 자료를 이용하여 저자 작성

[그림 II -6] 수상운송업 종사자당 평균 급여액

(단위: 백만원, %)



자료: 통계청, 「운수업조사」, 2014-2018 각 연도 자료를 이용하여 저자 작성

### 나. 외항여객운송업 현황

- 외항여객운송업으로 분류된 기업의 수는 2014년 13개에서 2015년 16개로 증가하였다 2018년 13개로 다시 감소함
  - 이는 전체 수상운송업 기업수의 약 2.2%(2018년 기준)에 해당하는 수치임
  - 보유 선박수 역시 2018년 기준 19척으로 수상운송업 전체 선박수인 2,811척의 약 0.7%에 그침

<표 II -7> 외항여객운송업 현황

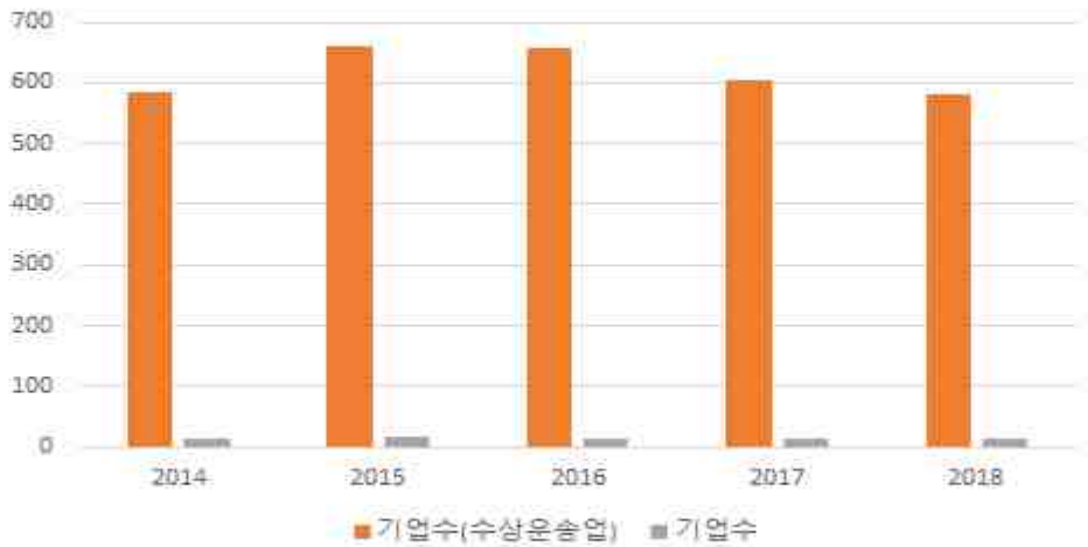
(단위: 개, %, 척)

조사 기준연도	기업수 (수상운송업)	기업수	기업수 비중	선박수 (수상운송업)	전체 선박수	선박수 비중
2014	584	13	2.2	2,811	23	0.8
2015	662	16	2.4	3,021	25	0.8
2016	659	15	2.3	2,911	24	0.8
2017	606	12	2.0	2,721	17	0.6
2018	583	13	2.2	2,811	19	0.7

자료: 통계청, 「운수업조사」, 2014-2018 각 연도 자료를 이용하여 저자 작성

[그림 II -7] 외항여객운송업 기업수 현황

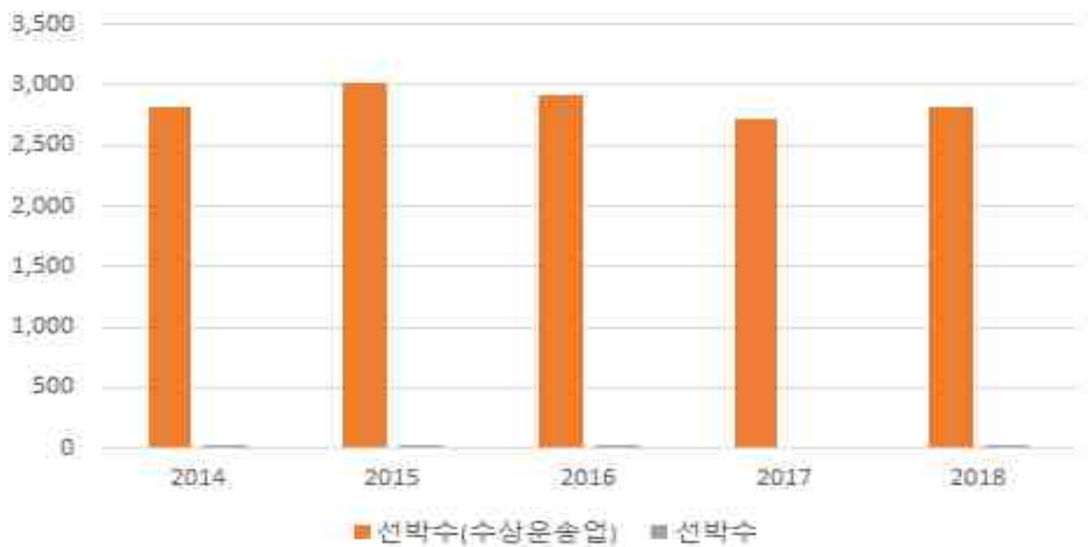
(단위: 개)



자료: 통계청, 「운수업조사」, 2014-2018 각 연도 자료를 이용하여 저자 작성

[그림 II -8] 외항여객운송업 선박수 현황

(단위: 척)



자료: 통계청, 「운수업조사」, 2014-2018 각 연도 자료를 이용하여 저자 작성

- 평균 종사자수는 2014년 34.8명에서 2018년 28.6명으로 기간 중 소폭 감소함
- 임시직 형태의 고용은 거의 존재하지 않고 대부분 상용근로자로 구성됨

<표 II -8> 외항여객운송업 근로자수 현황

(단위: 개, 명)

조사 기준연도	조사 기업수	평균 상용근로자수	평균 임시일용 근로자수	평균 기타 근로자수 (무급, 자영업)	평균 종사자수
2014	13	34.8	0.2	-	35.1
2015	16	32.8	-	-	32.8
2016	15	38.7	-	-	38.7
2017	12	37.2	-	-	37.2
2018	13	28.6	0.1	-	28.7

자료: 통계청, 「운수업조사」, 2014-2018 각 연도 자료를 이용하여 저자 작성

[그림 II -9] 외항여객운송업 평균 근로자수 현황

(단위: 명)



자료: 통계청, 「운수업조사」, 2014-2018 각 연도 자료를 이용하여 저자 작성

- 외항여객 부문에 속한 기업들의 평균 영업이익률은 2014년 결손을 기록한 뒤 기간 중 상승 추세를 보임
  - 평균 매출액은 2014년 약 144억원에서 2017년 약 183억원으로 증가한 후 2018년 약 118억원으로 감소
  - 평균 영업비용 역시 2014년 약 159억원에서 2017년 약 165억원으로 증가한 후 2018년 106억원까지 감소

<표 II -9> 외항여객운송업 영업 현황

(단위: 백만원, %)

조사 기준연도	평균 매출액	평균 영업비용	평균 영업이익	평균 영업이익률
2014	14,404.54	15,889.46	-1,484.92	-10.3
2015	12,160.38	11,730.44	429.94	3.5
2016	16,320.60	15,148.93	1,171.67	7.2
2017	18,257.42	16,534.75	1,722.67	9.4
2018	11,761.46	10,599.00	1,162.46	9.9

자료: 통계청, 「운수업조사」, 2014-2018 각 연도 자료를 이용하여 저자 작성

[그림 II -10] 외항여객운송업 영업 현황

(단위: 백만원, %)



자료: 통계청, 「운수업조사」, 2014-2018 각 연도 자료를 이용하여 저자 작성

- 외항여객 부문의 연료비 지출액을 연도별로 살펴보면 기간 중 모든 연도에서 병커유가 높은 비중을 차지하고 있음
  - 전체 연료비 총액에서 병커유가 차지하는 비중은 약 85% 내외임
  - 병커유 다음으로 많이 소비되는 유종은 경유로 전체 연료비 지출액의 약 15% 내외를 차지

<표 II -10> 외항여객운송업 연료비 총액 현황

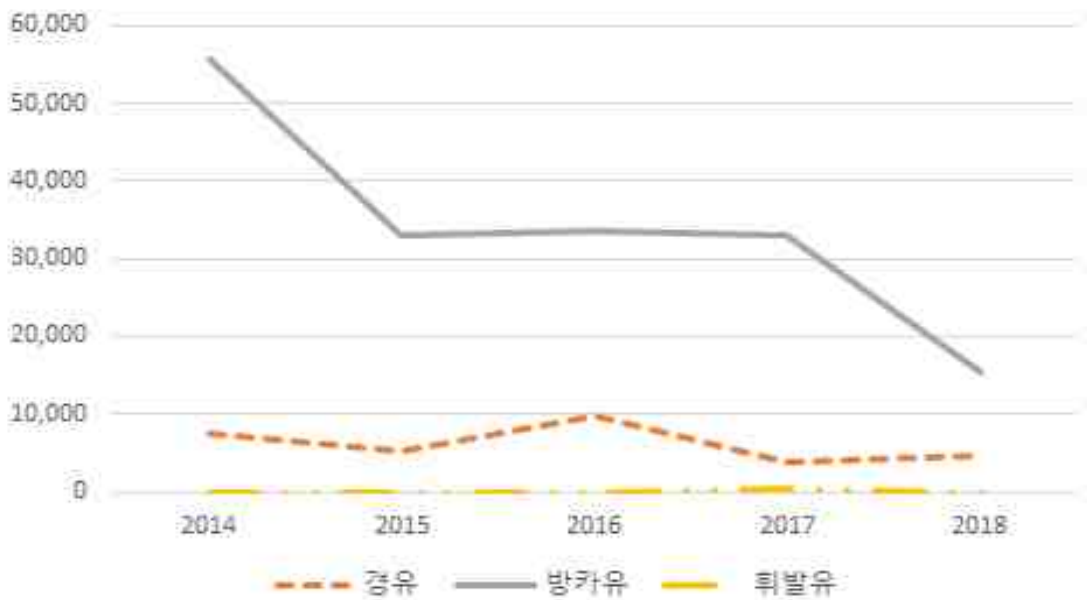
(단위: 백만원)

조사 기준연도	경유	병커유	휘발유	연료비 총액
2014	7,488	55,704	14	63,206
2015	5,357	32,925	-	38,282
2016	9,652	33,605	-	43,257
2017	3,769	33,068	430	37,267
2018	4,598	15,592	-	20,190

자료: 통계청, 「운수업조사」, 2014-2018 각 연도 자료를 이용하여 저자 작성

[그림 II -11] 외항여객운송업 연료비 총액 현황

(단위: 백만원)



자료: 통계청, 「운수업조사」, 2014-2018 각 연도 자료를 이용하여 저자 작성

- 외항여객 부문의 기업당 평균 연료비 지출액은 2014년 약 49억원에서 2018년 약 16억원으로 감소 추세에 있음
  - 특히 연료비 지출 중 가장 비중이 큰 병커유의 기업당 평균 지출액은 2014년 약 43억원에서 2018년 약 12억원으로 크게 감소

<표 II -11> 외항여객운송업 기업당 평균 연료비 현황

(단위: 백만원)

조사 기준연도	경유	벙커유	휘발유	전체 연료비 평균
2014	576.00	4,284.92	1.08	4,862.00
2015	334.81	2,057.81	-	2,392.63
2016	643.47	2,240.33	-	2,883.80
2017	314.08	2,755.67	35.83	3,105.58
2018	353.69	1,199.38	-	1,553.08

자료: 통계청, 「운수업조사」, 2014-2018 각 연도 자료를 이용하여 저자 작성

[그림 II -12] 외항여객운송업 기업당 평균 연료비 현황

(단위: 백만원)



자료: 통계청, 「운수업조사」, 2014-2018 각 연도 자료를 이용하여 저자 작성

- 외항여객 부문의 평균 급여 수준은 기간 평균으로 볼 때 수상운송업 전체 평균의 약 93.2%에 해당함
  - 기간 평균으로는 수상운송업 전체 평균에 비해 낮은 수준이나, 2018년 외항여객 부문의 평균 급여가 약 5,700만원으로 증가하면서 수상운송업 전체 평균과 유사한 수준을 보임

<표 II -12> 외항여객운송업 종사자당 평균 급여액

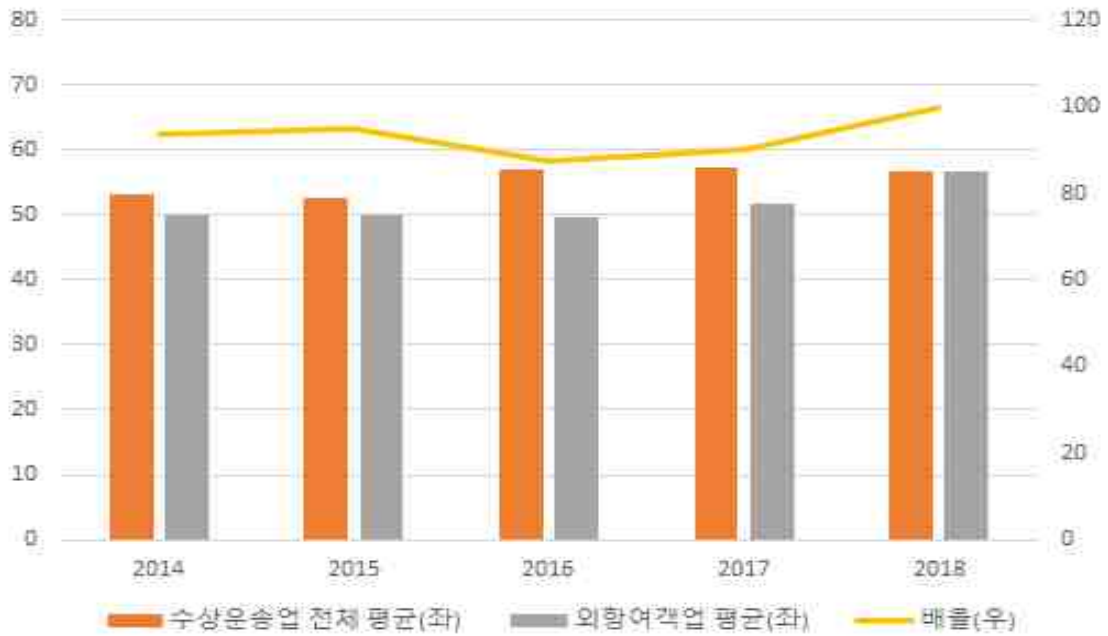
(단위: 백만원, %)

조사 기준연도	수상운송업 전체 평균	외항여객업 평균	배율(B/A)
2014	53.26	49.91	93.7
2015	52.51	49.89	95.0
2016	56.87	49.67	87.3
2017	57.33	51.73	90.2
2018	56.72	56.60	99.8

자료: 통계청, 「운수업조사」, 2014-2018 각 연도 자료를 이용하여 저자 작성

[그림 II -13] 외항여객운송업 종사자당 평균 급여액

(단위: 백만원, %)



자료: 통계청, 「운수업조사」, 2014-2018 각 연도 자료를 이용하여 저자 작성

#### 다. 외항화물운송업 현황

- 외항화물 부문에 속한 기업수는 2014년 156개에서 2018년 135개로 감소하는 추세임
  - 기간 중 전체 수상운송업 기업수의 약 24.3%에 해당함
  - 보유 선박수는 전체 수상운송업 선박수의 약 50% 내외에 해당하며 기간 중 큰 변화 없이 일정한 추세를 보임

<표 II -13> 외항화물운송업 현황

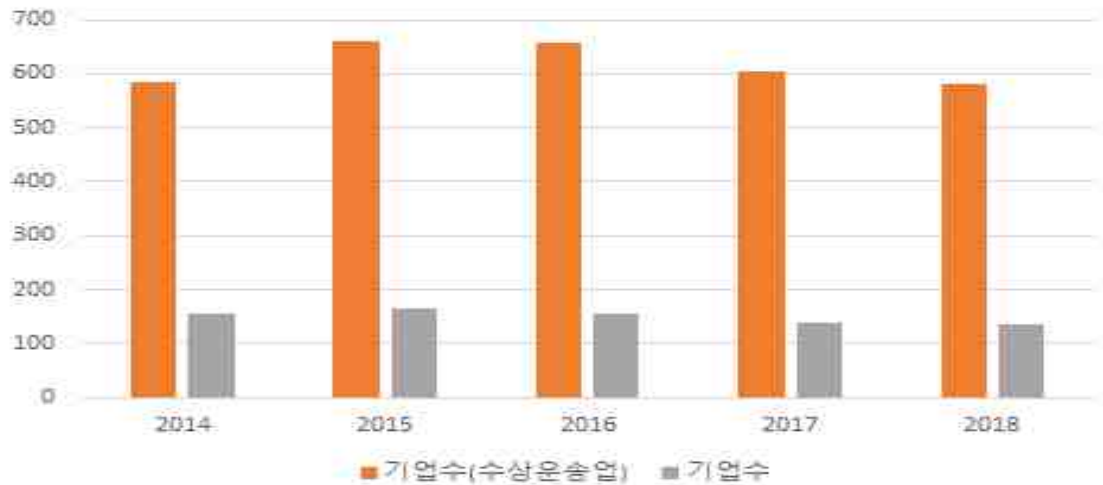
(단위: 개, %, 척)

조사 기준연도	기업수 (수상운송업)	기업수	기업수 비중	선박수 (수상운송업)	전체 선박수	선박수 비중
2014	584	156	26.71	2,811	1,407	50.05
2015	662	164	24.77	3,021	1,522	50.38
2016	659	155	23.52	2,911	1,457	50.05
2017	606	140	23.10	2,721	1,370	50.35
2018	583	135	23.16	2,811	1,483	52.76

자료: 통계청, 「운수업조사」, 2014~2018 각 연도 자료를 이용하여 저자 작성

[그림 II -14] 외항화물운송업 기업수 현황

(단위: 개)



자료: 통계청, 「운수업조사」, 2014~2018 각 연도 자료를 이용하여 저자 작성

[그림 II -15] 외항화물운송업 선박수 현황

(단위: 척)



자료: 통계청, 「운수업조사」, 2014~2018 각 연도 자료를 이용하여 저자 작성

- 평균 종사자수는 2014년 약 107명에서 2018년 113명으로 기간 중 큰 변화 없이 110명 내외를 유지
- 대부분의 종사자는 상용근로자였으며 임시일용 근로자의 경우 그 비중이 감소 추세에 있음

<표 II -14> 외항화물운송업 근로자수 현황

(단위: 개, 명)

조사 기준연도	조사 기업수	평균 상용근로자수	평균 임시일용 근로자수	평균 기타 근로자수 (무급, 자영업)	평균 종사자수
2014	156	100.0	7.1	-	107.1
2015	164	102.1	6.5	0.3	109.0
2016	155	110.1	2.6	0.2	112.8
2017	140	98.8	3.9	-	102.7
2018	135	107.9	3.8	1.0	112.7

자료: 통계청, 「운수업조사」, 2014-2018 각 연도 자료를 이용하여 저자 작성

[그림 II -16] 외항화물운송업 평균 근로자수 현황

(단위: 명)



자료: 통계청, 「운수업조사」, 2014-2018 각 연도 자료를 이용하여 저자 작성

- 결손을 기록한 2016년을 제외하고는 기간 중 약 2.6%에서 약 4.3% 사이의 평균 영업이익률을 기록함
  - 평균 매출액은 2014년 약 2,328억원에서 2017년 약 1,797억원으로 지속적으로 감소하다 2018년 약 1,949억원으로 증가
  - 평균 영업비용 역시 2014년 약 2,268억원에서 2017년 1,746억원 수준으로 감소 추세를 보이다 2018년 약 1,895억원으로 증가

<표 II -15> 외항화물운송업 영업 현황

(단위: 백만원, %)

조사 기준연도	평균 매출액	평균 영업비용	평균 영업이익	평균 영업이익률
2014	232,767.5	226,754.8	6,012.72	2.58
2015	216,309.1	206,962.6	9,346.49	4.32
2016	185,197.9	188,213.9	-3,015.96	-1.63
2017	179,683.6	174,603.1	5,080.47	2.83
2018	194,917.5	189,522.3	5,395.20	2.77

자료: 통계청, 「운수업조사」, 2014-2018 각 연도 자료를 이용하여 저자 작성

[그림 II -17] 외항화물운송업 영업 현황

(단위: 백만원, %)



자료: 통계청, 「운수업조사」, 2014-2018 각 연도 자료를 이용하여 저자 작성

- 외항여객과 마찬가지로 총 연료비 지출액에서 병커유가 차지하는 비중이 가장 높은 편이고 경유가 그다음을 차지함
  - 기간 중 전체 연료비 총액에서 병커유가 차지하는 비중은 약 88%로 외항여객과 유사한 수준임
  - 다만, 경유 지출액이 많았던 2015년을 제외할 경우 병커유의 비중은 약 98%에 이르러 병커유를 사용하는 선박이 외항화물선에 더욱 집중되어 있는 것으로 판단됨

〈표 II -16〉 외항화물운송업 연료비 총액 현황

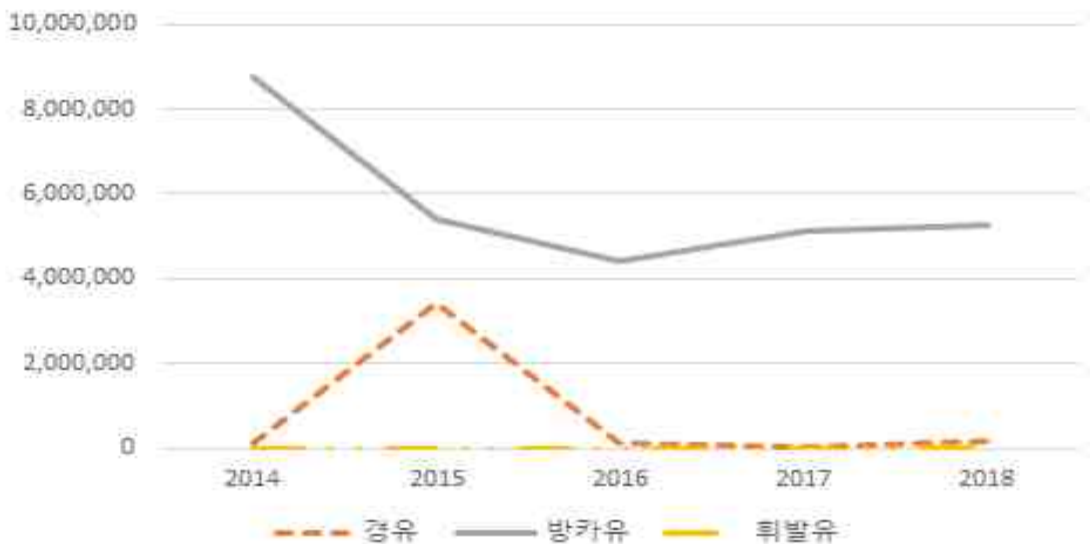
(단위: 백만원)

조사 기준연도	경유	병커유	휘발유	연료비 총액
2014	138,443	8,737,151	10	8,875,604
2015	3,421,267	5,427,295	-	8,848,562
2016	119,934	4,393,567	13	4,513,514
2017	50,357	5,123,300	24	5,173,681
2018	145,493	5,260,345	8,173	5,414,011

자료: 통계청, 「운수업조사」, 2014-2018 각 연도 자료를 이용하여 저자 작성

[그림 II -18] 외항화물운송업 연료비 총액 현황

(단위: 백만원)



자료: 통계청, 「운수업조사」, 2014-2018 각 연도 자료를 이용하여 저자 작성

- 외항화물 부문의 기업당 평균 연료비는 2014년 약 569억원에서 2016년 약 291억원으로 감소한 뒤 2018년 약 401억원으로 증가
- 병커유의 평균 지출액 역시 전체 연료비 평균 지출액과 유사한 추이를 보이고 있으며, 경유는 2015년을 제외하고 약 10억원 내외를 유지

