

연안여객 운임제도 조사 보고서

A Report on the Freight System
of Coastal Passenger Shipping in Korea

안영균 · 김태일

저자	안영균, 김태일
내부연구진	연구책임자 안영균 한국해양수산개발원 해운연구본부 전문연구원 공동연구원 김태일 한국해양수산개발원 해운연구본부 연구위원

연구기간	2023. 1. 1. ~ 2023. 12. 31.
-------------	-----------------------------

보고서 집필내역

연구책임자	안영균 제1장, 제2장 일부, 제3장 일부, 제4장 일부, 제5장 일부
내부연구진	김태일 제2장 일부, 제3장 일부, 제4장 일부, 제5장 일부

목차

01	서론_1	
	제1절 연구의 배경 및 필요성	1
	1. 연구의 배경	1
	2. 연구의 필요성	3
	제2절 연구 목적	4
	제3절 연구 방법	4
02	우리나라 연안해운 현황_7	
	제1절 연안여객 항로 현황	7
	1. 우리나라 연안여객 항로 개요	7
	2. 일반항로	8
	3. 국가보조항로	10
	4. 준공영제항로	13
	제2절 연안여객 사업체 현황	17
	1. 자본금 규모별	17
	2. 선박 보유 척수별	18
	제3절 연안여객 운임 관련 법·제도	19
	1. 내항해운에 관한 고시	19
	2. 내항해운에 관한 업무지침	25
	제4절 소결	26
03	연안여객 운임 할인 체계 및 유류할증제 현황과 주요 이슈_27	
	제1절 운임 할인 체계 현황과 주요 이슈	27
	1. 운임 할인 체계 현황	27
	2. 운임 할인 체계 주요 이슈	31

3. 소결	36
제2절 유류할증제 현황과 주요 이슈	40
1. 유류할증제 현황	40
2. 유류할증제 주요 이슈	44
3. 소결	54

04 연안여객선 운임제도 개편 검토사항 _55

제1절 운임 할인 체계 개편 검토사항	55
1. 운송약관 개정 여부 검토	55
2. 섬주민 운임 할인을 적정성 검토	56
3. 운임 할인에 대한 재정지원 검토	59
4. 소결	60
제2절 유류할증제 개편 검토사항	61
1. 유류할증 부과기준 인하 검토	61
2. 유종별 부과기준 신설 검토	61
3. 소결	63

05 결론 _65

참고문헌 _69

부록 _73

표 목차

〈표 1-1〉 주요 연구 방법	5
〈표 2-1〉 우리나라 연안여객 항로 개요	7
〈표 2-2〉 일반항로 지방청별 수송실적(2022년)	8
〈표 2-3〉 일반항로 연도별 수송실적	9
〈표 2-4〉 국가 보조항로 운영현황	11
〈표 2-5〉 연도별 보조항로 수송실적	12
〈표 2-6〉 준공영제 지원항로 및 운항선박(2019~2021)	14
〈표 2-7〉 한시적 준공영제 지원항로 및 운항선박 현황(2021)	16
〈표 2-8〉 우리나라 연안여객 사업체 자본금 규모	17
〈표 2-9〉 우리나라 연안여객 사업체 선박 보유 규모	18
〈표 2-10〉 연안여객 운임 신고 시 제출서류	19
〈표 2-11〉 연안여객 운임 원가산출내역서 샘플	20
〈표 2-12〉 연안여객 운항원가분석표 샘플	21
〈표 2-13〉 연안여객 운임 할증 적용 가능 기간	22
〈표 2-14〉 화물 검용 연안여객 운임 원가산출내역서 샘플	24
〈표 2-15〉 연안여객 유류할증 적용 산식	25
〈표 3-1〉 노인복지법 경로우대 조항(제26조)	28
〈표 3-2〉 철도산업발전기본법 철도이용자 권익보호 조항(제16조)	29
〈표 3-3〉 연령대별 우리나라 인구수 비중	32
〈표 3-4〉 운임 체계 개정 약관 수리 기피 사유	34
〈표 3-5〉 우리나라 주요 교통 SOC별 거리당 단위운임	35
〈표 3-6〉 연안여객 운임체계 주요 이슈	36
〈표 3-7〉 일반항로 연도별 섬주민 수송실적 중 만 65세 이상 비중	38
〈표 3-8〉 연안여객 운임 체계 개편 필요성	39
〈표 3-9〉 유류할증제 시행 근거(내항해운에 관한 고시 제13조)	40
〈표 3-10〉 연안여객 유류할증료 적용 산식	42
〈표 3-11〉 연안여객 유류할증료 기준표	43
〈표 3-12〉 유류할증제 기준가격 및 면세 경유 가격 추이	44
〈표 3-13〉 내항선 선박연료유 함 함유량 기준(해양환경관리법 제44조)	45
〈표 3-14〉 우리나라 연안여객 선사 자본금 규모별	47

〈표 3-15〉 우리나라 연안여객 선사 선박 보유 척수별	49
〈표 3-16〉 우리나라 연안여객 사업체별 규모 명세서	51
〈표 3-17〉 연안여객 유류할증제 주요 이슈	54
〈표 4-1〉 할인을 단계적 인하시 소요예산 추정결과	58
〈표 4-2〉 연안여객선 운임 할인 체계 개선방안	60
〈표 4-3〉 연안여객선 급유 가능 유종 및 가격 추이	62
〈표 4-4〉 연안여객선 급유 가능 유종 연평균 가격 증가율	63
〈표 4-5〉 연안여객선 유류할증제 개편 검토사항	64
〈표 5-1〉 연안여객 운임 주요 이슈 및 개편 방안	67

그림 목차

〈그림 3-1〉 우리나라 연안여객 선사 자본금 규모별 추이 48

〈그림 3-2〉 우리나라 연안여객 선사 선박 보유 척수별 추이 50

01 서론

제1절 연구의 배경 및 필요성

1. 연구의 배경

1) 운임 할인 체계 개편 수요 증가

연안여객 업계의 주장에 따르면 코로나19 장기화에 따른 이용객 급감, 여객 고령화로 인한 경로 운임 할인 대상 증가 등으로 업계의 부담이 가중되어 왔다.

도서민 및 경로 운임 할인액은 연안여객 사업자들의 영업손실 규모 중 대부분을 차지하고 있다. 일례로 2019년 영업손실 103억 원 중 운임 할인액은 무려 약 92%에 해당된다. 2019년 도서민 운임 할인액은 66억 원, 2019년 경로운임 할인액 29억 원으로 2019년 총 운임 할인액은 약 95억 원에 달한다.

과도한 수준의 운임 할인으로 인한 우리 연안여객 사업자들의 경영 수지 악화가 확대되고 있으며, 운임 할인 체계 개선을 통한 우리 연안여객의 재산 개선을 요구하는 수요가 증가하고 있다.¹⁾

2) 유류할증제 개편 수요 증가

연안여객선 운항원가에서 큰 비중을 차지하는 유류비가 지속적으로 상승함에 따라 유가를 운임에 반영하는 유류할증제가 2015년 12월에 도입되었다.

현재 2015년 당시의 도입 취지가 무색하게 유류할증료 기준 단가와 유가의 차이로 인해 유류할증료는 대부분 활용되지 못하고 있는데, 유류할증료 기준 단가가 매우 높은 수준으로 설정되어 있어서 기준 단가 이상으로 유가가 형성되는 경우가 거의 없기 때문이다.

요컨대 유류할증료 기준표의 적용기준(740원~/ℓ)이 원체 높아 업계에서 유류할증제를 적용하기가 어려운 실정이다. 연안여객선의 유류할증제 기준가격은 항공(국내선) 대비 약 195% 수준으로 항공(국내선) 약 380원/ℓ, 여객선 740원 /ℓ이다.

대중교통수단으로써의 연안여객선에 항공과 유사한 수준 부과기준 적용 등 현실적인 기준단가 설정 및 적용 시 유류비 인상으로 인한 연안여객선 사들의 부담을 완화할 수 있을 것으로 기대된다.²⁾

1) 연안여객선 운임 할인 체계, 한국해운조합 내부자료, 2023. 4. 토대로 저자 정리·작성

2) 연안여객선 유류할증료 개선방안, 한국해운조합 내부자료, 2023. 6. 토대로 저자 정리·작성

2. 연구의 필요성

연안여객선 업체들의 의견수렴 결과, 우리나라 연안여객선 운임 제도의 경직성으로 연안해운 사업자들의 재무건전성이 악화되고 있으며, 재무건전성 악화로 야기된 사업자들의 이탈 및 사업축소 등으로 인해 우리 연안해운의 경쟁력이 약화되고 종국적으로 전 국민 대상 교통권 제공이 어려워지는 문제가 발생하고 있다.

연안여객 업체 주장에 따르면 연안해운 사업자의 운임 인상 시도 시 정부에서는 섬 주민의 반발 예상 및 운임 지원 예산 부족 등의 사유로 운임인상을 최대한 제한하고 있다. 최근 10년간 운임인상이 없는 항로도 존재한다.

연안여객 업체 주장에 따르면 연안해운의 경우 타 교통과 달리 운송약관에 운임할인 대상과 할인율을 규정하고 있는데, 한편 할인액에 대하여 정부보조 없이 전액 선사에서 부담하고 있어 안 그래도 영세업체들이 대부분인 연안해운 사업자들의 경영 악화 및 재투자 기반 조성의 저해가 발생하고 있다. 타 교통수단(택시, 버스 등)의 경우 사업자별 각자 자율적으로 운임을 정하도록 해당 운송약관에서 규정하고 있는 경우가 대부분이다.

또한 현재 우리나라 연안여객은 유류할증제, 주말 할증운임제 적용 대상에 섬 주민을 제외하고 있으며, 유류할증제 제도가 제한적으로 운영되어 유가 급등 시점 등에 유연하게 운임을 인상하는 등의 대응이 쉽지 않은 상황이다.

우리나라 연안여객선 운임 체계에 대한 일부 문제점이 제기되고 있는 바 본 연구는 우리 연안여객선 운임제도를 조사·제시하고자 한다.³⁾

3) 한국교통공단-한국해운조합-KMI 회의(2023. 2월, 4월, 6월) 토대로 저자 정리·작성

제2절 연구 목적

본 연구의 목적은 연안여객의 운임제도를 조사하고 관련 개선방안을 도출하는 것이다.

이를 위해 첫째, 「운임 할인 체계」 + 「운임 연동 유류할증제」 실태를 조사한다. 이와 더불어 둘째, 우리나라 연안여객 사업자의 경영 부담을 완화하고 우리나라 연안해운의 지속가능 성장에 도움이 되는 운임제도 개선 방안 등을 제시하고자 한다.

제3절 연구 방법

본 연구는 우리나라 연안여객 운임제도 조사를 위해 한국해운조합, 한국해양교통안전공단 등의 홈페이지 자료, 발간보고서 및 내부자료 등을 활용하였다.

또한 연안여객선 운임제도 실태 파악을 위해서 관련 분야 전문가들이 참석하는 자문회의 및 인터뷰 등을 활용하였다. 이러한 문헌연구와 전문가 자문 및 인터뷰 등을 통해서 우리 연안여객 운임제도의 문제점 및 동향을 파악하였다.

아울러 한국 연안여객선의 주무 정책당국인 한국해양수산부 연안해운과의 회의 등을 진행하여 현황을 파악하고 문제점 진단 및 개선방안 등을 도출하였다.

