



# 수산보조금 금지 시대의 유류 공급 정책에 대한 연구\*

강 연 실\*\*

## A Study on the Effectiveness of the Oil Supply Policy for Korean Fisheries Industry in the Era of Subsidy Prohibition

Kang, Yeon-Sil

### < 목 차 >

I. 서 론	IV. 한국 면세유 공급의 현상과 문제점
II. 국제기구의 수산보조금 논의와 동향	1. 한국 면세유 공급의 현상
1. 국제기구의 수산보조금 논의	2. 한국의 면세유 공급의 문제점
2. WTO의 수산 보조금 논의	V. 유류의 효율적인 공급 방안
III. 한국의 수산보조금과 면세유	VI. 결론
1. 한국 수산보조금 현황	참고문헌
2. 한국 수산보조금의 특징	Abstract
3. 면세유 보조금의 금지 가능성	

### 1. 서 론

수산업을 둘러싼 환경은 국내외를 막론하고 급격하게 변화하고 있다. 그 중에서도 수산보조금 문제는 최근 수년사이 국제기구에서 활발히 논의되면서 수산업의 장래에 막대한 영향을 줄 것으로 예상되고 있다. 이미 APEC정상회의에서는 수산보조금 제한이 포함된 WTO의 뉴라운드를 2001년내에 출범시키겠다고 결의한 바 있고(중국, 상해, 2001.10.21), 이어서 카타르 도하에서 개최(2001.11.9~11.14)된 WTO 제4차 각료회의에서 우루과이 라운드에 이은 새로운 다자 무역협상인 뉴라운드 출범을 위한 각료선언문이 채택되었다. 뉴라운드 협상은 3년간에 걸쳐 농업, 서비스 등 6개 분야에서 진행되며, 수산분야의 주요 쟁점은 수산물 무역자유화와 수산보조금 문제이다.

특히 WTO에서 수산보조금을 논의할 경우에는 무역왜곡 측면을 중점적으로 다루기로 함에 따라 향후 협상 진행과정에서 조세감면 혜택을 받고 있는 선박용 면세유가 우선적인 쟁점으로 부상할 것으로 전망된다.

이와 같이 수산보조금의 축소 및 철폐가 현실적인 문제로 등장함에 따라 수산 보조금은 수년내에 감소되거나 금지되어야 하고, 그렇게 되면 한국은 수산업 전 분야에 걸쳐서

접수 : 2002년 3월 12일, 게재확정 : 2002년 6월 16일

\* 본 논문은 2001년 12월 12일 일본 후쿠오카에서 개최된 제2회 한일공동심포지움('21세기의 수산업 : 한인의 현상과 장래의 선택')에서 발표된 것임.

\*\* 여수대학교 경영학과 교수

많은 영향을 받을 것이 명확하며, 그 중에서도 수산 보조금의 의존도가 높은 어선 어업 분야의 영향은 심각할 것으로 예상된다.

본 논문에서는 현재까지 국제기구에서 논의된 수산 보조금에 관한 논의의 내용을 정리해 보고, 수산보조금 폐지 이후에 한국이 선택해야 할 여러 가지 새로운 수산 보조금 정책 중에서 가장 큰 비중을 차지하고 있는 유류사업에 대한 대책을 앞으로 어떻게 수립하여야 할 것인지를 설명하고자 한다. 이를 위하여 제2장에서 수산보조금과 관련한 국제기구들의 논의 동향과 국제기구에서 논의되는 수산보조금의 종류를 형태별로 분류하여 체계화하고, 제3장에서 한국의 수산보조금에 대한 현황과 특징을 규명하는 한편 한국에서 수산보조금이 금지될 경우에 어떠한 보조금이 우선적인 금지될 것인가를 분석하여 한국에 있어서 post 보조금정책에 대한 기초자료로 삼고 제4장에서는 한국의 가장 큰 수산보조금인 동시에 국제기구로부터 가장 우선적으로 금지 보조금으로 결정될 가능성이 높은 면세유(유류보조금)가 어떻게 공급되고 있으며 그 공급상의 문제점을 파악하고 제5장에서는 수산보조금의 제한으로 인하여 심각하게 악영향을 받게 될 어업부문을 유지·발전시키기 위해서 앞으로 유류 공급 대책은 어떻게 수립하여야 할 것인지에 대하여 합리적인 방안을 제시하고자 한다.

## II. 국제기구의 수산보조금 논의와 동향

### 1. 국제기구의 수산 보조금 논의

1994년 우루과이 라운드 협상 종료 이후에 오랫동안 수산보조금이 자원 보존과 무역에 주는 영향에 관하여 WTO/CTE(세계무역기구/무역환경위원회), FAO(유엔세계식량기구), OECD(경제협력개발기구), APEC(아시아·태평양경제협력체)에서 논의되어 왔다. 이와 같은 현상이 나타난 배경은 국제무역에서 효율성과 공평성의 문제뿐만 아니라 자원고갈의 문제가 심각하게 대두되었기 때문이다. 이에 따라 1995년 1월에 WTO/무역환경위원회가 창설되고, 1997년에 5월 처음으로 수산보조금이 환경과 무역에 유해하다는 일련의 제안서가 제기된 후, 수산보조금은 국제기구에서 지속적으로 논의되어 오다가 드디어 2001년 11월 카타르 도하의 WTO 각료회의에서 수산보조금을 제한시킬 수 있는 뉴라운드 출범을 위한 각료선언문이 채택되었다. 그 내용을 보면 앞으로 3년 후인 2005년 1월 1일까지 회원국들간에 수산보조금을 협의한 후에 이에 대한 보고서를 제출하게 되어 있다. 여기서 회원국간에 협의할 수산보조금 문제란 어떠한 보조금이 무역왜곡과 환경에 유해한 보조금인가를 규정하는 것이 핵심과제가 되고 있다.

현재까지 여러 국제기구에서는 각종 수산보조금에 관한 영향에 대하여 다양하게 논의해 오고 있으나 각 기구마다 논의의 핵심과 수산보조금의 분류 방식 및 특징이 조금씩 상이하다. FAO에서는 과도어획(Over-fishing) 및 과도어획능력(Over-capacity)을 조장하는 보조금의 영향에 대하여 중점적으로 관심을 기울이고 있다. 즉 FAO에서는 환경에

강 연 실

유해한 보조금의 감축 및 제거를 촉구하는 특별조항을 「1999 어획능력관리에 관한 국제행동계획」에 포함시켰다. 또한 OECD에서도 수산보조금에 대하여 1997년 이후부터 현재까지 지속적으로 논의하고 있다. OECD/수산위원회에서는 회원국의 수산분야 정부재정이전에 관한 정보를 수집하여 다양하게 토론 및 분석하고 있을 뿐만 아니라, 현재 한국에서 중점적으로 추진 중에 있는 어선 감척 사업조차 수산자원에 부정적인 영향을 미치고 있지 않는지 연구하고 있다. APEC에서는 수산보조금 문제를 WTO/무역환경위원회와 결부시켜 WTO/무역환경위원회에서 결의하는 내용과 동일한 정책을 추진하고자 하고 있다.

<표 1> 국제기구의 수산 보조금 논의와 분류

구 분	논의 핵심	분 류
OECD	정부재정이전이 수산업에 미치는 영향	1. 수익증대 직접지불 2. 비용감축 재정지원 3. 일반서비스
FAO	보조금을 '자원 보전'의 문제와 연관하여 인식하며, 그 연장선상에서 과잉어획능력, 과잉어획, 과잉자본화 등에 대한 영향	1. 수익증대 2. 비용감축 3. 비용증대 4. 미확인
UNEP	WTO/CTE의 기본입장인 수산보조금이 무역왜곡과 환경유해에 미치는 영향	1. 어업관리서비스와 기반시설 지원 2. 자본비용감축과 위험경감 보조금 3. 선박해체와 허가종료 4. 소득과 특정부문의 지역개발 지원 5. 가격지지 6. 조세감면 7. 외국조업에 대한 지불
미국	표면: 무역왜곡과 환경유해 내면: 무역이익의 극대화	1. 지속가능한 어업과 일반서비스 2. 고정자본 및 운영경비 절감 보조금 3. 소득 및 가격지지 보조금
APEC	수산보조금과 자원관리 (기본적으로 WTO의 입장)	1. 수산업과 수산업자에 대한 직접지원 2. 대부지원 프로그램 3. 조세감면과 보증지원 프로그램 4. 자본과 기반시설지원 프로그램 5. 마케팅과 가격지지 프로그램 6. 어업관리와 보존 프로그램
일본	수산보조금에 대한 실질적인 효과 확인필요 (전부 부정적인 것은 아님)	보조금의 분류와 관리시스템의 매트릭스 (보조금 효과의 사실확인작업)

자료 : 해양수산부 연구보고서, "수산정책자금의 효율성 제고 방안" p.159, 해양수산부, 2001. 6.

특히, 미국의 경우는 1999년도에 의회의 위임을 받아 수산보조금이 국내어업의 어획능력에 미치는 영향에 관한 연구를 한 결과, 일부 보조금이 어획능력을 증가시키는 역할을 하고 있다는 결과를 도출한 바 있다. 미국은 그 밖의 논의 및 연구에서도 수산보조금의 일부는 수산자원의 지속적 유지에 악영향을 미치고 있고, 무역왜곡을 초래하는 요인이 된다고 주장하고 있기 때문에 미국에서는 수산보조금의 금지 또는 축소가 필요하다는 견해가 널리 확산되고 있는 상황이다. EU(유럽연합)도 다수의 선진 국가들에게 수산보조금에 관한 연구를 진행시키고 있는 실정이다.

