



저작자표시-비영리-동일조건변경허락 2.0 대한민국

이용자는 아래의 조건을 따르는 경우에 한하여 자유롭게

- 이 저작물을 복제, 배포, 전송, 전시, 공연 및 방송할 수 있습니다.
- 이차적 저작물을 작성할 수 있습니다.

다음과 같은 조건을 따라야 합니다:



저작자표시. 귀하는 원저작자를 표시하여야 합니다.



비영리. 귀하는 이 저작물을 영리 목적으로 이용할 수 없습니다.



동일조건변경허락. 귀하가 이 저작물을 개작, 변형 또는 가공했을 경우에는, 이 저작물과 동일한 이용허락조건하에서만 배포할 수 있습니다.

- 귀하는, 이 저작물의 재이용이나 배포의 경우, 이 저작물에 적용된 이용허락조건을 명확하게 나타내어야 합니다.
- 저작권자로부터 별도의 허가를 받으면 이러한 조건들은 적용되지 않습니다.

저작권법에 따른 이용자의 권리는 위의 내용에 의하여 영향을 받지 않습니다.

이것은 [이용허락규약\(Legal Code\)](#)을 이해하기 쉽게 요약한 것입니다.

[Disclaimer](#)

경영학석사 학위논문

어업용 유류가격 변동이 근해어업
경영에 미치는 영향에 관한 연구



2009년 2월

부 경 대 학 교 대 학 원

해양산업경영학과

장 철 호

경영학석사 학위논문

어업용 유류가격 변동이 근해어업 경영에 미치는 영향에 관한 연구

지도교수 김 병 호

이 논문을 경영학석사 학위논문으로 제출함.

2009년 2월

부 경 대 학 교 대 학 원

해양산업경영학과

장 철 호

장철호의 경영학석사 학위논문을 인준함.

2009년 2월 25일



주 심 박 성 쾌 (인)

위 원 송 정 헌 (인)

위 원 김 병 호 (인)

<목 차>

제 1 장 서론	1
제 1 절 연구의 배경 및 목적	1
제 2 절 연구의 범위 및 방법	2
제 2 장 면세유 공급사업에 관한 제도 및 실태	4
제 1 절 국내 면세유 관련제도	4
1. 면세유 공급대상	4
2. 면세내용 및 면세시한	6
3. 면세유 공급방법	7
제 2 절 면세유 공급사업의 실태	7
제 3 절 외국의 면세제도 및 관련 국제기구	11
1. 외국의 면세제도	11
2. 관련 국제기구	12
제 3 장 유류가격 상승이 근해어업 경영에 미치는 영향	15
제 1 절 연도별 국내외 유가변동 현황	15
1. 국제 유가 추이	15
2. 국내정유사 연평균 공급가격 추이	16
3. 어업용 면세유 가격 추이	18
제 2 절 장관허가어업의 경영실태	20
1. 업종별 연료비 변동	20
2. 유류 다소비형 업종의 손익 추이	22
제 4 장 결론	39
【참고문헌】	42

<표 목 차>

<표 2-1> 면세유 공급대상 기계 및 시설	6
<표 2-2> 연도별 · 용도별 면세유 공급 추이	8
<표 2-3> 유종별 · 연도별 공급 현황	9
<표 2-4> 유종별 면세의 내역	10
<표 3-1> 국제유가 변동 추이	15
<표 3-2> 국내정유사 연도별 유종별 연평균가격	17
<표 3-3> 유종별 가격 변동추이	19
<표 3-4> 업종별 연료비 변동 추이	20
<표 3-5> 쌍끌이 대형기저의 년도별 손익 상황	23
<표 3-6> 대형트롤어업의 년도별 손익 상황	25
<표 3-7> 서남구기선저인망어업의 년도별 손익 상황	27
<표 3-8> 동해구트롤어업의 년도별 손익 상황	29
<표 3-9> 대형선망어업의 년도별 손익 상황	32
<표 3-10> 기선권현망어업의 년도별 손익 상황	34
<표 3-11> 근해채낚기어업의 년도별 손익 상황	37

A Study on the Effects of Oil Price Variation on the Off-Shore Fisheries Management

Jang, Chul-Ho

*Department of Marine Business and Economics, The Graduate School
Pukyong National University*

Abstract

Taxes on oil that provides for fisheries is currently being exempted by Restriction of Tax Reduction and Exemption Act. It was originally planned that the tax would be exempted by 75% during the period from July 1, 2007 to December 31, 2007, and then the percentage of exemption would be reduced sequentially. However, due to the cooperation between Federal Fishery Cooperatives and related Institutions, the period of exemption was extended by 5 years from July 1, 2007 to June 30, 2012.

Under these circumstances, it might be hard to expect that the exemption of oil for fisheries would be continued. In case that fishermen use taxed oil, it will provide a negative impact on the fishing business conditions. In particular, a sudden rise in oil price that was started from 2007 has made these concerns more seriously. In Japan, fishermen strongly needed countermeasures for increases in oil price to the government and fishing business conditions have become worse and worse. This is the same situation in Korea and some fishermen gave up fishing activities.

This study is aimed to investigate impacts of fluctuations in the oil price on

fishing business conditions by fishery and to find out a basic direction for preparedness of countermeasures.

In the analysis, 7 fisheries that use much oil and are economically important were selected and business analyses for times of the first oil shock(1973-1975), the second oil shock(1978-1980), and last 3 years are accomplished, respectively.

It is analyzed that business conditions of most offshore fisheries are in the bad situations and they almost lose the power of resistance to the business pressure by increases in oil price. For this reason, it is strongly recommended that saving facilities for oil should be expanded against a sudden rise and funds for stabilizing oil price should be operated.

On the other hand, since fishermen are concerned with discontinuance of the exemption of oil for fisheries, it might be better eliminate all taxes on oil for fisheries. In addition, it should be considered that all budgets and policy efforts for vessel buyback program should be reallocated to making optimal sizes of fishing vessels and development of bio-energy fishing vessels and gears for more effective restructuring of fisheries.

제 1 장 서 론

제 1 절 연구의 배경 및 목적

수협이 대어업인 유류공급사업이 실시되게 되었던 결정적인 계기는 1964년 1월 [전국 어업인 비상대책위원회]가 국회에 청원서를 제출한 것과, 1964년 2월 26일 전국 노동조합장들의 [어민권익 보장에 대한 결의문] 채택에서 유류공급사업을 촉구한 일이었다. 이에 따라 우리나라의 어업용 유류공급은 1965년 5월 1일 울산유류출장소에 의한 과세유류공급사업에서 시작되어, 1972년 1월 1일부터는 조세감면규제법에 따라 연료유에 대해 면세가 이루어졌고, 1975년 4월 1일부터는 윤활유에 대해서도 면세가 이루어졌다. 그리고 1978년 1월 조세감면규제법이 개정됨에 따라 면세의 범위가 확대되어 어업인들에게 공급되는 연료유에 대하여 부가가치세 및 특별소비세가 면세되었다.

면세유류 공급대상 범위도 확대되어 1983년 12월에 허가어업어선 뿐만 아니라 연근해 모든 어선(허가, 면허, 신고, 시험, 교습선)들이 공급대상에 포함되게 되었고, 이후 나잠어업 종사자의 탈의실용 난방시설(1990년), 수산물생산기초시설(1991년), 육상양식어업시설(1997년), 내수면 육상양식시설(1998년), 내수면어업용 선박(2000년) 등으로 공급대상이 확대되었다.

현재는 어업용으로 공급되는 석유류에 대해 교통세, 교육세 등 관련 조세는 조세특례제한법에 따라 한시적으로 면제되고 있는 실정인데, 당초의 계획으로는 2007년 7월 1일부터 2007년 12월 31일까지는 75%를 면제하고 이후 순차적으로 면세의 비율을 축소시켜 갈 예정이었으나, 수협중앙회와 관련 기관의 협조로 면세의 시한을 2007년 7월 1일에서 2012년 6월30일까지 5년간

연장하기로 하였다.

이러한 상황하에서 어업용 유류에 대한 면세조치가 앞으로도 계속될 것이라는 것은 기대하기 어렵게 되었다고 할 것이며, 그 결과 어업자가 과세된 가격으로 유류를 사용하게 되는 경우, 어업경영에 커다란 부담이 될 것으로 생각되므로 이에 대한 대책을 강구하는 일이 절실한 실정이다. 더욱이 2007년 중반 이후부터 시작된 유가 폭등사태는 그러한 우려를 한층 가중시키고 있다. 이미 일본에 있어서는 어업자들이 정부에 대해 유가폭등에 관한 대책 수립을 촉구하면서 하루동안 일제히 조업을 중단하는 시위를 벌일 정도로 어업경영이 심각한 타격을 받게 되었는데, 그러한 사정은 우리나라 어업의 경우에도 마찬가지여서 출어 포기사태가 속출하고 있다.

따라서 본연구에서는 어업용 유류의 가격 변동이 어업경영에 미치는 영향을 파악하고자 하였으며, 업종별 분석을 통해 영향의 정도를 살펴 본 다음, 대응의 기본방향을 찾고자 하였다.

제 2 절 연구의 범위 및 방법

본연구는 농림수산식품부장관 허가어업 14개 업종 및 정치망어업 (개량식 대모망, 소대망)을 대상으로 경영실태를 파악하였으며, 그중에서도 특히 총어업비용 가운데 연료비의 비율이 높은 7개업종을 중심으로 1973년 ~ 2007년의 기간동안 유가변동이 어업경영에 미치는 영향을 파악하고, 또한 유가 변동에 대한 경영의 대응방안을 업종별로 모색함으로써 경영 합리화를 위한 기초 자료를 제공하고자 시도되었다.

한편, 우리나라에 있어서 어업용 유류는 1972년 이후 면세 조치가 이루어져 왔으나, 이러한 면세 조치의 중단이 일정에 올라 있는 현재로서는 그에 따른 유가

상승이 어업경영에 미칠 영향에 대해 검토하고, 또한 사전에 대응방안을 강구하는 일은 당연한 것이라 하겠다. 더욱이 제3차 오일쇼크라고 불리워질 만한 유가 폭등사태가 최근 발발되고 있다는 사실을 감안한다면, 그러한 일은 시급하다고 할 것이다.