<표 II - 17> 외항화물운송업 기업당 평균 연료비 현황

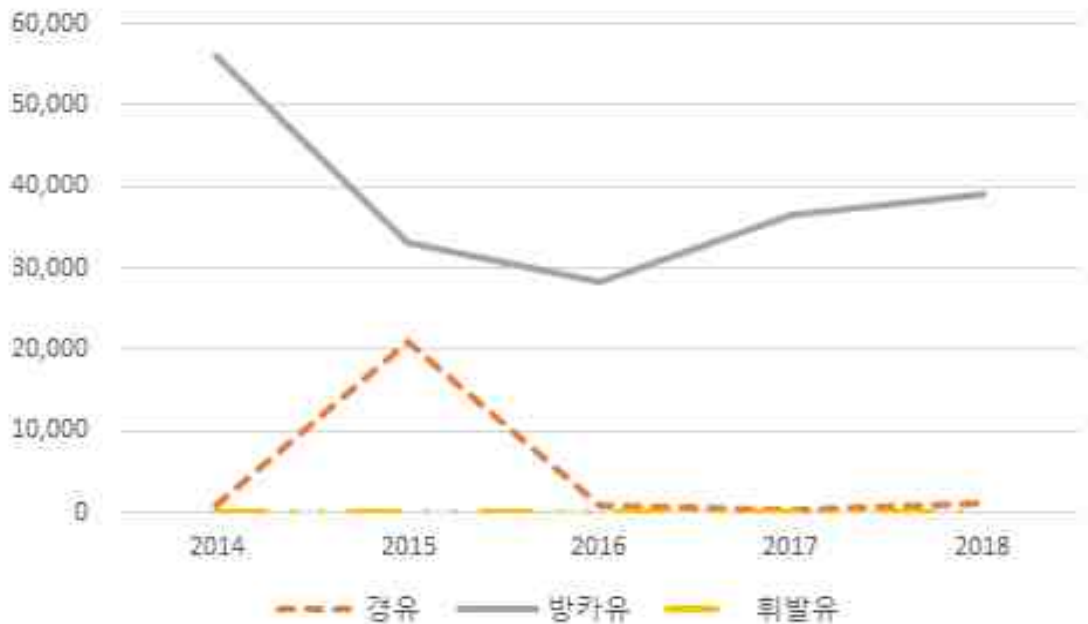
(단위: 백만원)

조사 기준연도	경유	병커유	휘발유	전체 연료비 평균
2014	887.46	56,007.38	0.06	56,894.90
2015	20,861.38	33,093.26	-	53,954.65
2016	773.77	28,345.59	0.08	29,119.45
2017	359.69	36,595.00	0.17	36,954.86
2018	1,077.73	38,965.52	60.54	40,103.79

자료: 통계청, 「운수업조사」, 2014-2018 각 연도 자료를 이용하여 저자 작성

[그림 II - 19] 외항화물운송업 기업당 평균 연료비 현황

(단위: 백만원)



자료: 통계청, 「운수업조사」, 2014-2018 각 연도 자료를 이용하여 저자 작성

- 외항여객 부문의 평균 급여 수준은 2018년 약 6,300만원으로 수상운송업 전체 평균에 비해 11% 이상 높은 수준임
- 기간 평균으로 볼 때 외항화물 부문의 평균 급여는 수상운송업 전체 평균의 약 113%에 해당함

<표 II -18> 외항화물운송업 종사자당 평균 급여액

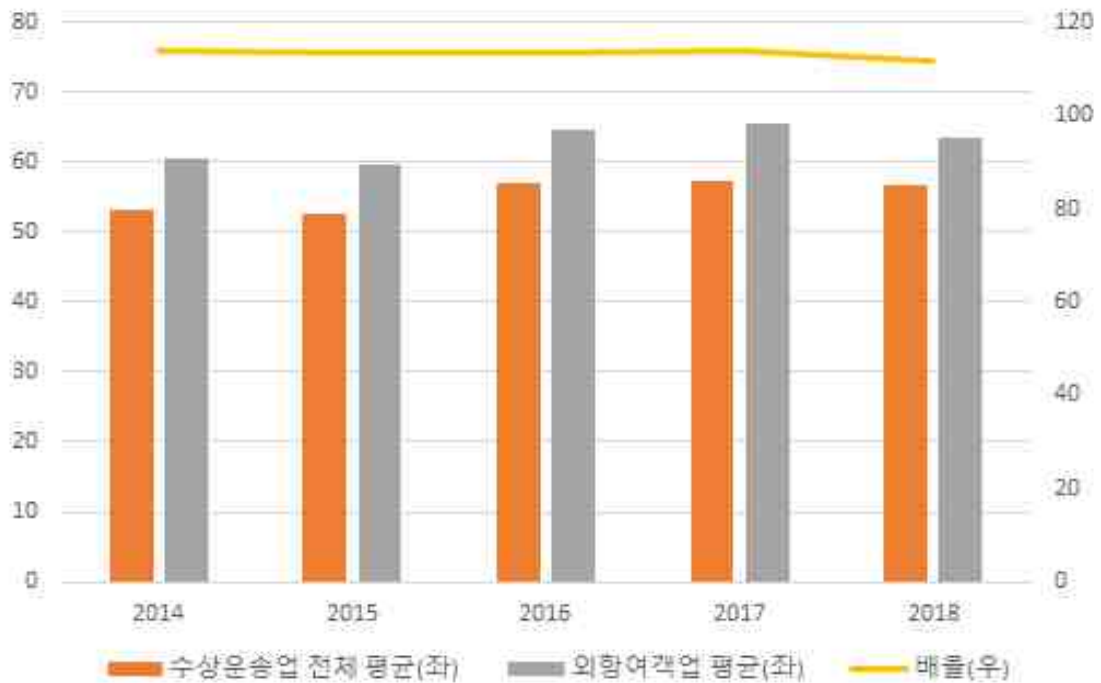
(단위: 백만원, %)

조사 기준연도	수상운송업 전체 평균	외항화물업 평균	배율(B/A)
2014	53.26	60.58	113.7
2015	52.51	59.57	113.4
2016	56.87	64.54	113.5
2017	57.33	65.43	114.1
2018	56.72	63.32	111.6

자료: 통계청, 「운수업조사」, 2014~2018 각 연도 자료를 이용하여 저자 작성

[그림 II -20] 외항화물운송업 종사자당 평균 급여액

(단위: 백만원, %)



자료: 통계청, 「운수업조사」, 2014~2018 각 연도 자료를 이용하여 저자 작성

## 라. 내항화물운송업 현황

- 내항화물 부문에 속한 기업수는 2018년 215개로 해상수송업 전체 기업수의 약 36.9%에 해당하며 보유 선박수의 경우 전체 선박수의 약 23.3%에 해당함
  - 기업수와 보유 선박수가 전체 수상운송업에서 차지하는 비중은 기간 중 감소하는 추세를 보임
  - 내항화물 부문의 기업수 비중은 내·외항 여객·화물 전체에서 가장 높은 편이며, 선박수의 비중은 외항화물 부문 다음으로 높은 수준임

<표 II -19> 내항화물운송업 현황

(단위: 개, %, 척)

조사 기준연도	기업수 (수상운송업)	기업수	기업수 비중	선박수 (수상운송업)	전체 선박수	선박수 비중
2014	584	234	40.07	2,811	793	28.21
2015	662	253	38.22	3,021	798	26.42
2016	659	254	38.54	2,911	718	24.67
2017	606	229	37.79	2,721	676	24.84
2018	583	215	36.88	2,811	655	23.30

자료: 통계청, 「운수업조사」, 2014-2018 각 연도 자료를 이용하여 저자 작성

[그림 II -21] 내항화물운송업 기업수 현황

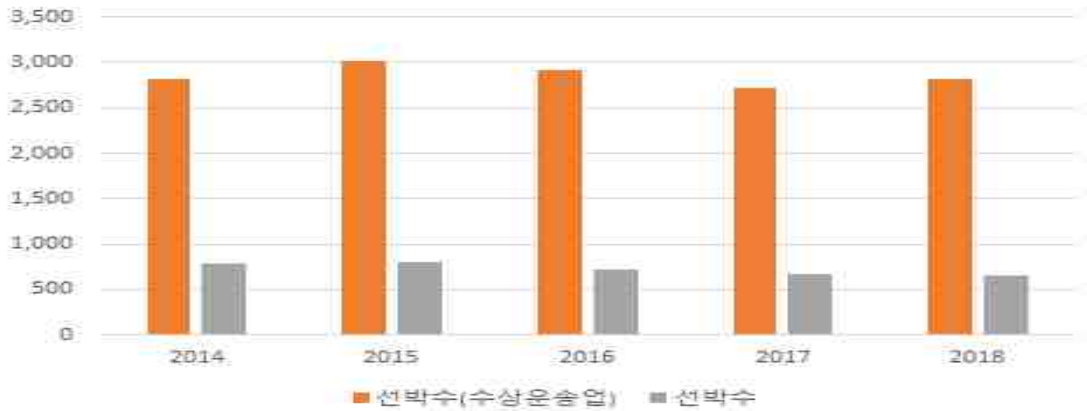
(단위: 개)



자료: 통계청, 「운수업조사」, 2014-2018 각 연도 자료를 이용하여 저자 작성

[그림 II -22] 내항화물운송업 선박수 현황

(단위: 척)



자료: 통계청, 「운수업조사」, 2014-2018 각 연도 자료를 이용하여 저자 작성

- 평균 종사자수는 2014년 약 22.5명에서 2018년 19.8명으로 소폭 감소하는 추세임
- 대부분의 근로자가 상용근로자로 구성

<표 II -20> 내항화물운송업 근로자수 현황

(단위: 개, 명)

조사 기준연도	조사기업수	평균 상용근로자수	평균 임시일용 근로자수	평균 기타 근로자수 (무급, 자영업)	평균 종사자수
2014	234	20.1	2.1	-	22.5
2015	253	20.7	1.2	0.1	22.2
2016	254	20.2	0.7	-	21.1
2017	229	18.9	0.8	-	19.9
2018	215	19.0	0.6	-	19.8

자료: 통계청, 「운수업조사」, 2014-2018 각 연도 자료를 이용하여 저자 작성

[그림 II -23] 내항화물운송업 평균 근로자수 현황

(단위: 명)



자료: 통계청, 「운수업조사」, 2014-2018 각 연도 자료를 이용하여 저자 작성

- 내항화물 부문은 기간 중 결손 없이 지속적으로 양(+)의 영업이익을 보이고 있음
  - 평균 매출액은 2014년 약 56억원에서 2018년 약 52억원으로 소폭 감소
  - 평균 영업비용 역시 2014년 약 53억원에서 2018년 51억원으로 유사한 수준을 유지
  - 평균 영업이익률은 2014년 약 6.2%에서 2018년 약 2.3%로 감소 추세에 있음

<표 II -21> 내항화물운송업 영업 현황

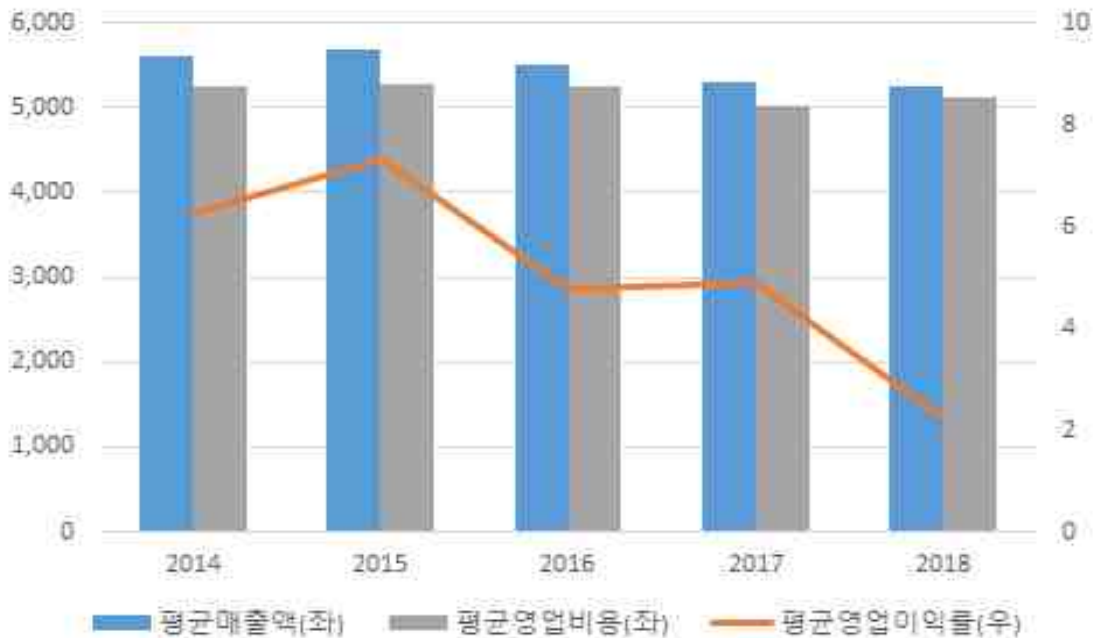
(단위: 백만원, %)

조사 기준연도	평균 매출액	평균 영업비용	평균 영업이익	평균 영업이익률
2014	5,597.3	5,248.2	349.13	6.24
2015	5,683.3	5,266.0	417.26	7.34
2016	5,505.0	5,242.0	263.00	4.78
2017	5,292.4	5,032.5	259.93	4.91
2018	5,239.5	5,120.2	119.30	2.28

자료: 통계청, 「운수업조사」, 2014-2018 각 연도 자료를 이용하여 저자 작성

[그림 II -24] 내항화물운송업 영업 현황

(단위: 백만원, %)



자료: 통계청, 「운수업조사」, 2014-2018 각 연도 자료를 이용하여 저자 작성

- 연료비 지출액을 살펴보면, 병커유 비중이 가장 높고 경유가 그다음으로 조사됨
  - 기간 중 병커유 지출액의 비중은 약 75%로 조사됨
  - 휘발유 비중은 2017년을 제외하고는 낮은 편이며 경유가 전체 연료비 중 약 24%를 차지함

<표 II -22> 내항화물운송업 연료비 총액 현황

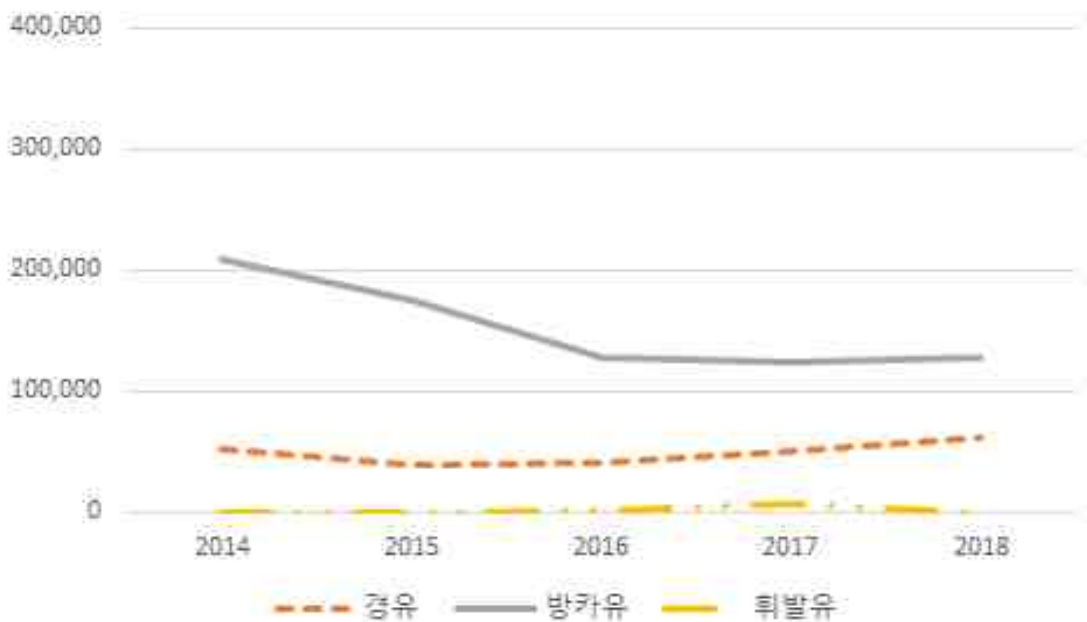
(단위: 백만원)

조사 기준연도	경유	병커유	휘발유	연료비 총액
2014	51,391	208,819	65	260,275
2015	39,575	174,746	-	214,321
2016	40,377	127,664	138	168,179
2017	49,672	123,186	5,814	178,672
2018	62,346	127,320	66	189,732

자료: 통계청, 「운수업조사」, 2014-2018 각 연도 자료를 이용하여 저자 작성

[그림 II -25] 내항화물운송업 연료비 총액 현황

(단위: 백만원)



자료: 통계청, 「운수업조사」, 2014-2018 각 연도 자료를 이용하여 저자 작성

□ 내항화물 부문의 기업당 평균 연료비는 기간 중 약 10억원 내외임

- 기업당 평균 연료비는 2014년 약 11억원에서 2016년 약 7억원으로 감소한 뒤 2018년 약 9억원까지 증가

<표 II -23> 내항화물운송업 기업당 평균 연료비 현황

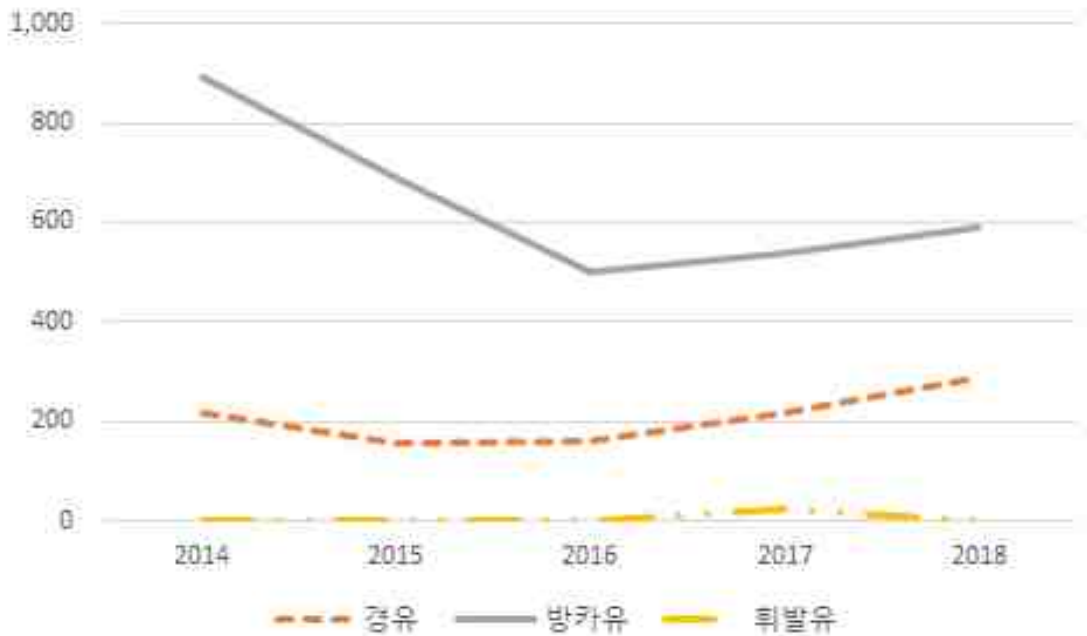
(단위: 백만원)

조사 기준연도	경유	병커유	휘발유	전체 연료비 평균
2014	219.62	892.39	0.28	1,112.29
2015	156.42	690.70	-	847.12
2016	158.96	502.61	-	662.12
2017	216.91	537.93	25.39	780.23
2018	289.98	592.19	0.31	882.47

자료: 통계청, 「운수업조사」, 2014-2018 각 연도 자료를 이용하여 저자 작성

[그림 II -26] 내항화물운송업 기업당 평균 연료비 현황

(단위: 백만원)



자료: 통계청, 「운수업조사」, 2014-2018 각 연도 자료를 이용하여 저자 작성

□ 내항화물 부문의 평균 급여 수준은 2018년 약 4,500만원으로 수상운송업 전체 평균에 비해 낮은 수준임

○ 기간 평균으로 볼 때 내항화물 부문의 평균 급여는 수상운송업 전체 평균의 약 78.4%에 해당함

<표 II -24> 내항화물운송업 종사자당 평균 급여액

(단위: 백만원, %)

조사 기준연도	수상운송업 전체 평균	내항화물업 평균	배율(A/B)
2014	53.26	39.99	75.1
2015	52.51	40.80	77.7
2016	56.87	45.38	79.8
2017	57.33	45.74	79.8
2018	56.72	45.28	79.8

자료: 통계청, 「운수업조사」, 2014-2018 각 연도 자료를 이용하여 저자 작성

[그림 II -27] 내항화물운송업 종사자당 평균 급여액

(단위: 백만원, %)



자료: 통계청, 「운수업조사」, 2014-2018 각 연도 자료를 이용하여 저자 작성

### 마. 내항여객운송업 현황

- 내항여객 부문에 속한 기업수는 해상수송업 전체 기업수의 약 11%에 해당하며 보유 선박수의 경우 전체 선박수의 약 7.1%에 해당함
- 기업수는 70개 내외로 많지 않은 수준이나 2014년 60개에서 2015년 72개로 증가한 뒤 2018년 69개로 소폭 감소
- 보유선박수는 2015년 증가한 뒤 소폭 감소하는 양상을 보임

<표 II -25> 내항여객운송업 현황

(단위: 개, %, 척)

조사 기준연도	기업수 (수상운송업)	기업수	기업수 비중	선박수 (수상운송업)	전체 선박수	선박수 비중
2014	584	60	10.27	2,811	195	6.94
2015	662	72	10.88	3,021	211	6.98
2016	659	71	10.77	2,911	210	7.21
2017	606	71	11.72	2,721	204	7.50
2018	583	69	11.84	2,811	198	7.04

자료: 통계청, 「운수업조사」, 2014-2018 각 연도 자료를 이용하여 저자 작성

[그림 II -28] 내항여객운송업 기업수 현황

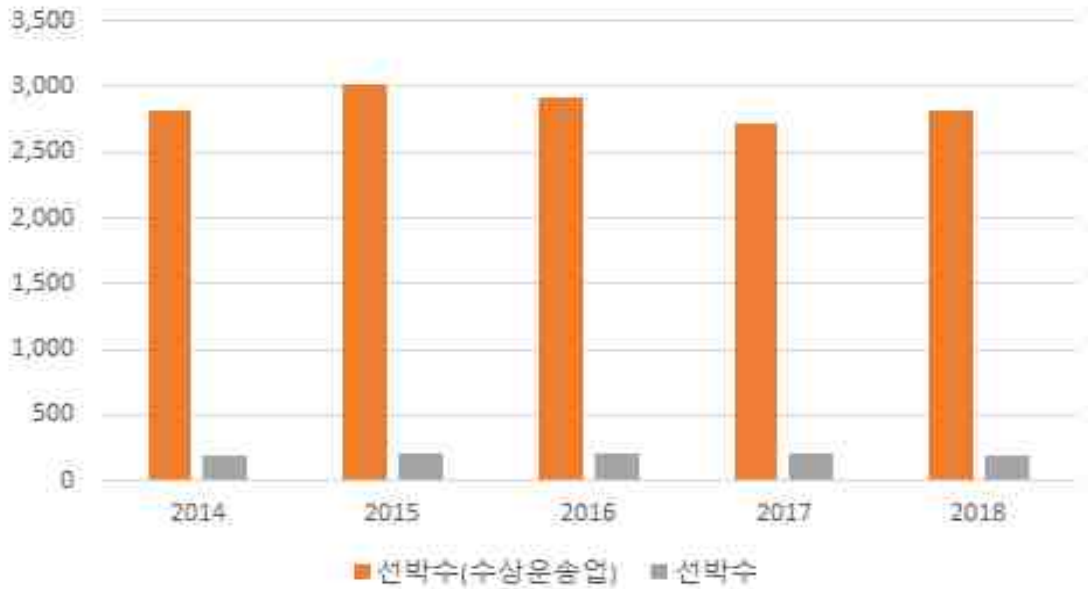
(단위: 개)



자료: 통계청, 「운수업조사」, 2014-2018 각 연도 자료를 이용하여 저자 작성

[그림 II -29] 내항여객운송업 선박수 현황

(단위: 척)