앞에서 설명한 국제기구와 미국은 물론 일본과 UNEP에서 논의하고 있는 수산보조금에 대한 핵심적인 내용을 간단히 분류해 보면 <표 1>과 같다.

## 2. WTO의 수산 보조금 논의

수산보조금 문제에 대해 OECD, FAO 등의 국제기구에서 논의 및 연구되는 사항들은 최종적으로 WTO에 보고되고 또한 이 기구에서 최종적으로 논의되기 때문에 수산보조금에 대한 국제기구의 논의 동향을 알기 위해서는 WTO의 논의 내용과 동향을 파악하는 것이 가장 중요하다.

WTO에서는 1999년 3월 15일 WTO 고위급 무역환경 심포지움(제네바)을 개최하고 아이슬란드, 미국, 필리핀, 뉴질랜드 등이 수산보조금 철폐를 내용으로 하는 별도의 수산협정 필요성을 주장하였으나 한국과 일본 등은 이에 반대하였다.

1999년 7월 8일 WTO 일반이사회 회의(제네바)에서는 아이슬란드의 보조금 철폐 제안에 칠레, 필리핀, 호주, 뉴질랜드, 미국, 노르웨이 등이 지지 입장을 표명하였으나 일본은 반대하였으며, 같은해 7월 29일 WTO 일반이사회 비공식회(제네바)에서 뉴질랜드의 수산보조금 철폐 주장에 대하여 미국, 캐나다, 브라질, 호주, 노르웨이, 아르헨티나, 칠레, 페루, 아이슬란드 등이 지지 입장을 표명하였으나, 한국과 일본은 반대하였다.

2000년 2월 29일 WTO 무역/환경위원회(CTE) 1차 회의(제네바)에서 캐나다는 각종 보조금중에서 무역을 왜곡시키는 보조금을 분리하여 논의하는 것이 바람직하다는 견해를 표명하였고, 아르헨티나는 특정국에게 배타적경제수역(EEZ) 안에서 우호적인 입어 혜택을 주는 경우에 발생하는 보조금의 영향도 논의되어야 함을 지적하였다. 한편 일부 국가들은 보조금이 환경에 긍정적인 영향을 미치고 있음을 인정하였다. 그러나 2000년 7월 5일~6일 2차 WTO 무역/환경위원회에서 미국은 수산보조금이 수산자원의 고갈과 수산물 교역의 왜곡을 초래하고 있다는 이유를 들어 이의 철폐를 촉구하였다. WTO 무역/환경위원회에서는 미국의 수산보조금에 대한 견해가 피시프렌즈(fish friends) 그룹<sup>1)</sup>을 주도하면서 큰 영향을 미치고 있다.

이와 같이 수산보조금에 대한 삭감 및 철폐 문제는 WTO를 중심으로 활발히 논의되

1) 아이슬란드, 미국, 필리핀, 뉴질랜드 등 수산보조금이 수산자원을 고갈시키고, 무역을 왜곡시키는 요인이므로 이를 제거하거나 감축하여야 한다고 주장하는 나라들을 일컫는다.

강 연 실

고 있으며 세부적으로 WTO/각료회의, WTO/보조금 상계조치 위원회, WTO/무역환경위원회(WTO/CTE)에서 논의되고 있다.

2001년 11월 9일부터 14일까지 개최된 도하의 WTO 각료회의에서는 수산보조금에 대하여 이해당사자들이 앞으로 3년간 감축을 위한 협상을 벌인 후에 3년 후인 2005년 1월 1일 감축에 관한 보고서를 제출토록 결의하였다. 이에 따라 3년간의 협상기간과 협상 이후에도 시행에 따른 일정유예기간이 주어지겠지만 그렇다 할지라도 보조금 감축이나 감지는 불가피한 선택이라는 견해가 지배적이다.

### Ⅲ. 한국의 수산보조금과 면세유

#### 1. 한국 수산보조금 현황

한국의 수산부문 예산 중에서 수산 보조금의 성격을 가지는 예산으로는 수산자원조성, 어장 환경관리, 어업구조조정에 관련된 보조금 등 다양한 형태가 있다.

<표 2> 우리나라의 수산보조금 현황

(단위 : 백만원)

구 분	1998				1999				'98. '99 평균	증감율
	보조금 계	보조금	융자금	융자 이차	계	보조금	융자금	융자 이차		
수 산 자 원 조	64,875	64,875	-	-	51,719	51,719	-	-	58,297	△20.3
어 장 환 경 관	25,988	25,988	-	-	26,554	26,554	-	-	26,271	2.2
어업구조조 정 및 개발	40,585	38,836	22,336	1,749	416,687	416,033	18,281	654	228,636	926.7
면세유· 영어자금 등	354,188	268,195	1,098,248	85,993	491,462	447,304	1,233,472	44,158	422,825	38.8
어 촌 개 발	43,169	42,895	3,500	274	40,465	40,393	2,000	72	41,817	△6.3
유 통 지 원	20,129	14,696	69,388	5,433	30,716	27,996	75,972	2,720	25,422	52.6
지 도 선 및 유 시 설	6,439	424	186	15	3,593	3,589	113	4	5,016	△44.2
어 선 어 망 지 원	7,784	5,089	34,424	2,695	4,367	3,138	34,323	1,229	6,067	9.4
어업인 육성	5,742	2,560	40,642	3,182	927	-	25,890	927	3,335	△83.9
기 타 지 원	9,374	9,374	-	-	6,105	6,105	-	-	7,740	△34.9
총 계	578,273	478,932	1,268,724	99,341	1,072,595	1,022,831	1,390,051	49,764	825,434	85.5

자료 : 해양수산부 '98 및 '99 「해양수산업 집행지침」, 각년도.

이러한 수산보조금은 두 가지로 나누어 볼 수 있는데, 첫째는 국고나 지방비에서 지급되는 직접 보조금이고, 둘째는 용자지원에 대한 이자차액이다. 수산보조금은 어업의 영세성으로 인한 생계차원의 용자지원이 다수를 차지하고 있다. 예를 들면, 영어자금 지원은 한국의 전통적인 고금리 정책으로 인하여 정부에서 대출 해주는 이자와 일반 시중은행에서 대출해주는 대출이자 차이 금액만큼이 보조금의 성격을 가진다. 즉, 1999년 후반기의 영어자금 금리는 5%였는데, 시중은행의 평균 대출금리는 8.58%였다. 이러한 금리 격차인 3.58%가 용자지원에 대한 보조금의 성격을 가지는 것이다.

한국의 수산보조금을 한국의 수산예산 항목을 기준으로 분류하면 <표 2>과 같다. 수산보조금은 OECD/FAO/UNEP/APEC/미국/일본 등의 여러 국제기구와 국가에서 분류하고 있으나 이 중에서 OECD/수산위원회에서는 3가지의 정부 재정지원 형태를 기준으로 분류하고 있는데, 그 내용을 보면 첫째, 수익증대를 위한 직접지불, 둘째, 어업생산 비용의 감소를 가져다주는 비용감소지원, 그리고 일반서비스 등이다.

이를 기준으로 하여 한국의 수산보조금을 분류하면 <표 3>과 같이 1999년의 경우 수산부문 정부재정 지원금 총 1조 726억원중에서 OECD 분류 보조금에 포함되지 않는 제외보조금 286억원을 제외하면 총 1조440억원이 보조금이다. 이 중에서 직접지불 보조금은 43.1%인 4,501억원으로 가장 많으며, 비용감소 지원보조금은 43.0%인 4,488억원이고 일반서비스는 1,451억원으로 13.9%를 차지하고 있다.

1998년을 기준으로 하여 증감율을 살펴보면, 보조금 전체는 96.9%의 증가율을 보이고 있으며, 직접지불보조금이 798.8%로 가장 높은 증가율을 나타내고(국제규제 어선감척사업 지원금에 기인함)있으며 일반서비스는 상대적으로 증가율이 낮아 6.3%에 머물고 있다. 또한, 분류에서 제외되는 보조금은 40.5%의 감소율을 나타내는 특징을 보이고 있다.

<표 3> OECD분류에 따른 수산보조금 현황

(단위 : 백만원)

구 분	1998			1999		
	보조금계	보조금	용자이자	계	보조금	용자이자
직접 지불	50,072	48,906	1,166	450,054	448,896	1,158
비용절감지원	343,515	253,700	89,815	448,780	403,700	45,080
일반서비스	136,534	135,484	1,050	145,134	144,153	981
소 계	530,120	439,090	92,030	1,043,968	996,749	47,219
제외 보조금	48,153	40,842	7,311	28,627	26,082	2,545
총 계	578,273	479,932	99,341	1,072,595	1,022,831	49,764

자료 : 이광남 · 김현용 · 강연실, "수산보조금에 대한 국제기구의 논의 동향과 대응방안", 수산경제연구원, 2000. 12.

2. 한국 수산보조금의 특징

한국에서 지불되는 수산부문 보조금에 대하여 특징을 살펴보면(98년, 99년) 다음과 같다.