따라서 본 연구에서는 먼저 우리나라의 면세유 공급실태를 연도별로 파악하고, 수협중앙회의 어업경영조사보고를 통해 근해어업의 경영에 있어서 유류비가 점하는 비율을 시계열적으로 검토하여 유가 변동이나 향후 예상되는 면세조치의 중단에 따른 유가 상승 등이 업종별로 어업경영에 어느 정도로 영향을 미칠 것인지를 파악하였다. 그리고 이렇게 해서 얻어진 결과를 기초로 해서 정성적인 분석을 통해 업종별로 대응방향을 제시하고자 하였다.

연구대상은 농림수산식품부장관 허가어업 14개 업종과 정치망어업 2개종(개량식대모망, 소대망)으로 하였으며, 이들 업종 가운데에서도 특히 어업비용 중의 연료비 비율이 높은 7개 업종을 중심으로 구체적인 경영분석을 시도하였다.

연구대상기간은 제1차 오일쇼크가 발발한 1973년부터 자료 획득이 가능하였던 2007년까지로 하였으며, 경영분석은 주로 손익관련 자료를 이용하여 시계열적으로 유가 변동에 따른 수익성 분석을 행하였으며, 2007년을 기준으로 향후 가정된 유가 변동에 따른 수익 변동을 민감도분석에 의해 추정해 보았다. 그리고 연구대상업종의 연도별 경영내용에 관한 자료는 주로 어업경영조사보고의 조사결과를 이용하였다.

제 2 장 면세유 공급사업에 관한 제도 및 실태

본장에서는 면세유 공급사업에 대한 제도적 근거로서 조세특례제한법을 검토해 봄으로써 우리나라 면세유 공급사업의 성격 및 내용을 파악하는 한편, 면세유 공급사업의 실태에 관해서도 2,002-2,007년의 기간을 중심으로 살펴보고자 한다. 또한 외국의 관련제도를 살펴봄으로써 그 내용을 비교 검토하고자 한다.

제 1 절 국내 면세유 관련제도

어업용 유류에 대한 면세에 관해서는 조세특례제한법 제106조의2(농림어업용 및 연안여객선박용 석유류에 대한 부가가치세 등의 감면)에서 규정하고 있는데, 이하에서 그 내용을 정리해 보면 다음과 같다.

1. 면세유 공급대상

조세특례제한법에 의거, 사용하는 석유류에 대해서 면세 혜택을 받을 수 있는 대상자는 농민, 어민 및 임업에 종사하는 자와, 한국해운조합으로 되어 있다. 여기서 어민의 경우에는 구체적으로는 개별 어업인 외에 수산업법에서 규정한 영어조합법인이나 수협법에서 규정한 수협 및 어촌계가 포함된다.

그리고 한국해운조합의 경우, 사용 목적이 연안을 운항하는 여객선박에 공급하는 것에 한정되며, 농어민 등의 경우에도 사용 목적이 농림어업용임은 물론, 시행령에 의거, 다음의 <표2-1>에 나타난 기계 및 시설에 사용되는

것에 한정하고 있다.

<표2-1>에서의 기타어업시설이란 구체적으로는 다음의 시설들이 포함된다.

가. 김 건조시설

나. 멸치 자숙 및 건조시설

다. 미역, 다시마, 톳의 자숙 및 건조시설

라. 오징어 건조시설

마. 새우 자숙 및 건조시설

바. 패류 자숙 및 건조시설

사. 수산업법시행령 제9조 제3항 제2호의 규정에 의한

축제식 양식어업용 시설

아. 수산업법시행령 제28조 제1항 및 제2항 제1호의 규정에

의한 육상해수양식어업용 시설 및 육상종묘생산어업용 시설

자. 양식어업용 양수기와 세척기

차. 내수면육상양식어업용 시설

(다만, 내수면어업법에 의한 양식어업에 사용되는 시설중 육상에

인공적으로 조성된 내수면에서 양식어업에 사용되는 시설로서

수온유지용 및 양식용)

또한, 어선과 관련해서는 구체적으로는 다음의 것들을 가리킨다.

가. 어선법 제2조 제1항에 의한 선박으로서 어업인이 직접 포획·채

취한 어획물을 어업장으로부터 양육지까지 운반하는 당해 어업인

소유의 선박

나. 낚시어선업법에 의하여 신고를 한 낚시어선용 선박

다. 내수면어업용 선박 (다만, 내수면어업법에 의한 내수면어업용에

선박으로서 어선법에 따라 동력어선으로 지방자치단체에 등록된 선박)

<표2-1> 면세유 공급대상 기계 및 시설

구 분	범 위
농업용 기계	경운기, 트랙터, 동력이앙기, 바인더 등 40개 기종
어업용 시설	
연근해 및 내수면 어선	연근해 및 연안구역 어선, 내수면어선 낙시어선업용 선박, 자가어획물 운반선
생산기초시설	김, 멸치, 미역, 오징어, 새우 등의 건조시설
양식어업시설	육상양식시설, 내수면 양식시설
기타 어업시설	수산종묘생산시설 나잠어업 종사자의 탈의용 난방시설 양수기와 세척기 등
임업용 기계	임업용 동력기계 등 10종

2. 면세 내용 및 면세 시한

면세되는 조세의 내용은 부가가치세와 개별소비세, 교통 에너지 환경세, 교육세, 주행세로 되며, 면세 시한에 관해서는 조세특례제한법에서 2,012. 6. 30 까지 공급되는 것에 대해서는 이들 조세의 전액을, 그리고 2,012. 7. 1부터 12. 31일까지는 75%를 면세(25% 과세)한다고 정하고 있다. 따라서 이러한 면세 조치는 2,012년이 시한이 된다고 할 것이다,

3. 면세유 공급방법

농어민 등이 <표2-1>의 기계 및 시설을 사용하려는 경우에는 시행령에서 정한 장치를 부착해야 하며, 사용 실적 내지 생산 실적 등을 확인할 수 있는 증빙서류를 제출하도록 되어 있다.

농어민 등이 면세유를 공급받기 위해서는 이들 기계 및 시설의 보유현황과 영농 및 영어 등의 사실을 관련조합(농협 및 수협 등)에 신고하여야 하며, 면세유류관리기관으로 되는 이들 관련조합으로부터 면세유류구입카드 또는 출고지시서를 교부받도록 하고 있다. 이 경우, 관련조합은 농어민 등의 기계 및 시설의 보유현황, 영농 및 영어규모 등을 고려하도록 하고 있다.

농어민 등에 대한 유류의 공급은 석유판매업자에 의하게 되는데, 면세유류 관리기관인 관련조합은 관리업무의 효율화 등을 위해 필요한 경우에는 석유판매업자를 지정할 수 있도록 하고 있는데, 수협의 경우에는 수협 자신이 판매사업을 직접 영위하고 있다.

한편, 이들 면세유의 공급에 대해서는 연간 한도량을 정하게 하고 있다.

제 2 절 면세유 공급사업의 실태

1. 연도별 · 용도별 면세유 공급 추이

아래의 <표2-2>은 '02부터 '07년까지 연도별 · 용도별로 구분하여 농업용 및 어업용의 면세유 공급량 및 금액의 조세감면 현황을 나타낸 것이다.

<표2-2> 연도별 · 용도별 면세유 공급 추이

(단위 : 천kl, 억원)

용도별	수량금액	2002	2003	2004	2005	2006	2007
농업용	공급량	2,649	2,948	2,690	2,596	2,473	2,477
	금 액	8,730	11,102	10,849	12,437	13,117	14,178
어업용	공급량	1,560	1,478	1,419	1,297	1,264	1,253
	금 액	5,485	6,395	6,206	6,563	7,092	7,542
합 계	공급량	4,209	4,426	4,109	3,893	3,737	3,730
	금 액	14,215	17,497	17,055	19,000	20,209	21,720

※ 자료 : 2008년 상반기 회원조합 유류관리자 재정경제부 교육용 자료

어업용 면세유 공급량이 계속 줄어들고 있는데, 이는 한일 · 한중 어업협정으로 인해 상당수의 어선 감척이 이루어진 결과임과 동시에, 어장의 이용범위가 제한됨에 따라 어장의 근거리화에 따른 결과라고 생각된다.

그럼에도 불구하고, 금액은 증대되는 추세에 있는데, 이는 유가 인상의 결과로, '02년 리터당 351.6원이었던 것이 '07년에는 601.9원으로 동기간 유류 가격은 약 172%로 인상되었다.

그 결과, 전체 면세유류 공급 가운데 어업용이 점하는 비중은 '02년 37.1%(금액으로는38.6%)에서 '07년 33.6%(금액으로는 34.7%)로 낮아지게 되었다.

2. 연도별 · 유종별 면세유 공급 추이

어업용 면세유류에 대해 전술한 기간에 있어서 유종별로 공급량의 변동을 나타낸 것이 아래의 <표2-3> 이다.

<표2-3> 유종별 · 연도별 공급 현황

(단위 : D/M)

유 종	2002년	2003년	2004년	2005년	2006년	2007년
총 계	7,738,267	7,316,405	7,006,645	6,391,289	6,277,483	6,186,443
고경유	4,591,216	4,285,969	4,157,701	3,761,555	3,846,497	3,920,325
저경유	1,781,579	1,737,945	1,595,406	1,442,758	1,297,144	1,206,933
B-A	377,543	361,506	357,401	325,503	252,331	203,112
B-B	31,083	33,875	30,514	28,615	32,525	26,975
B-C	153,730	151,464	148,173	119,495	135,746	134,450
MF30					49,176	55,130
휘발유	759,604	710,582	679,054	681,693	634,369	604,471
윤활유	43,512	35,064	38,396	31,670	29,695	35,047

※자료 : 2008년 상반기 회원조합 유류관리자 재정경제부 교육용 자료

먼저 유종을 연료유와 윤활유로 구분해서 볼 때, 윤활유의 비율은 대개 0.6% 정도에 불과한 것으로 나타난다.