자료: 통계청, 「운수업조사」, 2014-2018 각 연도 자료를 이용하여 저자 작성

- 평균 종사자수는 2014년 약 24.2명에서 2018년 23.9명으로 거의 유사한 수준임
- 대부분의 종사자가 상용근로자였으며 임시일용 근로자의 경우 낮은 비중을 차지

<표 II -26> 내항여객운송업 근로자수 현황

(단위: 개, 명)

조사 기준연도	조사 기업수	평균 상용근로자수	평균 임시일용 근로자수	평균 기타 근로자수 (무급, 자영업)	평균 종사자수
2014	60	23.5	0.7	-	24.2
2015	72	22.2	0.8	-	23.0
2016	71	23.0	1.6	-	24.6
2017	71	23.9	0.7	-	24.7
2018	69	23.3	0.5	0.1	23.9

자료: 통계청, 「운수업조사」, 2014-2018 각 연도 자료를 이용하여 저자 작성

[그림 II -30] 내항여객운송업 평균 근로자수 현황

(단위: 명)



자료: 통계청, 「운수업조사」, 2014-2018 각 연도 자료를 이용하여 저자 작성

- 내항여객에 속한 기업들은 외항여객과 외항화물 부문에 비해 그 규모가 상당히 작은 편으로 2017년까지 양(+)의 영업이익을 보이다 2018년 결손을 기록
  - 평균 매출액은 2014년 약 44억원에서 2015년 약 55억원으로 증가한 뒤 2018년 약 45억원으로 감소
  - 평균 영업비용은 2014년 약 40억원에서 2018년 약 46억원으로 증가
  - 평균 영업이익률은 2014년 약 9%에서 2017년 약 14.9%로 지속적으로 증가하였으나, 평균매출액 감소 등으로 인해 2018년 1.5%의 결손을 기록

<표 II -27> 내항여객운송업 영업 현황

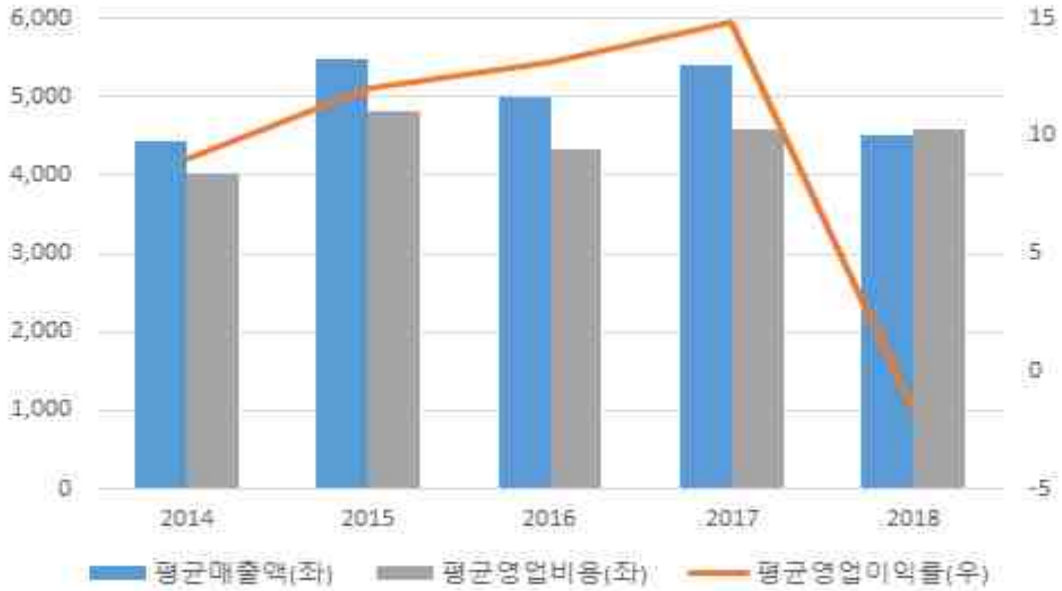
(단위: 백만원, %)

조사 기준연도	평균 매출액	평균 영업비용	평균 영업이익	평균 영업이익률
2014	4,435.2	4,033.1	402.15	9.07
2015	5,470.6	4,812.8	657.71	12.02
2016	4,990.7	4,335.8	654.82	13.12
2017	5,400.4	4,597.5	802.83	14.87
2018	4,516.5	4,584.6	-68.10	-1.5

자료: 통계청, 「운수업조사」, 2014-2018 각 연도 자료를 이용하여 저자 작성

[그림 II -31] 내항여객운송업 영업 현황

(단위: 백만원, %)



자료: 통계청, 「운수업조사」, 2014-2018 각 연도 자료를 이용하여 저자 작성

- 연료비 지출액을 살펴보면, 외항여객 부문과는 달리 경유의 비중이 상당히 높은 것을 확인할 수 있음
  - 2014년부터 2017년까지 경유의 비중이 가장 높았으나, 2018년에는 병커유 비중이 경유 비중 보다 높게 나타남
  - 기간 중 연료비 총액에서 경유 지출액 비중은 약 62%로 조사됨
  - 휘발유 사용은 거의 없으며 병커유가 전체 연료비 중 약 38%를 차지함

<표 II -28> 내항여객운송업 연료비 총액 현황

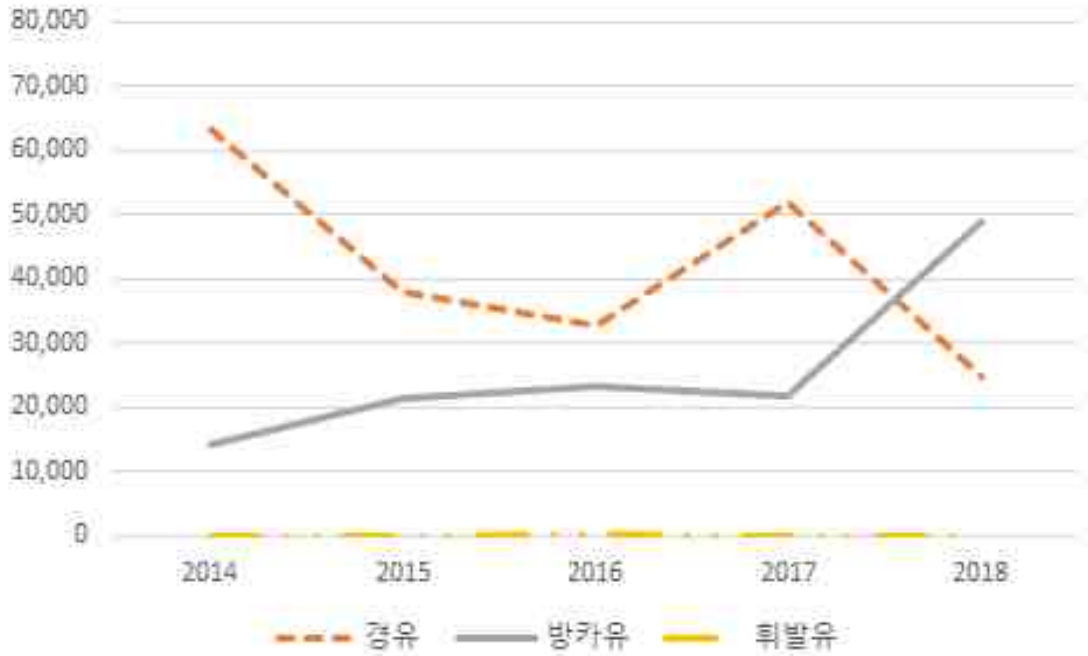
(단위: 백만원)

조사 기준연도	경유	병커유	휘발유	연료비 총액
2014	63,083	14,153	-	77,236
2015	37,813	21,250	-	59,063
2016	32,639	23,354	52	56,045
2017	51,970	21,563	-	73,533
2018	24,629	48,887	-	73,516

자료: 통계청, 「운수업조사」, 2014-2018 각 연도 자료를 이용하여 저자 작성

[그림 II -32] 내항여객운송업 연료비 총액 현황

(단위: 백만원)



자료: 통계청, 「운수업조사」, 2014-2018 각 연도 자료를 이용하여 저자 작성

□ 내항여객 부분의 기업당 평균 연료비는 기간 중 약 10억원 내외임

- 기업당 평균 연료비 지출액은 2014년 약 13억원에서 2016년 약 8억원으로 감소한 뒤 2018년 약 11억원으로 증가

<표 II -29> 내항여객운송업 기업당 평균 연료비 현황

(단위: 백만원)

조사 기준연도	경유	방커유	휘발유	전체 연료비 평균
2014	1,051.38	235.88	-	1,287.27
2015	525.18	295.14	-	820.32
2016	459.70	328.93	0.73	789.37
2017	731.97	303.70	-	1,035.68
2018	356.94	708.51	-	1,065.45

자료: 통계청, 「운수업조사」, 2014-2018 각 연도 자료를 이용하여 저자 작성

[그림 II -33] 내항여객운송업 기업당 평균 연료비 현황

(단위: 백만원)



자료: 통계청, 「운수업조사」, 2014-2018 각 연도 자료를 이용하여 저자 작성

- 내항여객 부문의 평균 급여 수준은 2018년 약 4천만원으로 수상운송업 전체 평균에 비해 상당히 낮은 수준임
- 기간 평균으로 볼 때 내항여객 부문의 평균 급여는 수상운송업 전체 평균의 약 65.5%에 해당함

<표 II -30> 내항여객운송업 종사자당 평균 급여액

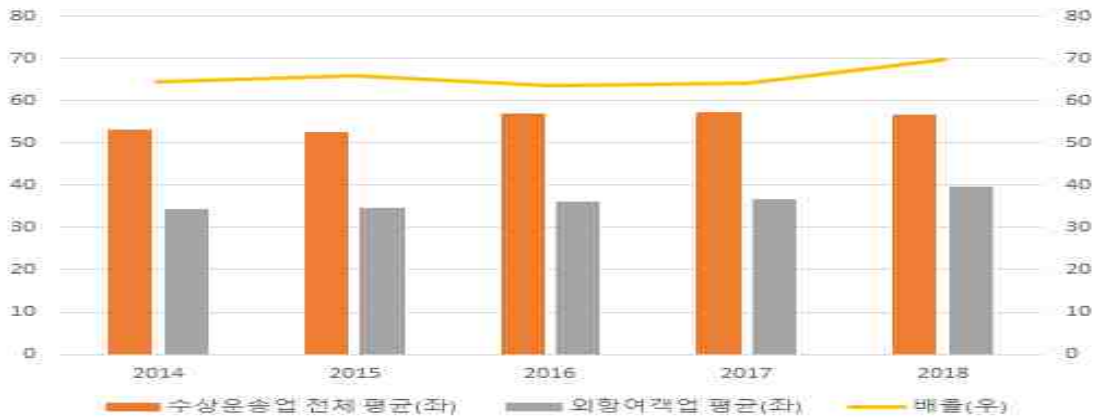
(단위: 백만원, %)

조사 기준연도	수상운송업 전체 평균	내항여객업 평균	배율(A/B)
2014	53.26	34.34	64.5
2015	52.51	34.59	65.9
2016	56.87	36.13	63.5
2017	57.33	36.75	64.1
2018	56.72	39.56	69.7

자료: 통계청, 「운수업조사」, 2014-2018 각 연도 자료를 이용하여 저자 작성

[그림 II -34] 내항여객운송업 종사자당 평균 급여액

(단위: 백만원, %)



자료: 통계청, 「운수업조사」, 2014-2018 각 연도 자료를 이용하여 저자 작성

## 2. 항로별 운항실적

- 한국해운조합의 연안여객 수송실적 자료에 따르면, 2018년 기준 연안여객 이용자 수는 약 1,463만명으로 매년 약 1,400만~1,600만명 내외의 수송실적을 기록
  - 2018년 기준 일반 이용자는 약 1,101만명으로 전체 이용자의 약 75.3%를 차지하고 있으며, 도서민 이용자는 약 361만명으로 전체 약 24.7%를 차지
  - 2014년의 일반인 수송실적은 2013년 대비 약 15% 감소하였는데, 이는 해당 연도에 발생한 해상 사고 등이 영향을 끼친 것으로 보임
    - 도서민 수송실적의 경우 상대적으로 안정적인 추세를 보이고 있음

<표 II -31> 연도별 수송실적

(단위: 명, %)

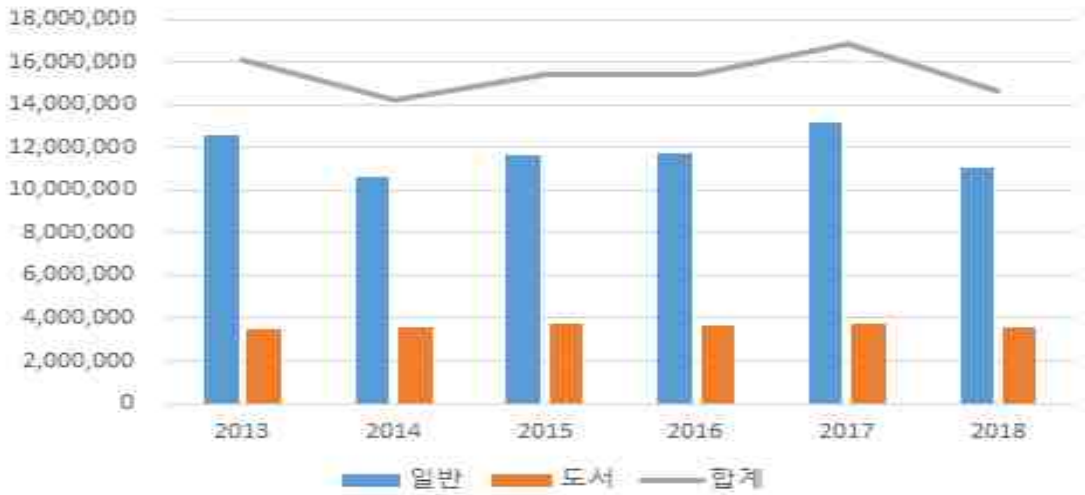
연도	일반인		도서민		합계	
	인원	증감률	인원	증감률	인원	증감률
2014	10,659,044 (74.7)	-15.1	3,612,090 (25.3)	2.9	14,271,134 (100)	-11.2
2015	11,677,110 (75.9)	9.6	3,703,821 (24.1)	2.5	15,380,931 (100)	7.8
2016	11,723,273 (76.0)	0.4	3,699,684 (24.0)	-0.1	15,422,957 (100)	0.3
2017	13,194,340 (78.0)	12.5	3,715,521 (22.0)	0.4	16,909,861 (100)	9.6
2018	11,011,930 (75.3)	-16.5	3,613,554 (24.7)	-2.7	14,625,484 (100)	-13.5

주: ( ) 안은 전체 인원 대비 비중

자료: 한국해운조합, 『연안여객선 업체현황』, 2014-2018 각 연도

[그림 II -35] 연도별 수송실적

(단위: 명)

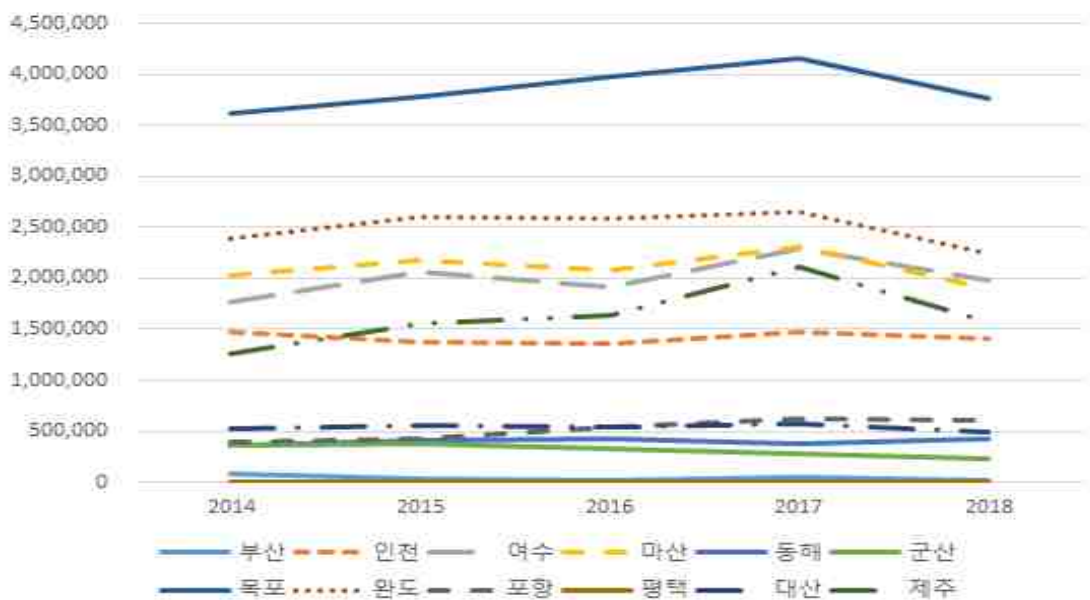


자료: 한국해운조합, 『연안여객선 업체현황』, 2014~2018 각 연도

- 연안여객 전체 이용자를 대상으로 지역별 실적을 살펴보면, 목포가 매년 약 25% 내외로 가장 큰 비중을 차지
- 그다음으로 완도, 마산, 여수, 제주가 큰 비중을 차지하고 있으며 2018년 기준으로 이들 5개 지역이 전체 항로의 약 66.2%를 차지

[그림 II -36] 연도별·지역별 수송실적

(단위: 명)



자료: 한국해운조합, 『연안여객선 업체현황』, 2014~2018 각 연도

<표 II -32> 연도별·지역별 수송실적

(단위: 명, %)

지역	구분	2014	2015	2016	2017	2018
목포	인원	3,614,255	3,788,258	3,979,298	4,166,674	3,765,663
	비중	25.3	24.6	25.8	24.6	25.7
완도	인원	2,388,646	2,605,577	2,582,360	2,652,754	2,238,620
	비중	16.7	16.9	16.7	15.7	15.3
마산	인원	2,024,128	2,174,566	2,077,005	2,310,714	1,902,290
	비중	14.2	14.1	13.5	13.7	13.0
여수	합계	1,771,927	2,057,696	1,920,206	2,287,705	1,979,602
	비중	12.4	13.4	12.5	13.5	13.5
제주	인원	1,255,261	1,560,073	1,630,941	2,112,974	1,566,178
	비중	8.8	10.1	10.6	12.5	10.7
인천	인원	1,480,271	1,375,366	1,363,853	1,471,731	1,409,570
	비중	10.4	8.9	8.8	8.7	9.6
포항	인원	399,153	431,981	544,194	628,199	613,880
	비중	2.8	2.8	3.5	3.7	4.2
대산	인원	532,371	551,173	533,730	566,448	486,003
	비중	3.7	3.6	3.5	3.3	3.3
동해	인원	360,030	417,589	430,493	374,848	420,043
	비중	2.5	2.7	2.8	2.2	2.9
군산	인원	354,887	379,559	335,485	279,752	224,756
	비중	2.5	2.5	2.2	1.7	1.5
부산	인원	89,891	39,093	25,392	58,062	18,879
	비중	0.6	0.3	0.2	0.3	0.1
평택	인원	314	0	0	0	0
	비중	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
전체	인원	14,271,134	15,380,931	15,422,957	16,909,861	14,625,484

자료: 한국해운조합, 『연안여객선 업체현황』, 2014~2018 각 연도

- 연안여객 도서민 이용자의 지역별 실적 역시 목포가 매년 약 35% 내외로 가장 큰 비중을 차지
  - 그다음으로 완도, 인천 등이 큰 비중을 차지
  - 이들 3개 지역이 전체 항로의 약 71.9%를 차지

<표 II -33> 연도별·지역별 도서민 수송실적

(단위: 명, %)

지역	구분	2014	2015	2016	2017	2018
목포	인원	1,208,480	1,330,791	1,312,911	1,329,993	1,338,380
	비중	33.4	35.1	33.0	31.9	35.5
완도	인원	897,368	892,336	959,793	950,339	872,526
	비중	37.6	34.2	37.2	35.8	39.0
인천	인원	399,161	384,308	375,546	392,840	388,538
	비중	27.0	27.9	27.5	26.7	27.6
여수	인원	366,668	372,457	333,034	327,406	316,213
	비중	20.7	18.1	17.3	14.3	16.0
마산	인원	293,418	287,011	283,594	290,044	282,344
	비중	14.5	13.2	13.7	12.6	14.8
대산	인원	176,204	174,128	171,430	170,778	167,903
	비중	33.1	31.6	32.1	30.1	34.5
포항	인원	89,281	88,786	98,924	99,228	97,324
	비중	22.4	20.6	18.2	15.8	15.9
제주	인원	72,926	73,292	77,015	75,484	74,595
	비중	5.8	4.7	4.7	3.6	4.8
군산	인원	98,600	93,187	80,663	73,541	69,182
	비중	27.8	24.6	24.0	26.3	30.8
동해	인원	9,984	7,525	6,774	5,868	6,549
	비중	2.8	1.8	1.6	1.6	1.6
부산	인원	0	0	0	0	0
	비중	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
평택	인원	0	0	0	0	0
	비중	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
전체	인원	3,612,090	3,703,821	3,699,684	3,715,521	3,613,554

주: 비중은 각 연도의 해당 지역 총운송실적(일반+도서민) 대비 도서민 운송실적 비율임  
 자료: 한국해운조합, 『연안여객선 업체현황』, 2014~2018 각 연도

- 수송인원수의 비중은 도서지역의 분포에 의해 크게 영향을 받는 것으로 보임
  - 가장 비중이 큰 곳은 목포, 완도, 여수 등 전라남도 지역임
  - 인천 지역과 경상남도 지역 또한 상당한 수송인원수를 기록

- 전체 수송인원 중 도서민이 차지하는 비중은 평균 25% 수준을 보이거나 전라남도 지역에서 비중이 매우 높고 동해안 지역에서 비중이 낮은 것을 확인할 수 있음
  - 전라남도 지역에 속하는 목포와 완도 지역의 경우 도서민 이용 비중이 약 35% 이상인 것으로 조사되어 다른 도서 지역들에 비해 상당히 높은 수준을 기록
    - 이는 대체 운송수단이 부족하거나 해당 지역을 방문하는 일반 관광객수가 적은 것에 기인함
- 연도별 도서민 수송실적은 연간 약 360만건으로 매우 일정한 추세를 보이고 있어 연도별 변동성이 관측되는 일반인 수송실적과 대조됨
  - 도서 지역별로 구분할 경우에도 도서민 수송실적은 매우 안정적인 흐름을 보임
  - 관광객 비중이 상대적으로 높은 제주 지역과 동해·포항 지역(울릉도·독도)의 경우 연도별 편차가 큰 편임

### 3. 현황 평가

- 지금까지 통계청과 해운조합 자료를 이용하여 관련 산업의 일반 현황과 연안여객업의 수송실적을 정리하였음
- 연안여객업이 속한 내항여객운송업은 여타 해상운송업종에 비해 여러 측면에서 영세한 특성을 보임
  - 내항여객운송업에 종사하는 기업수가 전체 수상운송업에서 차지하는 비중은 2018년 기준 11.8%이며 선박수의 비중은 약 7%에 그침
  - 평균 상용근로자수 또한 수상운송업 전체 평균인 약 39명에 비해 낮은 약 23명 수준
  - 평균 매출액 역시 2018년 기준 약 45억원으로 관련 업종 평균에 비해 매우 낮은 수준임
- 연안여객업에서 주로 사용하는 연료는 경유로, 병커유를 주로 사용하는 여타 해상운송업종과 구분됨
  - 연료비 지출이 전체 비용에서 차지하는 비중은 기간 평균 약 22.3%
    - 이 중 경유가 차지하는 비중은 약 14% 수준

- 연안여객업의 수송 대상은 크게 도서민과 일반인으로 구분할 수 있으며 일반인의 비중이 2018년 기준 약 75%를 차지함
  - 도서민 이용 비중은 해당 도서지역의 정착 용이성, 주요 관광지 여부, 그리고 대체 운송수단의 존재 여부에 영향을 받는 것으로 판단됨
    - 제주 지역의 경우 관광객이 대다수를 차지하나, 서해나 남해의 도서지역은 도서민 이용자수의 비중이 상대적으로 큰 것으로 조사됨
  - 도서민 운송의 경우 연도별 편차가 거의 없이 일정한 것으로 조사되어 도서에 실제 거주하는 주민들의 이동 수요는 상당히 비탄력적인 것으로 판단됨