첫째, 사회복지 정책적 보조금이다.

한국에서 수산업에 종사하는 어민들은 농업이나 도시에 거주하는 근로자들의 소득에 비하여 영세하다. <표 4>에서 보는 바와 같이 '99년의 어가소득은 농가소득과 도시노동자 소득에 각각 82.6%와 69.0%를 차지하며 2000년에는 각각 81.8%와 65.9%에 불과하고 있어서 어민들은 한국사회의 저소득층임을 알 수 있다. 그러므로 한국의 수산보조금은 사회 저소득층의 복지후생을 위한 보조 목적으로 지급되고 있다. 한국은 국제기구에서 다른 나라들과 달리 수산보조금은 소득이 낮은 특정그룹에게 후생증진(pareto improvement)을 목적으로 소득이전을 의도하는 수단이라고 주장하고 있다.

이에 대해 미국은 1999년 5월 3일~5월 6일 스위스 제네바 WTO본부에서 개최된 보조금 상계조치위원회에서 한국의 수산보조금은 "특정성" 측면에서 검토가 필요하다고 지적하면서 한국에 대해 조합경영개선자금의 지원, 노후어선의 대체지원, 20톤 미만 소형어선의 지방세 면제가 특정산업에 제한되어 있는지 또는 특정한 기업 및 산업군에 제한되어 있는지에 대해 질의하였다. 한국은 이러한 보조금이 특정한 산업이나 기업에 제한되어 지원되고 있지 않다고 설명하였으며, 특히 수산보조금은 연안, 근해, 원양 등 여러 산업으로 구성된 수산업 전 분야에 대해 지원되며, 객관적인 조건을 충족하는 모든 어업종사자가 보조금 지원대상이라는 점을 강조하였다. 또한, 수산업 관련 보조금의 대부분은 수출이나 대규모 사업을 목적으로 하지 아니하고 생계를 목적으로 활동하고 있는 개인에 대해 지원되고 있음을 설명하였다.

<표 4> 어가소득구성과 소득구성 비율

(단위 : 천원)

		'99	2000	증감율('00/'99)
어 가 소 득 (A)		18,428	18,875	2.4
	어 업	10,323	10,078	△2.3
	어 업 외	4,882	5,313	8.8
	이 전 수 입	3,223	3,484	8.1
농 가 소 득 (B)		22,323	23,072	5.7
	농 업	10,566	10,897	3.1
	농 업 외	7,034	7,432	5.6
	이 전 수 입	4,723	4,743	0.4
도 시 노 동 자 소 득 (C)		26,696	28,643	7.3
비 율 (%)	A / B	82.6	81.8	
	A / C	69.0	65.9	

자료 : 어가경제통계



둘째, 보조금은 연안어업에 집중지원된다.

<표 2>에서 알 수 있는 바와 같이 한국의 수산보조금은 연안어장의 자원 증대, 연안 어장관리 및 연안어민의 경영을 지원하거나 또는 연안어업의 거점을 개발하여 연안어민의 쾌적한 정주공간을 제공하는데 수산보조금이 집중되고 있다. 어촌종합개발사업, 영어자금, 면세유공급, 인공어초사업 등 보조금은 대부분 연안어업과 관련된 사업이다.

셋째, 어업용 면세유에 대한 지원액이 매우 크다.

어업용 면세유류 공급에 따른 어업용 면세유류 보조금은 1999년의 경우 4,037억원에 달하여 우리나라 수산사업 전체 보조금(10,723억원)의 37.6%를 차지하고 있는 실정이고, 1998년의 경우는 총보조금 578,273억원중에서 253,700억원으로 약 44%를 점하고 있다. 따라서 최근 2년간 우리나라의 수산보조금 중에서 어업용 면세유류공급에 따른 보조금이 38%~44%로 가장 많은 비중을 나타내고 있다.

넷째, 2000년도 어선감척사업 지원액이 급증하였다.

2004년까지 계속되는 어선 감척사업은 1999년의 경우에 제일 많은 수산보조금인 4,167억원으로 전체보조금(10,723억원)에서 38.8% 차지하고 있다. 따라서, 어선감척과 어업용면세유류 보조금을 합하면 총 8,204억원으로 전체보조금에서 76.4%가 되어 전체 보조금의 대부분을 차지하고 있다. 어선감척사업비가 급증하고 있는 이유는 국제규제<sup>2)</sup>에 의하여 어장을 상실한 어선의 퇴출 보조금이 계상되었기 때문이다.

다섯째, 수산보조금 총액이 상승하고 있다.

2000년 수산부문 지원금이 전년에 비하여 약 2배 가까이 상승하였는데, 이는 한일어업 협정으로 인한 국제규제에 따른 어업인지원사업으로 인하여 폐업지원금 약 4천억원이 포함되는데 기인한다. 이를 수산물 총생산액 대비 수산보조금 비율을 계산해 보면 1997년도에 7%, 1998년 12.7%, 1999년 24.0%로 지속적인 수산부문 재정지출이 증가하고 있는 것으로 나타나고 있다. 그러나 WTO의 규제가 없다 할지라도 2004년까지의 연근해 어업 구조조정 및 국제규제로 인한 어업인 지원사업이 완료되면, 수산보조금은 격감할 것으로 예상된다<표 5 참조>.

<표 5> 우리나라의 총생산액 대비 수산보조금 비율('98, '99)

(단위 : 백만원)

구 분	1998년	1999년	비 고
수산보조금(A)	578,273	1,072,595	
총생산액(B)	4,542,514	4,482,445	
A/B	12.7%	24.0%	

자료 : 이광남, "수산보조금 논의에 대한 한국의 입장", APEC 수산물 무역 세미나자료, 2001. 5.

2) 한·일 어업협정, 한·중 어업협정과 같이 국가간의 협정에 의하여 조업구역이 규제된 경우를 말함.

### 3. 면세유 보조금의 금지 가능성

국제기구에서 논의하고 있는 수산보조금의 개념, 범위설정, 분류 등은 제2장<표 1>에서 보는 바와 같이 국제기구마다 각각 다른 용어를 사용하거나 혹은 유사한 용어를 사용하고 있지만 보조금에 대한 국제기구의 분류기준이 다양하기 때문에 한국에서 지불하고 있는 여러 가지 보조금이 허용보조금에 속하는지, 금지 보조금에 속하는지 구분하기 어려운 면이 있다.

WTO의 보조금 개념은 너무 포괄적이어서 개별 국가의 여건과 산업별 특성을 고려하지 않고 일률적으로 규정하고 있다. 마찬가지로 다른 국제기구의 분류기준에 의한다 할지라도 보조금의 명칭에 따라서 허용보조금으로 분류해야 할지, 금지보조금으로 분류해야 할지 애매한 경우가 많다.

WTO의 보조금 및 상계조치에 관한 협정(Subsidies and Countervailing Measure : SCM)을 보면 금지보조금이란 수출산업보조, 수입대체상품 구매지원 등이라고 설명하고 있다. 미국의 경우에는 고정자본과 운영비용을 절감시키는 보조금과 소득 및 가격지지 보조금을 금지 보조금으로 규정하고 있다.

이와 같이 혼란스러운 기준과 용어들을 고려하여 한국 해양수산개발원의 '수산정책자금의 효율성 제고 방안'이란 연구에서 한국의 수산보조금에 대한 금지 가능성을 순위별로 제시하고 있다. 순위는 5점 likert법에 따라 분류한 후에 WTO는 1점, 미국은 5점, 그 밖의 국제기구는 0.75점의 가중치를 부여하였다.

이 보고서를 보면 국제기구에서 요구하는 기준에 따라 산정할 때 한국의 면세유는 제일 우선적으로 금지가능성이 높은 보조금으로 지목한 바 있다. 그 다음으로 영어자금, 수산물 유통자금 지원 등 약 10가지의 보조금이 제 2순위로 분석되었다.

## Ⅳ. 한국의 면세유 공급 현상과 문제점

### 1. 한국의 면세유 공급실태

#### 1) 어업비용과 유류비의 관계

어업에 있어서 유류비는 인건비와 함께 제일 큰 비용 항목에 해당한다. 수협 어업 경영조사 보고서에 나타난 자료에 의하면, 10년간 14개 업종의 출어비에 대한 유류비 비율은 대부분 30% 내외였으나, 최근 들어서 점차적으로 상승하는 추세이고, 1998년도에는 약 37%인 것으로 나타나 어업경영비에서 유류비가 차지하는 비중이 매우 높음을 알 수 있다<표 6 참조>.

유류비 비율을 업종별로 살펴보면, 근해채낚기어업의 유류비가 33.7%로 가장 높고, 그 다음으로는 대형기저(쌍) 31.5%, 대형트롤 및 서남구기저 26.6%로 조사되었다. 따라서, 어업에서 유류비는 어업수익에 직접적인 영향을 미치고 있고, 유류비의 변동은 수산업의

안정적인 산업활동에 가장 큰 변수의 하나로써 작용하고 있음을 알 수 있다.