연료유에 있어서는 고경유, 저경유, 휘발유의 순으로 비중이 큰 것으로 나타나는데, 이들 3종이 어업용 면세유 전체 공급량에서 점하는 비중은 동기간에 있어서 대략 92% 정도로 그다지 변동이 없다. 그러나 저경유의 비중은 '02년 23.0%에서 '07년 19.5%로 매년 감소되고 있는 데에 반해, 고경유의 비중은 '02년 59.3%에서 '07년 63.4%로 꾸준히 증가하고 있는 사실로부터, 연료유에 있어서 저경유로부터 고경유로의 대체가 서서히 이루어지고 있음을 알 수 있다.

3. 감면세액

2008년 3월 9일 현재, 어업용 유류에 대해 면세되는 조세의 종류 및 각각의 금액은 아래의 <표2-4> 와 같다.

어업용의 연료유로서 가장 많이 사용되는 중유의 경우, 교통세가 리터당 358원으로 가장 크고, 다음으로는 주행세이며, 교육세와 부가세가 그 뒤를 잇는다. 그러나 교통세와 주행세, 교육세는 종량세인 데에 비해, 부가세는 종가세인 점에서 서로 다르다.

국내정유사의 유종별 년평균가격(<표3-2>를 참조)에서의 2007년도 리터당 가격을 기준으로 이들 조세의 비율을 계산해 보면, 경유의 경우에는 부가세액이 59원 정도이므로 총 감면세액은 587원 정도가 되며, 따라서 과세된 가격 1,178원(고경유와 저경유의 단순평균가격임) 가운데 49.8% 정도가 조세에 해당된다고 할 수 있다. 또한 휘발유의 경우에는, 부가세액이 62.6원 정도이므로 총 감면세액은 807.5원 정도가 되며, 따라서 과세된 가격 1,433.6원 가운데 56.3% 정도가 조세에 해당된다고 할 수 있다.

<표2-4> 유종별 면세의 내역

(단위: 원/ℓ)

유 종	교통세	교육세	주행세	특소세	부 가 세
경 유	358	53.70	116.35		제품가격의10%
휘발유	505	75.75	164.13		“
중 유		2.55		17.00	“

※ 2008년 3월 9일 현재 기준

제 3 절 외국의 면세제도 및 관련 국제기구

1. 외국의 면세제도

1) 일본

일본의 경우, 어업용 유류의 공급은 우리나라와 마찬가지로, 전어련(전국 어업협동조합연합회)에서 담당하고 있으며, 저유시설을 보유하여 공급가격 안정을 도모하고 있다. 그리고 어업인에 대한 실제적인 공급업무는 지역별 조합에서 담당한다.

주요 공급 유종은 A중유로, 수입관세는 면제되며, 석탄 석유세는 환급의 형식을 취하고 있다. 그리고 경유의 경우는 지방세인 교통세가 면제되고 있다.

2) 미국

석유류에 대해 연방 차원과 주 차원에서 유류소비세(excise)를 부과하여 도로건설 재원으로 편입하고 있으나, 도로 비사용(off-highway) 용도의 석유류 소비에 대해서는 면제하고 있다.

3)오스트레일리아

산업용 석유류 소비에 대해서는 애초부터 일체의 세금을 부과하지 않는다. 다만, 수송용 경유와 휘발유에 대해서는 소비세를 부과하고 있는데, 도로 비사용 용도의 경우에는 경유에 한해 부과된 소비세를 환급해 준다.

4) 캐나다

수송용 연료인 경유 및 휘발유에 대해서 연방 정부 차원에서 소비세를, 그리고 주 정부차원에서 판매세를 부과하고 있는데, 다만 농어업, 임업, 광업용 석유류에 대해서는 연방소비세법(제7장 제69조)이 정하는 바에 따라 연방 소비세를 환급하고 있으며, 판매세 역시 1차산업에서 사용되는 석유류에 대해서는 대부분의 주에서 환급하고 있다.

5) 브라질

자국의 어업이 연안어장내의 자원 상태에 비해 상대적으로 부진하다고 판단한 결과, WTO에서 수산보조금에 대한 규제 논의가 진행되고 있는 가운데에서도 2004년초에 어업용 석유류에 대한 면세제도를 새로이 도입하였다. 그 결과, 어업인들의 어업용 유류에 대한 지불가격에 있어서 약 32%의 가격인하 효과가 발생하였다.

2. 관련 국제기구

1) WTO 수산보조금 협상

WTO체제는 구체적으로 국제무역질서를 규제하는 주체로서, 덤핑 행위나 국가보조금 지급 등을 불공정 무역 관행으로 규정하고, 각국의 모든 상품에 대해 동등한 대우 및 경쟁조건을 부여하는 국제적 조치를 취하고 있다.

WTO 제4차 각료회의(2001.11)의 결과에 따라, 수산물에 대해서는 추가적인 관세인하와 함께, 비관세 장벽의 철폐가 확대되어 갈 것으로 예상된다. 특

히, 현행의 수산보조금 가운데에서 어업인 들을 대상으로 조세 (유류세 면제, 부가가치세 면제 등)의 감면이나 우대금리의 적용 (영어자금의 공급 등), 가격지지사업을 전개하는 것 등은 WTO의 금지 보조금에 해당될 가능성이 있으므로 장 차 이들에 대해 축소 및 폐지의 압력이 계속 제기될 것으로 예상된다.

2) OECD

OECD는 수산보조금에 대해서 직접적인 규율 방식이 아니라, 수산보조금의 투명성 제고나 보조금의 효과 분석 등을 통한 간접적인 규율 방식을 통하여 회원국들의 수산보조금을 규제하고 있다.

3) UNEP (U.N Environment Programmes)

UNEP는 1997년 이후 5차례에 걸쳐 수산보조금 문제를 다루기 위한 워크숍을 개최하면서, 과잉어획이나 불법어업을 조장할 수 있는 수산보조금에 대한 규제를 주로 다루고 있는 UN 전문기구이다.

2004년 4월에 수산보조금에 관한 국제세미나를 개최하고, 그간의 연구 성과를 종합한 보고서를 발표하였는데, 동 보고서는 면세유에 대해서 가변비용의 절감을 초래하는 대표적 보조금으로 분류하고, 어업용 유류에 대한 면세정책을 강력히 규제할 것을 주장하고 있다.

4) 세계 야생동물 보호기금 (WWF: World Wildlife Fund)

수산보조금에 대한 규제를 가장 강력히 주장하고 있는 국제 환경 NGO로, 주로 EU의 수산보조금을 감시하고 있다.

WWF는 수산보조금의 포괄적 금지가 WTO 수산보조금 협상에서 수용되도록 압력을 넣기 위해 2004년 6월에 보고서를 발간하였는데, 동 보고서에서 WWF는 과잉능력/과잉노력을 조장하는 보조금과 IUU (불법, 비보고, 비규제 어업)에 기여하는 일체의 보조금을 금지할 것을 주장하고, 과잉 어획노력을 조장하는 보조금의 한 유형으로 유류비 보조를 지적하면서 이를 금지 보조금으로 분류하였다.



제 3 장 유류가격 상승이 근해어업 경영에 미치는 영향

제1절 유류가격 변동 추이

1. 국제유가 변동 추이

1970년대 이후 국제유가는 격심한 변동의 양상을 보이게 되었는데, 아래의 <표 3-1>는 그러한 변동 추이를 나타낸 것이다.

<표 3-1> 국제유가 변동 추이

(단위 : 달러/배럴)

연 도	Dubai	Brent	Wti	비 고
1970	1.21			제1차 석유위기
1973	2.81			
1974	10.98			
1975	10.43			
1978	12.91			
1979	29.19			제2차 석유위기
1980	36.01			
1981	34.32	35.93	36.08	2차 위기 여파 이-이전 발발
1985	27.53	27.51	27.99	
1986	7.89	9.65	11.65	유가대폭락(OPEC 증산경쟁 OPEC 감산 (고정유가제도 실시) 사우디 증산정책 걸프전쟁('90.8-91.2월)
1987	16.91	18.42	19.19	
1988	13.20	14.96	15.97	
1990	31.51	36.16	36.03	
2003	26.80	28.81	31.08	
2005	49.37	54.30	56.46	
2006	61.55	65.06	66.04	
2007	68.43	72.06	72.21	

※ 자료 : 한국석유공사 (1배럴 : 158.984리터)

1970년대 제1차 및 제2차 오일쇼크라고 불리는 두차례의 석유 위기를 거치면서 원유가격은 급격한 상승세를 나타내었다. 그러나 1980년대에 들어서면서 세계적인 경기침체와 석유수요의 감퇴, 소비절약 등에 따라 1982년부터 원유가격은 하락세로 돌아섰으며, 특히 1985년 12월, OPEC의 산유정책이 시장점유율 확보로 바뀌면서 급락세로 돌변하였다. 그러던 것이 1986년 12월에 OPEC의 가격 중시 정책에 따라 감산이 이루어지고 공식 가격제가 부활되면서 원유가격은 다시 상승하게 되었다.

1990년대에 들어서는 걸프전쟁이 발발함에 따라 유가 폭등이 초래되었는데, 1997년말 세계 석유소비의 25% 이상을 차지하는 아시아 지역에서의 금융위기에 따른 대폭적인 소비 감소로 일시적으로 국제유가의 폭락이 나타나기는 했지만, 배럴당 30달러 이상의 강세 기초가 유지되었다. 특히 2004년경부터는 재차 급격한 유가 상승이 이루어지게 되어 2007년에는 배럴당 70달러가 돌파되었고, 2008년에는 배럴당 100달러 선이 돌파되는 사상 초유의 사태가 초래되었다.

2. 국내정유사 연평균가격 변동 추이

<표 3-1>에서의 국제 원유가의 변동에 연동하면서, 또한 정유비용과 정유사의 마진을 덧붙인 가격이 국내정유사들에 의한 공급가격이 되는 셈인데, 이들의 연도별 평균가격을 <표3-2>에 나타내었다.