〈표 1-1〉 주요 연구 방법

구분	내용
문헌고찰	<ul style="list-style-type: none"> • 한국해운조합과 한국해양교통안전공단 홈페이지 자료/발간보고서/내부자료 등 조사
자문회의	<ul style="list-style-type: none"> • 전문가 참석 자문회의 개최 및 의견 조취 • 자료수집
인터뷰	<ul style="list-style-type: none"> • 관계자 인터뷰 • 현황 조사, 문제점 진단 및 개선방안 관련 의견수렴 등

자료: 저자 정리·작성

02

우리나라 연안해운 현황

제1절 연안여객 항로 현황

1. 우리나라 연안여객 항로 개요

우리나라 전체 연안여객항로는 2022년 연말 기준 총 101개 항로(준공영 제항로 제외시)로 74개 일반항로와 27개 보조항로가 있다. 129척의 일반 항로 연안여객선과 27척의 보조항로 연안여객선이 운항 중에 있다. 101개 항로에 연안여객선을 배선하는 업체 수는 58개사이다.

〈표 2-1〉 우리나라 연안여객 항로 개요

단위: 개

구분	항로수			척수			업체수
	계	일반항로	보조항로	계	일반항로	보조항로	
계	101	74	27	156	129	27	66

자료: 2023년도 연안여객선 업체 현황, 한국해양교통안전공단 토대로 저자 정리·작성

2. 일반항로

1) 일반항로 개요

일반항로는 정부로부터 운항손실보상금을 지원받지 아니하는 여객선 항로이다. 수익항로로서 민간 여객선사가 선박의 소유 및 운항·관리를 수행한다.

2) 지방청별 수송실적

2022년 일반항로 총 여객은 13,494,030명으로 부산 36,268명, 인천 1,643,859명, 목포 4,718,090명, 여수 1,337,198명, 포항 998,175명, 마산(통영) 1,855,453명, 동해 268,359명, 군산 173,881명, 대산 255,152명, 제주 2,207,596명 등의 실적이다.

〈표 2-2〉 일반항로 지방청별 수송실적(2022년)

단위: 명

구분	일반항로		
	계	일반	섬주민
총계	13,494,030	10,617,854	2,876,176
부산	36,268	36,268	0
인천	1,643,859	1,230,528	413,331
여수	1,337,198	1,027,326	309,872
마산	1,855,453	1,551,590	303,863
동해	268,359	265,027	3,332
군산	173,881	123,065	50,816
목포	4,718,090	3,170,421	1,547,669
포항	998,175	889,560	108,615
대산	255,152	180,723	74,429
제주	2,207,595	2,143,346	64,249

자료: 2023년도 연안여객선 업체 현황, 한국해양교통안전공단 토대로 저자 정리·작성

3) 연도별 수송실적

2022년 일반항로 총 여객은 13,494,030명으로 일반 10,617,854명, 섬주민 2,876,176명으로 구성되어 있다.

〈표 2-3〉 일반항로 연도별 수송실적

단위: 천 명

구분	일반항로		
	계	일반	섬주민
2012	14,170	10,772	3,398
2013	15,653	12,335	3,318
2014	13,870	10,453	3,417
2015	14,970	11,460	3,510
2016	15,007	11,497	3,510
2017	16,459	12,936	3,523
2018	14,217	10,786	3,431
2019	14,120	10,763	3,557
2020	10,144	7,348	2,796
2021	11,003	8,234	2,769
2022	13,494	10,617	2,876

자료: 2023년도 연안여객선 업체 현황, 한국해양교통안전공단 토대로 저자 정리·작성

3. 국가보조항로

1) 국가보조항로 개요

섬주민 해상교통수단 확보를 위해 사업 채산성이 낮은 취항 기피 항로에 대하여 국가가 운항결손액을 보조하는 항로이다. 보조항로사업자는 경쟁 입찰에 의하여 선정되며, 선정업체는 3년 동안 계약한다.

2) 국가보조항로 운영현황

27개 항로 27척(부분보조항로 1항로 2척 포함 시 28개 항로 29척)이 운항 중에 있다.

격포-위도는 일반항로이나 상왕등도 기항을 위해 격포-위도 일반항로의 일부를 부분보조항로로 지정하고 해당 부분에 대해서만 결손보상금을 지원하고 있다.

〈표 2-4〉 국가 보조항로 운영현황

단위: 톤, 명

권역	항로명	선명	총톤수	정원	사업자
인천	인천-풍·육도	서해누리	106	93	(유)대부해운
	진리-올도	나래	159	161	
	서검-하리	강화페리	69	54	(주)삼보해운
여수	손죽-광도	섬사랑	57	46	(주)해광운수
통영	통영-두미	바다누리	194	124	(주)한솔해운
	통영-삼천포				
	통영-추도	한려카페리	92	63	
군산	군산-말도	고군산카훼리	217	118	(유)대원종합선기
	군산-개야	개야카훼리	187	100	
	군산-어청	어청카훼리	289	194	
	격포-위도-왕등도	대원카훼리	322	350	(주)신한해운
		파장금카페리	322	350	(주)포유디해운
목포	목포-우이	섬사랑6	177	120	(주)해광운수
	웅곡-웅곡	섬사랑15	118	60	
		섬사랑3	124	60	
	북강-북강	섬사랑11	109	60	
	목포-울목	섬사랑10	158	100	
		섬사랑13	155	86	
	팽목-죽도	섬사랑9	149	75	
	향화-낙월	섬사랑12	180	100	
	계마-안마	섬사랑16	187	120	
봉리-재원	섬사랑3	156	120		
완도	이목-어룡	섬사랑8	145	80	(주)신한해운
	이목-당사	섬사랑1	158	50	
	완도-덕우도	섬사랑5	150	98	
	완도-모도	섬사랑2	101	50	
	완도-여서	섬사랑7	151	80	
대산	오천-초전	오천카훼리	89	90	(주)신한해운
	안흥-가익	가익도	120	95	
	구도-고파	팔봉산	105	75	

자료: 2023년도 연안여객선 업체 현황, 한국해양교통안전공단 토대로 저자 정리·작성

3) 국가보조항로 연도별 수송실적

2022년 보조항로 총 수송실적은 497,424명이다. 이는 일반 29만 6,634명, 섬주민 20만 790명으로 각각 구성된다.

〈표 2-5〉 연도별 보조항로 수송실적

단위: 천 명

구분	보조항로		
	계	일반	섬주민
2012	367	179	188
2013	409	218	191
2014	401	206	195
2015	410	217	193
2016	416	227	189
2017	451	259	192
2018	408	226	182
2019	465	264	200
2020	457	260	197
2021	461	264	197
2022	497	297	201

자료 : 2023년도 연안여객선 업체 현황, 한국해양교통안전공단 토대로 저자 정리·작성

2022년 일반항로 총 여객은 13,494,030명이다(일반 10,617,854명, 섬주민 2,876,176명). 2022년 보조항로 여객 497,424명은 2022년 일반항로 여객 13,494,030명 대비 3.68%에 그친 실적이다.

4. 준공영제항로

1) 준공영제항로 개요

준공영제항로는 항로 운영시 적자가 발생할 것으로 예상되거나 적자 발생항로이지만 1일 생활권 항로여서 운항이 불가피한 항로 등을 의미한다.

2) 준공영제항로 운영 실적

준공영제 확대 지원사업은 2019년부터 시행되었고 지원받는 항로는 2년 이상 적자항로와 1일 생활권 항로로 구분되며, 2019~2021년 3년간 지원받은 항로는 14개, 운항선박 수는 19척이다.

먼저 2년 이상 적자항로의 경우 지난 3년간 9개 항로에 대해 운항결손을 지원하였으며, 6개 사업자가 13척의 선박을 운항하였다. 1일 생활권 항로의 경우 7개 항로에 대해 운항결손을 지원하였고 5개 사업자가 9척의 선박을 운항한 바 있다.

한편 적자항로가 아닌데 1일 생활권 항로로 연안여객선 투입이 필요하지만 채산성이 낮아서 연안여객 선사들이 배선을 꺼려하는 일부 항로도 준공영제 항로로써 지원이 이루어지고 있다.

〈표 2-6〉 준공영제 지원항로 및 운항선박(2019~2021)

구 분	선명	사업자명	선종	속도 (노트)	총톤수 (GT)	정원 (명)	
적 자 항 로	통영-용초	세종1	대일해운	차도	11.5	173	209
	여수-구미	한려페리9	신아해운	차도	11	217	246
	대전-외연	웨스트 프론티어	신한해운	일반	12.5	140	180
		에버그린		일반	14.5	100	151
	대구-이작	대구 아일랜드	대구해운	차도	15	489	410
		대구 고속카페리7		차도	15	489	410
		대구 고속페리3		차도	15	613	565
		덕적아일랜드		차도	15	489	410
	외포-주문	삼보 12	삼보해운	차도	13	393	385
		삼보 6		차도	12	429	375
	송공-신월	더존페리5	해진해운	차도	12	170	100
		더존페리5	정우해운	차도	12	170	100
		더존페리2	정우해운	차도	10	170	100
	송도-병풍	더존페리5	해진해운	차도	12	170	100
		더존페리2	정우해운	차도	10	170	100
	1 일 생 활 권 항 로	여수-거문	줄리아아쿠아	엘에스 쉬핑	쾌속	34	228
목포-가거		핑크돌핀	남해고속	쾌속	30	223	250
대전-외연		상 동	상 동	상 동	상 동	상 동	상 동
삼목-장봉		북도고속페리	한림해운	차도	15	642	495
인천-이작		스마트	고려	쾌속	25	194	304
		코리아피스		쾌속	37	302	330
백령-인천		웅진훼미리호	고속페리	쾌속	26	452	354
인천-연평	플라잉카페리		카페리	33	573	411	

자료 : 준공영제항로 현황, 해양수산부 내부자료(2022. 12.) 토대로 저자 정리·작성

3) 한시적 준공영제 지원항로

한시적 준공영제 지원사업은 2021년에 시행되었고 항로는 10개 항로이며, 11개 사업자가 22척의 선박을 운항하였다.

한시적 준공영제 지원항로를 지역별로 보면 인천지역 3개, 목포지역 2개, 마산지역 2개, 여수지역 1개, 포항지역 1개, 제주지역 1개 항로로 총 10개 항로이다.

한시적 준공영제 투입 선종은 차도선, 쾌속선, 일반여객선 등이며, 초쾌속선의 경우 35 노트 이상의 선속으로 운항이 가능하다. 우리나라 연안여객선 정원은 최소 100명 이상이며, 관광객 등이 몰리는 항로의 경우 600명 이상의 정원인 연안여객선이 배선되고 있다.

한시적 준공영제 지원항로 중 삼목-장봉 항로는 2019~2020년 2년간 1일 생활권 항로로 지원을 받은 바 있으나 2021년에는 한시적 준공영제 항로로 지원을 받았다.