<표 6> 최근 10년간 연도별 유류비 비중(1989~1998)

(단위 : 천원, %)

구분	어업수익 (A)	어업경비 (B)	출어비 (C)	유류비 (D)	D/A	D/B	D/C
1989년도	169,556	137,813	65,065	20,445	12.1	14.8	31.4
1990년도	180,967	152,959	71,329	22,331	12.3	14.6	31.3
1991년도	212,286	176,792	76,975	22,444	10.6	12.7	29.2
1992년도	234,427	203,049	88,658	25,953	11.1	12.8	29.5
1993년도	279,968	234,015	104,516	29,452	10.5	12.6	23.2
1994년도	316,055	260,857	115,883	32,697	10.3	12.5	23.2
1995년도	337,985	286,415	125,012	33,628	9.9	11.7	26.9
1996년도	385,260	328,022	149,968	47,572	12.3	14.5	31.7
1997년도	382,256	346,002	164,073	53,874	14.1	15.6	32.8
1998년도	393,250	364,667	177,091	65,475	16.6	18.0	37.0

자료 : 어업경영조사보고 1989-1998, 수협중앙회, 각 연도.

## 2) 어업용 면세유의 공급 대상과 종류

어업용 면세유류라 함은 「조세특례제한법」에 정한 연근해 및 연안구역 어업용 선박 또는 각종 시설에 사용할 목적으로 수협중앙회가 정유회사로부터 직접 구입·공급하는 석유류를 말하며, 조세특례제한법 제106조 제1항 제7호는 “어업용 석유류로서 대통령령이 정하는 것”에 대하여 부가가치세 면세를 규정하고, 동법 시행령 제106조 제8항 제1호에서 수산업협동조합법에 의하여 설립된 수산업협동조합 중앙회를 통하여 공급하는 석유류에 대하여 면세토록 규정하고 있다<sup>3)</sup>. 또한 동법 제111조에서 동 석유류에 대한 특별소비세 또는 교통세의 면세를 규정하고 있다. 조세특례제한법령에 의거 어업용 면세유류 공급대상은 연근해 및 연안구역어업용 선박, 나잠어업 종사자의 탈의실용 난방시설, 어민·수산업협동조합 및 어촌계가 직접 운영하는 수산물생산기초시설·양식어업용시설 및 수산종묘생산시설, 육상양식어업용시설 및 육상종묘생산어업용시설, 내수면어업에 사용되는 시설, 도서지방 자가발전용시설 등이다. 그러나 어획물운반선, 유어납시어선, 패류자숙시설, 새우건조자숙시설, 양식시설용 수기 및 세척기에 대한 면세유류 공급대상에서 제외되고 있다<표 7 참조>.

3) 조세 특례 제한법에 의하여 어업용에 공급되는 석유류라 할 지라도 수협중앙회를 통하여 공급하지 않으면 면세되지 아니한다.

강 연 실

<표 7> 면세대상 어업 및 시설

면 세 대 상	관 련 법 규	비 고
(1) 연근해 및 연안구역어업용 선박 ① 허가어업선박(수산업법 제41조) ② 면허어업선박(수산업법 제8조) ③ 시험또는연구·교습어업선박(수산업법 제42조) ④ 신고어업선박(수산업법 제44조)	조세특례제한법시행령 제106조 제8항 제1호	
(2) 나잡어업 종사자의 탈의실용 난방시설	"	
(3) 어권·수산업협동조합 및 어촌계가 직접 운영하는 수산물생산기초시설·양식어업용시설 및 수산종묘생산시설로서 재정경제부령이 정하는 것 ① 김 건조시설 ② 멸치 자숙·건조시설 ③ 미역 자숙·건조시설 ④ 오징어 건조시설	조세특례제한법시행령 제106조 제8항 제1호, 동법 시행규칙 제48조 제2항	
(4) 수산업법시행령 제33조 제1항 제4호 및 제5호의 규정에 의한 육상양식어업용시설 및 육상종묘생산어업용시설	조세특례제한법시행규칙 제48조제3항 제2호 및 제3호	
(5) 내수면어업개발촉진법에 의한 내수면어업에 사용되는 선박으로서 어선법에 의하여 동력어선으로 등록된 선박 및 내수면어업개발촉진법에 의한 양식어업에 사용되는 시설 중 육상에 인공적으로 조성된 내수면에서 양식어업에 사용되는 시설	"	
(6) 도서지방 자가발전용시설	전기사업법 제2조, 동법 제65조	

현재, 수협에서 공급하는 어업용 면세유류의 종류와 용도는 <표 8>과 같으며, 유종은 경유(고유황, 저유황), 증유, BA유, 휘발유, BC유, 등유, 기타 잡유 등이다.

<표 8> 어업용 면세유류의 종류와 용도

유 종		용 도 별
연료유	경유, BA유, 휘발유	어업용선박
	경유, 증유, BA유, 휘발유, BC유	수산물 생산기초시설
		양식시설 수온유지용, 양수용
		도서지방 자가발전용
등유	실내등유, 보일러유	
윤활유	기타 잡유	수협최고급, 내연기관유
		냉동기유 1종, 2종
		일반유압 작동유
		선외기용 엔진오일

### 3) 면세유 공급으로 인한 어업인의 지원액

어업용 유류의 면세혜택을 구체적으로 살펴보면, 유종별로는 경유 및 휘발유, 중질유를 포함한 모든 유류는 관세 및 석유사업기금을 납부하고 있으나, 교통세(특소세), 교육세, 주행세, 부가가치세는 면세를 받고 있다<표 9 참조>.

중질유는 B.A유, 중유, B.C유를 말하며, 교육세는 교통세 또는 특별소비세의 15%를 세율로 부과, 주행세는 교통세의 3.2%로 2000년 1월 1일 지방세법 개정에 따라 신설되었다.

<표 9> 현행 연료유의 가격 구성과 면세제도 현황

구분	경유	휘발유	중질유(운활유)	면세여부
관세	원유 도입시 제품가격의 5%			과세
석유사업기금	원유 도입시 배럴당 1.7\$			납부
교통세(특소세)	ℓ당 155원	ℓ당 630원	부과없음	면세
교육세	ℓ당 23.25원	ℓ당 94.50원		면세
주행세	ℓ당 4.96원	ℓ당 20.16원		면세
부가가치세	제세포함 공급가격의 10%			면세

\* 2000년 3월 25일 현재 기준.

어업용 유류의 면세 혜택을 유종별로 시중가격과 비교하면, 휘발유가 시중가격 대비 20.9%로서 가장 많은 혜택이 있으며, 다음으로는 고유황 경유 및 저유황 경유가 각각 40.5%, 41.6% 이다. 이에 반하여 가장 적게 혜택을 받는 유종은 중유, 운활유로서 시중가격 대비 각각 84.7%, 83.9%임을 <표 10>에서 알 수 있다.

<표 10> 어업인 공급가격 및 시중가격 대비

(단위 : D/M당 가격, 원)

유종별	공급가격(A)	시중가격(B)	차액	(A/B) (%)
고유황 경유	46,986	116,000	69,014	40.5
저유황 경유	49,140	118,000	68,860	41.6
B.A유(2.0%)	43,940	61,038	17,098	72.0
중유(3.0%)	46,340	54,720	8,380	84.7
B.C유(4.0%)	47,340	58,740	11,400	80.6
휘발유	66,480	247,000	180,520	20.9
운활유(CE급)	239,992	286,000	46,008	83.9

\* 2000년 3월 25일 현재 기준.

강 연 실

1999년도 한해 동안 유종별 어업인 수혜액을 분석해 보면, 경유류(고경유 및 저경유)가 전체 수혜액 509,209백만원 중에서 80.7%인 410,632백만원으로 많은 부분을 차지하였다. 다음으로는 휘발유가 17.6%인 89,723천원으로 나타나 경유와 휘발유로 인한 혜택이 대부분(98.5%)을 차지하고 있다<표 11 참조>.

어업용 면세유류의 공급으로 인하여 어업인들이 받는 혜택은 1980년도에는 114억원이었으나, 1990년도에는 약 3.3배가 증가한 381억원이었고, 1999년도에는 1980년도 기준 44.7배나 증가한 5,092억원이다.

따라서 어업용 면세유류 공급으로 인한 어업인들의 혜택은 국내·외적인 유가변동 및 어선척수 증감 여부, 공급범위 확대 여부, 어로(양식)장비의 현대화 등에 따라 정도의 차이는 있겠지만, 전체적으로 어업인들에게 많은 혜택이 주어지고 있음을 알 수 있다.

<표 11> 최근 3년간 어업용 면세유류 공급으로 인한 어업인 수혜액

(단위 : 천드럼, 백만원)

유종	구분	공급수량	공급금액	수혜액	면세액				부대이익
					소계	교통세	교육세	부가세	
합계	97년도	7,341	269,446	228,607	126,847	76,221	11,434	39,192	101,760
	98년도	7,256	335,270	433,375	253,678	191,435	28,715	33,528	179,697
	99년도	8,390	341,220	509,209	403,706	292,215	43,770	67,721	105,503
고유황경유	97년도	6,057	217,781	184,591	100,376	58,145	8,722	33,509	84,215
	98년도	5,209	235,989	307,367	170,117	128,001	19,200	22,916	137,250
	99년도	5,682	223,565	329,768	253,416	182,656	27,398	43,362	76,352
저유황경유	97년도	289	11,611	7,496	4,463	2,770	416	1,277	3,033
	98년도	943	42,727	56,311	30,727	22,410	3361	4,956	25,584
	99년도	1,413	55,988	80,864	60,975	43,776	6,566	10,633	19,889
B·A유	97년도	739	25,704	12,397	2,827	-	-	2,827	10,110
	98년도	546	22,556	8,372	2,256	-	-	2,256	6,116
	99년도	556	20,401	6,406	2,040	-	-	2,040	4,366
중유	97년도	21	670	276	74	-	-	74	202
	98년도	32	1,669	247	167	-	-	167	80
	99년도	35	1,197	183	120	-	-	120	63
B·C유	97년도	12	295	275	33	-	-	33,632	242
	98년도	153	6,321	1,196	632	-	-	623	564
	99년도	185	6,231	1,175	623	-	-	623	552
휘발유	97년도	185	7,392	21,953	18,415	15,306	2,296	813	3,538
	98년도	342	19,753	58,193	49,153	41,024	6,154	1,975	9,040
	99년도	474	24,091	89,723	85,557	65,783	9,804	9,968	4,166
윤활유	97년도	38	5,5993	1,079	659	-	-	659	420
	98년도	31	6,255	1,689	626	-	-	626	1,063
	99년도	45	9,747	1,090	975	-	-	975	115

자료 : 수협중앙회 자재사업단.