<표3-2> 국내정유사 연도별 유종별 연평균가격

(단위 : 원/ℓ)

연도	휘발유	고경유	저경유	B-A유	B-C유
1970	24.43	11.04		7.93	4.35
1973	46.15	21.74		15.45	8.61
1974	149.56	50.00		36.72	25.62
1975	168.07	55.39		46.62	38.84
1978	178.41	56.67		50.30	47.40
1979	265.03	78.82		69.63	65.88
1980	538.35	158.74		145.29	136.28
1981	658.02	222.76	241.43	201.69	184.26
1985	619.96	253.70	257.89	218.39	186.32
1986	543.69	213.99	217.34	181.73	146.94
1987	516.36	200.67	203.89	169.56	134.86
1988	383.17	162.74	165.96	135.62	101.56
1990	331.38	154.52	157.74	125.06	86.21
2003	1231.62	748.34	748.93	349.97	350.47
2005	1359.38	1045.73	1045.59	461.80	432.96
2006	1406.91	1175.68	1185.85	557.97	507.12
2007	1433.56	1156.29	1199.78	633.48	-

※ 자료 : 한국석유공사 2008년

- 1) 1997년 이전의 가격은 정부공시가격을 기준으로 하였고, 1997년 이후는 가격자유화 체제로 전환됨에 따라 정유사 발표가격(공장도 가격)을 기준으로 하였음
- 2) 연평균가격은 해당일수로 계산한 가중평균가격임.
- 3) 저유황경유의 유황 함량은 81년-93년의 기간 0.4%, 94년-95년의 기간 0.2%, 그리고 96년 4월 이후는 0.1%임.
- 4) B-C유, B-A유의 유황 함량은 81년-93년의 기간 1.6%, "94년 이후는 1.0%이며, 82년 이전에는 유황함량의 표시없이 고시됨.
- 5) B-C유는 97년부터 B-C(0.3%), B-C (0.5%), B-C(1.0%)으로 분리되었는데, 2,003년, 2,005년, 2,006년의 수치는 이를 가중평균하여 계산한 것임.
- 6) 휘발유는 88년부터 무연휘발유임.
- 7) 경유는 98년 3월까지 0.1%, 98년 4월-2,005년 12월의 기간은 0.05%, 2,006년 1월 이후에는 0.003%임.

<표 3-1>에서, 유가 상승이 급격했던 1,973-1,974년, 1,978-1979년, 2,003-2,007년의 기간에 Dubai유 기준으로 국제유가가 각각 391%, 226%, 255% 상승한 것으로 나타났는데, 동기간에 있어서 국내정유사의 경유 공급가격은 <표3-2>에서 각각 230%, 139%, 158%(고경유와 저경유 가격의 단순 평균치) 상승한 것으로 나타나고 있다.

국내정유사 공급가격은 국제원유가격에 물류비용과 정유비용, 그리고 정유사의 마진이 합쳐진 것인 만큼 국제유가의 상승폭이 대폭 완화된 형태로 나타났다고 생각된다. 하지만 경유의 국내정유사 공급가격을 휘발유와 비교해서 살펴보면, 동기간에 휘발유의 공급가격이 324%, 149%, 116% 상승한 것으로 나타나고 있어서, 근년에 올수록 휘발유에 비해 경유의 가격 상승이 상대적으로 클 뿐 아니라, 국제유가 상승의 압력을 부담하는 주종이 되고 있는 것으로 생각된다.

3. 어업용 면세유류 가격 변동 추이

아래의 <표3-3>은 회원조합 면세유 공급가격을 기준으로, 1,995년부터 2,008년 9월까지의 기간에 있어서 유종별 가격 변동을 보고자 한 것이다.

1995년의 공급가격을 기준으로 유종별 가격 상승률을 보면, 2,007년까지의 기간동안 휘발유는 약 256% 상승하였음에 비해, 경유의 경우는 324% 정도 상승하였음을 알 수 있다. 그 결과 1,995년에 있어서 리터당 42,056원이었던 휘발유에 비해 73.9% 수준이었던 경유 가격은 2,007년에는 오히려 휘발유보다 가격이 높게 되었다. 특히, 유가가 급등하였던 2,008년 8월까지의 기간에 휘발유 가격은 186% 상승한 데에 비해 고경유 및 저경유의 그것은 각각 230% 및 217% 상승함으로써 여타 유종에 비해 가격상승율이 높았다.

이러한 사실로부터 연료유로서 경유의 비중이 매우 큰 어업의 경우, 국제유

가 상승에 따른 비용 증대의 압력은 여타 소비부문 보다도 훨씬 심각할 것이 예상되며, 국내공급시장에 있어서 현재와 같은 유종별 가격 변화의 추세가 계속된다면, 연료유의 변경이 심각하게 고려되어야 할 것으로 생각된다.

<표3-3> 유종별 가격 변동추이

(단위 : 드림/원)

연도	휘발유	고경유	저경유	B-A유	B-C유
1995	42,056	31,059	-	27,220	-
1996	42,669	40,094	41,365	34,877	-
1997	47,618	42,693	43,980	38,991	29,478
1998	60,947	50,347	56,561	50,374	37,530
1999	50,612	39,167	40,927	36,692	39,568
2000	66,953	55,269	58,140	52,380	48,990
2001	67,855	56,318	59,083	56,100	50,940
2002	69,135	55,127	57,407	52,207	51,990
2003	76,080	61,468	63,171	58,296	54,807
2004	81,342	77,240	79,083	72,540	56,257
2005	95,413	91,487	96,157	87,290	69,907
2006	102,357	98,429	109,740	97,602	81,863
2007	107,862	100,607	110,631	101,723	84,423
2008년 8월	201,030	231,110	239,890	215,890	159,290
2009년 9월	169,830	190,910	199,690	185,090	149,890

※ 자료 : 수협중앙회 자재사업부 2008년

제2절 장관허가어업의 경영실태

1. 연료비 변동 추이

이상에서 살펴 본 유류가격의 변동이 어업경영에 어느 정도 영향을 미치고 있는지를 보기 위해서, 우선 장관허가어업 가운데 다연료소모형의 7개 업종을 선정하여 이를 중심으로 제1차 및 제2차 오일쇼크 당시의 3년간 (1973-1975년 및 1978-1980)과 최근의 3년간에 있어서 연료비의 변동을 <표3-4>에 나타내었다.

<표3-4> 업종별 연료비 변동 추이

(단위: 백만원)

구 분	1973	1974	1975	1978	1979	1980	2005	2006	2007	73년대 비증가율 (%)
대형기저(쌍끌이)	4	20	23	28	48	96	1,069	1,115	1,220	30,400
대형트롤	-	-	-	-	-	-	439	475	410	-
서남구기선	2	4	4	5	5	14	152	159	164	8,100
동해구트롤	4	8	10	8	11	25	83	90	108	2,600
대형선망	24	55	78	96	85	182	1,925	2,010	2,023	8,329
기선권현망	5	6	6	15	26	29	385	415	453	8,960
근해채낚기	0.2	0.5	0.9	3	5	10	109	115	131	65,400
계(평균)	6.5	15.6	20.3	25.8	30.0	59.3	594.6	625.6	644.1	9,809

※ 자료 : 수협중앙회 수산경제연구원

연료비의 절대금액 만을 가지고 <표3-4>에서의 전체 기간에 대해 연료비 변동의 정도를 파악하고자 하는 것은 이 기간 동안의 물가변동이나 어장 및

조업방식의 변화를 고려되지 않았기 때문에 무의미한 것이 될 수도 있다. 따라서 기간을 1973-1975년(1차 기간), 1978-1981년(2차 기간), 2005-2007년(3차 기간)으로 구분하여, 각각의 기간에 있어서 척당 내지 통당 연료비 증감율을 업종별로, 그리고 기간별로 비교함으로써 연료비 변동에 대해 분석하고자 하였다.

1차 기간에 있어서 7개 업종의 연료비 증가율의 평균은 312%인데, 업종별로는 대형기저(575%), 근해채낚기(450%), 대형선망(325%)의 순이다. 이들 업종들은 당시의 유가 폭등에도 불구하고, 유류 절감을 위한 노력이 어려웠거나 혹은 어장 확대 등을 통한 별도의 대응전략을 강구한 결과라고 생각된다.

2차 기간에 있어서의 연료비 증가율 평균은 230%로 1차 기간의 그것에 비해서는 낮았다. 업종별로는 대형기저가 343%로 여전히 가장 높았고, 이어서 근해채낚기와 동해구트롤이 각각 333% 및 313%로 그 뒤를 이었다. 대형선망의 경우, 당시 이미 어장의 외연적 확대가 한계에 봉착하여 유가폭등에 대응하여 유류 절감에 대한 경영적 노력이 시작되고 있었던 것으로 생각된다.

3차 기간에 있어서의 연료비 증가율의 평균은 108%에 불과하였는데, 업종별로는 동해구트롤이 130%로 가장 높았고, 근해채낚기(120%)와 기선권현망(118%)가 그 뒤를 이었다. 대형기저의 경우, 한일 및 한중 어업협정의 영향으로 어획활동 자체가 급격히 위축된 상황에서 유류비를 위시한 비용 절감에 대한 노력이 이루어졌던 결과라고 생각되며, 대형트롤의 경우에는 어업협정의 영향과 함께 오징어 어획에 대한 규제가 강화됨에 따라 어획활동이 위축된 결과, 연료비는 93%로 오히려 감소되었다. 한편, 동해구트롤의 경우는 오징어 어획이 확대되어 활발한 어획활동이 이루어짐과 동시에, 어선의 대형화 및 고마력화가 추진된 결과, 연료비 증대가 수반되었다고 생각된다.

2. 업종별 손익분석

앞에서 살펴 본 어업용 유류가격 변동이 어업경영에 어떠한 영향을 미쳤는지와 그에 대한 대응전략으로서 어떠한 일이 가능할 것이지를 파악하기 위해 이하에서 업종별로 손익 관련 자료를 통해 분석하고자 하였다.