### Ⅲ. 연안여행객선 면세유 제도 현황 및 타당성 평가





### Ⅲ. 연안여객선 면세유 제도 현황 및 타당성 평가

#### 1. 제도 현황

##### 가. 연안여객선 면세유 제도

- 연안을 운항하는 여객선박에 사용할 목적으로 한국해운조합에 직접 공급하는 석유류(이하 “연안여객선 면세유”)에 대해 2020년 12월 31일 공급분까지 부가가치세, 개별소비세, 교통·에너지·환경세, 교육세, 자동차세(주행분) 등을 면제함(「조세특례제한법」 제106조의2 제1항 제2호)
- 한국해운조합은 해운업 발전 및 국민경제 균형발전을 목적으로 「한국해운조합법」에 의해 설립되었으며, 조합원(여객운송사업자 등)에게 면세유를 공급함
  - 해운조합은 조합원 또는 이에 준하는 자격을 갖춘 내항 여객운송사업자와 도선 사업자에게 면세유를 공급함
  - 내항 여객운송사업이란 국내항과 국내항을 연결하여 해상으로 사람 또는 사람과 물건을 운송하는 사업을 의미함(「해운법」 제2조)
  - 도선사업이란 내수면, 강 하구, 해안의 만에서, 또는 비교적 가까운 거리의 도서를 연결하여, 사람 또는 사람과 물건을 운송하는 사업을 의미함(「유선 및 도선사업법」 제2조, 동 법 시행령 제2조)
  - 해운조합의 조합원이 되기 위해서는 「해운법」에 따라 해상여객운송사업의 면허를 취득해야 함(「한국해운조합법」 제8조 제2항)
- 조세지출예산서상 연안여객선 면세유 제도 관련 항목에 따르면, 적정운임을 유지하여 도서민을 포함한 여객선 이용객의 경제적 부담을 경감하고, 운항원가 상승을 억제하여, 연안여객 운송사업 활성화를 도모하기 위해 제도를 도입

- 동 제도는 연안여객선 업체들의 유류비 상승을 억제하고, 여객운임 상승에 따른 도서민 부담 가중을 완화하기 위해, 「조세특례제한법」의 전신인 「조세감면규제법」의 조항으로 1975년부터 시행되었음
  - 당시 1973~1974년에 국제적인 석유 위기(이른바 “1차 오일 쇼크”)가 일어나, 국제 유가가 크게 상승하였고, 이로 인해 연안여객선 업체들의 유류비가 크게 증가하여 경영난이 심화되었음
  - 1975년 시행 이후 제도의 일몰이 계속 연장되어 시행되고 있음
  
- 다만 2000~2012년에 운영되었던 연안여객선 면세유 제도에는 일몰 6개월 전부터 세액 감면율을 75%로 제한하는 ‘단계적 일몰’ 조항이 포함되어 있었음
  - 하지만 2012년 개정에서는 이러한 단계적 일몰 제도 없이 기한이 2015년까지 연장되었음
  - 단계적 일몰 제도란, 일몰이 6개월 앞으로 다가온 때부터 유류세를 전액 면제하는 것이 아니라, 유류세 합계액의 75%만을 감면하도록 하는 제도를 의미
  - 예를 들어, 2012년 말에 일몰이라면, 2012년 6월까지의 유류세 전부를 면제하고, 2012년 7월부터 일몰까지 6개월 동안은 유류세의 75%를 면제하도록 함
  
- 연안여객선 면세유 제도 운영에 따른 연간 조세지출액은 2013년 이후 정체하거나 감소하는 추이를 보이고 있음
  - 2018년 조세지출액 608억원을 세목별로 구분하면, 부가가치세 134억원, 개별소비세 8억원, 교통·에너지·환경세 329억원, 교육세 51억원, 자동차세(주행분) 86억원

〈표 III-1〉 연안여객선 면세유 제도에 따른 연도별 조세지출액

(단위: 억원)

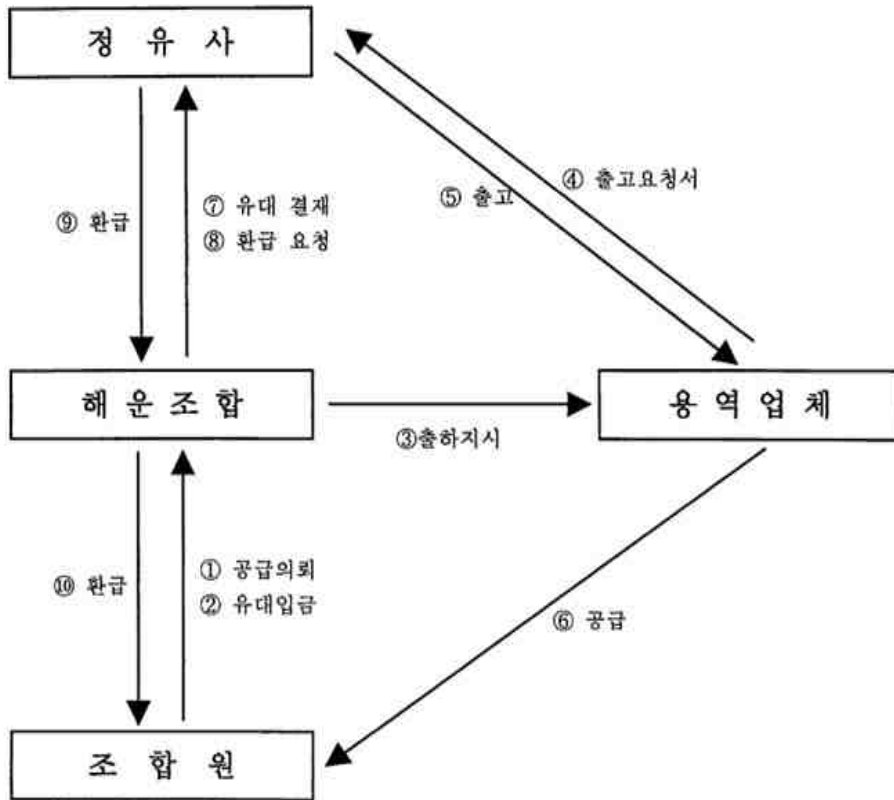
구분	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
부가가치세	188	145	107	106	126	134	114	119
개별소비세	6	4	4	7	7	8	6	6
교통·에너지·환경세	419	352	348	361	379	329	286	296
교육세	63	53	53	55	58	51	45	46
자동차세	109	92	90	94	99	86	74	77
합계	785	646	602	623	669	608	525	544

주: 자동차세 지출액은 교통·에너지·환경세 지출액의 26%로 추산  
 자료: 기획재정부, 『조세지출예산서』, 2013~2020 각 연도

- 연안여객선에 사용하는 유종의 상당 부분을 경유가 차지하므로, 경유에 부과하는 교통·에너지·환경세 지출액이 크게 나타남
  - 조세지출예산서에서는 지방세인 자동차세(주행분) 면제에 따른 조세지출액은 제시하지 않음
  - 자동차세 주행분이 교통·에너지·환경세액의 26%만큼 부과되므로, 이를 바탕으로 약 86억원으로 추산
- 현행 연안여객선 면세유 제도에서 두드러지는 특징은 특정 단체에 공급하는 유류를 모두 면세하며, 면세유 구매대금 지불수단을 제도적으로 명시하지 않고 있다는 것임
- 대조적으로, 농·임·어업용 면세유 제도나 택시연료 면세 제도에서는 구매수단을 지정하고, 이를 조합이나 관할 세무서에서 관리하도록 명시함
    - 「조세특례제한법」 제106조의2 제4항(농어민 면세유류 구매카드) 참고
    - 「조세특례제한법」 제111조의3 제2항부터 제10항(택시면세유류구매카드) 참고
  - 면세 유류(연료)의 종류에 대한 제한도 명시하지 않음
- 연안여객선 면세유 제도는 조합원(여객운송사업자 등)이 해운조합에 면세유 공급을 주문하면 해운조합이 정유사와 용역업체를 통해 조합원에게 이를 공급하는 방식으로 운영되고 있음
- 공급 과정에서 유류 구매대금에 수수료(해운조합 사업회비) 및 용역비(용역업체 경비)가 가산됨
  - 해운조합의 수수료는 조합의 석유류 공급사업에 필요한 경비를 충당할 목적으로 부과되며, 용역업체의 용역비는 유류 수송, 보관, 급유 등의 공급 서비스에 대한 대가로 부가됨
- 조합원이 해운조합으로부터 면세유를 공급받으려면, 먼저 해운조합과 석유류 공급계약을 체결하고, 면세유류 취급에 관한 각서를 제출해야 함
- 면세유의 공급가격은 조합이 정유사로부터 구매한 가격(월별 변동)에 수수료, 용역비를 가산하여 결정됨
  - 수수료는 해운조합의 석유류 공급사업을 운영하는 경비로 사용되고, 용역비는 석유류를 수송, 보관, 급유하는 업무를 대행하는 외부 업체의 경비로 사용됨

- 해운조합은 석유류 공급 용역업체를 통해 조합원에게 면세유를 공급함
  - 해운조합은 지역별로 용역업체와 계약을 체결하는데, 각 용역업체는 면세유류 취급에 관한 각서를 제출하고, 동시에 용역수행을 보증하는 담보물을 제공하며, 공제보험에도 가입해야 함
  - 계약 시 지역별 조합원들이 참여하여 용역비를 책정함
  - 석유류 공급 용역업체는 용역 수행에 필요한 장비와 시설을 확보하고 항만운송 관련 사업자로서 등록하여야 함
  - 용역업체는 「항만운송사업법」에 따라 항만운송 관련 사업등록(선박연료공급업)을 마친 자로서 석유류를 수송·보관·공급하는 것을 업으로 하는 자임
  - 해운조합은 석유류를 공급(본선)할 수 있는 유조선 또는 유조차를 보유하고 있지 않기 때문에 용역업체를 통해 조합원에게 면세유를 공급함
  
- 한편 지역별로 석유류를 공급하는 정유사가 상이함
  - GS칼텍스(주): 인천, 목포, 여수, 제주, 마산, 군산, 완도, 통영, 거제, 보령
  - SK에너지(주): 부산, 목포, 여수, 군산, 포항, 동해, 보령
  - 현대오일뱅크(주): 목호, 안목
  - S-OIL(주): 포항
  
- 면세유 공급과 세액 환급을 위한 절차는 다음과 같음
  - ① 조합원이 해운조합에 면세유 공급을 주문하고, 석유류 공급 주문서를 접수함
  - ② 조합원은 각종 세금을 포함한 유류대금을 입금하고, 해운조합은 이를 확인함
  - ③ 해운조합이 용역업체에 면세유 출고를 요청하고, 출고 요청서를 발행함
  - ④ 용역업체가 정유사에 출고 요청서를 제시함
  - ⑤ 정유사가 면세유를 출고하여 용역업체에 인도함
  - ⑥ 용역업체가 조합원에게 면세유를 공급하고, 정유사의 출하전표를 전달함
  - ⑦ 해운조합이 정유사에게 각종 세금을 포함한 유류대금을 결제함
  - ⑧ 매월 해운조합은 정유사에게 세액 환급을 요청함
  - ⑨ 정유사가 해운조합에 환급액을 입금함
  - ⑩ 해운조합은 개별 조합원에게 환급액을 나누어 입금함

[그림 III-1] 면세유 공급 및 세액 환급 절차



자료: 한국해운조합

- 면세유를 공급 받기 위해 조합원은 해운조합에 여객선박용 석유류 소요량 기준표를 작성하여 제출해야 함
  - 여객선박용 석유류 소요량 기준표는 한국해운조합의 내규인 석유류 공급사업 규정에서 정하는 서식이며, 조합원(여객운송사업자), 선박제원, 유류 소요량 등에 대한 정보를 기록하고 있음
  
- 해운조합은 조합원이 제출한 여객선박용 석유류 소요량 기준표를 근거로 여객선박용 석유류 공급 및 소요량 확인서를 작성하여 관리함
  - 여객선박용 석유류 공급 및 소요량 확인서는 월별로 석유류 공급량, 운항횟수, 산출 소요량, 실제 소요량, 잔량 등에 대한 정보를 기록하고 있음



- 해양수산부는 면세유 공급에 대한 사후관리를 위해 외부 전문기관을 지정할 수 있음(「농·축산·임·어업용 기자재 및 석유류에 대한 부가가치세 영세율 및 면세 적용 등에 관한 특례규정」 제26조)

## 나. 연안여객선 예산지원 제도

- 연안여객선 운영과 해상교통권 확보를 위해 지출하는 예산항목에는 도서지역 해상교통 지원, 항만운영 및 관리, 연안선박 현대화 지원 등이 있음
  - 도서지역 해상교통을 지원하기 위해 2018년 279억원을 예산으로 지출하였으며, 이 중에서 국가보조항로결손보상금 지급 147억원, 내항여객선운임보조 120억원이 큰 비중을 차지하였음
  - 이외에도 여객터미널 운영을 보조하거나 연안선박을 새롭게 건조하는 데 예산을 지출하였음
  - <표 III-2>에서 예산지원 제도별 연간 지출액을 보여주고 있음

<표 III-2> 연안여객선 예산지원 제도

(단위: 억원)

구분	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
도서지역 해상교통 지원	230	230	292	276	345	279	317	365
- 보조항로결손보상금	128	104	105	107	117	147	149	159
- 내항여객선운임보조	89	110	115	127	127	120	131	146
- 국고여객선 건조	8	15	72	42	100	11	27	29
- 도서지역 생활필수품 해상운송비 지원	-	-	-	-	-	-	10	19
- 연안여객선 교통약자 편의시설 설치지원	-	-	-	-	-	-	-	11
항만운영 및 관리	316	313	196	173	259	185	281	186
- 여객터미널 운영	64	61	81	77	79	83	75	77
해운물류지원	173	276	321	409	776	1,748	1,336	1,114
- 연안선박 현대화 지원	5	17	40	161	326	386	358	677

자료: 대한민국정부, 『해양수산부 성과계획서』, 2013~2020 각 연도; 해양수산부, 「2020년도 예산 및 기금운용계획 사업설명자료」, 2020.

## 1) 국가보조항로 결손보상금

- 사업 채산성이 없는 항로를 보조항로로 지정하고 여객선을 운항토록 하여 도서주민의 안정적인 해상교통수단 확보
  - 도서민에게 교통편의를 안정적으로 제공할 수 있도록 적자항로, 접경지역항로, 도서 1일 생활권 구축항로에 재정지원을 확대하여 연안여객항로를 안정화
  - 도서민의 1일 생활권 지원범위 항로를 확대하기 위해 기존에는 1일 1회 왕복항로를 2회 왕복할 경우에만 정부가 추가 운항결손금을 지원했으나, 2019년 7월부터는 1일 2회 이상 왕복항로에도 추가 운항에 대한 결손금을 지원
  - 도서민들이 육지에서 충분히 활동할 수 있도록 운항간격 조정을 유도
  - 이 사업은 27개 낙도보조항로의 26척 운항선박에 대해 운영결손액을 지원

## 2) 내항여객선 운임보조

- 내항여객선을 이용하는 도서민에게 여객선 여객 및 차량 운임의 일부를 지원하여 교통비 부담을 완화하고 도시와 도서 간의 교류증진 도모 및 정주여건 개선
  - (도서민 운임) 내항여객선사의 자체 할인율(정규운임 대비 20%로 간주한다)을 적용하고도 도서민 본인부담액 3천~7천원을 초과하는 운임에 대해서는 도서민이 3천~7천원까지만 부담하고, 나머지 3천~7천원 초과액은 국비 50%, 지방비 50%로 부담
  - (도서민 차량 운임) 도서민이 도서민 차량을 가지고 여객선에 승선하는 경우에 상한액 적용 없이 20%(국비 10%, 지방비 10%) 정률로 지원하되, 1,000cc 미만 경형 승용차는 50%, 1,000cc 이상~1,600cc 미만 소형 승용차는 30%까지 차량운임을 지원
  
- 여객선 사업자가 도서민에게 여객선 운임지원금을 차감한 금액으로 승선권을 발급하고, 매표실적을 첨부하여 지방자치단체에게 지원금을 청구하는 방식으로 지원 제도를 운영함
  - 지방자치단체는 선사가 제출한 운임지원서를 검토한 후 지원금 지급

### 3) 국고여객선 건조

- 국가보조항로를 운항하는 노후 국고여객선을 대체 건조하여 안정적인 해상교통수단 확보 및 이용객 편의 제공
  - 보조항로를 운항하는 노후 국고여객선(26척)을 대체 건조
  - 지방해양수산청이 직접 국고 100%로 사업을 수행하며, 지방청에 예산 배정 → 지방청은 선박설계 및 공사 발주 → 조선소에서 여객선 건조로 사업을 집행

### 4) 도서지역 생활필수품 해상운송비 지원

- 도서민의 기초생활에 필요한 가스, 유류, 연탄, 목재펠릿 등 4개 생활연료에 대한 해상운송비의 50%를 국비로 지원하여 정주여건 개선 및 섬 관리 강화)
  - 도서지역의 경우 육지에서 도서까지의 운송비가 추가로 발생하기 때문에 도서는 육지보다 높은 기초생활비(약 10~20%)를 부담하고 있고, 기상악화 시에는 해상운송 지연 등도 발생하고 있어 이에 대한 지원이 필요한 상황이었음
  - 해양수산부는 정부혁신 사업의 일환으로 「해운법 시행규칙」 개정 및 「도서지역 생활필수품 해상운송비 지원지침」 제정을 추진하였으며, 2019년 6월 12일부터 전국 8개 시·도(인천광역시, 경기도, 충청남도, 전라북도, 전라남도, 경상북도, 경상남도, 제주특별자치도)에서 지원을 시행

### 5) 연안여객선 교통약자 편의시설 설치 지원

- 연안여객선을 이용하는 장애인·노약자 등 교통약자의 이동편의를 증진하기 위한 전용좌석, 승강설비 등의 설치비용을 지원하여 교통약자의 해상교통권 증진
  - 현행 「교통약자법」에 규정된 교통약자 이동편의시설 설치기준을 연안여객선의 특성과 여건에 맞게 현실화(2019 하반기 추진)하고, 선종별 교통약자 이동편의시설 가이드라인을 제공(2020 상반기)할 계획<sup>2)</sup>

1) 해양수산부, 「해수부, 도서지역 생활연료 해상운송비 지원 개시」, 보도자료, 2019. 6. 12.

2) 해양수산부, 「연안해운 공공성 강화 대책」, 2019. 6. 27.

- 교통약자 이동편의시설 설치에 따른 선사의 부담을 낮추기 위해 2020년 국고 여객선 26척을 시작으로 2021년부터는 일반항로를 운항하는 연안여객선에 대해서도 교통약자이동편의시설 설치를 위한 신·개조 비용을 단계적으로 지원할 예정

## 6) 여객터미널 운영

- 국가관리 주요 여객터미널에 대한 운영비 지원을 통해 여객터미널을 이용하는 도 시민, 관광객 등에 대한 교통편의 제공
  - 연안여객터미널(10개소) 및 국제여객터미널(4개소)의 관리 및 운영비용을 지원

## 7) 연안선박 현대화 지원

- 연안선박의 신규 건조과 선령이 낮은 중고선 도입에 필요한 대출자금 이용에 있어서 정부정책자금에 준하는 금리 보전 및 연안여객선 건조 자금의 일부를 영세한 선사들에 출자해 줌으로써 연안선박 현대화 도모
  - (연안선박 현대화 펀드) 연안선박의 안전 확보 및 서비스의 질 제고, 중소 조 선업 활성화를 위해 정부가 모태펀드 방식으로 출자하여 카페리 등 대형여객 선의 건조 지원 및 노후연안화물선을 LNG 추진선 등 친환경 선박으로 건조 지원
  - 2019년도 이전에는 여객선에 한정하였으나, 2020년도 사업부터 화물선을 포함 하여 운영 추진
  - (연안선박 현대화 이차 보전) 내항여객선 및 화물선 도입(신규 건조 또는 해외 중고선) 자금을 금융기관에서 대출할 경우 대출분에 대한 이자 중 2.5%를 지원
  - 사업규모는 총 8천억원 내외이며 향후 수요에 따라 변동이 가능<sup>3)</sup>
  - 해운조합 실시 1·2차 조사결과 연안여객선 21척(6,089억원), 내항화물선 34척 (2,066억원), 예인선 등 4척(76억원)으로 총 59척(8,231억원) 수요가 있음

3) 금융위원회·해양수산부·한국산업은행·해양진흥공사, 「연안여객·화물선박 현대화 지원방안」, 2020. 2. 5.

## 2. 제도 비교

### 가. 주요국의 내항운송업 면세유 제도

- 독일, 프랑스, 이탈리아, 그리스, 덴마크 등의 국가에서 내항운송업에 대해 면세유 제도를 운영<sup>4)</sup>

#### 1) 독일

- 독일에서 상업용 에너지제품에 대한 소비세는 2006년 8월 1일부터 시행되고 있는 에너지관리법(이전의 Mineral Oil Tax Law)에 의해 부과되고 있음
  - 에너지관리법은 독일의 헬골란트(Heligoland) 섬과 뷔징엔(Büdingen)을 제외하고, 독일 내에서 판매되는 모든 화석 및 비화석 상업용 에너지제품에 대한 과세를 규정
  - 운송 또는 난방으로 사용되는 정제된 석유제품, 천연가스, 석탄 및 재생가능 에너지 제품은 에너지관리법에 따라 소비세가 부과됨
  - 유류 등에 대한 소비세의 형식은 대부분 종량세이고, 추가적으로 종가세인 부가가치세(2007년 1월 1일 이후부터 19%)가 적용되고 있음<sup>5)</sup>
    - 다만, 상업적 목적으로 구매한 유류에 대한 부가가치세의 경우 환급 대상이어서 산업용, 전력발전용, 상업적 수송용 연료에는 부가가치세가 부과되지 않음
  - 2019년 독일의 유류소비세 중 중유는 1톤당 25유로, 경유는 1천리터당 61유로, 자동차용 디젤은 1천리터당 470유로, 휘발유는 654유로
- 독일은 내항운송업에서 사용하는 연료 중 디젤 연료(diesel fuel)에 대해 면세를 적용
  - 내항운송업의 면세유 제도는 1962년부터 시행되었으며 현재까지 계속 활성화되고 있음
  - 면세유의 유종을 디젤로 제한하는 것이 특징이며, 디젤에 대한 소비세(세율 0.47유로/리터)와 부가가치세가 면세됨

4) OECD, *Inventory of Estimated Budgetary Support and Tax Expenditures for Fossil Fuels*, 2019.

5) 조명환·조진권·정경화, 『주요국의 유류세 제도 및 세율 비교 분석』, 한국조세연구원, 2008.

<표 III-3> 독일의 유류 소비세율

(단위: 유로/톤, 유로/천리터)

구분	중유 (EUR/tonne)	경유 (EUR/1,000ℓ)	자동차용 디젤 (EUR/1,000ℓ)	휘발유 (EUR/1,000ℓ)	자동차 LPG (EUR/1,000ℓ)
1999. 4. 1~1999. 12. 31.	15.34	61.35	347.7	532.0	92.0
2000. 1. 1~2000. 12. 31.	15.34	61.35	378.4	562.0	92.0
2001. 1. 1~2001. 12. 31.	17.89	61.35	409.0	593.0	92.0
2002. 1. 1~2002. 12. 31.	17.89	61.35	439.7	623.8	92.0
2003. 1. 1~2003. 12. 31.	25	61.35	470.4	654.5	92.0
2004. 1. 1~현재	25	61.35	470.4	654.5	92.0

자료: IEA, *Energy Prices and Taxes for OECD Countries 2019*, 2019.