#### 4. 면세유 구매가격의 결정방법

수협이 지난 65년 과세유 판매에서부터 시작한 유류사업은 1999년도 한해동안 면세유 판매량은 모두 8백39만드럼, 금액으로는 3천3백억원에 달하며 어업인 수혜폭은 5천억원 대에 이르고 있다.

수협은 1997년 1월 1일 이전까지 상공자원부(현행 산업자원부)에서 고시하는 공장도가격을 기준으로 정유사로부터 필요한 물량을 공급받았으나 1997년 1월 1일부터는 정부의 유가자유화 정책에 따라 수협중앙회와 국내정유사간의 합의에 따라 5개 정유사 중 가장 낮은 공장도가를 적용 공급받았다. 그러나 1997년 2/4분기부터는 매분기별로 국내 정유 5사를 대상으로 고유황경유는 희망수량 경쟁입찰, 기타 유종은 단가입찰을 실시하며 최저가격을 제시한 정유사의 가격을 낙찰가격으로 삼으며, 윤활유는 13개사를 대상으로 단가 수의계약 또는 경쟁입찰을 통하여 가격을 결정하고 있다.

이 가격 중에서 고유황경유, B-A유는 분기중 고정가격을 원칙으로 하고 있으나 중유, B-C유, 휘발유 가격은 공장도 가격에 변동이 있을 경우에는 정유사 중 최저 변동율을 낙찰가격에 반영하고 있다.

#### 5. 면세유 판매가격의 산출방법

수협은 유류사업을 시작한 이래로 정율제 수수료를 적용했으나, 정율제 수수료의 경우 가격 상승에 따른 비용부담 가중으로 어업인에게 부담으로 작용했다. 정율제의 문제점을 극복하고자 1999년 8월 1일자로 정액수수료제를 도입하여 현재에 이르고 있다<표 12 참조>.

<표 12> 유류 공급가격

(단위 : 원/드럼)

유종	'99. 8. 1 이전	'99. 8. 1 이후		
		합계	중앙회	조합
경유	판매원가의 1.3%	2,100	700	1,400
중질유		1,700	500	1,200
휘발유		2,500	800	1,700
윤활유		4.8%	1.3%	3.5%

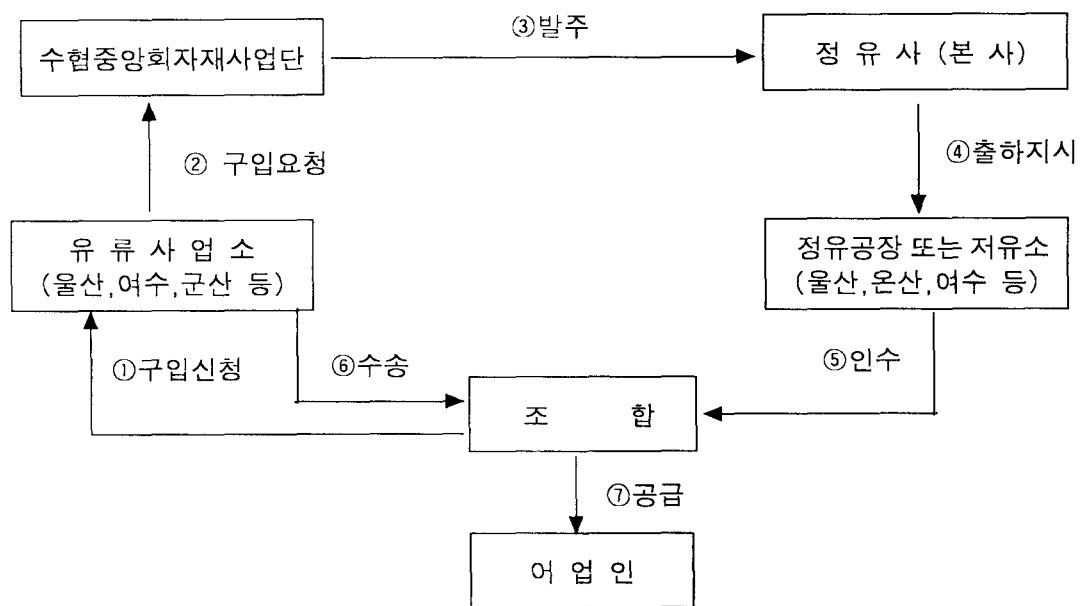
#### 6. 면세유 공급체계

면세유의 구매와 저유소까지의 수송은 수협중앙회가 담당한다. 중앙회는 정유회사의 제조장 또는 저유소에서 조합 급유소(분급소 포함)까지 수송하며, 일부는 일반민간수송업자 또는 유조선 보유조합과 유류수송계약을 체결하여 이용하여 수송하고 있다. 일선조

강 연 실

합 유조선 및 민간운송업자와의 유류운송계약시에는 각 사업소별로 연간 유류수송 물량 및 운송능력을 감안하여 각 사업소장이 중앙회 적격선박을 추천하며, 중앙회는 조합소유 선박을 우선 계약하고 부족분에 대하여는 민간수송업자와 계약을 체결하여 수송 업무의 일부를 위탁하고 있다.

육상수송에 대하여는 주유소 또는 공급대행대리점 소속 정유사와 육상공급계약을 체결하여 공급하고 있으며, 유허유 수송의 경우는 제품공급 회사가 조합까지 수송을 담당토록 구매계약이 체결되어 있다<그림 1 참조>.



<그림 1> 어업용 면세유류 공급 체계도

7. 어업용 면세유류 취급조합 및 급유시설 현황

1999년말 현재 어업용 면세유류를 취급하고 있는 조합은 지구별 수협 66개소 전부, 업종별수협은 어선어업을 하고 있는 대형기선저인망·선망·권현망과 양식어업인·양만·해수어류 수협 등 19개소 중에서 12개소이며, 가공업(통조림, 냉동물)의 경우는 2개소 모두가 취급하고 있지 않다.

회원조합이 보유하고 있는 급유시설은 임시저장탱크 등을 말하며, 전국연안에 159개 급유소가 254천D/M의 저유능력을 보유하고 있으며, 이러한 물량은 평소 판매량의 8일분에 해당되는 물량에 해당한다<표 13 참조>.

각 조합은 평균적으로 약 2기의 탱크를 보유하고 있으며, 기당 용량은 약 500D/M에서 2,000D/M 내외 수준이다. 또한, 바지선은 대부분 조수간만이 심한 서해안에 위치한 수협에서 보유하고 있고, 유조차는 수요량이 많은 조합에서 보유하고 있다<표 14 참조>.



<표 13> 어업용 면세유류 취급조합 현황(1999년)

(단위 : 개소)

구분	계	취급조합	미취급조합
합계	87	78	9
지구별	66	66	-
업종별	19	12	7
가공업	2	-	2

※ 급유소 미보유 지구별 조합 ( 5개소 ) : 경기남부, 보성, 광양, 사천, 의창.

<표 14> 수협의 어업용 면세유류 급유(비축)시설 현황

(단위 : D/M)

사업소	계		탱크 (기)		빠지 (척)		급유선 (척)		유조차 (대)	
	수량	용량	수량	용량	수량	용량	수량	용량	수량	용량
계	257	254,908	153	195,538	16	44,588	8	11,582	80	3,200
군산유류(사)	29	24,530	17	14,245	4	10,050			8	235
여수유류(사)	134	99,665	83	80,425	8	16,585	2	870	41	1,785
울산유류(사)	49	75,528	28	71,105	1	1,313	1	2,500	19	610
부산시지회	26	41,665	13	20,283	2	13,640	3	7,312	8	430
경인지회	19	13,250	12	9,480	1	3,000	2	900	4	140

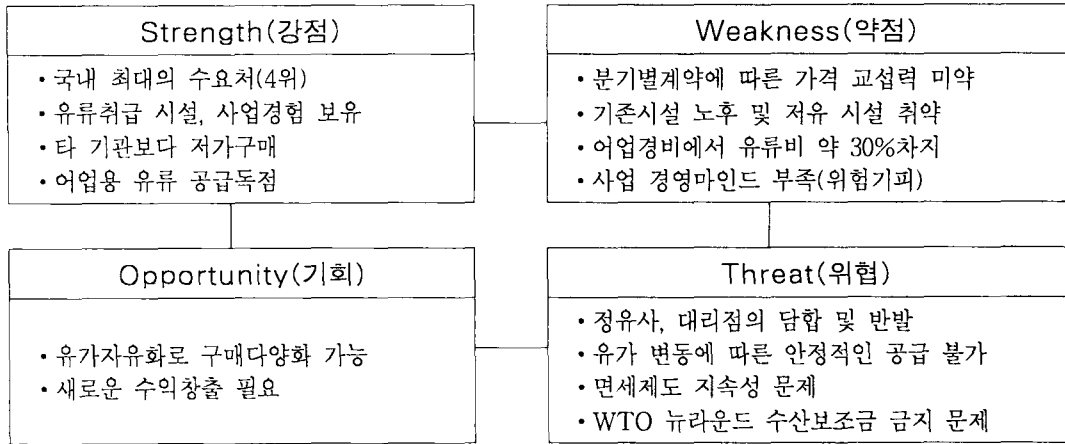
자료 : 수협중앙회 자재사업단.