분석의 대상이 되는 기간은 앞서와 마찬가지로 1973-1975년, 1978-1980년, 그리고 최근 3개년으로 하였고, 대상업종은 근해어업 가운데 다연료소모형 7개 업종으로 하였다.

1) 쌍끌이 대형기선저인망어업

양산체제형의 당해 어업은 2척의 어선으로 조업이 이루어지는데, 1970년대 이후 어장의 원격화가 이루어지는 가운데 1990년대에 이르기 까지 어선의 규모화와 고마력화가 추진되어 왔다. 또한 어장 원격화에 따라 항차당 소요일수가 길어지게 되고, 어선내 냉동시설이 갖추어지게 되었다.

어선 2척의 합계 톤수는 조사대상기간중 약 2.6배 증대되었고, 출어일수도 약 1.2배 증가하였지만, 종사자수에는 그다지 변동이 없다.

어획량은 동기간에 있어서 약 2.5배 증대하였으며, 어업수입도 43배 정도 증대되었는데, 이는 일반 물가상승이 주된 요인이기는 하지만, 그 이상으로 어획물 가격이 상승된 부분도 간과할 수 없는 요인이다.

이러한 어업수입의 증대에도 불구하고, 어업비용은 동기간에 58배 정도 증대됨으로써 경영의 채산성이 악화되어 2006년 이후에는 적자 상태를 나타내게 되었다. 어업비용 증대를 주도한 비용항목으로는 연료비와 인건비를 들 수 있는데, 연료비는 동기간에 약 109배, 인건비는 약 46배 증대되었다. 그 결과, 어업비용 가운데 연료비가 점하는 비율은 1973년 20.3%에서 2007년에는

37.7%로 17.4%p 증가하게 되었으며, 인건비는 절대액의 급격한 증대에도 불구하고 연료비 증대에 압도되어 27.8%에서 22.0%로 상대적으로 감소하게 되었다. 그리고 특히, 이러한 연료비 증대는 제1차 및 제2차 오일쇼크에 따른 유가 상승이 가장 중요한 원인이었다는 사실을 아래의 <표3-5>로부터 확인할 수 있다.

<표3-5> 쌍끌이 대형기저의 년도별 손익 상황

(단위 : 백만원)

구 분		1973	1974	1975	1978	1979	1980	2005	2006	2007	73년 대비 증가율(%)
조 업 상 황	선박톤수 (톤)	104	100.4	92	194.1	192.3	201.1	269	269	269	158.7
	종사자수 (명)	27	27	26	27	26	25	31	30	29	7.4
	출어횟수 (회)	14	18	16	16	16	15	13	14	17	325
	출어일수 (일)	247	226	200	253	273	279	298	294	283	15
	어획량 (톤)	938	1,053	726	563	644	703	2,550	2,725	2,292	244
손 익 상 황	수 업 수입	69	81	93	177	231	303	3,223	3,132	3,045	4,300
	입 업 비용	54	72	82	149	218	280	3,110	3,149	3,239	5,800
	비 업 이익	19	11	13	31	22	30	113	-17	-194	-1,121
	용 당기순이익	14	9	11	28	13	22	93	-47	-227	1,721
	주 임금	15	12	16	40	49	60	709	696	713	4,600
	요 연료비	11	20	23	28	48	96	1,069	1,115	1,220	10,900
	어 어구비	4	6	8	7	16	13	160	149	156	3,800
	업 주부식비	2	4	5	6	8	9	92	60	64	3,100
	비 수리비	4	8	10	20	33	32	160	150	157	3,825
	용 용기대	4	6	5	6	10	12	113	95	88	2,100
자 산 상 황	자 산	40	48	66	129	169	179	3,701	3,638	3,468	8,570
	부 채	2	4	6	45	71	65	389	441	512	25,500
	자 본	38	44	60	84	98	114	3,313	3,197	2,956	7,678.9
어업 비용중 구성비	임 금 (%)	27.8	16.7	19.5	26.8	22.4	21.4	22.8	22.1	22.0	
	연료비(%)	20.3	27.8	28.0	18.8	22.0	34.3	34.4	35.4	37.7	

2) 대형트롤

대형트롤어업은 1970년대 말부터 쥐치어획을 통해 본격화되기 시작한 업종으로, 1980년에 이르러서야 각종 통계자료에 등장한다. 하지만 1990년대에 들어서 쥐치 자원이 돌연 자취를 감추게되자 주대상어종을 오징어로 전환하게 되었는데, 주어장이 동해의 남부해역이고, 기술적으로 집어선과의 공조조업이 불가피한 것이었던 관계로, 불법성이 문제시 되어 왔을 뿐 아니라, 동해안의 다수 어업들과 갈등을 빚고 있다.

어선의 규모는 1990년대에 들어서 거의 현재와 같은 수준을 유지하게 되었으며, 어장 역시 오징어 조업이 본격화하기 시작한 때부터 그다지 변화가 없다. 다만 출어일수에 있어서는, 전술한 불법성과 관련하여, 어장이용에 관한 규제로 말미암아 2006년 이후 다소 감소되었다.

그 결과, 최근 3년간 어업수입이 65% 수준으로 감소되었으며, 어업비용 역시 84% 정도의 수준으로 감소되기는 했지만, 경영의 적자폭은 계속 확대되고 있다.

어업비용 가운데 주된 것은 연료비와 인건비인데, 최근 3년간 각각 93% 및 87% 정도 감소되었다. 연료비의 감소폭이 상대적으로 적은 것은 유가 상승에 기인한다고 생각된다.

<표3-6> 대형트롤어업의 년도별 손익 상황

(단위 : 백만원)

구 분		1973	1974	1975	1978	1979	1980	2005	2006	2007	73년 대비 증가율(%)
조 업 상 황	선박톤수(톤)	-	-	-	-	-	-	139	139	139	-
	종사자수(명)	-	-	-	-	-	-	16	17	16	-
	출어횟수(회)	-	-	-	-	-	-	17	16	18	-
	출어일수(일)	-	-	-	-	-	-	208	196	175	-
	어획량(톤)	-	-	-	-	-	-	1,187	1,291	1,174	-
손 익 상 황	수 입 비 용	어업수입	-	-	-	-	-	1,870	1,751	1,222	-
		어업비용	-	-	-	-	-	1,975	1,939	1,661	-
		어업이익	-	-	-	-	-	-105	-188	-439	-
		당기순이익	-	-	-	-	-	-128	-212	-468	-
	주 요 어 업 비 용	임 금	-	-	-	-	-	490	502	424	-
		연료비	-	-	-	-	-	439	475	410	-
		어구비	-	-	-	-	-	102	94	87	-
		주부식비	-	-	-	-	-	56	56	51	-
	용 기 대	수리비	-	-	-	-	-	154	126	94	-
		용기대	-	-	-	-	-	68	92	65	-
자 산 상 황	자 산		-	-	-	-	-	2,476	2,485	2,352	-
	부 채		-	-	-	-	-	381	406	488	-
	자 본		-	-	-	-	-	2,095	2,079	1,864	-
어업 비 용	임 금 (%)	-	-	-	-	-	-	24.8	25.9	25.5	-
중 구 성비	연 료 비 (%)	-	-	-	-	-	-	22.2	24.5	24.7	-

3) 서남구기선저인망어업

서남구기선저인망어업은 어선 톤수의 상한이 60톤으로 정해져 있으며, 동해구기선저인망어업과 더불어 제도적으로 중형 기선저인망어업에 해당한다. 실제적인 어선 규모는 70년대말에 50톤 이상으로까지 확대되다가, 이후 다시

축소되기 시작하여 현재 평균 47톤 정도에서 안정되어 있다.

1970년대 초반까지만 하더라도 항차당 2일 정도가 소요되는 근거리 어장에서 주로 조업하였으나, 이후 어장의 원격화에 따라 항차당 조업일수가 계속 늘어나게 되어, 최근에는 6-7일로 되었다. 한편, 1990년대 이후 생력화 기술의 도입으로 종사자수는 대폭 줄어들게 되어, 척당 9명의 승선이 일반화되었다.

조사대상기간에 있어서 척당 어획량은 계속 감소되어 왔음에도 불구하고, 어가 상승 등에 힘입어 어업수입은 대형기저의 그것과 비슷한 수준인 43배 이상 증대되었으며, 어업비용이 57배 정도 증가하였음에도 어업이익을 일정 수준 유지해 오는 일이 가능하였다.

이 어업은 어장의 이동범위가 광범하지 않으며 어망을 인예하는 방법이 주로 외끌이어법이므로, 쌍끌이 대형기저나 트롤어업에 비해 연료의 사용량이 상대적으로 적다. 어업비용에 있어서 주요 항목은 인건비와 연료비인데, 조사대상기간에 있어서 연료비 구성비율의 추세적 변화가 나타나지 않을 뿐 아니라, 비율 자체의 변동 역시 상당히 크다. 또한, 제1차 및 제2차 오일쇼크에 따른 연료비의 급등이나 그 비율의 증대 현상도 명확하게 나타나지 않으므로, 유가 변동이 당해 업종의 경영에 미치는 영향은 타업종에 비해 상대적으로 적다고 생각된다.