## 2) 프랑스

- 프랑스에서 유류세는 석유제품에 대한 세금으로 알려진 ‘에너지 제품에 대한 소비세(Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques: TICPE)’에 포함되며, 이는 디젤, 가솔린, 전기, 압축천연가스(CNG), 석탄 및 코크스와 같은 운송 연료 및 난방 연료를 포함한 석유제품에 부과되는 소비세임
  - ‘에너지제품에 대한 소비세(TICPE)’는 2014년 이후 점진적으로 인상되었으며, 특히 마크롱 대통령 취임(2017. 5. 14.) 이후 큰 폭으로 인상되었음<sup>6)</sup>
  - 유류세의 형식은 대부분 종량세이고, 추가적으로 종가세인 부가가치세 20%가 적용되고 있음
    - 프랑스의 전기 및 천연가스 요금제에서 고정적 구성요소는 부가가치세 감면 세율 5.5%를 적용
    - 다만, 상업적 목적으로 구매한 유류에 대한 부가가치세의 경우 환급 대상이어서 산업용, 전력발전용, 상업적 수송용 연료에는 부가가치세가 부과되지 않음
  - 2014년부터 CO<sub>2</sub> 1톤당 7유로의 탄소세 제도가 도입되었음
    - 이 탄소세는 매년 인상되어 2020년까지 CO<sub>2</sub> 1톤당 56유로, 2030년까지 CO<sub>2</sub> 1톤당 100유로로 증가될 예정
  - 2015년 예산안에서 디젤세금과 휘발유세금의 격차를 줄이기 위한 조치가 취해졌음

6) 에너지경제연구원, 『세계 에너지시장 인사이트』, 제18-43호, 2018, p. 34.

- 휘발유에 대한 소비세를 1리터당 0.02유로, 디젤에 대한 소비세는 1리터당 0.04유로 인상했음
  - 2014년과 2017년 사이에 디젤과 휘발유의 세금 차이는 0.06유로/리터에서 0.12유로/리터로 두 배 증가했음
  - 2019년 저유황유와 고유황유는 1톤당 139.5유로, 경유는 1천리터당 156유로, 자동차용 디젤은 1천리터당 594유로, 휘발유는 683유로로 과세
- 프랑스는 내항여객운송업에 사용하는 연료에 대해 소비세를 면제해 왔으며, 2011년부터는 내항화물운송업에 대해서도 면세를 신설
- 내항여객운송업과 내항화물운송업에 사용하는 연료 중 디젤 연료(diesel fuel)와 경유(light fuel oil)에서만 소비세를 면제
  - 디젤에 대한 소비세율 0.594유로/리터, 경유 세율 0.156유로/리터가 면세되고, 부가가치세 20%도 면세됨

<표 III-4> 프랑스의 유류 소비세(TICPE)

(단위: 유로/톤, 유로/천리터)

구분	고유황 중유 (EUR/tonne)	저유황 중유 (EUR/tonne)	경유 (EUR/1,000ℓ)	자동차용 디젤 (EUR/1,000ℓ)	휘발유 (EUR/1,000ℓ)
2013. 1. 11.~2020. 12. 31.	18.5	18.5	56.6	440	613
2013. 1. 22.~2014. 1. 15.	18.5	18.5	56.6	439	613
2014. 1. 16.~2014. 12. 31.	21.9	21.9	56.6	441	613
2015. 1. 1.~2015. 12. 31.	45.3	45.3	56.6	481	631
2016. 1. 1.~2016. 12. 31.	68.8	68.8	96.3	511	648
2017. 1. 1.~2017. 1. 31.	95.4	95.4	118.9	547	660
2018. 1. 1.~현재	139.5	139.5	156.2	594	683

자료: IEA, *Energy Prices and Taxes for OECD Countries 2019*, 2019.

### 3) 이탈리아

- 이탈리아의 석유제품, 천연가스, 석탄 및 전기에 대한 현재 소비세 제도는 2007년 6월 1에 발효된 2007년 2월 2일의 법령 제26호에 의해 도입되었음

- 유류세의 형식은 대부분 종량세이고, 추가적으로 종가세인 부가가치세가 일반적으로 22%의 세율이 부과되고 있음
    - 부가가치세는 상업적 목적으로 구매 시 환급되기 때문에 산업 및 전기발전 분야와 상업용 연료에는 면세 적용
    - 2008년부터 농업, 제조 및 광물채굴 활동과 연간 480m<sup>3</sup> 미만의 주거용 천연 가스 소비에 부가가치세를 감면하여 10%를 적용
  - 석유제품의 경우 유종별 세율은 최종 용도(final uses)를 구분함
  - 중유의 소비세율은 저황 연료유(light sulphur fuel oil)를 나타냄
- 이탈리아는 선박에 사용하는 연료 중 특히 내항용 및 EU 영해 내에서의 여객 및 화물 운송에 사용된 유류를 면세하며, 유종은 디젤 연료와 중유에 대해 면세를 적용
- 또한 어업 분야와 국경 내에서 항해가 가능한 수로와 항구를 준설(dredging)할 때 사용하는 연료에 대해서도 면세를 적용
  - 디젤 세율 0.617유로/리터, 중유 세율 0.029유로/리터<sup>7)</sup>의 적용이 면제되고, 부가가치세 22%도 면세됨

<표 III-5> 이탈리아의 유류 소비세율

(단위: 유로/톤, 유로/천리터)

구분	중유 (EUR/tonne)	경유 (EUR/1,000ℓ)	자동차용 디젤 (EUR/1,000ℓ)	휘발유 (EUR/1,000ℓ)	자동차 LPG (EUR/1,000ℓ)
2012. 1. 1.~2012. 5. 31.	31.39	403.21	593	704	147
2012. 6. 1.~2012. 6. 7.	31.39	403.21	593	704	147
2012. 6. 8.~2012. 8. 10.	31.39	403.21	613	724	147
2012. 8. 11.~2014. 2. 28.	31.39	403.21	617	728	147
2014. 3. 1.~2014. 12. 31.	31.39	403.21	620	731	147
2015. 1. 1.~현재	31.39	403.21	617	728	147

자료: IEA, *Energy Prices and Taxes for OECD Countries 2019*, 2019.

7) 중유(Heavy fuel oil)는 tonne 단위를 배럴 단위로 변환 후, 리터 단위로 환산(1tonne=6.70bbl, 1bbl=158.988 ℓ, 2018 에너지통계연보)

#### 4) 그리스

- 그리스에서 유류세는 운송 또는 난방에 사용되는 천연가스, 석탄, 전기, 석유제품에 소비세로 부과
  - 유류세의 형식은 대부분 종량세이고, 추가적으로 종가세인 부가가치세 24%가 적용
    - 천연가스와 전기에는 부가가치세 감면세율 6%를 적용
    - 다만, 상업적 목적으로 구매한 유류에 대한 부가가치세의 경우 환급 대상이어서 산업용, 전력발전용, 상업적 수송용 연료에는 부가가치세가 부과되지 않음
  - 겨울철 난방(10월 15일부터 이듬해 4월 30일까지의 기간으로 정의)에 사용되는 디젤(경유)은 소비세율을 인하
  - 2019년 중유는 1천리터당 36유로,<sup>9)</sup> 경유는 1천리터당 280유로, 자동차용 디젤은 1천리터당 410유로, 휘발유는 700유로
  
- 그리스는 내항운송업 및 어업 분야 선박에서 사용되는 디젤 연료 및 경유에 대해 소비세를 환급하고, EU 영해 내에서 해상운송 또는 어업을 수행하는 선박(개인 레저 보트 제외)에 사용하는 연료에 대해 유종에 상관없이 소비세를 면제
  - 디젤 세율 0.41유로/리터, 경유 세율 0.28유로/리터, 중유 세율 0.036유로/리터가 면제되고, 부가가치세 24%가 면제됨

<표 III-6> 그리스의 유류 소비세율

(단위: 유로/톤, 유로/천리터)

구분	중유 (EUR/tonne)	경유 (EUR/1,000ℓ)	자동차용 디젤 (EUR/1,000ℓ)	휘발유 (EUR/1,000ℓ)
2011. 6. 27.~2011. 8. 31.	38	21	412	670
2011. 9. 1.~2011. 10. 14.		21	412	670
2011. 10. 15.~2012. 10. 14.		60	412	670
2012. 10. 15.~2014. 10. 14.		330	330	670
2014. 10. 15.~2016. 10. 14.		230	330	670
2016. 10. 15.~2016. 12. 31.		280	330	670
2017. 1. 1.~현재		280	410	700

자료: IEA, *Energy Prices and Taxes for OECD Countries 2019*, 2019.

## 5) 덴마크

- 덴마크에서 유류에 대한 소비세는 종량세이며 광물유류세(Mineral oil tax), 이산화탄소세(CO<sub>2</sub> tax), 질소산화물세(Nitrogen oxide tax), 유황세(Sulphur tax)로 나누어 과세
  - 광물유류세(Mineral oil tax)는 광물유류세법(2014년 9월 26일)에 정의되어 있으며 페로제도(Faroe Islands) 또는 그린란드(Greenland)에서 판매되는 연료에는 적용되지 않음
    - 산업용 유류 사용자는 조세지출에 대해 전액 환급받을 수 있어서 산업용 업계에서 독점적으로 사용되는 중유는 사실상 면세가 됨
  - 이산화탄소세와 질소산화물세는 각각 이산화탄소세법(2011년 4월 4일)과 질소산화물세법(2008년 6월 17일)에 정의되어 있으며 페로제도 또는 그린란드에서 판매되는 연료에는 적용되지 않음
    - 이산화탄소세와 질소산화물세는 다른 에너지세와 동일하게 연료(fuel)별로 부과
  - 유황세는 유황 함량이 0.05%를 초과하는 석유제품 및 석탄에 적용하며, 현재 중유에 대해서만 118.5크로네/톤의 세율로 부과
  - 유류세에 추가적으로 증가세인 부가가치세 25%가 적용되고 있고 상업적 목적으로 사용 시 환급됨
- 덴마크는 내항여객선에 사용하는 연료에 대해 에너지세를 면제
  - 유종에 대한 제한은 찾을 수 없음
  - 광물유류세 기준으로 디젤 세율 0.37유로/리터, 경유 세율 0.27유로/리터, 휘발유 세율 0.57유로/리터가 면제되고, 부가가치세 25%가 면제됨

<표 III-7> 덴마크의 유류 소비세율

(단위: 크로네/톤, 크로네/천리터)

구분	중유 (DKK/tonne)	경유 (DKK/1,000ℓ)	자동차용 디젤 (DKK/1,000ℓ)	휘발유 (DKK/1,000ℓ)
광물유류세(Mineral oil tax)	-	2,016	2,742	4,265
이산화탄소세(CO <sub>2</sub> tax)	556	465	433	400
질소산화물세(Nitrogen oxide tax)	29	9	9	9
유황세(Sulphur tax)	118.5	-	-	-

자료: IEA, Energy Prices and Taxes for OECD Countries 2019, 2019.

## 나. 우리나라의 면세유 제도

- (도서지방 자가발전용 면세유) 전기사업자가 전기를 공급할 수 없거나 상당한 기간 동안 전기공급이 곤란한 도서지방에서 자가발전 연료로 석유류를 이용하는 경우, 이를 위해 수산업협동조합중앙회에 직접 공급하는 석유류에 대해 부가가치세 및 교통·에너지·환경세·교육세를 면제함
  - 「조세특례제한법」 제106조 제1항 제1호(부가가치세 면제), 제111조 제1항 제2호(개별소비세 면제)
  - 2018년 조세지출액은 약 20억원(2020년도 조세지출예산서)
  
- (농·임·어업용 면세유) 농·임·어업 종사자(이하 농어민 등)가 농·임·어업에서 사용하기 위해 공급받은 석유류에 대해 부가가치세, 개별소비세, 교통·에너지·환경세, 교육세를 면제함
  - 동 제도의 수혜 대상자인 농어민 등이 면세유를 공급받기 위해서는 면세유를 사용할 설비를 사전에 신고해야 하며, 면세유 관리 기관인 조합으로부터 ‘면세유류 구입카드’를 발급받아야 함
  - 면세유를 사용할 수 있는 설비(농기계, 선박 등)의 실제 이용 실적을 면세유 관리 기관인 조합이 확인할 수 있도록, 생산실적 등의 자료를 제출해야 함
  - 조합은 농어민 등의 설비 보유 현황 및 농·임·어업 경영규모를 고려하여 면세유류 구입카드를 발급해야 함
  - 면세유 관리기관인 조합은 농어민 등에 대한 면세유 공급 명세를 기관의 홈페이지에 공개할 수 있음
  - 만약 면세유 부정 수급이 적발된 경우, 관할 세무서장은 감면세액 및 감면세액의 40%에 해당하는 가산세를 추징
  - 설비 신고 의무를 준수하지 않거나 설비를 거짓으로 신고한 경우, 타인에게 면세유류 구입카드를 양도하여 사용하도록 한 경우에는 2년 동안 면세유를 구매하지 못하도록 함
  - 석유판매업자가 부정 유통에 개입한 경우에도 면세유 판매를 5년 동안 금지
  - 「조세특례제한법」 제106조의2(농업·임업·어업용 및 연안여객선박용 석유류에 대한 부가가치세 등의 감면 등)
  - 2018년 조세지출액은 약 1조 1,564억원(2020년도 조세지출예산서)

- (경형자동차 유류세 환급) 배기량 1천cc 미만인 경형자동차에 사용하는 휘발유, 경유, 액화석유가스(LPG) 부탄에 대해 교통·에너지·환경세 또는 개별소비세의 세액 중 일부를 환급
  - 휘발유, 경유에 부과하는 교통·에너지·환경세는 1리터당 250원을 환급하고, LPG 부탄에 부과하는 개별소비세는 전액 환급하는데, 연간 환급 한도액은 10만원
  - 동 제도의 수혜 대상인 환급 대상자는 국세청장이 지정하는 신용카드업자로부터 환급용 유류구매카드를 발급받아 유류를 구입해야 함
  - 환급 대상이 아닌 자동차의 연료를 구매하기 위해 카드를 사용하거나 타인에게 카드를 양수하여 사용하도록 한 경우 감면액 및 감면액의 40%에 해당하는 가산세를 세무서장이 추징함
  - 국세청장은 환급 대상자 및 관련 행정기관에 유류를 관리하는 데 필요한 자료를 요청할 수 있음
  - 「조세특례제한법」 제111조의2(경형자동차 연료에 대한 개별소비세의 환급에 관한 특례)
  - 2018년 조세지출액은 약 534억원(2020년도 조세지출예산서)
  
- (택시연료 유류세 감면) 일반택시운송사업 및 개인택시운송사업에 사용하는 자동차에 공급하는 LPG 부탄에 대해 개별소비세 및 교육세 합계액 중에서 1킬로그램당 40원(리터로 환산 시 23.39원/리터)을 감면
  - 세율 감면과 함께 유가보조금도 지급하며 보조금 단가는 197.97원/리터
  - 동 제도의 수혜 대상인 택시운송사업자는 국세청장이 지정하는 신용카드업자로부터 택시면세유류구매카드를 발급받아 LPG 부탄을 구입해야 함
  - 택시가 아닌 자동차의 연료를 충전하기 위해 구매카드를 사용하거나 타인에게 구매카드를 양수하여 사용하도록 한 경우 감면액 및 감면액의 40%에 해당하는 가산세를 세무서장이 추징함
  - 국세청장은 택시사업자 및 관련 행정기관에 면세 연료를 관리하는 데 필요한 자료를 요청할 수 있음
  - 「조세특례제한법」 제111조의3(택시연료에 대한 개별소비세 등의 감면)
  - 2018년 조세지출액은 약 615억원(2020년도 조세지출예산서)

- (외교관용 자동차 유류세 환급) 주한외교공관 및 외교관의 자동차에 사용하는 연료에 대해 개별소비세, 교통·에너지·환경세, 교육세, 자동차세(주행분), 부가가치세를 환급하거나 납부할 세액에서 공제
  - 동 제도의 수혜 대상인 환급 대상자는 국세청장이 지정하는 신용카드업자로부터 환급용 유류구매카드를 발급받아 유류를 구입
  - 환급 대상이 아닌 자동차의 연료를 구매하기 위해 카드를 사용하거나 타인에게 카드를 양수하여 사용하도록 한 경우 감면액 및 감면액의 40%에 해당하는 가산세를 세무서장이 추징
  - 국세청장은 환급 대상자 및 관련 행정기관에 유류를 관리하는 데 필요한 자료를 요청할 수 있음
  - 「조세특례제한법」 제111조의4(외교관용 자동차 연료에 대한 개별소비세 등의 환급 특례)
  - 2018년 조세지출액은 약 8억원(2020년도 조세지출예산서)
  
- <표 III-8>에서 보듯이 면세유 및 유류세 감면 제도는 여섯 가지가 있음
  - 제도에 따라 감면 세목과 방식이 다르게 나타나는데, 연안여객선이나 도서지방 자가발전용, 농·임·어업용으로 사용하는 유류에 대해서는 면세가 적용됨
  - 나머지 제도들에 대해서는 환급 또는 세율 감면 방식을 채택함
  - 총 여섯 가지의 제도들 중에서 농·임·어업용 면세유 제도를 비롯한 네 가지 제도들에서 유류의 유통 과정을 관리하기 위해 구매카드를 발급하여 사용하도록 의무화하며, 부정 사용이 적발되었을 경우 세무서에서 가산세를 부과함
  - 농·임·어업용 면세유 제도에서는 조합을 관리 기관으로 지정
  
- 연안여객선 면세유 제도의 경우에는 감면 세목의 종류도 많고, 감면방식도 완전 면세인 데다가, 구매카드도 사용하지 않고, 면세유 관리 기관도 별도로 지정되어 있지 않다는 것을 확인할 수 있음
  - 다만 해운조합을 통해 면세유가 유통되기 때문에, 동 조합에서 면세유 유통 과정을 자율적으로 관리할 수 있으나, 이러한 관리 제도가 「조세특례제한법」 또는 관련 법에 명시되어 있지 않음

<표 III-8> 우리나라의 면세유 및 유류세 감면 제도 비교

제도	감면 세목	감면액 (조세지출액)	감면방식	구매카드 사용 여부	관리 기관 지정 여부	부정 사용 가산세
연안여객선 면세유	개별소비세, 교통·에너지·환 경세, 교육세, 자동차세, 부가가치세	608	면세	×	×	×
도서지방 자가발전용 면세유	개별소비세, 교통·에너지·환 경세, 교육세, 부가가치세	20	면세	×	×	×
농·임·어업용 면세유	개별소비세, 교통·에너지·환 경세, 교육세, 자동차세, 부가가치세	11,564	면세	사용	조합 관리	부과
경형자동차 유류세 환급	개별소비세, 교통·에너지·환 경세	534	환급 (연간 한도 있음)	사용	×	부과
택시연료 유류세 감면	개별소비세, 교육세	615	세율 감면	사용	×	부과
외교관용 자동차 유류세 환급	개별소비세, 교통·에너지·환 경세, 교육세, 자동차세, 부가가치세	8	환급	사용	×	부과

자료: 「조세특례제한법」; 기획재정부, 『조세지출예산서』 2018년 조세지출액 자료를 바탕으로 저자 작성

### 3. 제도 타당성 평가

- 연안여객선 면세유 제도 운영에 따른 연간 조세지출액은 2013년 이후 정체하거나 감소하는 추이를 보이고 있음
  - 2018년 조세지출액 608억원을 세목별로 구분하면, 부가가치세 134억원, 개별소비세 8억원, 교통·에너지·환경세 329억원, 교육세 51억원, 자동차세(주행분) 86억원
  - 연안여객선에 사용하는 유종의 상당 부분을 경유가 차지하므로, 경유에 부과하는 교통·에너지·환경세 지출액이 크게 나타남

- 현행 연안여객선 면세유 제도에서 두드러지는 특징은 특정 단체에 공급하는 유류를 모두 면세로 하며, 면세유 구매대금 지불수단을 제도적으로 명시하지 않고 있다는 것임
  - 대조적으로, 농·임·어업용 면세유 제도나 택시연료 면세 제도에서는 구매수단을 지정하고, 이를 조합이나 관할 세무서에서 관리하도록 명시함
    - 「조세특례제한법」 제106조의2 제4항(농어민 면세유류 구매카드) 참고
    - 「조세특례제한법」 제111조의3 제2항부터 제10항(택시면세유류구매카드) 참고
  - 면세 유류(연료)의 종류에 대한 제한도 명시하지 않음
  
- 연안여객선 면세유 제도는 조합원(여객운송사업자 등)이 해운조합에 면세유 공급을 주문하면 해운조합이 정유사와 용역업체를 통해 조합원에게 공급하는 방식으로 운영되고 있음
  - 공급과정에서 유류 구매대금에 수수료(해운조합 사업회비) 및 용역비(용역업체 경비)가 가산됨
  
- 면세유를 공급 받기 위해 조합원은 해운조합에 여객선박용 석유류 소요량 기준표를 작성하여 제출해야 함
  - 여객선박용 석유류 소요량 기준표는 한국해운조합의 내규인 석유류 공급사업 규정에서 정하는 서식이며, 조합원(여객운송사업자), 선박제원, 유류 소요량 등에 대한 정보를 기록하고 있음
  
- 해운조합은 조합원이 제출한 여객선박용 석유류 소요량 기준표를 근거로 여객선박용 석유류 공급 및 소요량 확인서를 작성하여 관리함
  - 여객선박용 석유류 공급 및 소요량 확인서는 월별로 석유류 공급량, 운항횟수, 산출 소요량, 실제 소요량, 잔량 등에 대한 정보를 기록하고 있음
  
- 해운조합은 직전 월의 석유제품별 면세유 사용량을 매월 10일까지 해양수산부에 보고해야 함
  - 해양수산부는 면세유 공급에 대한 사후관리를 위해 외부 전문기관을 지정할 수 있음(「농·축산·임·어업용 기자재 및 석유류에 대한 부가가치세 영세율 및 면세 적용 등에 관한 특례규정」 제26조)

- 독일, 프랑스, 이탈리아, 그리스, 덴마크 등 다수의 국가에서 내항운송업에 대해 면세유 제도를 운영하고 있음
  - 독일, 프랑스는 경유 등 일부 유류에 대해서만 면세 혜택을 부여함
  
- 우리나라의 면세유 및 유류세 감면 제도는 여섯 가지가 있음
  - 연안여객선, 도서지방 자가발전, 농·임·어업용 유류에 대해서 면세(완전 환급)를 적용함
  - 경형 자동차, 외교관용 자동차에 대해서는 유류세를 부분 환급하고, 택시에 대해서는 유류세율을 일부 감면함
  
- 현행 연안여객선 면세유 제도에서는 특정 단체(해운조합)에 공급하는 유류를 모두 면세로 하고, 과세관청에서 면세유 유통 과정을 점검할 수 있는 관리 장치가 없기 때문에, 제도가 오용될 수 있음
  - 면세유 유통 과정에 있어 사전·사후 관리 제도를 명확히 확립해야 함
  
- 해운조합이 내규로 관리하고 있는 면세유 유통 과정을 과세관청이 점검할 수 있는 사전·사후 관리 제도를 마련해야 함
  - 「농·축산·임·어업용 기자재 및 석유류에 대한 부가가치세 영세율 및 면세 적용 등에 관한 특례규정」(영농기자재등면세규정)에 해운조합이 면세유 사후관리에 필요한 서류를 과세관청에 신고하도록 의무화하는 내용을 포함하도록 해야 함
  - 우선적으로 여객선박용 석유류 소요량 기준표(면세유 구입 전 제출, 사전 정보), 여객선박용 석유류 공급 및 소요량 확인서(면세유 구입 및 소비 후 제출, 사후 정보) 등의 신고서식을 법령에 반영하고, 해운조합이 이를 과세관청에 신고하도록 의무화해야 함
  - 이후 주기적인 점검을 통해 신고자료와 실제 유통 과정이 일치하는지 확인할 수 있도록 해야 함
  - 전반적으로 면세유 공급에 있어 사전·사후 관리 제도를 명확히 확립할 필요가 있다고 판단함

## IV. 연안여객선 면세유 제도 효과분석 및 평가





## IV. 연안여객선 면세유 제도 효과분석 및 평가

- 본 장에서는 연안여객선 면세유 제도의 효과성을 분석함
  - 동 제도가 수혜자들에게 가져온 실질적인 영향을 실증분석으로 조사함
  
- 정책효과에 대한 계량분석에서 가장 많이 사용하는 기법으로는 이중차분법을 들 수 있음
  - 이중차분법(Difference-in-differences method)은 정책 대상자집단(실험군)과 비교 집단(대조군)에 대하여 정책 전후 사이에 보이는 각 집단의 변화(1차 차분) 사이의 차이(2차 차분)로 정책의 순효과를 추정하는 기법임
  - 이중차분법은 정책 대상자와 비교집단 간에 정책이 없었다면 동일한 추세로 변화한다는 가정(parallel trend assumption)을 전제로 함
  