〈표 2-7〉 한시적 준공영제 지원항로 및 운항선박 현황(2021)

항로명	선명	사업자명	선종	속도 (노트)	총톤수 (GT)	정원(명)	운항 거리 (km)
인천- 덕적	코리아 익스프레스	고려 고속페리	차도선	16	903	694	45
인천- 백령	코리아킹		차도선	40	534	449	228
삼목- 장봉	북도고속페리	한림해운	차도선	15	642	498	10
목포- 상태서 리	남신안 농협2호	남신안농협	차도선	16	364	234	54
	엔젤호	조양운수	괘속선	27	120	152	54
목포- 홍도	뉴골드스타	동양 고속해운	초괘속선	35	308	377	130
	동양골드		초괘속선	35	314	375	130
	유도피아		초괘속선	36	321	349	217
	파라다이스		초괘속선	35	309	375	217
	남해엔젤	남해고속	초괘속선	36	319	351	217
	뉴엔젤		괘속선	33	320	337	217
	뉴돌핀		괘속선	34	375	340	217
여수- 둔병	태평양1호	태평양해운	일반선	13	39	77	48
	태평양3호		차도선	13	242	249	48
	대형카페리3호		차도선	10	99	128	48
통영- 당금	한솔1호	한솔해운	일반선	12	128	268	39
	한솔2호		일반선	13	109	230	39
	한솔3호		일반선	14	190	284	39
통영- 한산	시파라다이스	유성해운	차도선	15	199	190	9
	파라다이스		차도선	13	290	274	9
포항- 울릉	엘도라도	대저해운	괘속선	32	668	414	217
제주- 완도	송림블루오션	한일고속	카페리	14	2,374	240	105

자료: 준공영제항로 현황, 해양수산부 내부자료(2022. 12.) 토대로 저자 정리·작성

제2절 연안여객 사업체 현황

1. 자본금 규모별

2022년 기준 총 59개 선사 중 자본금 5억 원 미만 선사가 18개 선사, 30.5%를 차지하고 있다. 총 59개 선사 중 자본금 10억 원 미만 선사는 28개 선사로 47.4%에 달한다.

이처럼 연안여객 사업체 대부분이 영세한데, 낮은 운임 등은 연안여객 사업체에 경영상의 부담이 될 것으로 판단된다.

〈표 2-8〉 우리나라 연안여객 사업체 자본금 규모

단위: 업체수

구분	업체수		
	2020	2021	2022
합계	59	59	58
2억원 미만	-	-	-
2억원 이상 ~ 3억원 미만	9	8	8
3억원 이상 ~ 5억원 미만	9	11	11
5억원 이상 ~ 10억원 미만	10	11	9
10억원 이상	31	29	30

자료: 2023년도 연안여객선 업체 현황, 한국해양교통안전공단 토대로 저자 정리·작성

2. 선박 보유 척수별

2020년 기준 총 62개 선사 중 선박 2척 이하 보유 선사가 37개사, 59.7%를 차지하고 있다. 총 59개 선사 중 선박 3척 이하 보유 선사는 42개 선사로 67.7%에 달한다.

〈표 2-9〉 우리나라 연안여객 사업체 선박 보유 규모

단위: 업체수

구분	업체수		
	2020	2021	2022
합계	62	59	59
0척	1	-	-
1척	22	23	24
2척	14	12	11
3척	15	12	11
4척	3	4	5
5척	3	4	2
6척	1	0	3
7척 이상	3	4	3

자료 : 2023년도 연안여객선 업체 현황, 한국해양교통안전공단 토대로 저자 정리·작성

제3절 연안여객 운임 관련 법·제도

1. 내항해운에 관한 고시⁴⁾

1) 내항여객운송사업의 운임 신고

내항해운에 관한 고시 제13조(독과점 항로에서 운항하는 내항여객운송사업의 운임과 요금의 기준)에 의거 내항여객운송사업자 2인 이하 항로(이하 "독과점 항로"라 명명)에서 내항여객선박을 항행하는 내항여객운송사업자(이하 "사업자"라 한다)가 규칙 제10조제3항의 규정에 의거 운임 또는 요금의 신고 및 수정신고를 하는 경우 해당 내항여객선박의 운송사업 면허 등을 담당하는 지방청장에게 선박별로 다음 각 호의 서류를 제출하여야 한다.

〈표 2-10〉 연안여객 운임 신고 시 제출서류

- 별지 제5호 서식에 의한 원가산출내역서. 다만, 카훼리 및 차도선은 별지 제6호 서식에 의한 원가산출내역서
- 별지 제7호 서식에 따른 운항원가분석표
- 별지 제8호 서식에 따른 운항거리 및 운임표
- 별지 제9호 서식에 따른 할증운임 및 할인운임표
- 별지 제10호 서식에 따른 차량운임표(화물겸용여객선에 한한다)
- 별지 제11호 서식에 따른 운임 및 요금의 신·구 대조표(변경신고의 경우에 한한다)

자료 : 국가법령정보센터 토대로 저자 정리·작성

4) 해운법 시행규칙에 따라 정하는 내항해운에 관한 고시, 해양수산부 고시 제2020-195호, 2020. 11. 27.

〈표 2-11〉 연안여객 운임 원가산출내역서 샘플

(별지 제5호 서식)

원 가 산 출 내 역 서

○ 운항선박

항로명	선 명	총톤수	선명	총톤수	선명	총톤수

○ 단위원가 산출

- 운항 단위원가 (단위 : 원)

선 명	단위원가	산출근거

※ 세부내역서 별첨

- 운항 단위수입

선 명	총톤수	연 운항거리 (킬로미터)	총인, 킬로미터 총톤, 킬로미터	연여객수입 (천원)	단위수입

자료 : 국가법령정보센터

〈표 2-12〉 연안여객 운항원가분석표 샘플

운항원가분석표										
(수송실적 :)										
○ 선명 : _____ (단위당 원가 : 원)										
비 목	구 분	연실적 (천원)	단위당 원가	수입 구성비에 의한 원가배분			비 고			
				계	여객 부분	화물 부분				
운 항 원 가	운 항 비	1. 유류비					- 원가구성 항목 중 여객운송에 직접 대응하는 비용을 제외한 너머지 부문에 대해 여객 및 화물의 수입 구성비에 의거 비율별 단위당 원가를 배분함 여객부문 : % 화물부문 : % 계 : %			
		2. 선원비								
		-인건비								
		-복리후생비								
		3. 선박유지비								
		-선용품비								
	원 가	관 리 비	-경비비							
			4. 선박감가상각비							
			5. 보험료							
			-여객보험료							
			-선원보험료							
			-선박보험료							
			6. 운항경비							
			-운항관리비							
			-급수비							
			-재산세							
			-부두사용료							
			소계							
			관 리 비	관 리 비	1. 인건비					
					2. 복리후생비					
3. 기타경비										
소계										
영업외비용										
적경미운										
총원가										

자료 : 한국해운조합 내부자료

2) 내항여객운송사업의 운임

내항해운에 관한 고시 제13조(독과점 항로에서 운항하는 내항여객운송사업의 운임과 요금의 기준)에 의거 운임 산출기준은 다음과 같다.

(1) 기본운임

선박별로 원가계산에 의거하여 인원·킬로미터당 기본운임을 산출하고 운항거리를 토대로 운임·요금을 산정한다.

(2) 할증운임

여객운송약관에 규정된 할증 대상자에 대해 일정률의 운임할증을 적용할 수 있다.

동일 선박의 선실 등급을 상이하게 책정하여 지방청장에게 신고할 경우에 상위등급의 선실 운임은 하위등급의 선실 운임에 일정률의 할증을 가산·적용할 수 있다. 침대 등이 설치된 선실에 있어서는 침대사용료 등의 차원에서 일정액을 운임에 가산·적용할 수 있다.

한편 다음에 해당하는 기간에 대해서는 여객운송약관에 규정하여 최대 10% 범위 내에서 운임을 할증 적용할 수 있다. 다만 도서민에 있어서는 이를 적용하지 않는다.

〈표 2-13〉 연안여객 운임 할증 적용 가능 기간

- | |
|---|
| <ul style="list-style-type: none">• 주말(토·일요일) 및 공휴일• 국가교통체계 효율화법에 의거하는 하계 특별교통 대응 기간 및 동 기간 종료 후 5일간 |
|---|

자료 : 국가법령정보센터 토대로 저자 정리·작성

(3) 할인운임

여객운송약관에 규정된 할인 대상자에 대해 일정률의 운임할인을 적용할 수 있다.

다만 할인운임뿐만 아니라 할증운임이 동시에 적용되는 경우는 기본운임에서 할증을 적용한 이후에 할인한다.

사업자가 필요하다고 인식하는 경우 할인운임표를 작성하여 관할 지방청장에게 신고한 이후 신고가 수리된 경우에 한하여 운임을 할인할 수 있다.

(4) 화물겸용여객선의 차량운임

여객선에 싣는 차량의 면적(차량 최대길이×최대너비)을 기준으로 단위 운임을 적용하고, 단위운임에 차량별 주차면적계수(차량별 주차면적 ÷ 차량의 주차면적)를 곱하여 차량별 기본운임을 산출하고 이를 운임에 가산한다.

이후 차량별 기본운임에 목적지까지의 운항거리에 의해 산정되는 거리운임을 감안하여 차량별 최종 운임을 산정한다.

화물을 싣는 화물차량에 있어서는 화물운임에 해당되는 일정액을 운임에 가산할 수 있다.

〈표 2-14〉 화물 검용 연안여객 운임 원가산출내역서 샘플

(별지 제6호 서식)

원가산출내역서(화물검용여객선)

○ 운항선박

항로명	선 명	총톤수	여객정원	차량별적재가능대수	선박잔존가액

※ 선박잔존가액 = 선박취득가액 - 총감가상각액

○ 단위원가 산출

- 운항단위원가(여객) (단위 : 원)

선 명	단 위 원 가	산 출 근 거

※ 세부내역서 별첨

- 운항단위원가(차량) (단위 : 원)

선 명	단 위 원 가	산 출 근 거

※ 세부내역서 별첨

- 단위수입(여객) (단위 : 원)

선 명	연간운항거리	연간수송인원	총인·킬로미터	연간여객수입	단위수입

※ 세부내역서 별첨

- 단위수입(차량) (단위 : 원)

선 명	연간운항거리	연간수송대수	총대수·킬로미터	연간차량수입	단위수입

※ 수송차량대수는 차량별 주차면적 계수에 의거 소형차를 기준으로 집계

자료 : 국가법령정보센터

2. 내항해운에 관한 업무지침⁵⁾

1) 부정 운임지원금 청구

내항해운에 관한 업무지침 제5조(면허조건)에 의거 허위 또는 이외의 부정한 방법으로 운임지원금 청구, 중대한 과실 또는 고의로 도서민이 아닌 일반인에 운임지원을 받게 한 경우, 여객 하선 이전의 사전 발권과 도서민 인증 미이행의 경우에는 면허 취소, 사업의 정지 및 과징금 등을 부과할 수 있다.

2) 유류할증 적용

지방청장은 유류가격의 급등이나 하락 등으로 인해 분기 평균 유류공급가(한국해운조합 공급가격을 기준으로 함)이 선박공급유류의 설계기초가격 산출시 산정된 금액 대비 3% 이상 변동이 있는 경우 해당 분기 계약 금액 등을 조정할 수 있다.

유류할증 적용 금액 규모 등은 다음 산식에 따른다.

〈표 2-15〉 연안여객 유류할증 적용 산식

$$\bullet \{(\text{해당 분기 평균의 유류공급가격}(a) - \text{해당분기 설계기초가격의 공급단가}(b)) \times \text{설계기초가격 산정 시 유류사용량}(l)(c) + \text{일반관리비}(d) + \text{이윤}(e)\} \times 1/4 \times \text{경쟁입찰 낙찰가율}$$

자료 : 국가법령정보센터 토대로 저자 정리·작성

5) 내항해운에 관한 업무지침, 해양수산부 훈령 제562호, 2020. 12. 14.

제4절 소결

연안여객 사업체 대부분이 영세하다. 연안 여객 선사 50%가 자본금 10억 원 미만, 약 60%가 보유선박 2척 이하로 영세하여 여객서비스 품질·안전 투자 미흡 우려가 있다.