다음으로 어업용 면세유류를 수송하는 수송선은 총 20척(중앙회 2척, 조합 7척, 개인 11척)으로 톤수 2,583톤, 용량 35,350D/M이다.

## 2. 한국의 면세유 공급상의 문제점

현재 수협이 공급의 주체가 되어 수행하고 있는 유류의 효율적인 공급 방안을 제시하기 위하여 유류 공급을 둘러싼 내부 및 외부의 제요인을 SWOT 방식으로 분석해 보면 <그림 2>와 같다.

강 연 실



<그림 2> 한국 면세유 공급에 대한 SWOT분석

이상의 그림에서 보는 SWOT 방식에 의한 분석내용을 약점 부분만 구체적으로 살펴 보면 다음과 같다.

**1) 정유사 중심의 가격 결정**

국내 정유사의 유가정책은 국내가와 국제가를 차별화하고 있다. 즉, 수출가격은 국제시장 가격을 기준으로 하기 때문에 통상 국내유가보다는 싼 가격으로 수출되고 있다. 그 이유는 국내시장의 경우 독과점가격이 형성되어 있어서 공급자가 가격 결정에 영향력을 발휘한다고 볼 수 있다. 국내수요량을 초과하는 잉여물량은 국제시장에서 다른 나라 제품과 경쟁가격이 형성되므로 국내가격보다 저렴한 경우가 많다. 그러나 수협과 같은 대형거래처는 국내가와 국제가 사이에서 결정되고 있다.

수협에서 실시하는 분기별 입찰의 경우 입찰 후 국제유가가 폭등하거나 환율폭등 때문에 국제유가보다 싼 값으로 공급되기도 하나 입찰 당시에는 대부분 수출가보다 높은 셈이다.

**2) 비축시설 미비로 인한 유가불안정 및 가격 교섭력 미약**

가격이 결정되면 수협은 필요한 물량을 인수하여야 하는데, 이때 수협이 일시에 인수 및 저장할 수 있는 물량은 <표 14>에서 알 수 있는 바와 같이 수협이 보유한 급유시설능력 8일분 한도내에서만 가능하다. 즉, 수협조직이 보유하고 있는 급유(비축)시설은 전국연안에 산재한 159개 급유소는 물론 유조차까지 동원하여 인수 및 보관을 한다 할지라도 그 물량은 254천D/M에 불과하고, 이러한 물량은 평소 소요량의 8일분에 해당되는 아주 적은 물량에 해당한다.

비축 및 공급용 탱크는 각 조합별로 평균적 약 2기씩 보유하고 있으며, 기당 용량은 약 500D/M에서 2,000D/M 내외 정도이다. 빠지선은 조수간만의 차이가 심한 서해안에 위치한 수협에서 대부분 보유하고 있고, 유조차의 경우는 육상수송으로 어민에게 공급할

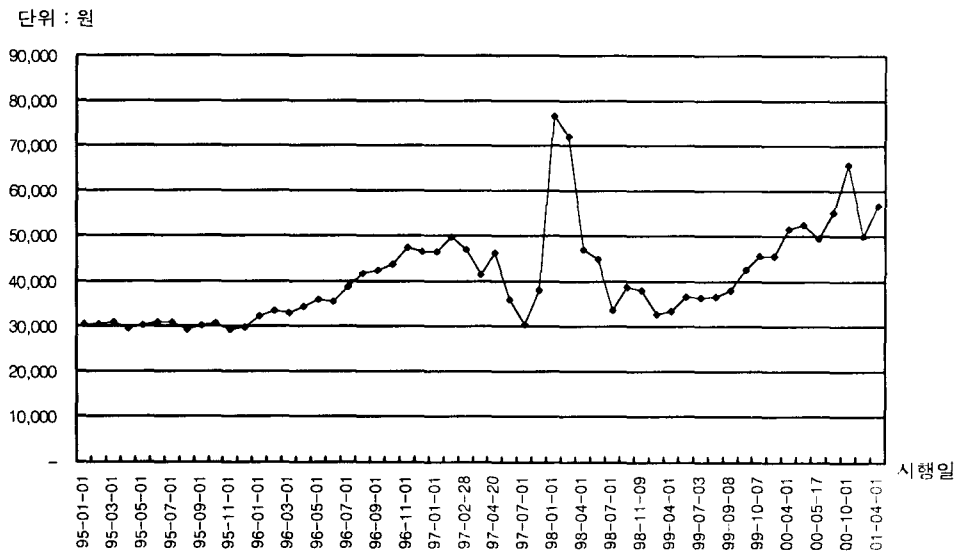
수요량이 많은 조합에서 보유하고 있다.

따라서 회원조합의 비축시설 용량이 전체 유류 구입량의 8일분에 불과하여 유가변동시 비축유가 없어 어민에게 안정적인 가격으로 공급할 수 없는 한계가 있다.

1998년도 경우를 예를 들면 유가가 일시에 2배이상 폭등하여 유류비 부담을 감당할 수 없어서 대량 출어포기 및 부도사태 속출하였고, 1999년도 2/4분기 유류가격이 1/4분기보다 15% 이상 인상되어 근해안강망 등 어황이 좋지 않은 업종에서는 집단적으로 출어를 포기하는 사태가 발생하였다.

<그림 3>은 공급가격의 추이를 나타내고 있다. 1996년말까지 정부는 석유제품 가격을 고시가격으로 통제하였기 때문에 가격 변동은 안정적이었으나, 1997년 이후부터는 유가가 자유화되어 가격이 심하게 변동하고 있다. 1995년부터 2001년 4월까지의 월별 어업용 면세유류 공급 가격(고경유) 추이를 분석한 결과, 드럼당 최저 약 3만원에서 최고 8만원까지의 공급가격의 변동을 보이고 있어, 현 공급체제에서는 유가의 안정화에 대한 대책이 없음을 알 수 있다.

<그림 3> 어업용 면세유류 공급가격추이(고경유)



즉, 수협은 유류의 대량 수요자 임에도 불구하고 유류의 저장 능력이 부족하여 유류 저장에 따른 경제적인 장소 효용(place utility), 시간 효용(time utility)을 창조하지 못할 뿐만 아니라, 국내정유회사와 거래교섭시 가격교섭력(bargaining power)이 미약하다.

또한 수협은 저유시설이 없어 구매단가계약 입찰시 국내 5개 정유사간에 담합이 발생한다 할지라도 이를 회피하거나 대응하기가 힘들다.

## 강 연 실

만일 수협이 충분한 유류 보관시설을 구비하고 있다면 가격이 저렴할 때 대량 구매하여 비축하고, 가격이 인상되었을 때는 구매를 연기함으로써 어업용 면세유를 안정적인 가격에 지속적으로 공급할 수 있을 것이다.

더욱이 현재는 유류수입 자율화로 국제입찰이나 해외 직수입이 가능해 국내 정유공급사와 구매단가 경쟁을 유도할 수 있는 유리한 입장에 있지만, 저유시설 미비로 비수기 때의 저가 구입 및 해외에서의 구매가 불가능한 실정이다.

### 3) 유류저유시설 노후화

수협이 소유하고 있는 유류저유시설은 대부분 내용연수가 지났거나 수리 및 시설보수가 불가피한 실정인데, 여기서는 그 정도가 심한 부산시 수협과 속초 수협의 예를 들고자 한다.

부산시 수협의 경우는 용량 1,400~2,400D/M급 급유탱크 5기 중에서 1999년에 설치한 것 1기를 제외하면, 대부분 37년에서 19년이나 경과되었으며, 속초수협의 경우는 2기 모두 36년이 경과되었고 간이탱크(간이 분급소)의 경우도 노후화 정도가 심한 상태이다 <표 15 참조>. 이와 같은 유류저유시설의 노후화는 유류사업의 경영효율을 악화시키는 요인으로 작용하고 있음.

<표 15> 수협 급유탱크의 노후화 사례

수협명	용량 (D/M)	시설연도	비고
부 산 시	14,000	1964년	
"	24,000	1974년	
"	24,000	1974년	
"	15,000	1982년	
"	15,000	1999년	
속 초	2,507	1665년	
"	1,466	1965년	

주 : 급유탱크 1,000 드럼 이상에 한함.