<표3-6> 서남구기선저인망어업의 년도별 손익 상황

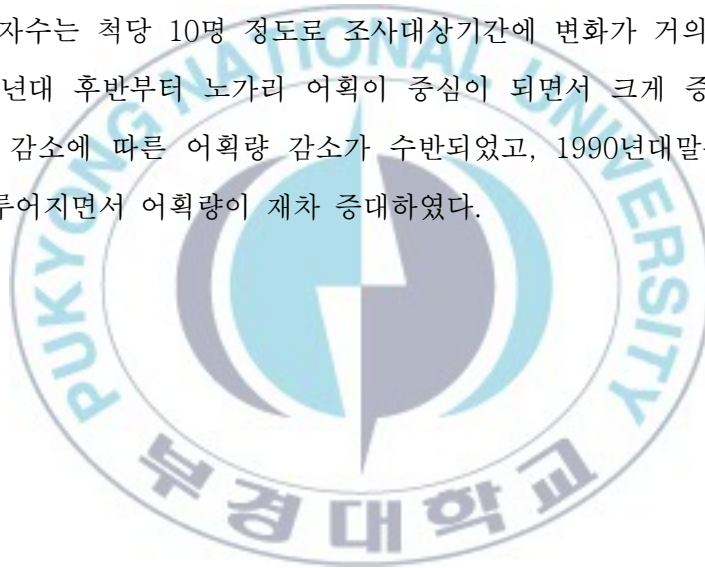
(단위 : 백만원)

구 분			1973	1974	1975	1978	1979	1980	2005	2006	2007	73년 대비 증가율(%)
조 업 상 황	선박톤수(톤)		40.88	41.10	42.0	54.51	54.51	53.03	47	47	47	14.6
	종사자수(명)		13	13	12	13	13	13	9	9	9	-30.7
	출어횟수(회)		155	155	149	41	31	43	37	37	42	-72.9
	출어일수(일)		228	235	208	173	143	214	245	244	254	11.4
	어획량(톤)		597	705	391	399	316	403	196	219	249	-58.3
손 익 상 황	수 입 비 용	어업수입	20	23	21	49	49	80	631	699	882	4,310
		어업비용	13	19	17	39	36	60	549	594	750	5,669
		어업이익	8	5	4	10	13	20	83	105	132	1,550
		당기순이익	7	4	4	10	12	20	83	101	122	1,643
	주 요 어 업 비 용	임금	5	6	5	13	13	20	142	153	247	4,840
		연료비	2	4	4	5	5	14	152	159	164	8,100
		어구비	1	2	1	2	3	3	38	41	52	5,100
		주부식비	0.8	1	1	2	3	4	23	26	28	3,400
		수리비	0.8	2	1	7	3	5	30	32	44	5,400
		용기대	0.7	0.9	0.6	2	2	2	21	23	26	3,614
자 산 상 황	자 산		12	15	12	30	30	33	640	665	706	5,783
	부 채		2	1	2	8	13	10	141	152	169	8,350
	자 본		10	14	10	22	17	23	500	513	537	5,270
어 업 비 용 중 구 성비	임금(%)		22.2	31.6	29.4	33.3	36.1	33.3	25.9	25.9	32.9	
	연 료 비 (%)		22.2	21.0	23.5	12.8	13.9	23.3	27.7	26.7	21.9	

4) 동해구트롤어업

동해구트롤어업은 1960년대초 새우트롤어업으로 처음 제도화된 것인데, 이후 동해해역에서의 일반트롤어업화한 중형트롤어업이다. 어선 톤수의 상한이 60톤으로 정해져 있지만, 현재 과도기적인 형태로 60톤 이상의 어선들이 조업중인 관계로 평균 톤수가 60톤 이상이 되고 있다.

90년대말부터 오징어 조업에 주력하게 되었는데, 그 이전 만 하더라도 항차당 2-3일의 조업형태가 대부분이었지만, 현재는 당일조업 중심으로 되어 있다. 종사자수는 척당 10명 정도로 조사대상기간에 변화가 거의 없다. 어획량은 1970년대 후반부터 노가리 어획이 중심이 되면서 크게 증가하였으나, 이후 자원 감소에 따른 어획량 감소가 수반되었고, 1990년대말부터 오징어 어획이 이루어지면서 어획량이 재차 증대하였다.



<표3-7> 동해구트롤어업의 년도별 손익 상황

(단위 : 백만원)

구 분		1973	1974	1975	1978	1979	1980	2005	2006	2007	73년 대비 증가율(%)	
조 업 상 황	선박톤수(톤)	58.70	56.73	56.00	52.06	55.19	49.76	75.0	75.0	66.3	12.9	
	종사자수(명)	10	10	10	10	10	10	10	10	9	-10	
	출어횟수(회)	107	48	82	100	104	99	238	230	237	206	
	출어일수(일)	237	172	225	216	251	254	238	230	237	0	
	어획량(톤)	108	215	252	654	693	844	438	426	580	437	
손 익 상 황	수 입 비 용	어업수입	23	32	37	67	84	131	616	577	613	2,565
		어업비용	18	26	30	47	64	110	492	496	529	2,838
		어업이익	6	7	7	20	21	21	124	81	84	1,300
		당기순이익	5	6	7	20	20	20	106	69	78	1,460
	주 요 어 업 비 용	임 금	4	4	5	13	20	34	151	145	160	4,000
		연료비	4	8	10	8	11	25	83	90	108	2,600
		어구비	2	2	3	3	6	11	20	22	26	1,200
		주부식비	0.7	1	1	2	3	4	16	17	16	2,186
		수리비	3	5	5	8	7	11	35	32	17	467
		용기대	0.4	1	0.9	0.7	0.9	2	5	5	5	460
자 산 상 황	자 산	11	14	23	38	44	50	329	345	604	5,390	
	부 채	0.7	0.5	1	8	18	14	106	118	127	18,043	
	자 본	10.3	13.5	22	29	26	36	223	227	477	4,531	
어업 비 용 중 구 성비	임 금 (%)	22.2	15.3	16.7	27.7	31.2	30.9	30.7	29.3	30.2		
	연 료 비 (%)	22.2	30.8	33.3	17.0	17.2	22.7	16.9	18.2	20.4		

어업수입은 조사대상기간 동안 25배 이상 증대되었지만, 그 동안 대상어종의 변화 및 조업방법, 어장 등의 변화가 수반되었으므로, 이를 단순한 수입 증대로 인식해서는 안된다. 노가리를 주어획대상으로 하던 시기에는 어획량의 증대에도 불구하고, 낮은 가격 때문에 어업수입은 그다지 증대되지 못했지만,

오징어를 어획대상으로 하고 난 다음부터는 어업수입이 크게 증대되었다.

한편, 어업비용 역시 동기간에 있어서 28배 이상 증대되었는데, 주요 비용 항목은 이 업종 역시 인건비와 연료비이며, 이들이 어업비용에서 점하는 비율은 2007년도에 각각 30%와 20% 정도였다. 어업비용에서 연료비가 점하는 비율은 제1차 오일쇼크의 경우에 22.2%에서 33.3%로 급상승되었고, 제2차 오일쇼크의 경우에도 17%에서 22.7%로 대폭 상승하였다는 사실로부터, 유가 변동이 당해 업종의 경영에 미치는 영향은 비교적 크다고 할 것이다.

5) 대형선망어업

대형선망어업은 대형기선저인망어업과 더불어 양산체제형의 대표적인 근해 어업으로, 고등어, 전갱이, 정어리 등회유성 부어(浮魚)가 주어획대상이며, 본선 1척과 등선 2척, 운반선 2-3척이 선단을 이루어 조업한다. 제도적으로 허가정한수가 35통으로 설정되어 있지만, 2007년 현재 27통 정도가 실제로 조업하고 있다.

어선의 규모는 1980년대말까지 대형화 추세였지만, 1990년대 이후는 비교적 변화가 없었다. 아래의 <표3-8>에 나타난 톤수는 1973-1975년 기간의 것은 본선의 톤수이며, 그 이후의 것은 선단 전체의 합계 톤수이다. 본선의 경우, 1990년대 중반까지 대형화가 이루어졌지만, 그 이후에는 거의 139톤으로 고정화되어 있다.

종사자수는 1980년대 중반까지 통당 거의 100명에 가까운 수준이었지만, 이후 생력화가 추진된 결과, 2007년 현재 70명 정도로 까지 감소되었다.

1970년대 중반까지는 제주도 인근해역이 어장의 남측 한계로 되어 있었던 관계로 항차당 출어일수는 일주일 정도였지만, 이후 어장의 원격화로 인해 항차당 출어일수는 점차 길어지게 되어, 현재는 25일 정도로 되었다.

어획량은 대상어종의 자원 변동에 크게 좌우되는데, 어장의 원격화가 이루어진 이후 어획량이 대폭 증대되었음을 표로부터 알 수 있다. <표3-8>에서 1973-1975년의 기간에는 고등어 이외에 전갱이나 정어리 등의 혼획율이 높았지만, 1978-1980년의 기간에는 전갱이의 혼획율이 감소된 반면에 쥐치나 부세 등의 혼획이 많았다. 그러나 최근 3년간에 있어서는 고등어 외의 혼획율은 매우 낮아졌다. 조사대상기간에 있어서 어획량은 235%로 증대되었고, 어업수입은 39배로 되었다.

한편 어업비용은 동기간에 48배 정도로 되었는데, 급격한 비용 증대에도 불구하고 어업이익은 불안정한 양상을 나타내면서 절대액으로 4.8배의 증대에 그치고 있다.

어업비용 가운데 주요항목은 인건비와 연료비인데, 이들 2항목이 어업비용 증대를 주도한 것으로 나타난다. 어업비용 가운데 연료비가 점하는 비율은 제1차 및 제2차 오일쇼크에 의해 급격히 상승되었음을 알 수 있는데, 전자의 경우에는 연료비가 인건비보다 더 크게 되는 결과를 초래하기도 하였다. 1990년대에 들어서 소위 3D 현상의 영향으로 인건비가 급격히 증대하게 되지만, 유류가격의 점진적인 상승에 의해 인건비와 연료비의 차이는 최근 3년간에 있어서 불과 3-4%p 정도라는 사실을 생각할 때, 연료비 상승이 당해 어업의 경영에 미치는 영향은 매우 클 것으로 생각된다.