영세 기업들이 대부분인 우리나라 연안해운은 투자여력 부족으로 혁신 추진에 어려움이 발생할 가능성이 높다. 여객선 선령제한 도래, 유가·인건비·금리 상승 등으로 인한 운영비용 상승 등으로 선사 경영여건 악화 및 항로 단절 가능성이 있다.

아울러 연안여객 서비스 품질을 제고해달라는 국민요구가 늘어나고 있는데, 우리 연안 해운 사업자의 경영체질은 여전히 미흡한 상황이다. 우리나라 연안여객 사업체들은 경영체질 개선이 어려운 주요 이유로 「지나치게 낮은 운임」을 꼽고 있다.

연안해운의 근본적인 체질 개선을 위해서는 최소한 손익분기점 이상 수준의 운임체제로 운용되어 연안해운 선사들이 적정 수준 이상의 이윤을 보장받을 수 있도록 해야 한다. 축적된 이윤은 신조 및 서비스 품질 개선 등으로 이어져 우리나라 연안여객 산업의 경쟁력 강화로 이어질 수 있다.

본 연구는 이어지는 제3장에서 연안여객 운임 할인 체계 현황 및 개선방안, 제4장에서 연안여객선 유류할증제 체계 현황 및 개선방안 등에 관한 조사결과를 제시하고자 한다.

03

연안여객 운임 할인 체계 및 유류할증제 현황과 주요 이슈

본 연구는 제3장에서 연안여객 운임 할인 체계 및 유류할증제 조사 결과를 제시한다.

제1절 운임 할인 체계 현황과 주요 이슈

1. 운임 할인 체계 현황

1) 운임 할인 개요

교통 사회간접자본(SOC: Social Overhead Capital) 대상 현재 경로 운임 할인이 시행되고 있다.

경로 운임 할인 제도는 보건복지부에서 주관하고 있는 노인복지법의 일환으로 만 65세 이상 고령자를 대상으로 국가나 지자체에서 운용·관리하는 교통 사회간접자본의 요금을 면제 및 할인해주는 제도이다.

기존에는 만 70세 이상을 대상으로 경로 운임 할인이 적용되었으나 2021년부터 만 65세(1956년생부터 적용)로 대상연령을 변경하고 제도를 시행 중에 있다.

지하철, 기차, 여객선 등의 대중교통 분야에 있어 경로 운임 할인 적용은 빈곤율이 높은 노인층들의 경제적 부담을 경감시켜 주자는 목적 하에서 시행되고 있다.

2) 운임 할인 근거

경로 운임 할인의 근거법은 노인복지법과 철도산업발전기본법으로 동 법령들에 의거하여 할인 및 재정보전 등이 시행되고 있다.⁶⁾

〈표 3-1〉 노인복지법 경로우대 조항(제26조)

제26조(경로우대)
① 국가 또는 지방자치단체는 65세 이상의 자에 대하여 대통령령이 정하는 바에 의하여 국가 또는 지방자치단체의 수송시설 및 고궁·능원·박물관·공원 등의 공공시설을 무료로 또는 그 이용요금을 할인하여 이용하게 할 수 있다.
② 국가 또는 지방자치단체는 노인의 일상생활에 관련된 사업을 경영하는 자에게 65세 이상의 자에 대하여 그 이용요금을 할인하여 주도록 권유할 수 있다.
③ 국가 또는 지방자치단체는 제2항의 규정에 의하여 노인에게 이용요금을 할인하여 주는 자에 대하여 적절한 지원을 할 수 있다.

자료: 국가법령정보센터(검색일: 2023. 8. 14)

6) 대중교통 경로 우대 할인, <https://jingoo.tistory.com/entry/5>(검색일자: 2023. 6. 19) 토대로 저자 정리·작성

〈표 3-2〉 철도산업발전기본법 철도이용자 권익보호 조항(제16조)

<p>제16조(철도이용자의 권익보호 등) 국가는 철도이용자의 권익보호를 위하여 다음 각호의 시책을 강구하여야 한다.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 철도이용자의 권익보호를 위한 홍보·교육 및 연구 2. 철도이용자의 생명·신체 및 재산상의 위해 방지 3. 철도이용자의 불만 및 피해에 대한 신속·공정한 구제조치 4. 그 밖에 철도이용자 보호와 관련된 사항

자료: 국가법령정보센터(검색일: 2023. 8. 14)

3) 타 교통수단 운임 할인 사례

2008년 기초노령연금 시행으로 우리나라 모든 교통수단에 대해 경로 운임 할인을 적용하는 정책은 폐지되었다. 다만, 국가 및 지자체로부터 재정 지원을 받는 교통부문(지하철, 철도 및 여객선 등)은 제도가 유지되어 요컨대 지하철, 철도, 여객선 등의 경우 경로 운임 할인이 적용되고 있다.⁷⁾⁸⁾

버스의 경우 지자체 보전으로 경로운임에 대한 손실분을 해당 지자체가 버스회사에 지급하고 있다. 경로운임 할인 대상은 관내 주민만 해당되며, 고속버스의 경우 할인을 적용하지 않고 있다.⁹⁾

7) 고속버스, 비행기 등 경로 운임 할인 폐지

8) 세대간 통합 제고를 위한 경로우대제도 관련 조사, 서울대학교, 2022. 10. 토대로 저자 정리·작성

9) 전게서

4) 연안여객선 운임 할인 체계

해양수산부 지침(2018. 7.)에 따라 현재 선사에서 도서민 운임 할인을 최소 20%에서 50%까지 그리고 한국해운조합 운송약관에 따라 경로 운임 할인 20%를 적용 중이나 연안해운 선사로의 재정지원이 없는 상황이다.

2019년의 경우 도서민 운임 할인액은 약 66억 원이며, 2019년 경로운임 할인액은 29억 원을 각각 기록한 바 있다. 그런데 2019년 기준 우리나라 모든 연안여객선사들의 당기순이익을 가감한 영업손실은 103억 원으로 운임 할인액과 비교하면 영업손실 중 운임 할인액이 차지하는 비중은 약 92%에 달한다.¹⁰⁾

섬주민 대상 할인과 고령화로 인한 경로 운임 할인 대상 증가로 우리나라 연안해운 업계의 부담이 가중되고 있는 상황이다. 대부분의 항로가 총여객 중 약 절반 이상이 섬주민인데, 현재 섬주민은 전술한 바와 같이 최대 50%까지 운임 할인이 적용된다.

아울러 코로나19 장기화에 따른 이용객 급감이 겹치면서 선사들의 재산이 더욱 악화되고 있는 실정이다. 대중교통수단으로 편입된 연안여객선 항로의 안정성 확보를 위한 운임 할인 체계의 근본적 개선이 필요하다.¹¹⁾

10) 연안여객선 경로 할인 규모, 한국해운조합, 2023. 1. 토대로 저자 정리·작성

11) 한국교통공단-한국해운조합-KMI 회의(2023. 2월, 4월, 6월) 토대로 저자 정리·작성

2. 운임 할인 체계 주요 이슈

1) 운임 할인이 선사 경영에 미치는 영향

여객선 운임은 원가 및 이윤 등을 반영하여 여객선 업체가 산정하며, 이를 해양수산부에 신고·수리하는 체계이다. 즉, 원가를 고려하고 원가에 적정 이윤을 반영한 수준의 운임을 산정하게 되는데, 한편 전술한 바와 같이 법령(약관)¹²⁾에 따른 할인 운임이 적용되다 보니 실효 운임은 명목 운임 대비 훨씬 더 낮은 수준이 되고 이로 인해 연안여객 선사들의 경영 수지가 악화되는 현상이 빈번하게 발생하고 있다.

일부 항로의 경우 과중한 운임 할인으로 손익분기점을 조금 상회하거나 손익분기점 수준의 운임이 적용되고 있는 것이 우리나라 연안여객 운임 체계 문제점 중 하나이다.¹³⁾

연안여객 운임 체계의 문제점 중 하나는 현 운임 체계가 연안여객 선사들의 경영부담을 증가시키고 있다는 것이다. 연안여객 선사들의 적자 누적 및 확대가 발생하고 있으며, 도서민 운임 및 경로 운임의 할인금액은 업체의 영업 손실 대부분을 차지(약 92%)하고 있다.

한편 현재 우리나라 연안여객에는 운임 인상 제한이 암묵적으로 시행되고 있다. 권고 등에 따른 운임 인상 제한이 시행되고 있는 것인데, 인건비 등 물가상승에 따른 운임 인상요인에도 불구하고 해양수산지방청은 물가관리 등의 사유로 제한적 인가를 실시 중에 있다.

12) 노인복지법 등

13) 연안여객선 운임 할인 체계, 한국해운조합 내부자료, 2023. 4. 토대로 저자 정리·작성

한편 우리나라는 고령화 심화로 최근 경로인구가 증가추세에 있다. 통계청 인구통계DB에 따르면 경로인구 규모는 연평균 5% 이상 증가하고 있으며, 경로인구 증가가 연안여객 할인액을 증가시킬 것은 자명하다. 주민등록 인구통계('21.3.) 만 65세 이상은 857만 명으로 이는 2020년 대비 4.7% 증가한 것이며, 2011년 대비하여서는 54.6% 증가한 것이다.¹⁴⁾

이와 더불어 코로나19 팬데믹 시점에서 연안여객으로의 제한적 결손금 지원의 실질적 지원 효과가 미미하였다는 의견도 제시되었다. 코로나19 시점에서 연안여객선 업계 지원을 위한 결손금이 정부로부터 지원되었는데, 지원 대상과 지원 규모 상한이 있다 보니 지원 효과가 미흡하였다는 것이다. 당시 도서민 이용비율 10% 이상 항로 및 결손금의 20% 이내만 지원한다는 조건이 있어서 지원 효과에도 제한이 있을 수밖에 없었다.

〈표 3-3〉 연령대별 우리나라 인구수 비중

단위: 명, %

구분	0~9세	10대	20대	30대	40대	50대	60대	70대 이상
비중	353만 (6.87)	470만 (9.14)	642만 (12.48)	662만 (12.86)	807만 (15.69)	861만 (16.74)	740만 (14.39)	608만 (11.82)

자료: 2022년에도 인구감소 이어져, 행정안전부 보도자료, 2023. 1. 토대로 저자 정리·작성

14) 인구동향조사, 통계청, <https://kostat.go.kr/board.es?mid=a10301020300&bid=204> 토대로 저자 분석·작성

2) 결손금 지원이 충분한지 여부

현재 시행되고 있는 「결손금 지원」제도가 결손금 지원 대상과 비율 제한으로 실질적 지원 효과가 미미하다는 의견이 제시되고 있다. 현 결손금 지원 제도는 도서민 이용비율 10% 이상 항로 및 결손금의 20% 이내만 지원되고 있다.

첫째, 일부 우리나라 연안항로의 경우 항로 인근 섬 등이 TV 예능 프로그램에 소개되면서 주말 등에 다수의 관광객이 몰리면서 총 여객 중 90% 이상을 외지인이 차지하는 경우가 있다. 그런데 이처럼 외지인 비중이 높은 항로에 결손금이 발생하면 도서민 이용비율 10% 이상 조건을 충족하지 못하여 결손금 전부를 연안여객 선사가 부담하게 된다. 이때 선사는 이 항로가 비록 여객수는 높을지라도 채산성이 낮다고 판단하여 배선 철회를 희망하지만 정책당국은 모든 섬주민으로의 보편적 교통권 제공을 위한 항로 유지를 권고하여 배선을 철회하기는 어려운 실정이다.