## Ⅳ. 유류의 효율적인 공급 방안

한국의 어업은 육상에서 공급받고 있는 일반 공업용 유류 가격에 비하여 훨씬 저렴한 면세유를 공급받고 있지만 유류비가 출어비의 37%를 차지하고 있다. 이러한 저렴한 유류공급 구조하에서도 한국의 어선어업은 적자 경영이 속출하여 한국 어업 기반의 중요한 문제점으로 대두 되고 있는 실정이다. 그런데 만일 WTO에서 현재 논의 되고 있는 면세유 금지와 같은 수산 보조금 금지 정책이 현실화되어 면세유 공급이 중단되는 사태가 발생하면 한국의 어선어업은 존립할 수 없는 치명적인 타격을 입게 될 수 있다.

## 1. 대규모 저유시설 확보

수협이 유류사업을 효율적으로 수행하기 위해서는 적정규모의 저유시설 확보가 시급하다. 저유시설의 적정 규모를 판단하기 위해 고려되어야 할 요소는 다음과 같다.

- 1) 저유시설 활용에 따른 경제성 분석
- 2) 시설입지 선정 및 규모분석
- 3) 비축사업에 따른 위험 분산 및 회피 방안 강구

## 2. 과세유취금을 통한 수익률 제고

그 동안 수협 유류사업은 면세유만 취급해 조세특례제한법령에 의거, 그 공급대상이 법률에 일일이 열거돼야 하므로 사업을 제한적으로 해 온 것이 사실이다.

따라서 어업인에게 지속적, 안정적으로 유류를 공급하기 위해서는 현 유류사업의 제한성을 탈피, 어업인이 아닌 일반 유류수요자를 상대로 유류를 판매할 수 있도록 과세유를 취급하고 그 수익으로 회원조합을 지원하는 방법을 강구하여야 한다.

참고로 일본의 경우는 면세유를 공급하는 업체가 과세유를 판매할 수 있는 최대판매한계를 면세유 판매량의 50%로 규정하고 있을 뿐만 아니라 또한, 일본의 경우는 조합원에게 한정하여 판매하는 원내(員内)판매보다 비 조합원에게도 판매하는 원외(員外)판매 비중을 조금씩 늘려나가고 있으며, 유류의 원외판매는 규모의 경제를 실현하는 수단이 되고 있다.

## 3. 어업용 유류 공급구역의 조정

최근 업종별 조합 중 미취급조합이 유류사업에 참여하기를 원하고 있어서 유류사업에 참여하고 있는 기존 지구별 조합과 면세유 취급 구역을 놓고 갈등을 야기하고 있다. 또한 기존에 유류사업에 참여하고 있는 업종별 조합과 지구별 조합 간에도 유류 사업구역이 중복되고 있다. 동일 구역내 급유시설이 중복되면 이는 결국 어업인 부담을 증가시키고 기존에 공급하고 있는 조합간에 경쟁을 야기하여 조합간의 갈등과 부정유출 요인이 될 수 있다. 따라서 동일항내 과잉급유시설은 적정규모의 급유시설로 통폐합되어야 한다.

## 4. 취급 유종의 다양화

현재 취급유류의 주 유종은 경유(약 84%)로서 경질유는 중질유에 비해 가격이 비싸고 또한 열량이 적은데도 경질유를 사용하고 있다. 이렇게 고가의 경질유를 사용하는 이유는 어선에 사용하는 기관이 고속이기 때문에 유류 소모량도 많다.

일본에서는 경질중류라는 'A중유'(우리 나라 B·A유와 비슷한 유종)를 주로 사용하고 있다. 이러한 편중된 유류소비를 개선하기 위해서는 어선 기관을 고속에서 중·저속으로 바꾸는 문제도 동시에 검토되어야 한다. 또한 양식장 수온유지시설이나 난방용에는 LPG를 대체 사용하는 등 경유 중심에서 탈피하여 유종의 다각화가 필요하다.

### 5. 유류사업 전문인력 육성

국제시장의 동향을 고려하여 유류를 구매할 경우에는 매일 급변하는 원유가, 환율, 국제제품가 외에도 국제정세 등 복합적인 외부요인을 분석, 외국환거래를 해야 한다.

이외같이 유가산정은 여러 변수들의 복잡한 구조를 분석하고 또한 예측하여 선물거래를 해야 하기 때문에 전문가 영입 등 전문적인 구매팀의 육성이 필요하다. 뿐만 아니라 유류는 인화성이 높고 품질관리에 대한 전문적인 식견과 경험이 요구되므로 유류에 대한 품질관리와 유통에 대해 현장감각이 있는 전문관리팀의 육성이 필요하다.

### 6. 수협 자체브랜드의 사용

현재 대리점 및 주유소는 공정거래위원회 고시 제1999-12호(일명 '상표표시제 고시')에 의거 공급자의 상표를 표시해야 한다. 상표표시제는 제조원 상표표시제가 아닌 공급자 상표표시제로서 정유사의 책임하에 공급됨을 의미한다. 따라서 현재로서는 수협 자체브랜드 사용이 불가능하다.

수협 자체브랜드 사용의 제약으로 수협의 '공정하고 신뢰할 수 있다'는 이미지를 충분히 전달하지 못하고 있으므로 이를 개선할 필요가 있다.

### 7. 국제시장으로 구매선 확대

국내 5개 정유사에 의존하는 유류구매선을 국제시장까지 확대함으로써 공급자간 경쟁 유도, 공급자 담합행위 방지, 구매가격 인하, 양질의 제품구매, 공급과 서비스 향상 등의 효과를 얻을 수 있다.

유류구매를 위해서 한국이 이용할 수 있는 국제시장이란 한국과 지리적으로 인접하여 제품 수송비용이 비교적 적게 소요되는 지역으로서 러시아, 연해주, 중국, 일본, 대만을 비롯한 동남아시아 지역이 이에 포함 될 수 있다. 국내시장과 국제시장 구매에 따른 장단점은 <표 16>과 같다.

<표 16> 국제입찰 구매와 국내입찰 구매의 장단점

입찰 유형	장 점	단 점
국제 입찰	<ul style="list-style-type: none"> <li>유가절감과 유류품질 향상 도모</li> <li>국내 정유사에 대한 협상력 강화</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>국제 입찰에 따른 부대비용 소요</li> <li>국제입찰 환경의 불확실성</li> </ul>
국내 입찰	<ul style="list-style-type: none"> <li>국제입찰에 비해 입찰비용 절감</li> <li>별도의 저유시설 불필요</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>국내시장 협소로 가격선택 폭 협소</li> <li>유가와 유류품질 향상의 한계</li> </ul>
국내 및 국제입찰 병행	<ul style="list-style-type: none"> <li>유가절감과 유류 품질 향상 도모</li> <li>국내 정유사에 대한 협상력 강화</li> <li>입찰환경 변화에 따른 다양한 전략 구사 가능</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>국제 입찰에 따른 부대비용 소요</li> <li>국제입찰 환경의 불확실성 상존</li> <li>거래선 다양화로 인한 업무량 증가</li> </ul>

## 8. 소비자 가격 안정화 및 유가 안정 기금 운용

소비자들이 유가변동에 따른 위험부담을 회피하고 경영불안을 해소할 수 있도록 소비자 가격을 안정시킬 필요가 있다. 이를 위하여 유가안정기금을 소비자 가격에 포함시켜 유가를 안정시킴으로써 국내외 유가 변동요인으로 인한 유가등락의 영향을 최소화 할 수 있을 것이다.

## V. 결 론

유류비는 어업 생산비용의 25%-40%를 차지하는 가장 큰 비용요소이기 때문에 어업 경영의 존립을 좌우한다고 볼 수 있다. 정부에서도 수산업 존립에 유류비가 미치는 영향과 파급효과를 잘 알고 있기 때문에 어업용 유류에 대하여 보조금을 지불하는 등 특별한 정책을 강구해 왔다. 그러나 WTO를 비롯한 국제기구에서는 피시프렌드 그룹이 중심이 되어, 어업용 유류에 지급되는 보조금을 포함한 여러 가지 수산보조금이 무역을 왜곡하거나 수산자원에 부정적인 영향을 주고 있으므로 이를 금지하고자 하는 논의를 활발히 주도하고 있다. 결국 이 그룹은 2001년 11월 9일부터 14일까지 개최된 도하의 WTO 각료회의에서 회원들을 설득하여 수산보조금에 대하여 앞으로 3년간 이해당사자들이 감축을 위한 협상을 벌인 후에 3년 후인 2005년 1월 1일까지 감축에 관한 보고서를 제출토록 결의하였다. 이에 따라 앞으로 3년간의 협상기간이 지나면 수산 보조금에 대한 제한 조치가 불가피한 입장이다.