- 동 제도의 경우, 이중차분법을 이용하여 정책효과를 분석하기에는 제약이 명확한 상황임
  - 동 제도의 직접적인 수혜자는 연안(내항)여객운송사업자이며, 정책 대상자와 유사한 특성을 가지는 비교 대상을 선정하기 어려움
    - 이중차분법의 핵심 가정인 공통추세가정은 실험군과 비교군이 정책수혜 여부를 제외하고는 특성의 평균적인 차이가 일정하게 유지되어야 함을 의미함
    - 내항여객운송사업과 가장 가까운 성격의 사업으로 외항여객운송사업이나 내항화물운송사업 등이 후보군이 될 수 있음
    - 그러나 외항여객과 내항여객, 여객운송과 화물운송은 공유되지 않는 특성들로 인해 공통추세의 가정을 만족시키기 어려움
  - 적절한 비교집단의 유무와 별개로 정책 전후의 비교를 가능하게 할 실증자료가 부재함
    - 동 제도가 1975년부터 시행되어 제도 시행 전후를 비교하려면 1975년 이전 자료와 이후 자료가 모두 있어야 하나, 제도 시행 전 자료는 구할 수 없음

- 이에 따라, 본 장에서는 동 제도의 직접적인 순효과를 분석하는 대신 아래의 사항들을 통해 대략적인 정책의 효과를 파악하고자 함
  - 운송사업자 재무개선 효과
  - 도서민 여객선 이용편익
  - 도서민 가격할인 인자분석

## 1. 운송사업자 재무개선 효과

### 가. 영업실적 및 재무지표 분석

- 연안여객선 면세유 제도의 목적은 연안여객운송사업자들의 비용부담을 완화하여 내항항로를 유지하고 도서민들에게 저가로 교통편의를 지속적으로 제공하는 것임
- 운송사업자의 재무개선 효과 분석에서는 동 제도를 통해 지원받은 금액이 각 개별사업자들에게 얼마나 큰 역할을 하는지 살펴보고자 함
  - 만약 연안여객선운송사업자들의 당기순이익 수준이 이미 충분히 높다면 동 제도를 통한 연료비 지원은 사업자들의 행태 변화에 큰 영향을 주기 어려울 것임
  - 반면, 사업자들의 당기순이익 수준이 열악하여 연료비에 대한 지원이 없다면 현재의 도서민 할인정책이나 내항항로 유지에 차질이 예상될 경우, 동 제도는 도서민 지원에 상당한 역할을 한다고 평할 수 있음
- 본 절에서는 운송사업자 재무개선 효과를 살펴보기 위해 사업자별 당기순이익과 면세유 환급액의 크기를 비교함
  - 절대적인 금액과 함께 ROA(총자산순이익률, Return On Assets)나 ROE(자기자본이익률, Return on Equity) 등의 비율도 비교함
- 연안여객선 면세유 제도는 55개 내외의 업체가 수혜 대상이 되고 있음
  - 해운조합에서 제공하는 조합원 사업자의 재무정보와 유대 환급실적을 정리하면 <표 IV-1>과 같이 수혜 대상의 평균적인 재무상황을 정리할 수 있음
  - 사업자 중 동북아카페리는 해당 기간 유대 환급실적이 없어 분석 대상에서 제외함

- 유대 환급실적이 없다는 것은 여객수송실적이 없다는 것과 동일한 의미로 받아들일 수 있어 정상적인 여객운송사업을 영위하고 있다고 판단하기 어려워 제외함
  - 사업자 중 대저건설은 토목·건설 부문과 여객운송 부문을 명백하게 구분하여 재무여건을 파악하는 데에 한계가 있어 분석 대상에서 제외함
    - 대저건설의 주 사업 분야는 토목·건설 부문으로 해상여객운송사업은 2016년 9월부터 시작함
    - 손익계산서상에 공사수익과 운항수익, 공사원가, 운항원가는 구분되어 있으나 관관비 등 나머지 항목에 대해서는 부문별 구분이 이루어지지 않았고, 재무상태표의 자산, 부채 등도 사업부문별로 분리할 수 없어 여객운송사업만의 수익성을 파악하기에는 한계가 있음
- 분석결과, 제도 수혜 사업자들은 대부분 중소 운송사업자들로 산업에서 창출되는 수익은 그리 크지 않음(<표 IV-1 참조>)
- 2018년 기준, 사업자 평균 자산규모는 약 398억원 수준이며, 55개 분석 대상 사업자 중 자산규모가 500억원 이상인 업체는 15개사(27.3%)이었고 100억원 미만인 업체는 31개사(56.4%)로 나타남<sup>8)</sup>
  - 영업이익의 경우, 2016년과 2017년에는 사업자 평균 이익이 8억원대로 비슷하게 유지되었으나 2018년에는 평균 실적이 손실로 돌아서 약 3천만원의 손실을 기록함
    - 2018년 평균값은 한일고속에서 124억원 수준의 대규모 영업적자가 발생한 영향이 컸으나, 한일고속을 제외해도 평균 2억원 수준의 영업이익을 기록하여 직전 2개년보다는 전반적으로 영업여건이 악화되었음을 알 수 있음
  - 2018년 기준, 사업자 평균 당기순이익은 약 5억원이며, 최근 3년간의 평균 실적으로는 10억원 수준임
  - 반면, 면세유 지원에 따른 유대 환급금은 사업자당 8억원을 상회하는 것으로 확인되었으며, 최근 3개년 평균으로도 8.6억원으로 매년 비슷한 수준의 환급금을 받고 있음

8) 우리나라 외감기준상 자산규모 단일 기준은 자산 500억원 이상임. 즉, 자산 500억원 이상이면 다른 재무 조건에 관계없이 의무적으로 외부감사를 받아야 함

<표 IV-1> 제도 수혜 대상 사업자의 평균 재무상태 현황

(단위: 백만원)

사업자 평균	2016	2017	2018	최근 3개년 평균
자산 총계(A=B+C)	37,319	31,932	39,840	36,364
부채 총계(B)	30,722	23,719	31,129	28,523
자본 총계(C)	6,596	8,213	8,710	7,840
매출액	6,040	6,717	5,967	6,241
매출 총이익	1,661	1,843	958	1,487
유대 총환급금(D)	859	912	821	864
영업이익(E)	852	864	-30	562
수정 영업이익(F=E-D)	-7	-48	-851	-302
당기순이익(G)	955	1,427	523	968.3
수정 당기순이익(H=G-D)	96	516	-297	105

주: 각 연도별 사업자수는 2016년 55개, 2017년 53개, 2018년 55개임. 2016년과 2017년의 경우, 동북 아카데미는 면세유 지원실적 기록이 없어 제외함. 한편, 사업자 중 대저건설의 재무상태는 토목·건설 부문을 포함한 값이어서 3개년 모두 표의 계산에서 제외함  
 자료: 해운조합 제공 자료를 가공하여 저자 작성

- 특히, 동 제도 지원이 종료될 경우 연안여객선운송사업자들은 평균적으로 영업에서 이익을 실현하기 어려운 구조이며, 당기순이익도 크게 감소하게 됨
  - 현재의 사업구조(항로, 요금 등)에서 동 제도가 일몰되면 각 사업자의 이윤은 현재의 이익에서 유대 환급금을 차감한 수준이 될 것임
  - 이를 반영한 수정 영업이익을 계산하면 영업실적이 크게 악화된 2018년을 차치하더라도 영업이익과 유대 환급금의 수준이 거의 유사하여 영업이익을 기록하지 못함을 예상할 수 있음(<표 IV-1> 참조)
  - 수정 당기순이익도 2018년 기준으로는 제도 수혜 대상 사업자의 평균 당기순이익이 순손실로 전환됨
  - 당기순이익에서 환급금이 차지하는 비율이 수혜 사업자 전체적으로 100%를 상회함(2018년에 157.0%를 비롯하여 최근 3개년 평균으로도 103.6%에 이룸)

- 동 제도 수혜 사업자들의 최근 영업실적과 관련한 지표들을 살펴보아도 동 제도의 지원이 없으면 수익성도 매우 열악하게 될 것임(<표 IV-2> 참조)
  - 최근 3년 평균 매출 총이익률이나 영업이익률은 각각 23.7%, 8.8%로 나타나 다른 산업들에 비해 특별히 저조한 수익성은 아님
    - 산업통계 포털사이트인 ‘산업통계 분석시스템(ISTANS)’에 따르면, 2016년부터 2018년까지의 우리나라 전산업 영업이익률은 각각 6.6%, 7.6%, 7.3%로 나타남
    - ISTANS의 산업분류상 가장 수혜 사업자와 유사한 업종은 ‘운수·보관(2102)’으로 해당 산업은 2016년부터 2018년까지 6.1%, 6.2%, 4.8%의 영업이익률을 기록함
    - 이러한 산업별 영업이익률 여건을 감안할 때, 수혜 사업자들의 영업 수익성을 낮게 보기는 어려움(단, 2018년은 예외적임)
  - 최근 3년 평균 ROA와 ROE도 각각 2.8%, 12.6%로 낮은 수치로 보기는 어려움
  - 그러나 동 제도의 지원이 없을 경우, 각 수익성 지표는 <표 IV-2>의 수정지표와 같이 바뀌어 상당히 저조한 영업성과에 머무를 것을 확인할 수 있음

<표 IV-2> 제도 수혜 대상 사업자의 평균 수익성 지표 현황

(단위: %)

사업자 평균에 대한 비율	2016	2017	2018	최근 3개년 평균
매출 총이익률	27.5	27.4	16.0	23.7
영업이익률	14.1	12.9	-0.5	8.8
수정 영업이익률	-0.1	-0.7	-14.3	-5.0
ROA	2.6	4.5	1.3	2.8
ROE	14.5	17.4	6.0	12.6
수정 ROA	0.3	1.6	-0.7	0.4
수정 ROE	1.5	6.3	-3.4	1.4
전 산업 평균 영업이익률	6.6	7.6	7.3	7.2
운수·보관 업종 평균 영업이익률	6.1	6.2	4.8	5.7

주: 1. 표에서 다루는 수익성 지표들의 평균값은 두 가지로 생각할 수 있음. 개별 사업자의 비율값을 먼저 계산한 후 평균하는 방법과 전체 사업자의 평균 매출액, 매출 총이익, 영업이익, 당기순이익과 자산, 자본 등을 먼저 구한 후 그 값을 평균하는 방법임. 각각의 방법에 따라 그 의미가 다르게 되는데, 여기에서는 특정 업체의 특이값에 평균이 민감하게 반응하는 것을 막고 수혜 대상 사업자 전반적인 수익성을 파악하는 의미에서 후자의 방법으로 평균값을 적용함

2. 비율 수치는 소수 첫째 자리까지 반올림하여 표기함

자료: 해운조합 제공 자료 및 산업통계 분석시스템(ISTANS) 자료를 가공하여 저자 작성

- 한편, 동 제도 지원이 종료될 경우 제도 수혜 사업자의 70% 정도가 순손실을 기록하여 정상적으로 사업을 영위하기 어려운 상태가 됨(<표 IV-3> 참조)
  - 2018년 기준, 영업손실을 기록한 사업자는 55개 업체 중 28개 업체로 약 50.9%를 점유함
    - 최근 3개년 평균으로도 약 19개 업체가 영업적자를 기록하여 수혜 사업자 중 35.5%가량이 손실을 기록하고 있음
  - 당기순손실의 경우, 2018년 기준으로 55개 사업자 중 13개 사업자가 기록하여 약 23.6%를 차지함
    - 최근 3개년 평균으로는 약 9개 업체가 당기순손실을 기록, 수혜 사업자 중 16.5%가량을 점유함
  - 같은 조건에서 환급금을 받지 못하게 된다면 2018년 기준으로 영업손실을 기록할 사업자는 44개사, 당기순손실을 기록할 사업자는 43개사까지 증가하여 전체 수혜 사업자 중 80% 가까이 적자를 낼 것임
    - 최근 3개년 평균으로도 환급금을 받지 못할 경우, 평균적으로 영업손실은 72.4%, 당기순손실은 69.9%의 사업자가 기록하는 것으로 파악됨

<표 IV-3> 제도 수혜 대상 사업자 중 한계기업의 비중

(단위: 개사, %)

구분	2016	2017	2018	최근 3개년 평균
영업손실 사업자수	15	15	28	19.3
영업손실 사업자 비중	27.3	28.3	50.9	35.5
수정 영업손실 사업자수	35	39	44	39.3
수정 영업손실 사업자 비중	63.6	73.6	80.0	72.4
당기순손실 사업자수	6	8	13	9.0
당기순손실 사업자 비중	10.9	15.1	23.6	16.5
수정 당기순손실 사업자수	35	36	43	38.0
수정 당기순손실 사업자 비중	63.6	67.9	78.2	69.9

주: 1. 각 연도별 사업자수는 2016년 55개, 2017년 53개, 2018년 55개임. 2016년과 2017년의 경우, 동북아카페리는 면세유 지원실적 기록이 없어 제외함. 한편, 사업자 중 대저건설의 재무상태는 토목·건설 부문을 포함한 값이어서 3개년 모두 표의 계산에서 제외함

2. 평균값과 비중은 소수 첫째 자리까지 반올림하여 표기함

자료: 해운조합 제공 자료를 가공하여 저자 작성

## 나. 스트레스 분석

- 동 제도 없이 연안여객운송사업자들의 사업이 얼마나 지속가능한지를 판단하기 위하여 약식 스트레스 테스트를 실시한 결과, 동 제도가 없을 경우 많은 사업자들이 빠르게 자본잠식 상태에 도달할 것으로 평가됨
  - 최근 3개년 실적(당기순이익, 자본총계)의 평균값을 구한 뒤, 평균 당기순손실을 기록한 사업자들에 대하여 현재 평균 영업실적을 유지할 경우 몇 년 뒤에 자본잠식에 도달하는지를 계산함
  - 동일한 계산을 ‘당기순이익’ 항목 대신 ‘수정 당기순이익(당기순이익 - 유대환급금)’을 사용하여 계산함
  
- 스트레스 테스트 결과는 <표 IV-4>에 요약하였음
  - 전체 55개 사업자 중 3년 평균 실적이 순손실을 기록한 사업자는 10개사이나 동 제도의 지원을 받지 못한다고 가정하여 유대환급금이 없을 경우에는 순손실을 기록하는 사업자가 37개사로 크게 증가함
  - 자본잠식 도달시기가 10년 이내인 사업자가 동 제도하에서는 7개사로 전체의 10%를 약간 웃도는 수준이지만, 동 제도가 없다면 29개사까지 증가하여 전체 사업자 중 과반의 사업자가 사업을 지속하기 어렵게 됨

<표 IV-4> 스트레스 테스트 결과 요약

(단위: 개사, %)

조건	당기순손실 적용 시	수정 당기순손실 적용 시
전체 대상 사업자수	55(100.0)	55(100.0)
3개년 평균 실적이 당기순손실인 사업자수	10(18.2)	37(67.3)
3개년 평균 실적으로 10년 내에 자본잠식에 이르는 사업자수	7(12.7)	29(52.7)
3개년 평균 실적으로 5년 내에 자본잠식에 이르는 사업자수	5(9.1)	22(40.0)
3개년 평균 실적으로 3년 내에 자본잠식에 이르는 사업자수	3(5.5)	13(23.6)

주: 1. 동북아카페리는 면세유 지원실적 기록이 없어 제외하였고, 사업자 중 대저건설의 재무상태는 토목·건설 부문을 포함한 값이어서 3개년 모두 표의 계산에서 제외함

2. ( ) 안의 숫자는 전체 대상 사업자 수 대비 해당 조건을 만족하는 사업자 수의 비중임  
 자료: 해운조합 제공 자료를 가공하여 저자 작성

- 현재의 사업실적으로 자본잠식에 이르는 시간이 3년이 안 되는 단기적으로 폐업 가능성이 높은 사업자는 3개사로 나타남
  - 그러나 동 제도가 없다면 단기 폐업 가능성이 높은 사업자는 13개사까지 증가하여, 거의 1/4의 사업자가 동 제도의 일몰과 함께 단기간 내에 사업을 지속하기 어려운 상황에 직면할 것으로 예상됨
- 따라서 동 제도가 일몰된다면 현재 수준의 내항수송 여건을 유지하기 어려울 것이며, 결과적으로 도서민이 이용하는 해상교통서비스 여건이 악화될 것임
- 연안여객운송사업자들은 사업을 유지하기 위해 (도서민에 대한 가격을 포함한) 여객선 이용요금을 현재보다 인상하거나 여객항로 중 이용자가 적은 구간의 운행은 포기하는 등의 자구책을 찾게 될 것임
  - 일부는 아예 사업을 다른 분야로 전환하여 연안여객운송사업에서 퇴출될 수도 있는데, 이것은 해당 사업자가 제공하던 운항 편수가 감소함을 의미함
  - 결과적으로, 운송서비스의 이용이 필수적인 도서민 입장에서는 현재보다 악화된 교통여건(가격, 이용가능항로, 항로 내 운항 편수 등)에 직면하게 될 것임
- (고용유지 효과) 한편, 스트레스 분석결과를 토대로 동 제도의 고용유지 효과는 <표 IV-5>와 같이 요약될 수 있음
- 동 제도의 지원이 없을 경우 추가로 업계에서 퇴출되는 사업자에서 근무하던 근로자들은 다른 모든 여건이 동일하다면 실직을 하게 될 것임
  - 따라서 다른 직장으로의 이직 가능성을 배제한다면, 동 제도를 유지함으로써 해당 사업자에서 일하는 근로자들의 고용이 유지되고 있다고도 해석할 수 있음
    - 예를 들어, 동 제도의 지원이 중단된다면 3년 내에 자본잠식에 이르는 사업자 수가 동 제도가 유지될 때에 비해 10개사 증가하는 것으로 분석되었는데, 해당 10개사들이 업계에서 퇴출되면 그곳에서 고용된 230여명은 실직을 하게 될 것임
    - 이 230여명의 실직자가 새로 재취업할 수 없다면 고스란히 실업자가 되므로 동 제도로 해당 10개사의 영업이 유지되고 그로 인해 230여명의 고용도 유지된다고 해석할 수 있음
  - 그러나 이러한 해석은 사업자가 어떠한 조건일 때 업계에서 퇴출되는지 일률적이지 않고, 사업자가 퇴출되어도 다른 사업자로부터 해당 사업을 승계하는 과정에서 고용도 일정 수준 승계할 수 있다는 점에서 한계가 있음

<표 IV-5> 사업자별 스트레스 부여 시 영향 받는 근로자수

(단위: 개사, 명)

조건	스트레스 부여 시 추가로 해당되는 사업자수	추가 해당 사업장에서 고용한 근로자수
전체 대상 사업자수	0	0
3개년 평균 실적이 당기순손실인 사업자수	27	695.2
3개년 평균 실적으로 10년 내에 자본잠식에 이르는 사업자수	22	607.7
3개년 평균 실적으로 5년 내에 자본잠식에 이르는 사업자수	17	496.3
3개년 평균 실적으로 3년 내에 자본잠식에 이르는 사업자수	10	229.5

주: 추가 해당 사업자의 근로자수는 사업자 3개년 평균 근로자수의 합산값임  
 자료: 해운조합 제공 자료를 가공하여 저자 작성

## 2. 도서민 여객선 이용편익

- 본 절에서는 동 제도의 효과성을 도서민의 여객선 이용에서 발생하는 편익의 측면에서 살펴봄
- 도서민의 여객선 이용편익은 크게 요금할인과 항로 이용의 두 가지 관점에서 조사함
  - 요금할인은 각 연안여객선사들이 도서민에게 할인된 운임을 적용함에 따른 도서민의 편익을 의미함
  - 항로 이용은 각 항로에 여객선을 운용함에 따라 도서민이 내륙으로 왕래하게 되는 편익을 의미함
    - 항로 이용은 해상교통권을 확보한다는 측면에서의 가치도 있으며, 해상교통권은 도서민이 누리는 권리이면서 동시에 국가가 가지는 권리로도 해석이 가능함
  - 이러한 편익들은 각각 구분하여 다룰 수 있는 부분도 있지만 두 편익이 결합되어 나타나기도 함

- 예를 들어, 도서민에 대한 총 할인금액과 같은 경우 도서민의 요금할인 편익과 항로 이용횟수가 결합되어 결정되므로 두 편익이 함께 나타난 결과로 볼 수 있음

- 이에 따라 본 절은 도서민의 요금할인 효과를 살펴보고, 총할인금액을 다루면서 도서민의 수송실적을 함께 분석하면서 항로 이용 효과로 논의를 이어감
- 현재 우리나라 대부분의 연안여객선은 운임에서 도서민에 대한 할인가를 적용하고 있음(<표 IV-6> 참조)
  - 한국해운조합에서 제공한 내항여객선 운임표에 따르면, 2020년 1월 기준 각 선사들은 총 146개 항로, 1,736개 구간에 여객선을 운용하고 있음
  - 이 중 125개 항로에서는 모든 구간에 대하여 도서민 요금할인이 이루어지고 있으며, 임자농협의 ‘진리-점암’ 항로를 제외한 145개 항로에서 적어도 한 구간 이상에 도서민 요금할인이 적용됨
  - 구간으로는 전체 1,736개 구간 중 96.3%에 해당하는 1,671개 구간에서 도서민 요금할인이 적용됨
  - 10개 항로, 23개 구간에서는 도서민에 대한 요금할증이 적용되기는 하나 이는 전체의 1.3%(구간 기준)에 불과함

<표 IV-6> 도서민 요금할인 내항여객 항로 및 구간 현황(2020년 1월 기준)

(단위: 개, %)

운임비교	선사별 항로수	해당 항로 비중	선사별 구간수	해당 항로 비중
전체	146	100.0	1,736	100.0
도서민 요금할인	145	99.3	1,671	96.3
도서민 요금할증	10	6.8	23	1.3
도서민-일반 간 요금 동일	11	7.5	42	2.4

주: 1. 여객운임은 각 선사의 선박별, 구간별로 차이가 있어 동일한 발착지역이라도 선사별로 구분하여 항로의 개수를 계산함  
 2. 한 항로에는 다수의 구간이 존재하므로 요금할인/할증/동일 항로수는 한 항로 내에 1개 이상의 구간에서 해당 조건을 만족할 경우의 숫자를 계산함. 따라서 한 항로 내의 여러 구간 중 요금할인 및 할증, 동일 조건에 해당하는 구간이 각각 존재할 수 있으며 이때는 항로수를 중복 계산함

자료: 해운조합 제공 자료를 가공하여 저자 작성

- 이러한 도서민 요금할인 적용은 연안여객선 면세유 지원제도의 영향이 큰 것으로 이해할 수 있음
  - 앞 절에서 살펴본 바와 같이 사업자들의 수익성을 유지하는 데에 유대 환급금의 역할은 절대적임
  - 연안여객선 면세유 제도의 목적을 볼 때, 유류세 면제조치와 도서민의 요금할인은 밀접하게 연관되어 있음을 알 수 있음
    - 조세지출예산서상 연안여객선 면세유 제도의 목적은 ① 적정운임을 유지하여 도서민을 포함한 여객선 이용객의 경제적 부담을 경감하고 ② 운항원가 상승을 억제하여 연안여객 운송사업 활성화를 도모하는 것임
  
- 도서민 요금할인은 도서민의 생활비(교통비) 부담을 낮추어 도서지역 정주여건을 개선하는 효과가 있음
  - 도서지역은 해당 도서 내에 모든 편의시설이 구비된 것이 아니기에 도서민이 내륙 거주민들과 유사한 수준의 재화와 서비스를 누리기 위해서는 내륙으로의 왕래가 필수적임
  - 즉 도서민이 연안여객선을 이용하는 것은 일종의 필수재와 같은 성격임
    - 도서민이 연안여객선을 이용하는 것은 유희나 여가활동 차원의 수요보다는 생활의 필요에 의한 수요가 훨씬 높음을 의미함
  - 따라서 도서민에 대한 여객운임할인은 수요가 비탄력적인 필수재의 가격인하 효과에 준하며, 그 결과도 소비자(도서민)의 잉여 증가로 대부분 귀결됨
    - 비탄력적인 수요곡선을 가진 경우, 가격의 인하에 따른 잉여 증가는 대부분 소비자에게로 돌아감
  