둘째, 결손금 지원 정책이 총 결손금의 20% 이내 범위에서만 지원되다 보니 선사의 부담을 큰 폭 경감시켜주기에는 지원 규모가 부족하다는 의견이 있다. 우리나라 연안항로 중에서 채산이 낮은 항로인 보조항로나 준공영제 항로의 경우 선사가 항로 운영을 희망하지 않더라도 정책당국의 권고를 수렴하여 해당 항로를 운영하는 경우가 있는데, 이러한 실정을 감안한다면 결손금의 가용 규모를 더 늘릴 필요가 있다는 의견이 있다.

경영악화로 운항 중단이나 폐업 시 종국적으로 항로 두절이 발생해 국가 재정지출 부담이 늘어날 수 있으므로 애초 결손금 지원 규모를 상향시키는 것이 중장기적 차원에서 이득이 될 수 있다.¹⁵⁾

15) 한국해운조합 영상회의, 2023. 5. 토대로 저자 정리·작성

3) 운임 부과 근거인 약관 변경 수월성

연안여객 선사들은 약관 수리 기피 문제를 제기하고 있다. 약관 변경은 개별업체가 지방청으로 신고, 지방청은 개선 필요성은 인지하나 민원 제기 우려로 수리를 기피하고 있다. 그동안 운임 인하 시도 시 섬주민들의 강력 반발이 있어 왔다.

지방해양수산청에서 운임을 해당 지방항만청의 약관에서 규정하고 있지만 이 약관들은 제정된 지 10년 이상이 경과한 상황으로 그동안 물가상승률 등이 반영되지 않은 낮은 운임 요율이 계속적으로 적용되고 있다.

한편 전술한 바와 같이 연안해운 선사들이 운임 요율 개정 약관안을 지방해양수산청 등에 제출하였을 때 지방해양수산청 등은 첫째, 물가 안정화에 기여 필요, 둘째, 섬주민 대부분의 낮은 복지 여건 배려 필요¹⁶⁾, 셋째, 더욱 시급한 안건이 상존하여 약관 개정 업무처리 순위가 후순위 등의 이유를 들며, 약관 개정을 처리하는 경우가 드물다.¹⁷⁾

〈표 3-4〉 운임 체계 개정 약관 수리 기피 사유

사유	기피 내용
물가 안정화 기여 필요	• 물가 안정화에 기여 필요로 연안여객의 낮은 요율 권고
섬주민 복지 여건 배려 필요	• 섬주민 대부분 생활 여건이 열악하여 재정적 자립도가 낮으므로 운임 지원 필요
약관 개정 업무 후순위	• 정책당국의 업무들 중 업무 처리 후순위에 해당 • 연안해운 선사들의 운항 중단 및 폐업 사태에도 당장 요율 조정을 해야 할 시급성이 없다고 잘못된 판단

자료: 연안여객선 운임 할인 체계, 한국해운조합 내부자료, 2023. 4. 토대로 저자 정리·작성

16) 예를 들어 섬주민 대부분 급여 수준이 낮거나 생활 여건이 취약한 상황

17) 한국해양교통안전공단 회의, 2023. 7. 토대로 저자 정리·작성

4) 운임할인이 여객수요에 미치는 영향

거리당(km) 평균 단위운임이 타 교통수단 대비 최고 3배 이상 높으며, 도서민 할인 시행으로 인해 일반인에게 할인운임 전가되어 비싼 운임은 여객선 이용을 기피하는 주요 요인이 되고 있다는 연안해운 관계자 의견이 있다.

주요 교통수단별 km 당 단위운임을 산정한 결과 연안여객선 362.9원 / 국내항공 210.0원 / KTX 164.2원 / 수도권 전철 125.0원 등으로 추계되었다.

〈표 3-5〉 우리나라 주요 교통 SOC별 거리당 단위운임

단위: 원

구분	교통 SOC			
	연안여객선	국내항공	KTX	수도권 전철
km 당 단위운임	362.9	210.0	164.2	125.0

자료: 연안여객선 운임 할인 체계, 한국해운조합 내부자료, 2023. 4. 토대로 저자 정리·작성

연안여객선의 경우 육지와 섬 간 이동 소요시간이 최대 길어야 3시간 이내이고 한편 대부분의 항로가 30~50분 정도로 소요시간이 짧은 편인데 이를 감안할 경우 여객의 체감 운임은 더 높게 느껴질 수 있다.¹⁸⁾

18) 전계서

3. 소결

연안여객 운임체계 이슈 관련 조사 결과는 다음과 같다. 첫째, 과중한 운임 할인으로 선사 경영부담이 가중된다는 연안여객 선사 의견이 있었다. 둘째, 결손금 지원이 제한적이라는 연안여객 선사 의견이 있었다.

셋째, 약관 수리 기피가 발생하고 있다는 연안여객 선사 의견이 있었다. 넷째, 현 운임체계가 일반인 여객수요 창출 제한 요소로 작용하고 있다는 연안여객 선사 의견이 있었다. 위 5가지 우리나라 연안여객 운임체계 이슈는 다음의 표에서 정리·제시하고자 한다.

〈표 3-6〉 연안여객 운임체계 주요 이슈

구분	이슈
과중한 운임할인	<ul style="list-style-type: none"> 노인복지법 등 법령에 따른 할인 운임이 적용되어 실효 운임은 명목 운임 대비 훨씬 더 낮은 수준 일부 항로의 경우 과중한 운임 할인으로 손익분기점을 조금 상회하거나 손익분기점 수준의 운임이 적용 도서관 운임 및 경로 운임의 할인금액은 업체의 영업 손실 대부분을 차지(약 92%) 낮은 운임으로 연안여객 선사들의 적자 누적 및 확대가 발생하고 있음
제한적 결손금 지원	<ul style="list-style-type: none"> 채산이 낮은 항로인 보조항로나 준공영제 항로의 경우 선사가 항로 운영을 희망하지 않더라도 정책당국의 권고를 수렴하여 해당 항로를 운영하는 경우 있음 그럼에도 불구하고 현 결손금 지원 제도는 도서관 이용비율 10% 이상 항로 및 결손금의 20% 이내만 지원
약관 수리 기피	<ul style="list-style-type: none"> 약관 변경은 개별업체가 지방청으로 신고, 지방청은 개선 필요성은 인지하나 민원 제기 우려로 수리를 기피 운임을 해당 지방항만청 약관에서 규정하고 있지만 이 약관들은 제정된 지 10년 이상이 경과한 상황으로 그동안 물가상승률 등이 반영되지 않은 낮은 운임 요율이 계속적으로 적용
일반 여객수요 창출 제한	<ul style="list-style-type: none"> 거리당(km) 평균 단위운임이 타 교통수단 대비 최고 3배 이상 높음 도서관 할인 시행으로 인해 일반인에게 할인운임 전가되어 비싼 운임은 여객선 이용을 기피하는 주요 요인이 되고 있음

자료: 연안여객선 운임 할인 체계, 한국해운조합 내부자료, 2023. 4. 토대로 저자 정리·작성

본 연구의 연안여객 운임 체계 조사 결과 첫째, 무엇보다 이용객간 운임의 역차별 문제 해소를 위해 운임 할인 제도 개선이 시급하다. 현재 생활여건이 취약한 섬주민들을 대상으로 하는 섬주민 할인 및 고령자들을 대상으로 하는 고령 할인이 적용되고 있는데, 관광객 비중이 높은 일부 항로를 제외하고 연안여객 이용자들 중 대부분이 섬주민 및 고령층이다 보니 할인 규모가 상당하고 이로 인한 연안여객 사업자들의 경영수지 악화가 심화되고 있다. 법령(약관)에 따른 할인 운임으로 인해 연안여객 사업자들의 경영수지 악화가 심화되면 사업자들이 경영수지 개선을 위해 일반인에 추가 요율을 부가하는 경우가 발생하는데 이는 일반인들이 섬주민들의 요금 일부를 부담하는 역차별이다.

둘째, 연안여객의 대중화를 위해 높은 수준의 운임을 부과하는 것은 지양해야 하므로 과도한 수준의 운임인상에는 한계가 있다. 다만, 업계의 경영악화 심화로 인한 파급효과 방지를 위해 선제적 조치가 긴요하다는 것도 사실이다. 지나치게 낮은 수준의 운임이 장기간 적용되어 오면서 연안여객 선사들의 실적이 계속적으로 악화되어 왔다. 연안여객선 대중교통화 및 이용 실적 확대 등을 위한 낮은 운임 체계 유지의 취지는 공감할 수 있지만 운임 할인 부담을 연안여객 선사가 오롯이 부담하는 것은 무리이다. 운임 체계 개선을 통한 할인액 축소 또는 국가 지원 확대가 수반되어야 한다.

셋째, 노인의 복지증진을 위한 국가 및 지자체의 역할을 명시하는 노인복지법 제4조(보건복지증진의 책임) 등의 고령할인 관련 법·제도의 취지를 이해하지만, 동 법·제도들을 우리나라 연안해운에 적용하기에는 무리가 있다고 판단된다.

연안해운 이용자들 대부분이 섬주민인데 섬주민들 중 50대 이상이 대부분을 차지하고 있기 때문이다. 이용객들 중 고령자 비중이 50%를 상회하는 연안해운의 특수성을 감안할 경우 노인복지법 등을 연안해운 분야에 전적으로 적용하기에는 무리가 따르며, 과중한 고령할인 금액을 연안여객 선사가 부담하지 않도록 제도 개선이 필요하다.¹⁹⁾

〈표 3-7〉 일반항로 연도별 섬주민 수송실적 중 만 65세 이상 비중 단위: 천 명

구분	일반항로		
	섬주민 계	만 65세 이상	만 65세 미만
2012	3,398	1,292 (38.0%)	2,106 (62.0%)
2013	3,318	1,198 (36.1%)	2,120 (63.9%)
2014	3,417	1,309 (38.3%)	2,108 (61.7%)
2015	3,510	1,458 (41.5%)	2,052 (58.5%)
2016	3,510	1,372 (39.1%)	2,138 (60.9%)
2017	3,523	1,469 (41.7%)	2,054 (58.3%)
2018	3,431	1,403 (40.9%)	2,028 (59.1%)
2019	3,557	1,503 (42.3%)	2,054 (57.7%)
2020	2,796	1,082 (38.7%)	1,714 (61.3%)
2021	2,769	1,049 (37.9%)	1,720 (62.1%)
2022	2,876	1,092 (38.0%)	1,784 (62.0%)

주: 현재 만 65세 이상에 연안여객선 운임 할인 적용 중
 자료: 연령별 섬주민 수송실적, 2023. 6. 한국해양교통안전공단 토대로 저자 정리·작성

19) 연안여객선 경로 할인 규모, 한국해운조합, 2023. 1. 토대로 저자 정리·작성

〈표 3-8〉 연안여객 운임 체계 개편 필요성

구분	필요성
이용객간 운임 역차별 해소 필요	<ul style="list-style-type: none"> • 법령(약관)에 따른 할인 운임으로 인해 연안여객 사업자들의 경영수지 악화 심화 • 경영수지 개선을 위해 일반인에 추가 요율을 부가하는 경우가 발생하는데 이는 일반인들이 섬주민들의 요금 일부를 부담하는 역차별
운임 할인액을 선사가 부담하는 구조 해소 필요	<ul style="list-style-type: none"> • 지나치게 낮은 수준의 운임이 장기간 적용되어 오면서 연안여객 선사들의 실적이 계속적으로 악화 • 연안여객선 대중교통화 위한 낮은 운임 체계 유지 취지는 공감할 수 있지만 운임 할인 부담을 연안여객 선사 오롯이 부담
과중한 고령할인 체계 개선 필요	<ul style="list-style-type: none"> • 연안해운 이용자들 대부분이 섬주민인데 섬주민들 중 50대 이상이 대부분을 차지 • 이용객들 중 고령자 비중이 50%를 상회하는 연안해운 특수성을 감안 시 노인복지법 등을 연안해운 분야에 전적으로 적용하는 것은 무리

자료: 연안여객선 운임 할인 체계, 한국해운조합 내부자료, 2023. 4. 토대로 저자 정리·작성

제2절 유류할증제 현황과 주요 이슈

1. 유류할증제 현황

1) 유류할증제 개요

연안여객선 운항원가에서 큰 비중을 차지하는 유류비가 지속적으로 상승함에 따라 유가를 운임에 반영하는 유류할증제를 2015년 12월에 도입하였다.