<표3-8> 대형선망어업의 년도별 손익 상황

(단위 : 백만원)

구 분		1973	1974	1975	1978	1979	1980	2005	2006	2007	73년 대비 증가율(%)
조 업 상 황	선박톤수(톤)	87.2	83.2	90.0	600.4	603.8	603.8	848.0	837.0	837.0	860
	종사자수(명)	84	90	96	97	95	98	78	74	71	-15.4
	출어횟수(회)	30	32	40	12	13	13	11	11	11	-63.3
	출어일수(일)	208	177	250	271	245	288	275	275	282	35.6
	어획량(톤)	3,091	3,009	3,074	5,862	3,937	4,907	7,476	6,759	7,263	135
손 익 상 황	수입										
	어업수입	225	254	378	785	598	952	8,666	8,375	8,912	3,861
	비용										
	어업비용	176	243	291	732	587	878	8,122	8,173	8,378	4,660
	이익										
	어업이익	61	20	92	59	25	87	544	203	534	775
	주요비용										
	당기순이익	49	11	87	53	11	75	225	-147	237	384
	임금	29	44	58	129	140	191	2,165	2,290	2,372	8,079
	연료비	24	55	78	96	85	182	1,925	2,010	2,023	8,329
자 산 상 황	어구비	26	22	21	60	39	61	190	260	243	835
	주부식비	8	12	15	20	23	28	132	126	136	1,600
	수리비	22	26	30	79	59	78	990	810	734	3,236
	용기대	12	22	14	65	49	76	272	282	319	2,558
	자 산	124	168	211	549	666	693	9,495	9,995	10,387	8,277
부 채	부 채	9	17	55	199	304	255	5,253	5,629	5,761	63,911
	자 본	115	151	156	349	362	438	4,242	4,365	4,626	3,923
어 업 비 용 중 구 성비	임금(%)	16.5	18.1	19.9	17.6	23.9	21.7	26.7	28.0	28.3	
	연료비(%)	13.6	22.6	26.8	13.1	14.4	20.7	23.7	24.6	24.2	

6) 기선권현망어업

기선권현망어업은 마른멸치를 생산하는 어업으로서 어획량의 대부분이 멸치이며, 어획에서 가공 및 포장까지 일괄생산공정을 가진 독특한 경영체제를 가지고 있다. 조업은 본선 2척과, 어탐선 및 가공선 각 1척, 운반선 2척으로

구성되는 선단에 의해 이루어지는데, 2000년대에 들어서는 생력화 등의 이유로 가공선을 2-3척으로 하여 운반기능을 담당하게 하는 대신 운반선을 두지 않는 추세에 있다.

어선의 규모에 관해서는 법령에서 본선은 40톤 미만, 가공선은 50톤 미만으로 정하고 있는데,

<표3-9>에 나타낸 톤수는 선단 전체의 합계 톤수로, 다만 1973-1975년의 그것은 본선 1척의 톤수이다. 1980년대 후반부터 생력화가 추진되는 과정에 본선의 규모 증대가 이루어지게 되어, 최근에는 25톤 정도의 어선이 일반화되어 있다. 또한, 2000년대에 들어서 가공선의 척수가 증가된 결과, 선단의 합계 톤수는 대폭 증대되었다.



〈표3-9〉 기선권현망어업의 년도별 손익 상황

(단위 : 백만원)

구 분		1973	1974	1975	1978	1979	1980	2005	2006	2007	73년 대비 증가율(%)	
조 업 상 황	선박톤수	18.4	22.1	17.0	131.7	141.8	141.8	205	209	210	1,041	
	종사자수	61	62	86	59	59	53	48	45	44	-27.9	
	출어횟수	154	172	128	171	162	129	212	219	205	33.1	
	출어일수	181	167	139	186	167	140	212	219	205	13.2	
	어획량	91	94	87	116	183	130	513	556	421	3,626	
손 익 상 황	수 입	어업수입	25	25	29	102	117	121	1,943	1,886	1,693	6,672
		어업비용	20	22	26	93	111	119	1,831	1,836	1,809	8,945
	비 용	어업이익	6	4	3	11	10	7	112	49	-116	-2,033
		당기순이익	5	3	3	8	5	2	93	28	-143	-2,960
	주 요	임 금	8	8	10	29	39	42	812	830	800	9,900
		연료비	5	6	6	15	26	29	385	415	453	8,960
	어 업 비 용	어구비	1	0.9	2	9	7	6	80	81	76	7,500
		주부식비	2	2	3	6	7	6	45	48	46	2,200
		수리비	1	1	2	12	8	8	130	109	103	10,200
		용기대	0.4	0.3	0.3	4	3	6	55	59	48	11,900
자 산 상 황	자 산	23	24	25	116	122	127	1,649	1,667	1,813	7,783	
	부 채	2	5	6	22	34	37	507	538	625	31,150	
	자 본	21	19	19	93	88	89	1,142	1,128	1,188	5,557	
어업 비 용 중 구 성비	임 금(%)	40.0	36.3	38.4	31.2	35.1	35.2	44.4	45.2	44.2		
	연료비(%)	25.0	27.2	23.0	16.1	23.4	24.3	21.0	22.6	25.0		

어장은 연안해역으로, 허가 마다 조업해역이 도(道) 단위로 한정되는데, 그러한 조업해역에 대한 규제는 1990년대에 들어서 지방자치제도의 도입과 함께 강화되었다. 한편, 수산자원보호령에 의해 4월1일-6월30일의 기간이 금어기로 정해져 있으므로 이 기간에는 조업이 전면 중단되며, 바다가 거칠게 되는 겨울철에는 조업상의 안전 때문에 실제로 조업이 이루어지는 일수는 적어

지게 된다. 또한 법령에 의해 경상남도 해역에서는 야간조업이 금지되어 있었던 관계로 (2008년 12월 31일부터 해지), 당일 조업이 일반적인 조업형태이다.

종사자수는 감소추세인데, 70년대초에 비해 최근에는 28% 정도의 인원 감축이 이루어졌다. 그리고 출어일수는 매년의 해황이나 어황에 따라 크게 변동하는데, 최근에 들어서는 어선의 규모화 등에 기인하여 크게 증가하였으며, 또한 연간 210일 정도로 안정되어 있다.

통당 어획량은, 어황에 따른 년변동이 큼에도 불구하고, 조사대상기간에 있어서 꾸준한 증가 추세(1973년 대비 약 36배)를 나타내고 있는데, 특히 2000년대에 들어서 조업 통수가 급격히 감소됨에 따라 통당 어획량의 증대가 두드러지게 나타났다. 어업수입은 동기간에 67배 정도 증대되었는데, 그 동안의 어획량 증대나 일반물가 상승률을 고려한다면, 그다지 증대되었다고 할 수 없을 것이다.

한편, 어업비용은 동기간에 90배 정도 증가하여 어업수입 증대를 훨씬 앞지르고 있다. 어업비용 가운데 주요 항목은 인건비와 연료비인데, 증가율에 있어서는 수리비와 용기대가 매우 높다. 오일쇼크에 따른 연료비 증대는 제1차의 경우보다 제2차의 경우가 크게 나타나고 있는데, 이는 어선의 대형화 및 고마력화의 영향으로 연료유의 사용량이 증대된 때문이라고 생각되며, 이러한 경향은 본선의 규모화와 가공선의 증가 등 어선세력의 증대가 1990년 이후부터 본격화되었다는 사실을 감안할 때, 유가 상승이 연료비 증대에 심대한 영향을 미칠 것이라는 점을 쉽게 예상할 수 있을 것이다.

하지만, <표3-9>에서 보는 바와 같은 최근 3년간에 있어서의 채산성 악화는 마른멸치 가격의 하향정체와 과잉투자에 따른 고정비 증대에 근본적인 이유가 있다고 생각되며, 이러한 상황하에서 유가 상승이 초래된다면, 이는 경영에 대해 치명타가 될 것이다.

7) 근해채낚기어업

근해채낚기어업은 오징어어업이라고 불리울 정도로 거의 오징어 단일 어종을 어획하는 업종이며, 대형트롤이나 동해구트롤어업이 오징어 어획을 본격화하기 전에는 연안채낚기 어업과 더불어 우리나라 오징어의 대부분을 어획하던 업종이었다.

1970년대 초반까지만 하더라도 주로 연안 가까운 해역에서 조업이 이루어졌지만, 이후 대화태어장으로까지 어장의 확대가 이루어지는 과정에서 어선의 대형화 및 고마력화가 추진되게 되었으며, 1990년대에 들어서면서부터는 생력화의 일환으로 자동조상기가 도입되면서 어선의 대형화가 한층 진전되고, 선내 냉동시설의 설치와 어획경쟁에 따른 집어등 광력 증대가 급속히 이루어지면서 고마력화가 경쟁적으로 진행되었다.

<표3-10> 근해채낚기어업의 년도별 손익 상황

(단위 : 백만원)

구 분		1973	1974	1975	1978	1979	1980	2005	2006	2007	73년 대비 증가율(%)	
조 업 상 황	선박톤수(톤)	6.8	8.7	15.0	28.4	29.2	31.1	66.0	67.0	69.3	836.3	
	종사자수(명)	14	16	19	16	16	18	8	9	9	-35.7	
	출어횟수(회)	77	57	54	31	32	34	29	33	28	-63.6	
	출어일수(일)	82	61	74	106	124	131	143	155	145	76.8	
	어획량(톤)	22	16	21	54	65	92	154	166	151	586	
손 익 상 황	수입	어업수입	3	5	6	21	37	67	392	377	343	11,333
	비용	어업비용	2	4	5	20	32	56	348	353	368	18,300
		어업이익	0.7	11	12	2	6	12	44	23	-25	-4,571
		당기순이익	0.6	1	1	1	5	11	33	14	-40	-6,767
	주요 어업 비용	임금	0.9	2	3	10	17	33	116	111	112	12,344
		연료비	0.2	0.5	0.9	3	5	10	109	115	131	65,400
		어구비	0.2	0.2	0.1	1	0.8	1	16	16	16	7,900
		주부식비	0.008	0.04	0.03	0.4	0.3	0.2	23	24	25	312,400
		수리비	0.2	0.2	0.3	1	1	3	22	23	19	9,400
		용기대	0.008	0.02	0.01	0.2	0.3	0.3	3	3	3	37,400
자 산 상 황	자 산	2	2	5	28	29	32	495	520	542	27,000	
	부 채	0.07	0.06	0.5	11	12	11	250	264	277	395,614	
	자 본	1.93	1.94	4.5	17	17	21	245	256	265	13,630	
어업 비 용 중 구 성비	임금(%)	45.0	50.0	60.0	50.0	53.1	58.9	33.3	31.4	30.4		
	연 료 비 (%)	10.0	12.5	18.0	15.0	15.6	17.8	31.4	32.5	35.5		

<표3-10>에서 보는 바와 같이, 어선 톤수는 1975년부터 증대되기 시작하여 1980년에는 30톤을 넘어서게 되었고, 1990년대에 들어서 재차 규모 확대가 시작되어 최근에는 거의 70톤 규모로 되었다. 이러한 어선의 대형화와 함

게 어장의 원격화가 초래된 결과, 1970년대 초반의 당일조업 형태에 항차당 출어일수가 점차 늘어나게 되었고, 최근에는 5일 이상으로 되었다. 그리고 연간 출어일수도 계속 증가하여 최근 3년간의 출어일수는 1973-1975년 기간의 그것에 비해 2배 정도로 되었다. 그러나 한편으로 종사자수는 생력화 투자에 의해 오히려 대폭 감소되었다.