본 논문에서는 수산 보조금 감축에 대하여 현재까지 국제기구에서 논의된 내용을 정리해 보고, 수산보조금 폐지 이후에 한국이 선택해야 할 여러 가지 새로운 수산 보조금 대책 중에서 가장 큰 비중을 차지하고 있는 유류사업에 대한 대책을 어떻게 수립하여야 할 것인지를 연구하고자 하였다. 이를 위하여 제2장에서 수산보조금과 관련한 WTO, OECD, FAO, UNEP, APEC 과 같은 국제기구와 미국, 일본과 같은 강대국들의 논의 동향과 국제기구에서 논의되는 수산보조금의 종류를 형태별로 분류하였으며 그 중에서 가장 영향력이 강한 WTO의 보조금 논의를 심도 있게 분석하여 체계화하였다. 제3장에서는 한국의 수산보조금에 대한 현황을 분석하여 한국 수산보조금이 사회 복지 정책적 보조금이며, 연안어업에 집중적으로 보조되며, 어업용 면세유와 어선 감척사업에 대한 지원액이 매우 크거나 급증하고 있음을 규명하였고 나아가서 해마다 수산 보조금 총액이 상승하고 있음을 지적하였다. 더욱이 이 장에서는 한국에서 수산보조금이 금지될 경우에 면세유에 대한 보조금이 우선적으로 금지될 것임을 예측하였다. 제4장에서는 수산보조금 중에서 가장 우선적으로 금지될 면세유(유류보조금)가 공급되고 있는 공급 체계, 면세대상어업의 종류와 시설, 어업용 면세유류의 종류와 용도, 면세의 형태, 면세유 가격과 시중가격과의 비교, 어업용 면세유 공급으로 인한 어업인의 총 수혜액, 면세유 공급을 위한

## 강 연 실

구매가격의 결정 방법, 면세유 판매가격의 산출방법 등을 분석한 후에 면세유 공급상의 문제점을 파악하였고 제5장에서는 수산보조금의 금지된다 할지라도 어업을 유지·발전시키기 위해서 유류 공급 대책은 어떻게 수립하여야 할 것인지에 대하여 합리적인 방안을 제시하고자 하였다. 이에 대한 연구의 결과에서는 다음과 같은 8가지 방안을 제시하였다.

- 첫째, 대규모 저유 시설 확보
- 둘째, 유류 공급대상을 일반수요자에게 까지 확대
- 셋째, 유류 판매소별 유류 판매 구역의 조정
- 넷째, 취급 유종의 다양화
- 다섯째, 유류 판매 전문가 육성
- 여섯째, 자체 brand 개발
- 일곱째, 국제시장에서도 유류를 구매할 수 있도록 구매선 확대
- 여덟째, 유가 안정기금 운용

그러나 위에서 제시한 유류 저장 탱크를 구비하는 것과 같은 사업은, 유류 저장 탱크를 설계하고, 부지를 선정하여 이를 건설하는 데 수년간이 소요되는 장기 대형 프로젝트이기 때문에, 현재 국제기구에서 논의하고 있는 수산보조금을 금지하기로 결정한 이후에 대응 방안을 강구하게 되면 마치 사후 약방문 격으로 아무런 효과를 거둘 수 없거나 또는 효과가 미약할 수 있게 된다. 따라서 면세유 대비책과 같은 장기간이 소요되는 대응 방안은 국제기구에서 금지를 결정하기 이전에 현실적인 조치가 완료되어야 한다.

또, 면세유 대비책은 설사 수산 보조금 논의과정에서 보조금 금지 결정이 늦어지거나 보류되는 경우가 생긴다 할지라도 국제기구에서 논의할 논의 결과를 사전에 비관적으로 예측하여 대응방안을 구비하지 않으면 효과를 얻기 힘든 특징이 있다. 이에 따라 여기서는 WTO에서 수산보조금 제한이 논의되면 가장 금지 가능성이 높고 또한 금지 결정에 의하여 그 부정적 영향이 가장 큰 분야가 어업용 면세 유류 공급 분야라고 판단하여, 한국 어업의 post 보조금 정책의 우선적인 과제로서 면세유 공급에 관한 정책을 제시하였다.

## 참 고 문 헌

- 강연실·이광남, “어업용 유류의 안정적인 공급에 관한 연구”, 수산경영논집, 제31권 제1호, 2000.6
- 주문배 등, 수산정책자금의 효율성 제고방안, 해양수산부, 2001.6
- 이광남·강연실 등, 수산보조금에 대한 국제기구의 논의 동향과 대응방안, 수협중앙회 수산경제연구원, 2000.12
- 이광남 등, WTO뉴라운드 수산분야 협상과 수협의 대응방안, 수협중앙회, 2001.12



강연실 등, 어업용 유류의 안정적인 공급을 위한 저유시설 설치 및 운영에 관한 타당성  
분석, 수협중앙회, 2001.3

수협중앙회, 수산경제연구원 내부자료

해양수산부, 내부자료

Bollen, Kenneth A., *Structural Equations with Latent Variables*, New York: John Wiley Sons, 1989.

Dye, Robert R., *Understanding Public Policy*, Prentice-Hall, Inc, 1981.

Jackson, John H. *The World Trade System: Law and Policy of International Economic Relations*, MIT Press, 1989.

FAO, *The Code of Conducts for Responsible Fisheries*, 1995.

FAO, *Report of Expert Consultation on Economic Incentives and Responsible Fisheries*, FINAL DRAFT, 2000.

Flaaten, Ola and John R. Isaksen, *Government Financial Transfers to the Norwegian Fishing Industry : 1977-1996*, AGR/FI/RD(98)33, 1998.

Hatcher A. and S. Pascoe, *Charging in the UK Fishing Industry : a Report to the Ministry of Agriculture*, Fisheries and Food, Report 49, Centre for the Economics and Management of Aquatic Resources, Portsmouth, 1998.

Haynes, J., Geen G. and Wilks L., *Beneficiaries of Fisheries Management*, Discussion paper 86.1, Bureau of Agricultural Economics, Australian Government Publishing Service, Canberra, 1986.

Kim, M. and M. Spiegel, "The Effects of Lump-sum Subsidies on the Structure of Production and Productivity in Related Industries", *Journal of Public Economics*, 34, 1983.

Kaufmann B. and G. Geen, "Cost Recovery as a Fisheries Management Tool", *Marine Resource Economics*, vol. 12, 1997, pp.57-66.

Isakesen, John, R., *Subsidies to the Norwegian Fishing Industry - An Update*, FI : EIRF/2000/Document made available 3, FAO, 1999.

Milazzo, Matteo, *Subsidies in World Fisheries*, World Bank Technical Paper No. 406, Fisheries Series, 1998.

OECD Fisheries Committee, *Impact on Fisheries Sustainability of Government Financial Transfers*, AGR/FI(97)11, OECD, 1997.

\_\_\_\_\_, "The Economic Impact of Responsible Fisheries on Production and Management", AGR/FI(99)3, 1999. 3.

\_\_\_\_\_, *The Impact on Fisheries Resources Sustainability for Government Financial Transfers*, AGR/FI(99)3/Rwv11, 1999. 10.

강 연 실

- \_\_\_\_\_, *Draft Review of Fisheries, Part 8 Korea*, AGR/FI(2000)13/PART8, 2000.
- \_\_\_\_\_,(1998), *User Charging For Government Services : Best Practice Guidelines and Case Studies*, Public Management Occasional Papers Series No. 22, Paris.
- \_\_\_\_\_, "Study Outline : The Costs of Managing Fisheries", AGR/FI(2000)3, 2000.3, p. 2.
- Shott, Jeffrey, *The Uruguay Round : An Assessment*, Institute for International Economics, 1994.
- Sutinen, Jon G. and Peder Anderden, *The Economics of Fisheries Law Enforcement*, Land Economics 61, 1985, pp. 387-397.
- UNEP ETU, *Fisheries Subsidies and Overfishing : Toward a Structured Discussion*, 2001.
- WTO, *Introduction to the WTO-Trading into the Future*, 1999.

## A Study on the Effectiveness of the Oil Supply Policy for the Korean Fisheries Industry in the Era of Subsidy Prohibition

Kang, Yeon-Sil

### Abstract

In the fisheries industry, the cost of oil is the greatest factor, contributing 25%~40% of the cost of production. In order to support fisheries, the government has supplied large amounts of money for oil to the fisheries industry. However, the elimination and restriction against the subsidy of fisheries has been actively discussed throughout international organizations including the WTO.

The purpose of this thesis is to study the existing issue of subsidies on the fisheries industry, which is currently disputed in international organizations, and predict a future policy about the oil supply that considers the most important factors on fisheries. In chapter 2, the paper begins by outlining the tendencies of discussion in relation to the subsidy on fisheries among international organizations, and categorizes them on the basis of their types. Chapter 3 defines the current conditions and characteristics of the Korean subsidy on fisheries and analyzes which portions of the subsidy on fisheries should be eliminated first when it is prohibited. In chapter 4, procedures and problems for producing tax-free oil are discussed, because tax-free oil has a higher possibility of being ruled out. Chapter 5 proposes a reasonable plan concerning oil supply policies for maintenance or enrichment of the fishing industries, post the elimination of subsidies.

Conclusions were drawn in eight areas as a result of this study: 1) securing the large storage of oil, 2) extending customers of oil to include non-fishermen, 3) coordinating the segmentation of marketing area, 4) diversification of the sales goods, 5) producing oil sales experts, 6) developing original brands, 7) expanding the purchasing area to buy oil in the international market, and 8) operating funds to stabilize oil price. It would not be appropriate to wait until international organizations decide to ban the subsidy of fisheries. Corresponding plans (such as securing the large storage of oil) tend to be large scale and long-term projects because they take a number of years, from designing the oil storage tank to selecting the proper region and initiating the construction. Therefore, it is strongly suggested that any extensive and time consuming projects including preparation for the tax-free oil should be completed in new actions before the ban by the international organizations.

Key Words : Subsidy on Fisheries, Oil Supply Policy, Tax-free Oil, International Organizations including the WTO