현재 유류할증료 기준 단가와 유가의 차이로 활용되지 못하고 있으며²⁰⁾, 2020년 1월부터 시행되고 있는 황함유량 기준 강화로 유류비 부담이 가중되고 있어 유류할증제 체계 개선을 요구하는 수요가 증가하고 있다.²¹⁾

2) 유류할증 근거

우리나라 연안해운의 유류할증제 시행 근거는 「해운법 시행규칙에 따라 정하는 내항해운에 관한 고시」 제13조이다.

〈표 3-9〉 유류할증제 시행 근거(내항해운에 관한 고시 제13조)

제13조(독과점항로에서 운항하는 내항여객운송사업의 운임과 요금의 기준)

- ① 내항여객운송사업자가 2인 이하인 항로(이하 "독과점 항로"라 한다)에서 선박을 운항하는 내항여객운송사업자(이하 "사업자"라 한다)가 규칙 제10조제3항의 규정에 의하여 운임 및 요금의 신고 또는 변경신고를 하는 경우 해당 선박의 운송사업면허를 관할하는 지방청장에게 면허선박별로 다음 각 호의 서류를 제출하여야 한다.

20) 설정된 유류할증료 기준 단가가 높음

21) 연안여객선 유류할증료 제도 개선 방안 검토, 한국해운조합 내부자료, 2023. 6. 토대로 저자 정리·작성

1. 별지 제5호 양식 에 의한 원가산출내역서. 다만, 화물겸용여객선(카훼리 및 차도선을 말한다. 이하 같다)의 경우에는 별지 제6호 양식 에 따른다.
 2. 별지 제7호 양식 에 따른 운항원가분석표
 3. 별지 제8호 양식 에 따른 운항거리 및 운임표
 4. 별지 제9호 양식 에 따른 할증운임 및 할인운임표
 5. 별지 제10호 양식 에 따른 차량운임표(화물겸용여객선에 한한다)
 6. 별지 제11호 양식 에 따른 운임 및 요금의 신·구 대조표(변경신고의 경우에 한한다)
- ② 지방청장은 사업자로부터 제1항에 따른 운임 및 요금의 신고 또는 변경신고가 있는 경우 제출된 서류를 검토하여 적정성이 인정될 경우 이를 수리한다. 다만, 현행 운임·요금과 비교하여 인상폭이 과다할 경우 사업자와 협의하여 인상율을 조정할 수 있다.
- ③ 규칙 제10조제3항 에 따른 운임 및 요금의 산출기준은 다음 각 호와 같다.
1. 기본운임·요금 : 선박별로 원가계산에 의하여 인·킬로미터당 기본운임을 산정하여 운항거리에 의거 운임·요금을 산출한다.
 2. 할증운임·요금
 - 가. 여객운송약관에 명시된 할증대상자에 대하여는 일정률의 운임할증을 할 수 있다.
 - 나. 같은 선박의 선실등급을 달리 책정하여 지방청장에게 신고한 경우에는 상위등급의 선실운임은 하위등급의 선실운임에 적정률의 할증운임을 가산할 수 있다.
 - 다. 침대가 설치된 선실에 대하여는 침대사용료로서 일정액을 운임·요금에 가산할 수 있다.
 - 라. 다음 1) 또는 2)에 해당하는 기간에 대해서는 운송약관에 명시하여 10퍼센트 범위 내에서 운임을 할증할 수 있다. 다만, 도서민에 대해서는 이를 적용하지 아니한다.
 - 1) 주말(토요일, 일요일), 공휴일
 - 2) 「국가교통체계 효율화법」에 따른 하계 특별교통대책기간 및 같은 기간 종료 후 5일간

마. 별표 2 에 따른 유류할증료를 월 단위로 여객 운임에 할증할 수 있다.

3. 할인운임·요금

가. 여객운송약관에 명시된 할인대상자에 대하여는 일정률의 운임할인을 하여야 한다. 다만, 제 2호 라목 및 마목이 적용되는 경우는 기본운임에서 할증후 할인한다.

나. 가목에서 지정한 외의 자에 대하여 사업자가 필요하다고 인정하는 경우에는 할인운임표를 작성하여 관할 지방청장에게 신고한 후 운임을 할인할 수 있다.

자료: 국가법령정보센터(검색일: 2023. 9. 2.)

3) 적용기준 및 부과기준

유류할증료는 「한국해운조합법」에 따른 한국해운조합이 공급하는 직전 월 리터당 면세경유(0.05%MGO) 가격(각종 수수료 제외)을 기준으로 산출된 유류할증률에 성인 정액 운임을 곱한 금액의 범위 내에서 여객에게 부과할 수 있다.

〈표 3-10〉 연안여객 유류할증료 적용 산식

• 여객 1인당 유류할증료 ≤ 성인 정액 운임 × 유류할증률

자료: 연안여객선 운임 할인 체계, 한국해운조합 내부자료, 2023. 4. 토대로 저자 정리·작성

적용기준은 조합에서 공급하는 직전월 리터당 면세경유(0.05%MGO) 단가(각종수수료 제외)이며, 부과기준은 총 12단계(할증율 최소1.5%~최대 18% / 할증폭 1.5%)이고 유가는 740원/ℓ 부터 30원 단위로 단계별 증가한다.

보조항로 운항선박 및 도서민은 유류 할증 적용 제외이며, 유류할증료 적용 및 변경 시 선사 또는 조합 홈페이지에 최소 20일 이상 이전에 예고해야 한다.²²⁾

〈표 3-11〉 연안여객 유류할증료 기준표

부과 단계	한국해운조합 공급 유가		유류할증률
	이상	미만	
1단계	740원	770원	1.5%
2단계	770원	800원	3.0%
3단계	800원	840원	4.5%
4단계	840원	880원	6.0%
5단계	880원	920원	7.5%
6단계	920원	960원	9.0%
7단계	960원	1000원	10.5%
8단계	1,000원	1,050원	12.0%
9단계	1,050원	1,100원	13.5%
10단계	1,100원	1,150원	15.0%
11단계	1,150원	1,200원	16.5%
12단계	1,200원		18.0%

자료: 국가법령정보센터(해운법 시행규칙에 따라 정하는 내항해운에 관한 고시 제13조제3항제2호마목)토대로 저자 정리·작성(검색일자: 2023. 7. 6.)

22) 연안여객선 유류할증료 제도 개선 방안 검토, 한국해운조합 내부자료, 2023. 6. 토대로 저자 정리·작성

2. 유류할증제 주요 이슈

1) 높은 기준단가

연안여객 업계에 따르면 우리나라 연안여객 유류할증제의 문제점은 「기준단가」가 지나치게 높는데, 이로 인해 실제 유가가 기준단가를 상회하는 경우가 없고 결국 유류할증제를 적용하기 어렵다는 것이다. 요컨대 유류할증료 기준표의 적용기준(740원~/ℓ)이 높아 업계에서는 변동하는 유가에 대응하지 못하고 있다.

연안여객선의 선박연료유 주종은 경유인데, 최근 면세 경유(0.05% MGO) 평균가격은 '16(398.99원)→'17(507.13.)→'18(631.96원)→'19(605.68원)→'20(431.62)→'21(493.76원)→'22(322.76원)으로 이처럼 유류할증제 적용기준을 상회하는 경우가 전무하였다.

〈표 3-12〉 유류할증제 기준가격 및 면세 경유 가격 추이

단위: 원/ℓ

기준 가격	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
740	398.99	507.13	631.96	605.68	431.62	493.76	322.76

자료: 연안여객선 면세 경유 가격, 한국해양교통안전공단, 2023. 1. 토대로 저자 정리·작성

또한 2021년 1월 1일부터 내항선 선박연료유 황 함유량 기준²³⁾ 강화로 선사의 유류비 부담이 가중되는 상황에서 유류할증료를 활용하지 못하여 재정 부담이 심화되고 있다.

23) 중유 0.5% 이하, 경유 0.05% 이하(해양환경관리법 제44조)

〈표 3-13〉 내항선 선박연료유 황 함유량 기준(해양환경관리법 제44조)

<p>제44조(연료유의 황함유량 기준 등)</p> <p>① 선박의 소유자는 황산화물배출규제해역과 그 밖의 해역으로 구분하여 대통령령으로 정하는 황함유량 기준을 초과하는 연료유를 사용해서는 아니 된다. 다만, 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 그러하지 아니하다. [개정 2020.3.24] [[시행일 2020.9.25.]]</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 해양수산부령으로 정하는 기준에 적합한 배기가스정화장치를 설치·가동하여 해양수산부령으로 정하는 황산화물 배출제한 기준량 이하로 황산화물 배출량을 감축하는 경우 2. 이 항 각 호 외의 부분 본문에 따른 황함유량 기준을 충족하는 연료유를 공급받기 위하여 노력하였음에도 불구하고 해당 선박이 운항하는 해역의 인근 항만에서 황함유량 기준을 충족하는 연료유를 공급받을 수 없는 경우로서 해양수산부령으로 정하는 바에 따라 해양수산부장관의 인정을 받은 경우 <p>② 삭제 [2020.3.24] [[시행일 2020.9.25.]]</p> <p>③ 선박의 소유자는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 해양수산부령으로 정하는 연료유의 교환 등에 관한 사항을 그 선박의 기관일지에 기재하여야 한다. [개정 2008.2.29 제 8852호(정부조직법), 2013.3.23 제11690호(정부조직법), 2020.3.24] [[시행일 2020.9.25.]]</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 황산화물배출규제해역을 항해하는 경우 2. 제1항제1호에 따른 배기가스정화장치가 제대로 가동되지 아니하여 같은 호에 따른 황산화물 배출제한 기준량 이하로 황산화물 배출량을 감축하지 못한 경우 3. 제1항제2호에 해당하는 경우 <p>④ 선박의 소유자는 제3항의 규정에 따른 기관일지를 해당 연료유를 공급받은 때부터 1년간 그 선박에 보관하여야 한다.</p> <p>⑤ 선박의 소유자는 제1항에 따른 연료유 황함유량 기준을 만족하기 위하여 황함유량이 다른 연료유를 다른 탱크에 저장하여 사용하는 선박이 황산화물 배출규제해역으로 들어가기 전이나 그 해역에서 나오기 전에 조치하여야 할 연료유 전환방법이 적혀있는 절차서(이하 "연료유 전환절차서"라 한다)를 선박에 비치하여야 한다. [신설 2011.6.15, 2020.3.24] [[시행일 2020.9.25.]]</p>

자료: 국가법령정보센터(검색일: 2023. 8. 12.)

한편 항공산업의 경우 싱가포르 현물시장 항공유(MOPS: Mean of Platt's Singapore Kerosene) 1개월 평균가격 기준 MOPS 가격이 국제선 \$1.5/Gal(약 475원/ℓ), 국내선 \$1.2/Gal(약 380원/ℓ)²⁴⁾ 초과 될 경우 유류할증료를 부과하고 있다.