조사대상기간에 있어서 어획량은 6배 정도로 증대되었는 데에 비해, 어업수입은 100배 이상 증대되었다. 이러한 어업수입 증가율은 일반물가의 상승률과 어획량 증가율을 감안하더라도 높은 수준이라고 생각되는데, 이는 오징어 가격의 급격한 상승에 기인한 것이다.

동기간에 어업비용 역시 설비투자 증대와 관련하여 대폭 증가하게 되었는데, 비용 증가의 양상이 수입 증대의 그것과 매우 유사하다. 주요 비용항목은 타업종과 마찬가지로 인건비와 연료비인데, 인건비의 증가율은 종사자수의 감소 등에 기인하여 상대적으로 낮다. 연료비의 증가율은 유가 상승 외에도 전술한 어선의 대형화 및 고마력화에 기인하여 매우 높았으며, 어업비용 증대를 주도한 항목이었다.

유가 상승에 따른 영향을 보면, 제1차 오일쇼크에 따라 어업비용중 연료비의 비율은 10%에서 18%로 8%p나 높아지게 되었으나, 제2차 오일쇼크에 따른 그것은 2.8%에 불과한 것으로 나타난다. 하지만 이는 1975-1978년 기간에 있어서 인건비의 급격한 상승이 병행되었기 때문이며, 연료비 자체는 동기간 300만원에서 천만원으로 증가하였다. 부연해서, 이 기간의 급격한 인건비 상승은 임금체제의 변화에 기인한 것으로 추정된다. 1978년 이후의 지속적인 유가 상승에 따라 어업비용 가운데 연료비가 점하는 비율은 점차 높아져서, 2007년 현재 35.5%에 이르게 되었으며, 경영의 채산성을 악화시키는 가장 큰 요인이 되고 있다.

제 4 장 결론

어업은 인간의 생활에 필수불가결한 먹거리를 공급하는 산업이며, 자연물인 수산자원을 채포하는 일이 주된 생산활동이라는 산업적 특성을 가진다. 특히, 우리나라에 있어서는 지리적 여건에 따라 쌀 농사와 어업활동은 불가분의 관계를 유지하면서 영위되어 왔으며, 수산물은 단순한 기호식품으로서가 아니라 필수품으로 자리매김되었다.

그러나, 인구 증대에 따른 수산물 수요 증대에 부응하기 위해서 어업 생산 활동은 접근이 용이한 연안해역에만 국한될 수 없었고, 자원을 좇아서 먼바다로 나아가지 않으면 안되게 되었다. 그리하여 이미 1세기전에 근대 과학기술을 원용한 어선의 동력화가 이루어지게 되었는데, 이는 단지 어획 능력을 높이는 수단에 불과한 것은 아니었다.

먼바다에서 조업이 이루어지는 관계로 기상이 악화되는 경우 신속한 이동은 어선원들의 안전을 위해서 필수적일 뿐 아니라, 수산물은 부패하기 쉬운 것이어서 어획후의 신속한 운반은 생산활동을 유지하기 전제조건이기도 한 것이다. 그리고 출어일수가 더욱더 장기화되는 경우에는 어선내에 냉동냉장 설비를 갖추지 않으면 안되게 되는데, 이들 설비의 가동을 위해서도 어선의 동력화는 필수조건이 된다.

우리나라가 최초로 어업 발전을 정책적을 추진시키기 위해 체계적인 발전 계획을 수립한 것이 1967년의 '수산진흥계획' 이다. 이 계획에 의하면, 연안어장의 이용은 양식업을 주체로 생각하고 있었으며, 연안 어선어업은 정책의 관심 밖으로 내몰려져 있었다. 또한 원양어업의 육성에 대해서 적극적이었는데, 이들 양식업과 원양어업에 대해서는 생산물의 수출을 통한 외화획득이 주된 임무로 부여되고 있었다. 그리고 국내 수산물 공급의 임무를 부여받은 것이 근해어업이었다고 할 수 있다. 따라서 우리나라에서 근해어업이 본격화된 것이 '수산진흥계획'에 의해서라고 한다면, 근해어업이야말로 국민에 대한 먹거리 공급을 태생적 본분으로 하는 어업이라 할 만 하다. 그런데 이러한 근해어업으로서는, 전술한 바와 같이, 어선의 동력화가 필수적 조건이며, 또한 연료유를 위시한 유류 사용은 필수적이라 할 것이다.

근해어업 경영은 동력어선을 전제로 하여 자본과 노동, 그리고 어장 내지 수산자원 등의 생산요소를 자의적으로 결합시키게 되는데, 대부분의 근해어업에 있어서 경영적 의사결정시 중심적인 요소비용이 인건비와 연료비(기타 유류 포함)로 되며, 경영으로서는 現狀의 인건비 및 연료비를 단기적으로는 외부적 여건으로서 인식하게 된다. 그런데 인건비의 경우에는 어업의 특징적인 임금제도로서 보험제라는 것이 있어서 의사결정에 있어서 이에 따른 제약을 다소간 완화시키는 시스템을 내부적으로 구비하고 있다.

따라서 본 연구는 외부적 여건으로서 유가 변동이 근해어업 경영에 미치는 영향을 고찰해 보기 위해 우리나라 근해어업 가운데에서 경제적 중요성이 크고, 또한 연료유의 사용량이 많은 7개 업종을 선정하여, 유가 폭등 사태가 발발하였던 제1차 오일쇼크의 기간 (1973-1975년)과 제2차 오일쇼크의 기간 (1978-1980년), 그리고 최근 3년간에 있어서 경영분석을 행하였다.

7개 업종 가운데 유가 변동에 따른 영향을 기준으로 A,B,C의 3등급으로 구분할 때, A에 속하는 업종으로는 쌍끌이 대형기선저인망어업과 근해채낚기어업, 대형선망어업을 들 수 있고, B에 속하는 업종으로는 동해구트롤과 기선권현망어업을, 그리고 C에 속하는 업종으로는 대형트롤어업과 서남구기선저인망어업을 들 수 있다.

일반적으로 어선이 직접 어망을 인예하는 업종들에 있어서 연료비 비율이 높을 것이고, 따라서 유가변동에 따른 영향이 클 것으로 예상되는데, 쌍끌이 대형기선의 경우만이 이에 적합되고 있을 뿐이며, 대형트롤어업의 경우는, 자료의 부족에도 이유가 있겠지만, 상대적으로 영향이 작은 것으로 파악되었다. 아마 어장의 이동 범위가 작고, 어군 탐색활동이 그다지 중요하지 않다는 현실을 반영한 결과라고 생각된다. 이에 비해, 근해채낚기어업과 대형선망어업이 상대적으로 영향이 가장 큰 것으로 나타났는데, 이들 업종은 집어등을 사용하는 관계로 연료의 사용량이 많고, 광범한 어장을 대상으로 어군탐색을 행하고 있어 연료비 지출이 많다는 점, 그리고 상대적으로 고정비 지출이 크다는 점 등이 그 이유가 되는 것으로 생각된다.

현재 대부분의 근해어업 경영은 채산성이 악화되어 있는 상태이며, 어장 확대를 위한 기존의 과잉 설비 투자가 고정비 증대 뿐 아니라, 연료비의 상당부분을 고정비화시켜 버림으로써 유가 상승에 따른 경영 압박에 대해 저항력을 거의 상실하고 있다고 생각된다. 따라서 급격한 유가 상승에 대비하여 어업용

유류의 비축시설을 증대시키는 한편, 유가안정기금을 설치하여 운용하도록 해야 할 것이다.

한편, 어업용 유류에 대한 면세 조치의 중단이 종종 거론됨으로써 어업자들을 불안하게 만들고, 나아가서는 이러한 일이 어업의 건전한 발전을 저해하는 요소가 되고 있다고 생각되는 바, 차제에 어업용 유류에 대해서는 면세 조치로써가 아니라 애초에 과세대상에서 제외시키는 일을 통해 논란의 근원을 없애버리는 일이 필요하다고 생각한다. 그리고 현재의 근해어업 경영실태에 비추어 면세 조치의 중단은 근해어업을 고사시키는 일이 될 것이므로, 어선 감척사업에 사용되는 예산과 노력을 어선 규모의 적정화나 생에너지 어선 및 어구 개발 등에 전환하여 실질적인 어업구조조정이 이루어지도록 해야 할 것이다.



【참 고 문 헌】

- 수협중앙회 자재사업부, 어업용 면세유류 관련 법령 및 요령, 2007
- 수산경제연구원, 어업경영현황 추세분석, 2008. 9
- 한국수산회, 수산보조금의 분류 및 WTO/DDA 협상 대응전략, 2004. 11
- 수산경제연구원, WTO/DDA 수산보조금 감축 대응 어업용 면세유 지원방안, 2005. 10
- 수협중앙회 자재사업부, 2008년 상반기 구매사업관리자 교육교재, 2008. 4
- 수협중앙회 회원지원부, WTO뉴라운드 수산분야 협상과 수협의 대응방안, 2001.12
- 수산청, 어업경영조사보고, 1974~1976
- 수협중앙회, 어업경영조사보고, 각년도
- LG-Caltex, 석유제품의 특성, 1998. 12