- 도서민 가격할인 효과는 항로별 도서민 수송실적 자료와 요금할인액 자료를 결합하여 연간 총할인규모를 추산하고 이를 동 제도 지원액과 비교하여 실증분석을 진행함
  - 이상적으로는 특정 기간의 모든 항로 구간별 도서민 수송실적과 각 구간별 도서민 요금할인액을 곱하면 해당 기간의 총할인금액을 계산할 수 있음
  - 해운조합에서 제공한 미시자료들이 포함하고 있는 정보는 여객운임의 경우 항로 구간별 운임 수준까지 나와 있고, 도서민 수송실적은 항로별 실적 수준까지 공개되어 있음

- 따라서 본 장에서는 구간에 대한 요금할인액을 항로 수준에서 가중평균하여 항로별 가중평균 요금할인액과 항로별 도서민 수송실적을 곱하여 총할인금액을 추산함
  - 대인과 소인에 대한 구분된 자료도 없는 상황이기 때문에 모든 인원을 대인으로 가정하고, 대인을 기준으로 수송실적과 할인액을 계산함

□ 분석결과, 연안여객선 이용에 따른 도서민의 요금할인 총액은 연간 56억원 수준으로 나타남(<표 IV-7> 참조)

- 도서민들은 최근 3년간 연평균 363만명이 연안여객선을 이용한 것으로 파악됨
  - 이는 연안여객선이 연간 수송하는 전체 수송인원 중 25.3%에 해당하는 수치임
- 도서민 수송실적을 바탕으로 산출한 도서민 연간 총운임할인액은 2018년 기준으로 약 53억원임
  - 이는 동 제도의 조세지출 규모 대비 약 11.3%(2018년 기준)에 해당함
- 따라서 도서민들의 연안여객선 편도 이용 시 받게 되는 평균적인 요금할인 규모는 약 1,500원 수준임

<표 IV-7> 최근 3개년 도서민 수송실적 및 가격할인 추정액

(단위: 천명, 백만원, 원, 개, %)

구분	2016	2017	2018	최근 3개년 평균
도서민 수송실적	3,700	3,589	3,614	3,634
연안여객 총수송실적	14,116	15,166	13,846	14,376
도서민 수송 비중	26.2	23.7	26.1	25.3
도서민 할인 총액	5,702	5,826	5,344	5,624
도서민 평균 편도할인액	1,541	1,568	1,479	1,529
총유대환급금	48,627	51,198	47,207	49,011
할인액/유대환급금 비율	11.7	11.4	11.3	11.5

주: 수송실적은 전체 연안여객선의 수송실적 중 도서민 요금정보가 나와 있는 항로에 대한 수송실적만을 추출한 결과임

자료: 해운조합 제공 자료를 가공하여 저자 작성

- 동 제도가 없다면 지금과 같은 수준의 도서민 요금할인도 영업에 적지 않은 부담이 될 것임
  - 연안여객운송사업자들이 동 제도에서 받는 면세규모와 비교하면 도서민 할인액 규모는 10%를 약간 상회하는 수준임

- 앞서 <표 IV-1>에서 보이는 바와 같이, 동 제도의 지원이 없을 경우 운송사업자 개별 당기순이익이 평균적으로 1억원 안팎에 머무름을 감안한다면 동 제도의 지원이 없이는 이러한 도서민 요금할인 정책을 유지할 수 없을 것으로 판단됨
  - 요금할인이 없다고 가정하더라도 현 사업여건에서 동 제도가 종료되면 운송사업자들의 당기순이익은 평균적으로 2억원 수준에 불과할 것임
  - 즉 동 제도 없이는 요금할인 정책을 유지할 수 없을 뿐 아니라 현재의 사업자수와 항로수를 유지하기도 어려울 것임을 예상할 수 있음(<표 IV-4> 참조)
- 동 제도가 없을 경우, 평균적인 운송사업자 입장에서 현 수준의 도서민 요금할인은 당기순이익을 약 2억원에서 1억원으로 절반 수준 포기하는 것임
  - 평균 자산규모를 감안할 때 당기순이익이 2억원이어도 사업을 지속하기에 충분한 수익성으로 보기는 어려움

- 한편, 항로 이용 측면에서는 현재 도서민 수송실적을 가진 항로 및 선박의 연평균 총수송인원이 1,451만여명에 이르며 이 중 25%가량인 360만명이 도서민임 (<표 IV-8> 참조)
  - 100여개의 항로에 대하여 여객선의 운항횟수는 연평균 총 25만회를 넘어 항로당 평균 2,534회의 운항이 이루어짐
  - 선박의 1회 운항에서 평균 수송인원은 57명 수준임

<표 IV-8> 최근 2개년 항로별 수송실적

(단위: 천명, 개, 회, 명)

구분	2017	2018	2개년 평균
도서민 수송실적	3,589	3,614	3,601.5
연안여객 총수송실적	15,166	13,846	14,506
항로수	96	104	100
총운항횟수	264,758	242,016	253,387
항로별 평균 수송실적	158.0	133.1	145.6
항로별 1회 운항당 수송실적	57.3	57.2	57.3
1회 운항당 10명 미만 수송항로수	8	9	8.5
1회 운항당 20명 미만 수송항로수	29	31	30

주: 1. 항로 수는 선사별 항로 수가 아닌 동일 발착 항로는 하나로 통합한 항로의 개수를 의미함  
 2. 수송실적과 운항횟수는 전체 연안여객선의 실적 중 도서민 수송실적이 나와 있는 항로에 대한 실적만을 추출한 결과임

자료: 해운조합 제공 자료를 가공하여 저자 작성

- 현재 운항 중인 항로 중 일부는 승객수가 충분하지 않은 것으로 판단되며 약 10% 가까운 항로는 1회 운항에서 평균 승객수가 10명에 미치지 못하는 상황임(<표 IV-8> 참조)
  - 100여개의 항로 가운데 약 30개의 항로는 선박의 1회 운항당 여객수송인원이 20명이 채 되지 않음
    - 선박운항의 수지 여부를 파악하기 위해서는 최소 필요수송인원과 실제 선박별 수송실적 정보가 필요하지만 현재 정보 수준으로는 파악에 한계가 있음
    - 그럼에도 불구하고 1회 운항에서 20명이 되지 않는 인원을 수송하는 것은 중·대형 선박에서는 수지를 맞추기 어려울 것임
  - 특히 약 9개의 항로는 선박 1회 운항당 10명 미만의 승객을 수송하고 있어 실질적으로 수지를 기대하기는 곤란한 상황임
  
- 운항의 수익성이 확보되지 않는 항로에 대해서도 운항이 계속되는 것은 동 제도와 같은 연안여객운송사업자에 대한 정부의 지원이 있기에 가능한 것으로 판단됨
  - 운송사업자들이 공기업이 아니고 이윤을 추구하는 민간사업자임을 감안하면 수지가 확보되지 않는 항로에 대해 운항을 유지할 유인은 없음
  - 동 제도의 시행은 항로 운항 유지 역할을 하고 있음을 간접적으로 확인할 수 있는 대목임
  
- 이러한 경제성이 부족한 항로의 유지는 도서민 차원의 역할과 함께 국가적으로도 중요한 역할을 담당함
  - 도서민에게는 도서 정주요건을 만족시켜주는 역할을 함
  - 국가적으로는 도서의 무인도화를 저지함으로써 해양주권 수호와 국토의 외연 확대에 일정 수준 역할을 하고 있다고 평가할 수 있음

### 3. 도서민 가격할인 인자분석

- 본 절에서는 도서민 운임가격할인에 상관성이 있는 인자를 찾기 위한 회귀분석을 실시함
  - 회귀분석의 목적은 도서민 가격할인에 있어서 면세유 지원이 얼마나 큰 상관관계를 가지는지 확인하는 것임

- 회귀분석의 전형적인 회귀선형방정식은 다음과 같음

$$y_i = \alpha + X_i' \beta + \epsilon_i$$

- $y_i$ : 종속변수를 의미하며 본 연구에서는 종속변수로 도서관 요금할인액과 도서관 요금할인율을 각각 사용함
- $X_i$ : 종속변수의 변화를 설명할 수 있는 연관성이 예상되는 다양한 독립변수로 본 연구에서는 선박별 면세유 지원액의 로그값, 선박 톤수, 선박 무게(톤), 선박여객정원, 선박 운항거리, 선박 항해속력, 선령 등을 독립변수에 포함함
- $\epsilon_i$ : 연구자가 관측할 수 없는 교란항
- $i$ : 하첨자  $i$ 는 개별 선박을 의미하며, 본 연구에서는 2018년 기준의 횡단면적 선박특성을 사용하기 때문에 시간을 나타내는 하첨자(예를 들어,  $t$ )는 포함하지 않음

- 독립변수로 포함되는 변수구성에 따라 통상최소자승법(Ordinary Least Squares: OLS) 모형을 세 가지로 구성함(OLS 1, OLS 2, OLS 3)

□ 먼저, 도서관의 요금할인액에 대한 상관성을 분석한 결과, 통상최소자승법 모형 중 어떤 형태의 변수구성에서도 로그 면세유 지원액이 통계적으로 유의미하게 관련되어 있다는 결과는 없음

- 선박속력, 선령은 모든 모형에서 공통적으로 유의미한 상관성을 가지고 있는 것으로 나타났고, 여객정원은 대체로 통계적 유의성을 갖는 것으로 보임(<표 IV-9> 참조)
  - 선박속력과 여객정원은 양(+)의 상관성이 나타나, 빠르고 큰 선박일수록 도서관에 대한 요금할인액이 커지는 경향이 있음
  - 선령은 음(-)의 상관성을 보이고 있어, 선박이 최근에 건조되었을수록 도서관에 대한 요금할인액이 커지는 경향이 있음
- 이러한 결과는 상대적으로 장거리를 운항하는 대형 선박들이 운임의 절대적 금액이 크며 같은 할인율이라도 할인금액은 더 크게 나타나기 때문에 나타나는 현상으로 해석할 수 있음
- 면세유 지원액은 통계적으로 유의미하지는 않으나 양수인 계수를 가지는 것으로 추정되어 평균적으로 면세유 지원액이 높은 선박에서 할인금액도 크다는 정도로 추정결과를 요약할 수 있음

- 통계적 유의성과는 별개로, 운항횟수가 많거나 운항거리가 길고 대형 선박일 수록 연료의 소비가 높아 평균적으로 면세유 지원액이 높아짐(<표 IV-12> 참조)
- 따라서 면세유 지원액이 높은 선박에서 할인금액이 평균적으로 소폭이나마 높게 나타난 것은 앞에서 서술한 대형 고(高)사양 선박의 요금ی 일반적으로 높기 때문에 할인되는 절대적인 금액도 커짐을 다시 확인할 수 있는 결과임

<표 IV-9> 도서민 운임가격할인액에 대한 회귀분석 결과

요금할인액	OLS 1	OLS 2	OLS 3
로그 면세유 지원액	73.651	-	57.946
	(178.453)	-	(184.157)
선박톤수	0.558	0.502	0.461
	(0.629)	(0.576)	(0.585)
여객정원	1.416	1.844*	1.797*
	(0.986)	(0.943)	(0.964)
항로거리	-	15.686	15.548
	-	(14.215)	(14.261)
선박속력(노트)	180.091***	131.222**	127.594**
	(46.408)	(56.540)	(58.289)
선박연령	-62.001*	-60.391**	-58.537*
	(31.706)	(30.117)	(30.071)
상수	-2415.961	-781.883	-1795.943
	(3106.314)	(592.588)	(3214.828)
관찰값수	139	139	139
F-value	6.53	6.93	5.76
Prob > F	0	0	0
R-squared	0.388	0.396	0.396

주: 1. '\*'와 '\*\*', '\*\*\*'는 각각 10%, 5%, 1%의 유의 수준을 의미함  
 2. ( ) 안의 값은 강건한 표준오차(robust standard errors)를 의미함

자료: 저자 작성

□ 참고로, 각 변수 간의 상관관계(correlation)를 조사한 결과 선박의 속도와 운항거리는 서로 강한 상관성을 가지고 있어 두 변수를 모두 포함할 경우 모형의 다중공선성을 주의해야 할 것임(<표 IV-10> 참조)

○ 이에 따라 OLS 1 모형에서는 항로거리를 제외한 회귀분석을 실시함

<표 IV-10> 변수 간 상관관계

구분	로그 면세유 지원액	선박톤수	여객정원	항로거리	선박속력	선박연령
로그 면세유 지원액	1	-	-	-	-	-
선박톤수	0.4682	1	-	-	-	-
여객정원	0.5083	0.5717	1	-	-	-
항로거리	0.5327	0.252	0.317	1	-	-
선박속력	0.5809	0.2597	0.4235	0.8695	1	-
선박연령	0.0143	-0.0186	-0.0554	0.3508	0.4363	1

자료: 저자 작성

□ 절대적인 할인금액 대신 요금할인율을 종속변수로 할 경우 변수들의 상관성은 단순 할인금액에 대한 상관성과는 차이가 나타남(<표 IV-11> 참조)

<표 IV-11> 도서민 운임가격할인율에 대한 회귀분석 결과

요금할인율	OLS 1	OLS 2	OLS 3
로그 면세유 지원액	0.0008	-	0.0012
	(0.0112)	-	(0.0110)
선박톤수	-0.00002	-0.00002	-0.00002
	(0.00002)	(0.00002)	(0.00002)
여객정원	0.00012*	0.00011*	0.00011*
	(0.00006)	(0.00006)	(0.00006)
항로거리	-	-0.0003	-0.0003
	-	(0.0005)	(0.0005)
선박속력(노트)	-0.005***	-0.004*	-0.004*
	(0.001)	(0.002)	(0.002)
선박연령	-0.0006	-0.0007	-0.0007
	(0.0014)	(0.0014)	(0.0015)
상수	0.244	0.252***	0.231
	(0.201)	(0.020)	(0.196)
관찰값 수	139	139	139
F-value	6.98	6.99	5.9
Prob > F	0	0	0
R-squared	0.150	0.152	0.152

주: 1. '\*'와 '\*\*', '\*\*\*'는 각각 10%, 5%, 1%의 유의 수준을 의미함

2. ( ) 안의 값은 강건한 표준오차(robust standard errors)를 의미함

자료: 저자 작성

- 선령의 통계적 유의성은 찾을 수 없고, 대신 여객정원이 모든 모형에서 통계적으로 유의한 것으로 나타남
    - 대형 선박일수록 도서민에 대한 요금할인율이 높음을 설명함
  - 특히, 선박속력의 부호가 음수로 나타나는 것을 가장 큰 특징으로 볼 수 있음
    - 쾌속선일수록 도서민 요금할인율은 낮은 경향을 보임
- 추가로, 면세유 지원액과 상관성이 높은 선박의 특성을 회귀분석을 통하여 조사함
- 이는 어떤 선박이 면세유 제도 혜택을 많이 받게 되는지 파악하기 위함
  - 결과적으로 면세유 지원액이 높다는 것은 선박을 많이 운항하여 그 연료를 많이 소비함을 의미할 것임
  - 그러나 많이 운항한다는 의미가 반드시 운항거리만을 의미하는 것은 아님
    - 동일한 거리를 운항하더라도 선박의 무게나 속도, 선령 등에 따라 소모되는 연료량은 다를 것임
  - 추가 분석에서는 선박의 어떤 특성이 연료사용액을 많이 가져가고 그로 인해 면세유 지원액이 높아지는지를 파악하는 것임
    - 선박의 특성에 따른 지원액의 차이를 보임으로써 동 제도의 활용이 어떻게 이루어지고 있는지 정책입안자들의 보다 심도 있는 이해를 돕기 위함임
- 분석결과 선박이 무거울수록, 정원이 많을수록, 속력이 낮을수록, 선령이 낮을수록 면세유 지원액이 더 높은 경향이 있는 것으로 나타남(<표 IV-12> 참조)
- 대형에 속력이 낮은 선박일수록 운항에서 연료가 많이 소모됨을 내포함
  - 선박속력에 대한 <표 IV-11> 결과와 연관 지어 해석해 보면, 면세유 지원액이 높은 선박에서 도서민에 대한 요금할인율 폭이 더 크다고 간접적으로 추론할 수 있음
    - 통계적으로 유의미한 변수들의 부호가 면세유 지원액에 대한 회귀분석이나 도서민에 대한 요금할인율에서 동일하게 나타나고 있는 데에 따른 해석임
- 따라서 면세유 지원액이 도서민에 대한 요금할인(금액 및 비율)에 직접적으로 양의 상관성을 가진다는 분석결과는 얻을 수 없었으나 간접적으로는 면세유를 많이 지원받은 선박에서 도서민 요금할인율이 높은 경향이 있다고 말할 수 있음

- 나누어 실시한 회귀분석의 결과들을 연결시킬 경우 간접적으로 이러한 해석이 가능함
- 이러한 해석은 통계적인 유의미성을 따지기 어렵다는 점에서 직접적인 회귀분석의 결과(<표 IV-11> 참조)와 동일한 결론임을 알 수 있음
  - 요금할인율에 대한 회귀분석에서 로그 면세유 지원액의 계수는 모두 양수로 나왔으나 그 통계적 유의성은 나타나지 않았음

<표 IV-12> 면세유 지원액에 대한 회귀분석 결과

면세유 지원액	계수추정값	구분	값
선박톤수	0.0007*** (0.0001)	관찰값 수	140
여객정원	0.0008* (0.0004)	F(5,134)	44.9
항로거리	-0.003 (0.004)	Prob > F	0
선박속력(노트)	-0.061*** (0.017)	R-squared	0.502
선박연령	-0.030*** (0.010)	-	
상수	17.486*** (0.189)		

주: 1. ‘\*’와 ‘\*\*’, ‘\*\*\*’는 각각 10%, 5%, 1%의 유의 수준을 의미함  
 2. ( ) 안의 값은 강건한 표준오차(robust standard errors)를 의미함  
 자료: 저자 작성

#### 4. 제도 효과성 평가

- 연안여객선에 대한 면세유 지원제도의 효과성을 평가하기 위하여 크게 운송사업자 재무개선 효과, 도서민 여객선 이용편의, 도서민 가격할인 인자에 대한 분석을 진행하였음
  - 일반적으로 제도의 순효과에 대한 계량분석은 제도의 시행 전후 실험군과 대조군 간에 어떠한 차이가 나타나는지를 찾아냄으로써 이루어짐
  - 동 제도는 일반적으로 계량분석방법으로 그 효과성을 분석하기에 자료의 제약이 매우 큼

- 동 제도는 이미 40년 이상 운영되고 있어 제도 시행 전과 후를 아우르는 실증자료가 존재하지 않음
- 또한, 동 제도의 수혜 사업자와 직접 비교가 가능한 사업자(대조군)를 설정하기도 어려움
- 이에 따라, 본 연구에서는 제도의 효과성을 분석하기 위해 차선의 분석방법을 선택함
  - 운송사업자 재무개선 효과는 직접적인 전후 비교 대신 동 제도를 일몰시킬 경우 수혜 사업자들의 재무지표들이 얼마나 악화되는지를 정태적으로 분석하여 간접적으로 제도의 효과를 파악함
  - 도서관 여객선 이용편익과 관련해서는 도서관 요금할인이나 여객선 항로 현황을 파악하고, 현재의 여객운송서비스 수준이 동 제도가 없이도 가능하였는지 재무적인 관점에서 평가함
  - 도서관 가격할인 인자분석은 도서관에 대한 요금할인이 선박의 어떤 특성과 연관이 있는지를 회귀분석으로 살펴봄
- 먼저, 운송사업자 재무개선 측면에서는 동 제도가 운송사업자들의 당기순이익 유지에 매우 결정적인 역할을 하고 있는 것으로 분석됨
  - 동 제도가 없을 경우 상당수의 사업자가 당기순손실로 전환하게 되며, 평균적인 실적을 감안할 때 10년 내에 자본잠식의 상태에 도달하여 사업을 지속하기 어려워지는 사업자가 과반수인 것으로 파악됨
    - 그렇지만 동 제도 아래의 제도 수혜 사업자들은 다른 산업과 비교하여도 크게 열악한 영업실적을 기록하고 있지는 않음
    - 결국 동 제도 수혜 사업자들은 제도의 지원으로 사업여건이 안정된 상태로 판단되며 제도가 일몰되면 수익성이 급격히 악화되는 상황임
  - 현재의 구조가 근본적으로 바뀌지 않는 한 동 제도에 대한 수혜 사업자의 의존도는 절대적이라 할 수 있음
    - 시장원리에 따라 구조조정을 하게 된다면, 한계사업자의 퇴출과 정상이윤을 기대할 수 있도록 항로 축소와 운임 인상 등이 뒤따르게 될 것임
    - 이 경우, 일정 수준 이상의 영업 수익성을 달성하는 사업자들이 시장이 재편되고 동 제도의 지원이 없어도 되겠으나, 여객운송서비스의 공급이 줄어들고 해당 서비스의 가격은 상승하게 될 것임

- 따라서 시장원리에 맡길 경우 도서민의 정주여건이 악화되어 일부 연안 도서민의 내륙 이주로 이어질 것으로 예상됨
  - 한편, 업체들이 사업을 지속적으로 영위할 수 있게 지원하는 것은 업체들에 고용되어 있는 근로자들의 고용유지에도 일정 수준 도움이 됨
- 도서민 여객선 이용편익은 요금할인에 따른 생활비 부담경감효과와 항로유지를 통한 정주요건 확보로 요약됨
- 항로별로 평균 1,500원 수준의 도서민 요금할인이 이루어지고 있으며, 총액으로는 매년 약 56억원가량의 요금할인 효과가 나타나고 있음
    - 총운임할인액은 동 제도의 조세지출 규모 대비 약 11.3%(2018년 기준)에 해당함
    - 동 제도 없이는 현재의 요금할인 정책 및 사업자수와 항로수를 유지하기 매우 어려울 것임을 예상됨
  - 100여개의 항로 중 적어도 10% 정도의 항로는 현재의 수송실적으로는 정상적인 사업수지를 기대하기 어려운 상황이며 그럼에도 항로가 유지되는 것은 동 제도의 존재가 일정 부분 역할을 하는 것으로 평가됨
    - 항로유지는 도서민의 정주에 필요한 요건을 확보하며 국가적으로도 국토 활용의 외연을 확장하는 역할이 인정됨
  - 도서민 요금할인 수준은 현재 제도 수혜 사업자들의 영업 수익성에 따라 조정을 고려할 수는 있겠으나 제1절의 분석결과를 감안하면 그 여지가 크지는 않을 것으로 판단됨
    - 동 제도 아래에서 기록하고 있는 사업자들의 평균 수익성은 동종 내지 유사업종의 평균과 비교할 때 낮지는 않으나 그렇다고 평균과의 차이가 크지도 않음
    - 따라서 사업자들의 정상이윤을 보장하는 수준에서는 요금을 추가적으로 할인할 여지가 제한적임
- 마지막으로, 도서민의 가격할인 인자를 분석한 결과 면세유 지원이 직접적으로 가격할인에 영향을 주었다고 말하기는 어려우나 간접적으로는 면세유 지원액이 많은 선박에서 도서민에 대한 가격할인이 더 있음을 확인할 수 있음