그런데 항공산업의 경우 일례로 MOPS 연평균 가격이 국제선 기준인 \$1.5/Gal을 초과한 년도가 2016년, 2017년, 2020년, 2021년 등 유류할증을 적용할 수 있는(=기준 가격 초과) 경우가 빈번하게 발생하고 있다.²⁵⁾

2) 연안여객 선사 영세성

연안여객 사업체들이 유류할증료 관련 애로사항을 제기하는 이유는 대부분의 사업체들이 영세 사업자이기 때문이다. 유류비가 영업비용에서 차지하는 비중은 높고 또한 유류비 지급은 유류 공급업체에게 즉시 이루어지다 보니 유가 상승 시 현금 유동성이 악화되는 등 경영 악화가 발생하고 있다.

유가 상승 시 영세 사업체가 대부분인 우리나라 연안여객 운송 사업체들의 경영 악화가 계속적으로 발생하고 있지만, 유류할증제의 기준 단가가 높아 실제 적용되는 경우는 전무한 수준이며, 이러한 사업체들의 영세성을 고려 시 개선은 더욱 시급하다고 할 수 있다.

한편 본 연구는 우리나라 연안여객 사업체들의 영세성을 확인하기 위해 연안여객 사업체들의 경영 DB를 조사하였으며, 그 결과는 다음과 같다.

24) 환율: \$1=₩1,200 적용

25) 연안여객선 유류할증료 제도 개선 방안 검토, 한국해운조합 내부자료, 2023. 6. 토대로 저자 정리·작성

(1) 자본금 규모별

자본금 10억 원 미만의 사업체가 50% 수준으로 우리나라 연안여객 사업체들 대부분의 자본금 규모가 대기업 미만 수준이다.

대기업으로 분류되기 위해서는 첫째, 중소기업 기본법이 규정하는 중소기업보다 규모가 큰 기업, 둘째, 중견기업 성장 촉진에 관한 법률에 해당하지 않는 기업, 셋째, 자산의 규모가 10조 이상으로 공정거래 위원회에서 지정한 상호출자제한기업집단, 넷째, 금융 및 보험, 보험 서비스업을 하며 중소기업기본법이 규정하는 중소기업보다 규모가 큰 기업의 4가지 규정 중 한 가지 조건 이상을 충족해야 한다.

우리나라 연안여객 사업체 약 60개사 중 한 가지 조건 이상을 충족시키는 기업은 없어 우리나라 연안여객 사업체 모두가 중견 또는 중소기업에 해당된다.

〈표 3-14〉 우리나라 연안여객 선사 자본금 규모별

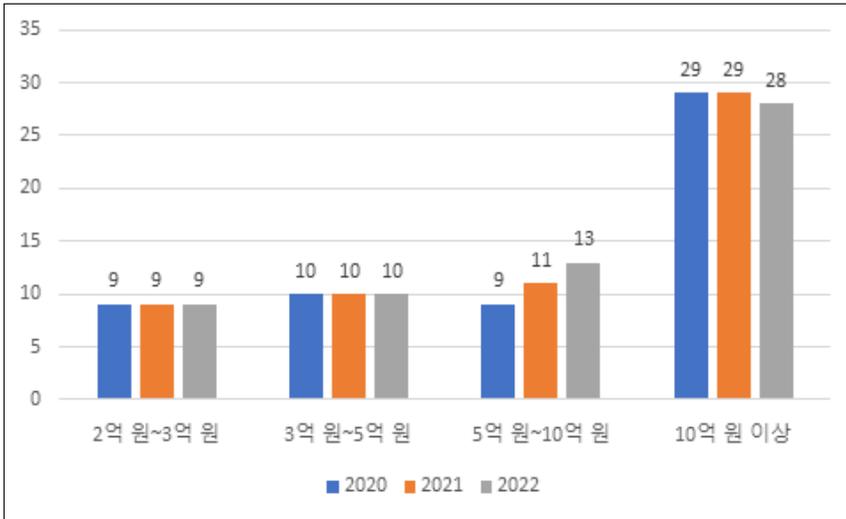
단위: 업체수

구분	업체수		
	2022	2021	2020
합계	60	59	58
2억 원 미만	-	-	-
2억 원 이상~ 3억 원 미만	9	9	9
3억 원 이상~ 5억 원 미만	10	10	10
5억 원 이상~ 10억 원 미만	13	11	9
10억 원 이상	28	29	29

자료: 내항여객운송사업체 현황, 한국해운조합내부자료, 2023. 1. 토대로 저자 정리·작성

〈그림 3-1〉 우리나라 연안여객 선사 자본금 규모별 추이

단위: 업체수



자료: 내항여객운송사업체 현황, 한국해운조합내부자료, 2023. 1. 토대로 저자 정리·작성

(2) 선박 보유 척수별

연안여객 사업체들 중에서 5척 이상 연안여객선을 소유한 사업자가 드물며, 대부분이 1~3척을 소유하고 있다. 또한 다수가 1척만을 보유한 사업자로 이처럼 우리나라 연안여객 사업자들은 영세한 규모이다.

특히 척수가 1~3척에 해당하는 사업자의 경우 종사자수도 5명 미만의 영세 기업들이 대부분으로 평상시 유가구입비가 총 비용에서 차지하는 비중이 높다. 유가 상승시 단기간 내 경영수지 악화가 우려되지만 유류할증제가 발동되지 않아 비용 증가를 헷징(hedging)하기 어려운 실정이다.

〈표 3-15〉 우리나라 연안여객 선사 선박 보유 척수별

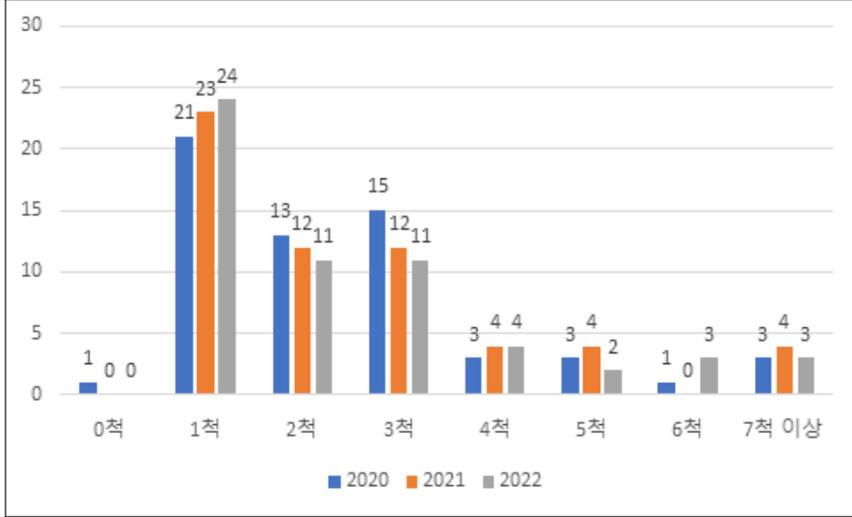
단위: 업체수

구분	업체수		
	2022	2021	2020
합계	60	59	58
0척	1	0	0
1척	21	23	24
2척	13	12	11
3척	15	12	11
4척	3	4	4
5척	3	4	2
6척	1	0	3
7척 이상	3	4	3

자료: 내항여객운송사업체 현황, 한국해운조합내부자료, 2023. 1. 토대로 저자 정리·작성

〈그림 3-2〉 우리나라 연안여객 선사 선박 보유 척수별 추이

단위: 업체수



자료: 내항여객운송사업체 현황, 한국해운조합내부자료, 2023. 1. 토대로 저자 정리·작성

(3) 사업체별 규모 명세

본 연구는 2022년 기준 우리나라 연안여객 60개사 선사들의 자본금 규모, 보유 선박 척수 등을 조사하였다. 본 자료의 원 출처는 해당 선사들이 금감원 DART에 공시하고 있는 공개 재무제표들이다.

우리나라 연안여객 사업체별 규모 명세는 본 보고서의 「부록 연안여객 사업체 명세」에 기술하였다. 우리나라 연안여객 사업체들 대부분이 자본금 10억원 미만으로 중견 또는 중소기업에 해당되며, 한편 60개 사업체들 중 연안여객선 척수가 5척 이상인 사업체들은 5개사에 불과할 정도로 사업규모가 영세하다.

〈표 3-16〉 우리나라 연안여객 사업체별 규모 명세서

번호	선사명	자본금 (백만원)	선박 척수	사업 개시일	면허 관청
1	(주)경남해운	500	2	'14.10	마산
2	고려고속훼리	750	7	'06.10	인천
3	남신안농업	6,647	5	'16..04	목포
4	남해고속	1,000	8	'77.10	목포/여수
5	남해안크루즈	400	1	'16.08	여수
6	노화농업 협동조합	2,207	3	'70.12	목포
7	(유)대부해운	1,400	5	'97.01	인천
8	대원종합선기	400	3	'08.04	군산
9	(주)대일해운	995	3	'06.10	마산
10	(주)대저건설	3,750	1	'16.08	포항
11	(주)대저해운	400	2	'14.03	포항
12	도초농업 협동조합	7,105	11	'98.07	목포
13	(주)동양훼리	500	3	'19.11	목포
14	마라도가는 여객선	1,700	2	'90.01	제주
15	매물도해운	290	3	'02.08	마산
16	(합)대흥	420	2	'55.12	목포
17	비금농업 협동조합	8,801	1	'97.05	목포
18	사랑수산업 협동조합	1,464	2	'96.02	마산
19	(주)삼보해운	200	3	'87.02	인천
20	(주)삼도해운	500	2	'21.03	여수
21	세종해운(주)	700	1	'99.02	인천
22	서진도농업 협동조합	9,482	2	'91.02	목포
23	(주)섬으로	600	1	'11.09	포항
24	소안농업 협동조합	1,701	3	'57.12	목포

번호	선사명	자본금 (백만원)	선박 척수	사업 개시일	면허 관청
25	(주)신아해운	4,100	2	'02.01	여수
26	신안군청	3,300	4	'16.09	목포
27	(유)신진해운	205	1	'70.01	목포
28	(주)신한해운	1,180	9	'97.01	대산
29	씨스포빌(주)	1,000	2	'11.03	동해
30	씨월드 고속훼리(주)	1,476	3	'98.12	목포/제주
31	(주)아름다운 섬나라	1,000	3	'88.08	제주
32	(주)에이치엘 해운	200	1	'08.06	목포
33	(주)에이치 해운	1,000	1	'16.06	인천
34	엘에스쉬핑(주)	300	1	'20.04	여수
35	(주)엠에스페리	4,925	1	'16.02	부산
36	영동해운(주)	500	2	'02.10	마산
37	육지해운(주)	500	1	'19.06	마산
38	완도농업 협동조합	3,193	4	'09.05	목포
39	원(주)	300	1	'16.05	마산
40	울릉크루즈(주)	1,000	1	'21.01	포항
41	유성해운(주)	200	2	'04.04	마산
42	(주)인천해상	360	3	'16.05	여수
43	정도산업(주)	1,300	2	'14.05.	동해
44	(주)제이에이치 패리	300	1	'12.04	포항
45	(주)대성해운	200	1	'18.11	마산
46	조양운수(주)	500	1	'51.07	목포
47	(주)청룡해운 관광	2,000	1	'08.12	대산
48	청산농업 협동조합	1,303	3	'91.02	목포

번호	선사명	자본금 (백만원)	선박 척수	사업 개시일	면허 관청
49	(주)KS해운	200	1	'08.09	인천
50	한산농업 협동조합	5,700	1	'19.06.	마산
51	(주)태성해운	3,700	1	'13.09.	포항
52	태평양해운(주)	400	3	'13.04	여수
53	평화해운(주)	1,005	4	'90.06	여수
54	(주)포유디해운	500	1	'07.04	군산
55	(주)풍진해운	500	1	'86.05	목포/여수
56	(유)한림해운	756	1	'00.03	인천/여수
57	하이덱스 스토리지(주)	1,000	1	'21.12	인천
58	(주)한솔해운	200	5	'02.01.	마산
59	(주)한일고속	1,638	4	'79.04.	제주/여수
60	(주)현성엠씨티	6,900	1	'21.03	마산

자료: 내항여객운송사업체 현황, 한국해운조합내부자료, 2023. 1. 토대로 저자 정리·작성

3. 소결

연안여객 유류할증제 주요 이슈 관련 조사 결과는 다음과 같다. 「기준단가」가 지나치게 높아서 유가가 기준단가를 상회하는 경우가 없고 결국 유류할증제를 적용하기 어렵다는 점이다. 일례로 2020년 이후 유류할증을 적용받은 연안해운 선사는 전무한 실정이다.²⁶⁾

우리나라 연안여객 유류할증제 주요 이슈는 다음의 표에서 정리·제시한다.