- 직접적인 영향이라 함은 독립변수로서의 면세유 지원액이 가격할인금액이나 비율(종속변수)에 통계적으로 유의미한 결과가 나온 경우를 의미함
    - 회귀분석 결과, 도서민 요금할인액 및 요금할인을 모두에서 선박별 면세유 지원액과의 상관관계는 통계적 유의성이 발견되지 않음
    - 다만, 도서민 요금할인액 및 요금할인을 모두에서 선박별 면세유 지원액을 설명변수로 하였을 때 그 계수가 양수여서 통계적 유의성은 없으나 평균적으로는 면세유 지원액이 요금할인에 양(+)의 상관관계를 보인다고 말할 수 있음
  - 간접적인 영향은 복수의 회귀분석 결과를 연결시켰을 때 면세유 지원액과 요금할인이 같은 방향으로 움직임을 보인 경우를 의미함
    - 요금할인에 대한 회귀분석(<표 IV-9>, <표 IV-11> 참고)과 면세유 지원액에 대한 회귀분석(<표 IV-12> 참고)을 연결시켜 보면 면세유 지원액과 요금할인의 방향성이 같다고 판단할 수 있음
- 동 제도의 효과성을 살펴보았을 때, 제도가 직접 수혜자인 사업자에게나 간접 수혜자인 도서민 모두에게 효과가 있다고 평가됨
- 상술한 분석결과들을 종합할 때, 수혜 사업자에 대한 지원효과는 상당한 것으로 보이며, 간접 수혜자인 도서민들도 요금할인이나 이용항로 확보 측면에서 제도의 지원을 받고 있다고 판단됨
  - 현재 연안여객운송사업자들 중 상당수가 동 제도의 지원이 없다면 정상적으로 영업을 지속하기 어려운 재무구조를 가지고 있어 효과성 측면에서 동 제도의 유지는 불가피할 것으로 보임
    - 현재의 요금이나 업종 시장 상황은 동 제도가 일몰하기 매우 곤란한 구조이기 때문에 장기적으로 제도의 일몰을 고려한다면 업계의 전반적인 체질개선이 전제되어야 할 것임
- 본 연구의 범위를 넘어서는 내용이지만, 효과성이 있다고 해도 효율적인지의 여부는 별개의 문제로 동 제도에 대해서도 향후 효율성에 대해서 고민할 여지가 있다고 판단됨
- 이 경우, 효율성은 시장의 효율성과 도서민 지원의 효율성을 함께 바라보는 관점에서 분석되어야 할 것임

- 시장의 효율성만 고려하면 도서민에 대한 지원 수준이 크게 바뀔 수 있으며, 동 제도의 주된 목적이 도서민에 대한 지원임을 감안하면 효율성 개선방안은 단지 시장의 효율성 달성이 목적함수가 되어서는 곤란함



## V. 요약 및 시사점





## V. 요약 및 시사점

- 「조세특례제한법」 제106조의2 제1항 제2호에 의해, 연안을 운항하는 여객선박에 사용할 목적으로 한국해운조합에 직접 공급하는 석유류(이하 “연안여객선 면세유”)에 대해 2020년 말 공급분까지 부가가치세, 개별소비세, 교통·에너지·환경세, 교육세 및 자동차세(주행분)를 면제함
  - 한국해운조합은 해운업자들의 협동조직으로 해운업 발전 및 국민경제 균형발전을 목적으로 「한국해운조합법」에 의해 설립된 단체
  - 한국해운조합은 조합원 또는 이에 준하는 자격을 갖춘 내항 여객운송사업자와 도선 사업자에게 면세유를 공급함
  
- 동 제도는 운항원가의 상승을 억제하고 적절한 운임 수준을 유지하여 도서민을 포함한 여객선 이용객의 부담을 줄이고 연안여객 운송사업을 활성화하기 위해 도입되었음
  - 조세감면규제법의 조항으로 1975년부터 도입되었으며, 이후 일몰이 계속 연장되어, 현재는 「조세특례제한법」의 조항으로 시행되고 있음
  - 특징적으로 2000년부터 2012년까지 일몰 6개월 전부터 세액 감면 비율을 75%로 제한하는 단계적 일몰 조항이 포함되어 있었으나, 현재는 포함되어 있지 않음
  
- 본 심층평가를 통해, 올해 말 일몰 예정인 연안여객선 면세유 제도의 타당성과 효과성을 평가함으로써, 일몰 여부를 결정하고 제도를 개선하는 데 기여하고자 함
  - 통계청 운수업 조사와 여객선 운항실적 자료를 활용하여 업종 현황을 평가
  - 제도 비교를 통해, 제도 설계의 타당성과 면세유 관리방안을 검토
  - 동 제도가 사업자 재무상태, 도서민 이용편익 등에 미치는 효과를 실증적으로 분석함
  
- 통계청 운수업조사 자료에 따르면, 연안여객업이 속한 내항여객운송업은 여타 수송운송업종에 비해 여러 측면에서 영세한 특성을 보임

- 수상운송업은 크게 내항운송업과 외항운송업으로 구분되고, 각각은 여객과 화물 운송업으로 구분됨
- 수상운송업 4개 세부 업종에 속한 기업들 중 운수업조사에 수집된 기업의 수는 2014년 584개에서 2018년 583개로 기간 중 큰 변화를 보이지 않음
  - 조사 기업들이 보유한 총선박수는 2014년 2,811척에서 2015년 3,021척으로 증가한 뒤 다시 감소함
- 수상운송업 기업체의 평균 영업이익률은 결손이 발생한 2016년을 제외하면 2.8% 이상 수준을 보이고 있음
  - 평균 매출액의 경우 2014년 약 658억원에서 2018년 약 486억원으로 감소 추세에 있으며 평균 영업비용 또한 기간 중 감소하는 추세를 보임
  - 2014년에서 2015년까지의 매출액 수준은 직전 기간인 2013년의 약 408억원에 비해 상당히 높은 수준으로 일시적 매출 증가 요인이 있었던 것으로 판단됨
- 수상운송업 기업당 평균 연료비 지출액을 연도별로 살펴보면 2014년 약 160억원에서 2016년 약 73억원으로 크게 감소한 뒤 2018년 약 99억원까지 증가
  - 기간 중 기업당 평균 병커유 지출액은 약 99억원이며, 경유의 기업당 평균 지출액은 약 14억원
- 수상운송업 평균 종사자수는 조사기간 중 소폭 감소하는 추세를 보이고 있음
  - 평균 종사자수는 2014년 약 44.4명에서 2018년 41.1명으로 기업당 평균 약 3명의 고용인원 축소가 발생하고 있음
  - 수상운송업 종사자의 평균 급여액은 2014년 약 5,300만원에서 2018년 약 5,700만원으로 기간 중 큰 변화 없이 유지되었음
- 내항여객운송업에 속한 기업체수는 해상수송업 전체 기업수의 약 11%에 해당하며 보유 선박수의 경우 전체 선박수의 약 7.1%에 해당함
  - 기업수는 70개 내외로 많지 않은 수준이나 2014년 60개에서 2015년 72개로 증가한 뒤 2018년 69개로 소폭 감소
  - 보유 선박수는 2015년 증가한 뒤 소폭 감소하는 양상을 보임

- 내항여객에 속한 기업들은 외항여객과 외항화물 부문에 비해 그 규모가 상당히 작은 편으로 2017년까지 양(+)의 영업이익을 보이다 2018년 결손을 기록
  - 평균 매출액은 2014년 약 44억원에서 2015년 약 55억원으로 증가한 뒤 2018년 약 45억원으로 감소
  - 평균 영업비용은 2014년 약 40억원에서 2018년 46억원으로 증가
  - 평균 영업이익률은 2014년 약 9%에서 2017년 약 14.9%로 지속적으로 증가하였으나, 평균 매출액 감소 등으로 인해 2018년 1.5%의 결손 기록
  
- 내항여객운송업의 연료비 지출액을 살펴보면, 외항여객 부문과는 달리 경유의 비중이 상당히 높은 것을 확인할 수 있음
  - 2014년부터 2017년까지 경유의 비중이 가장 높았으나, 2018년에는 병커유 비중이 경유 비중보다 높게 나타남
  - 기간 중 연료비 총액에서 경유 지출액 비중은 약 62%로 조사됨
  - 휘발유 사용은 거의 없으며 병커유가 전체 연료비 중 약 38%를 차지함
  - 내항여객 부문의 기업당 평균 연료비는 기간 중 약 10억원 내외임
  - 기업당 평균 연료비 지출액은 2014년 약 13억원에서 2016년 약 8억원으로 감소한 뒤 2018년 약 11억원으로 증가
  
- 내항여객운송업의 평균 종사자수는 2014년 약 24.2명에서 2018년 23.9명으로 거의 유사한 수준임
  - 대부분의 종사자가 상용근로자이었으며 임시일용 근로자의 경우 낮은 비중을 차지
  - 내항여객 부문의 평균 급여 수준은 2018년 약 4천만원으로 수상운송업 전체 평균에 비해 상당히 낮은 수준임
  - 기간 평균으로 볼 때 내항여객 부문의 평균 급여는 수상운송업 전체 평균의 약 65.5%에 해당함
  
- 한국해운조합의 연안여객 수송실적 자료에 따르면, 2018년 기준 연안여객 이용자 수는 약 1,463만명으로 매년 약 1,400만~1,600만명 내외의 수송실적을 기록
  - 2018년 기준 일반 이용자는 약 1,101만명으로 전체 이용자의 약 75.3%를 차지하고 있으며, 도서민 이용자는 약 361만명으로 전체 약 24.7%를 차지

- 2014년의 일반인 수송실적은 2013년 대비 약 15% 감소하였는데, 이는 해당 연도에 발생한 해상 사고 등이 영향을 끼친 것으로 보임
  - 도서민 수송 실적의 경우 상대적으로 안정적인 추세를 보임
- 연안여객 전체 이용자를 대상으로 지역별 실적을 살펴보면, 목포가 매년 약 25% 내외로 가장 큰 비중을 차지
- 그다음으로 완도, 마산, 여수, 제주가 큰 비중을 차지하고 있으며 2018년 기준으로 이들 5개 지역이 전체 항로의 약 66.2%를 차지
- 연안여객업의 수송 대상은 크게 도서민과 일반인으로 구분할 수 있으며, 일반인의 비중이 2018년 기준 약 75%를 차지함
- 전체 수송인원 중 도서민이 차지하는 비중은 평균 25% 수준을 보이거나 전라남도 지역에서 비중이 매우 높고 동해안 지역에서 비중이 낮은 것을 볼 수 있음
  - 도서민 이용 비중은 해당 도서 지역의 정착 용이성, 주요 관광지 여부, 그리고 대체 운송수단의 존재 여부에 영향을 받는 것으로 판단됨
  - 도서민 운송의 경우 연도별 편차가 거의 없이 연간 약 360만건에서 안정적으로 유지되고 있음
- 연안여객선 면세유 제도 운영에 따른 연간 조세지출액은 2013년 이후 정체하거나 감소하는 추이를 보이고 있음
- 2018년 조세지출액 608억원을 세목별로 구분하면, 부가가치세 134억원, 개별소비세 8억원, 교통·에너지·환경세 329억원, 교육세 51억원, 자동차세(주행분) 86억원
  - 연안여객선에 사용하는 유종의 상당 부분을 경유가 차지하므로, 경유에 부과하는 교통·에너지·환경세 지출액이 크게 나타남
- 현행 연안여객선 면세유 제도에서 두드러지는 특징은 특정 단체에 공급하는 유류를 모두 면세로 하며, 면세유 구매대금 지불수단을 제도적으로 명시하지 않고 있다는 것임
- 대조적으로, 농·임·어업용 면세유 제도나 택시연료 면세 제도에서는 구매수단을 지정하고, 이를 조합이나 관할 세무서에서 관리하도록 명시함
  - 면세 유류(연료)의 종류에 대한 제한도 명시하지 않음

- 연안여객선 면세유 제도는 조합원(여객운송사업자 등)이 해운조합에 면세유 공급을 주문하면 해운조합이 정유사와 용역업체를 통해 조합원에게 공급하는 방식으로 운영되고 있음
  - 공급과정에서 유류 구매대금에 수수료(해운조합 사업회비) 및 용역비(용역업체 경비)가 가산됨
  
- 면세유를 공급받기 위해 조합원은 해운조합에 여객선박용 석유류 소요량 기준표를 작성하여 제출해야 함
  - 여객선박용 석유류 소요량 기준표는 한국해운조합의 내규인 석유류 공급사업 규정에서 정하는 서식이며, 조합원(여객운송사업자), 선박제원, 유류 소요량 등에 대한 정보를 기록하고 있음
  
- 해운조합은 조합원이 제출한 여객선박용 석유류 소요량 기준표를 근거로 여객선박용 석유류 공급 및 소요량 확인서를 작성하여 관리함
  - 여객선박용 석유류 공급 및 소요량 확인서는 월별로 석유류 공급량, 운항횟수, 산출 소요량, 실제 소요량, 잔량 등에 대한 정보를 기록하고 있음
  
- 해운조합은 직전 월의 석유제품별 면세유 사용량을 매월 10일까지 해양수산부에 보고해야 함
  - 해양수산부는 면세유 공급에 대한 사후관리를 위해 외부 전문기관을 지정할 수 있음
  
- 독일, 프랑스, 이탈리아, 그리스, 덴마크 등 다수의 국가에서 내항운송업에 대해 면세유 제도를 운영하고 있음
  - 독일, 프랑스는 경유 등 일부 유류에 대해서만 면세 혜택을 부여함
  
- 우리나라의 면세유 및 유류세 감면 제도는 여섯 가지가 있음
  - 연안여객선, 도서지방 자가발전, 농·임·어업용 유류에 대해서 면세(완전 환급)를 적용함
  - 경형 자동차, 외교관용 자동차에 대해서는 유류세를 부분 환급하고, 택시에 대해서는 유류세율을 일부 감면함

- 현행 연안여객선 면세유 제도에서는 특정 단체(해운조합)에 공급하는 유류를 모두 면세하는데, 과세관청에서 면세유 유통 과정을 점검할 수 있는 관리 장치가 없기 때문에, 제도가 오용될 수 있음
  - 면세유 유통 과정에 있어 사전·사후 관리 제도를 명확히 확립해야 함
  - 해운조합이 면세유 유통과 관련된 정보를 법령에서 정하는 서식에 맞춰 과세관청에 신고하도록 의무화해야 함
  - 과세관청이 면세유 유통정보에 기초하여 현장을 점검할 필요가 있음
  
- 연안여객선에 대한 면세유 지원제도의 효과성을 평가하기 위하여 크게 운송사업자 재무개선 효과, 도서민 여객선 이용편익, 도서민 가격할인 인자에 대한 분석으로 진행함
  - 일반적으로 제도의 순효과에 대한 계량분석은 제도의 시행 전후 실험군과 대조군 간 어떠한 차이가 나타나는지를 찾아냄으로써 이루어짐
  - 동 제도는 일반적으로 계량분석방법으로 그 효과성을 분석하기에 자료상 제약이 있음
  - 본 연구에서는 제도의 효과성을 분석하기 위해 차선의 분석방법을 선택함
    - 운송사업자 재무개선 효과는 직접적인 전후 비교 대신 동 제도를 일몰시킬 경우 수혜 사업자들의 재무지표들이 얼마나 악화되는지를 정태적으로 분석하여 간접적으로 제도의 효과를 파악함
    - 도서민 여객선 이용편익과 관련해서는 도서민 요금할인이나 여객선 항로 현황을 파악하고, 현재의 여객운송서비스 수준이 동 제도가 없이도 가능하였는지 재무적인 관점에서 평가함
    - 도서민 가격할인 인자분석은 도서민에 대한 요금할인이 선박의 어떤 특성과 연관이 있는지를 회귀분석으로 살펴봄
  
- 운송사업자 재무개선 측면에서는 동 제도가 운송사업자들의 당기순이익 유지에 매우 결정적인 역할을 하고 있는 것으로 분석됨
  - 동 제도가 없을 경우 상당수의 사업자가 당기순손실로 전환하게 되며, 평균적인 실적을 감안할 때 10년 내에 자본잠식의 상태에 도달하여 사업을 지속하기 어려워지는 사업자가 과반수인 것으로 파악됨

- 그렇지만 동 제도 아래의 제도 수혜 사업자들은 다른 산업과 비교하여도 크게 열악한 영업실적을 기록하고 있지는 않음
  - 결국, 동 제도 수혜 사업자들은 제도의 지원으로 사업여건이 안정된 상태로 판단되며 제도가 일몰되면 수익성이 급격히 악화되는 상황임
  - 현재의 구조가 근본적으로 바뀌지 않는 한 동 제도에 대한 수혜 사업자의 의존도는 절대적이라 할 수 있음
    - 시장원리에 따라 구조조정을 하게 된다면, 한계사업자의 퇴출과 정상이윤을 기대할 수 있도록 항로 축소와 운임 인상 등이 뒤따르게 될 것임
    - 이 경우, 일정 수준 이상의 영업 수익성을 달성하는 사업자들이 시장이 재편되고 동 제도의 지원이 없어도 되겠으나, 여객운송서비스의 공급이 줄어들고 해당 서비스의 가격은 상승하게 될 것임
    - 따라서 시장원리에 맡길 경우 도서민의 정주여건이 악화되어 일부 연안 도서민의 내륙 이주로 이어질 것으로 예상됨
  - 한편, 업체들이 사업을 지속적으로 영위할 수 있게 지원하는 것은 업체들에 고용되어 있는 근로자들의 고용유지에도 일정 수준 도움이 됨
- 도서민 여객선 이용편익은 요금할인에 따른 생활비 부담경감 효과와 항로유지를 통한 정주요건 확보로 요약됨
- 항로별로 평균 1,500원 수준의 도서민 요금할인이 이루어지고 있으며, 총액으로는 매년 약 56억원가량의 요금할인 효과가 나타나고 있음
    - 총운임할인액은 동 제도의 조세지출 규모 대비 약 11.3%(2018년 기준)에 해당함
    - 동 제도 없이는 현재의 요금할인 정책 및 사업자수와 항로수를 유지하기 매우 어려울 것임을 예상됨
  - 100여개의 항로 중 적어도 10% 정도의 항로는 현재의 수송실적으로는 정상적인 사업수지를 기대하기 어려운 상황이며 그럼에도 항로가 유지되는 것은 동 제도의 존재가 일정 부분 역할을 하는 것으로 평가됨
    - 항로유지는 도서민의 정주에 필요한 요건을 확보하며 국가적으로도 국토 활용의 외연을 확장하는 역할이 인정됨
  - 도서민 요금할인 수준은 현재 제도 수혜 사업자들의 영업 수익성에 따라 조정

을 고려할 수는 있겠으나 제1절의 분석결과를 감안하면 그 여지가 크지는 않을 것으로 판단됨

- 동 제도하에서 수혜 사업자들의 평균 수익성은 동종 내지 유사 업종의 평균과 비교할 때 낮지는 않으나 그렇다고 평균과의 차이가 크지도 않음
- 따라서 사업자들의 정상이윤을 보장하는 수준에서는 요금을 추가적으로 할인할 여지가 제한적임

□ 도서민의 가격할인 인자를 분석한 결과 면세유 지원이 직접적으로 가격할인에 영향을 주었다고 말하기는 어려우나 간접적으로는 면세유 지원액이 많은 선박에서 도서민에 대한 가격할인이 더 있음을 확인할 수 있음

- 직접적인 영향이라 함은 독립변수로서의 면세유 지원액이 가격할인금액이나 비율(종속변수)에 통계적으로 유의미한 결과가 나온 경우를 의미함
  - 회귀분석 결과, 도서민 요금할인액 및 요금할인을 모두에서 선박별 면세유 지원액과의 상관관계는 통계적 유의성이 발견되지 않음
  - 도서민 요금할인액 및 요금할인을 모두에서 선박별 면세유 지원액을 설명변수로 하였을 때 그 계수가 양수여서 통계적 유의성은 없으나 평균적으로는 면세유 지원액이 요금할인에 양(+)의 상관관계를 보인다고 말할 수 있음
- 간접적인 영향은 복수의 회귀분석 결과를 연결시켰을 때 면세유 지원액과 요금할인이 같은 방향으로 움직임을 보인 경우를 의미함

□ 동 제도의 효과성을 살펴보았을 때, 제도가 직접 수혜자인 사업자에게나 간접 수혜자인 도서민 모두에게 효과가 있다고 평가됨

- 상술한 분석결과들을 종합할 때, 수혜 사업자에 대한 지원효과는 상당한 것으로 보이며, 간접 수혜자인 도서민들도 요금할인이나 이용항로 확보 측면에서 제도의 지원을 받고 있다고 판단됨
- 현재 연안여객운송사업자들 중 상당수가 동 제도의 지원이 없다면 정상적으로 영업을 지속하기 어려운 재무구조를 가지고 있어 효과성 측면에서 동 제도의 유지는 불가피할 것으로 보임

□ 영업 지속성, 고용, 요금할인 효과 등을 종합적으로 고려할 때, 연안여객선 면세유 제도의 일몰을 연장하는 것이 적절하다고 판단함

- 제도의 변화가 없어, 주요 변수 간의 상관관계를 파악하는 방식으로 간접적으로 제도의 효과를 평가하였음
  
- 해운조합이 내규로 관리하고 있는 면세유 유통 과정을 과세관청이 점검할 수 있도록 사전·사후 관리 제도를 마련해야 함
  - 「농·축산·임·어업용 기자재 및 석유류에 대한 부가가치세 영세율 및 면세 적용 등에 관한 특례규정」(영농기자재등면세규정)에 해운조합이 면세유 사후관리에 필요한 서류를 과세관청에 신고하도록 의무화하는 내용을 포함하도록 조문을 개정해야 함
  - 우선적으로 여객선박용 석유류 소요량 기준표(면세유 구입전 제출, 사전 정보), 여객선박용 석유류 공급 및 소요량 확인서(면세유 구입 및 소비후 제출, 사후 정보) 등의 신고서식을 법령에 반영하고, 해운조합이 이를 과세관청에 신고하도록 의무화해야 함
  - 이후 주기적인 점검을 통해 신고자료와 실제 유통 과정이 일치하는지 확인할 수 있도록 해야 함
  - 전반적으로 면세유 공급에 있어 사전·사후 관리 제도를 명확히 확립할 필요가 있다고 판단함

## 참고문헌

- 금융위원회·해양수산부·한국산업은행·해양진흥공사, 「연안여객·화물선박 현대화 지원 방안」, 2020. 2. 5.
- 기획재정부, 『조세지출예산서』, 2013~2020 각 연도.
- 김재희·오환중·김재선, 「어업용 면세유류의 공급기준량 산출 방법 개선에 관한 연구」, 『해양정책연구』, 29(2), 2014. 12, pp. 81~110.
- 노창균, 「한국 연안여객선업체의 재무상태 분석과 경영개선 방안」, 『해양환경·안전학회지』, 8(1), 2002. 6, pp. 1~14.
- 대한민국정부, 『해양수산부 성과계획서』, 2013~2020 각 연도.
- 안기명·김현덕·이성운, 「연육연도사업의 시행에 따른 연안여객선업체의 적정 피해보 상규모결정에 관한 연구」, 『산업경제연구』, 21(4), 2008. 8, pp. 1745~1760.
- 에너지경제연구원, 「세계 에너지시장 인사이트」, 제18-43호, 2018.
- 이호춘, 「연안화물선에 대한 면세유 공급의 경제적 효과 분석」, 『월간 해양수산』, 229, 2003. 10, pp. 38~53.
- 장명희, 「연안여객 항로별 운영효율성 분석」, 『물류학회지』, 20(50), 2010. 12, pp. 217~242.
- 전형진·박용안·최종희, 『연안여객운송사업 면허제도 선진화 방안』, 한국해양수산개발원, 2011. 12.
- 조명환·조진권·정경화, 『주요국의 유류세 제도 및 세율 비교 분석』, 한국조세연구원, 2008. 12.
- 한국해양수산개발원, 『면세유 공급체계 및 관리제도 개선방안』, 2012. 4.
- 한국해운조합, 『연안여객선 업체현황』, 2014~2018 각 연도.
- 통계청, 「운수업조사」, 2014~2018 각 연도.
- \_\_\_\_\_, 「가계도향조사」, 2014~2018 각 연도.
- 해양수산부, 「연안 여객선 운영체계 개선방안」, 보도자료, 2015. 2. 9.
- \_\_\_\_\_, 「해수부, 도서지역 생활연료 해상운송비 지원 개시」, 보도자료, 2019. 6. 12.
- \_\_\_\_\_, 「연안해운 공공성 강화 대책」, 2019. 6. 27.
- \_\_\_\_\_, 「2020년도 예산 및 기금운용계획 사업설명자료」, 2020.

IEA, *Energy Prices and Taxes for OECD Countries 2019*, 2019.

OECD, *Inventory of Estimated Budgetary Support and Tax Expenditures for Fossil Fuels*, 2019.

산업통계 분석시스템(ISTANS), <https://www.istans.or.kr/mobile/suResult.do?scode=S141&pName=%EC%88%98%EC%9D%B5%EC%84%B1>, 검색일자: 2020. 6. 16.