〈표 3-17〉 연안여객 유류할증제 주요 이슈

구분	이슈
높은 기준단가	<ul style="list-style-type: none">• 기준단가가 지나치게 높는데, 이로 인해 실제 유가가 기준단가를 상회하는 경우가 없음• 한편 2020년부터 시행되고 있는 황함유량 기준 강화로 유류비 부담이 가중 되고 있어 유류할증제 체계 개선을 요구하는 수요 증가• 2020년 이후 유류할증을 적용받은 연안해운 선사는 전무한 실정으로 제도의 적용 실효성 낮음

자료: 연안여객선 운임 할인 체계, 한국해운조합 내부자료, 2023. 4. 토대로 저자 정리·작성

26) 한국해운조합 자문회의, 2023. 10. 토대로 저자 정리·작성

04

연안여객선 운임제도 개편 검토사항

본 연구는 제4장에서 연안여객선 운임제도 개편 검토사항을 제시한다.

제1절 운임 할인 체계 개편 검토사항

1. 운송약관 개정 여부 검토

첫째, 운송약관이 변경될 수 있도록 해양수산부가 정책적으로 지원하는 방안이다. 현재 우리나라 연안해운 운임은 물가상승률을 반영하는 수준의 조정이 있어 왔거나 또는 이마저도 반영·인상되어 오지 못하는 경우가 빈번하였다. 낮은 운임 요율이 장기간 적용되면서 경영수지가 악화되어 온 일부 연안여객 선사들이 운임 요율 개선을 위해 운송약관 개정안을 정책 당국에 제시해 왔는데, 개정 요율이 반영된 경우는 극히 드물다. 해양수산부(또는 해양수산부 산하의 지방해양수산청 등) 등은 운송약관 개정안 접수 시 이를 면밀히 검토하고 합리적인 개정안이 제시되었을 경우 이를 해당항로에 반영하는 대신 서비스 해결에 보다 적극적인 자세를 가질 필요가 있다.

2. 섬주민 운임 할인을 적정성 검토

섬 주민 운임에 대한 선사 자체할인 부담체계 개선을 위한 단계적 할인을 인하를 추진한다.

일반인 대비 섬 주민 운임할인을 적용하고 있는 전 구간에 대한 일괄 할인폭 완화는 당초 사업의 취지를 전면 부인할 수 있어 단계적 인하 방안을 모색하고자 한다.

대상은 현재 일반인 운임대비 섬 주민 운임에 할인이 적용되고 있는 연안항로이다. 3년 평균 1,020개 구간으로 2019년 1,012개, 2020년 986개, 2021년 1,061개의 항로가 있었다.²⁷⁾

본 연구가 최근 3개년 평균 1,020개 항로에 적용 시 8.3억 원에서 13.8억 원까지 소요될 것으로 추정되었다.

1) 할인을 5% 인하할 경우

본 연구의 추정 결과 8.3억 원의 추가예산이 소요될 것으로 전망된다. 권역별로는 목포 3억 원, 포항 2.9억 원, 마산 1억 원, 그 외 지역은 0.5억 원 미만으로 추정된다.

추정방법은 섬주민 대상 할인이 적용되고 있는 1,029개 항로에 대해 5% 축소분을 반영하여 계산하였다.

27) 2022년 통계는 아직 공표되지 않았음

2) 할인율 10% 인하할 경우

본 연구의 추정 결과 11.5억 원의 추가예산이 소요될 것으로 전망된다. 권역별로는 목포 4.6억 원, 포항 2.9억 원, 마산 1.9억 원, 인천 및 대산 0.6억 원 등으로 추정된다.

추정방법은 섬주민 대상 할인율이 적용되고 있는 1,029개 항로에 대해 10% 축소분을 반영하여 계산하였다.

3) 할인율 15% 인하할 경우²⁸⁾

본 연구의 추정 결과 13.3억 원의 추가예산이 소요될 것으로 전망된다. 권역별로는 목포 4.9억 원, 포항 2.9억 원, 마산 2.4억 원, 인천 1억 원, 대산 및 군산 0.8억 원 등으로 추정된다.

추정방법은 섬주민 대상 할인율이 적용되고 있는 1,029개 항로에 대해 15% 축소분을 반영하여 계산하였다.

28) 현재 할인율 15% 초과 항로가 일부 있음

〈표 4-1〉 할인을 단계적 인하시 소요예산 추정결과

단위: 백만 원

구분	2019			2020			2021			평균		
	5 %	10 %	15 %	5 %	10%	15%	5 %	10%	15%	5 %	10%	15%
적용구간	1,012			986			1,061			1,020		
총계	916	1,258	1,499	756	1,072	1,287	805	1,126	1,354	826	1,152	1,380
부산	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
인천	32	58	81	30	53	79	41	74	151	34	62	104
목포	334	517	549	286	443	472	280	432	460	300	464	494
여수	8	8	8	9	14	14	8	14	14	8	12	12
군산	21	40	80	19	38	75	21	40	80	20	39	78
대산	49	77	102	35	55	67	35	54	65	40	62	78
마산	101	176	239	104	187	247	108	194	247	104	186	244
제주	16	27	85	14	23	74	14	20	39	15	23	66
포항	342	342	342	254	254	254	287	287	287	294	294	294
동해	13	13	13	5	5	5	11	11	11	10	10	10

자료: 저자 계산·작성

3. 운임 할인에 대한 재정지원 검토

연안여객선 사업체의 주장에 따르면 도서민 운임 할인의 여객선사 부담분을 폐지하거나 축소할 필요가 있다. 섬주민을 포함한 우리나라 국민 모두에게 교통권이 제공되어야 한다는 취지는 응당 바람직하지만 영세 사업자들이 대부분인 연안해운 사업체들에게 부담을 지우는 경우 사업체들의 경영 악화가 야기될 수 있으며, 이로 인해 중장기적으로는 해당 항로로의 배선 자체가 취소되면서 교통권이 단절될 우려가 있다. 전체 또는 일부 도서민 운임 할인의 국고 지원을 통해서 연안여객 선사의 경제적 부담을 줄일 필요가 있다.

4. 소결

본 연구 제시 우리나라 연안여객선 운임 할인 체계 개선방안은 첫째, 운송약관 개정, 둘째, 운임 할인폭 축소이다. 주요 내용은 다음의 표와 같다.

〈표 4-2〉 연안여객선 운임 할인 체계 개선방안

구분	개선방안
운송약관 개정	<ul style="list-style-type: none"> • 연안여객 선사들이 운임 효율 개선 위해 운송약관 개정안을 정책 당국에 제시해 왔는데, 개정 효율 반영 사례 거의 없음 • 운송약관이 변경될 수 있도록 정책당국의 정책적 지원 필요 • 합리적인 운송약관 개정안 접수 시 이를 면밀히 검토하고 해당항로에 반영
운임 할인에 대한 재정지원	<ul style="list-style-type: none"> • 섬주민을 포함한 우리나라 국민 모두에게 교통권이 제공되어야 한다는 취지는 바람직 • 다만 영세 사업자들이 대부분인 연안해운 사업체들에게 도서민 할인 전체 부담을 지우는 경우 연안해운 사업자 경영 악화 야기 우려 • 운임 할인 여객선사 부담분 폐지 또는 축소 • 또는 도서민 운임 할인에 대한 전체 또는 일부 국고 지원 검토

자료: 저자 구성·작성

제2절 유류할증제 개편 검토사항

1. 유류할증 부과기준 인하 검토

연안여객 업계 의견에 따르면 현재 유류할증료 기준 단가와 유가의 차이로 활용되지 못하고 있으며, 황함유량 기준 강화로 유류비 부담 가중 지속으로 개선이 시급한 상황이다. 연안여객선의 유류할증제 기준가격은 항공(국내선) 대비 약 195%²⁹⁾ 수준에 달한다.

대중교통수단으로써 항공과 유사한 수준 부과기준 적용 시 유가 급등기에 연안해운산업도 항공산업과 마찬가지로 유류할증제 시행이 가능해져 유가 급등으로 인한 영업비용 상승 및 경영수지 악화 등을 방지할 수 있을 것으로 기대된다.³⁰⁾

2. 유종별 부과기준 신설 검토

최근 국제해사기구(IMO: International Maritime Organization) 등 국제기구에 의한 환경규제 강화로 유종변경(저가 → 고가)이 발생하는 경우가 있는데, 유종 변경은 연안해운 사업체들의 비용 상승 주요 원인이 되고 있다.

29) 항공(국내선) 약 380원/ℓ, 여객선 740원/ℓ

30) 한국해운조합 전문가 회의, 2023. 5. 15 토대로 저자 정리·작성

일례로 IMO의 경우 글로벌 해운의 온실가스(GHG: Green House Gas) 배출 감소를 위한 규제로 중기조치를 제시하고 있는데, 이 조치에 따르면 선박들은 2030년까지 현 배출량 대비 GHG를 2030년에 40% 감축, 2050년 100% 감축 등을 요구받고 있다.³¹⁾

환경규제 충족 유종 확산 및 급유 유종이 다양화³²⁾ 될 것으로 예상되는데, 선박에 공급하는 해당 유종의 유가 변동에 따라 유류할증이 적기에 적용될 수 있도록 유종 다양화가 필요하다.

연안여객선은 경유로 분류되는 MGO, MF 등의 유종을 사용할 것으로 전망되는데, 이러한 유종들은 가격이 상이하므로 유류할증 기준가격을 각각 규정해야 할 것이다.

〈표 4-3〉 연안여객선 급유 가능 유종 및 가격 추이

유종	16년 평균	17년 평균	18년 평균	19년 평균	20년 평균	21년 평균
0.05% MGO	398.99	507.13	631.96	605.68	431.62	493.76
MF80	362.37	467.73	586.96	546.74	415.47	497.07
MF180	357.58	462.56	565.68	538.48	414.02	498.77
MF380	354.64	459.38	552.65	533.42	413.14	499.82

자료: 클락슨(검색일: 2023. 8. 14.)

31) 연안여객선 유류할증료 제도 개선 방안 검토, 한국해운조합 내부자료, 2023. 6. 토대로 저자 정리·작성
32) LSFO(Low Sulfur Fuel Oil), LNG, LPG 등 저유황 및 친환경 연료유

〈표 4-4〉 연안여객선 급유 가능 유종 연평균 가격 증가율

유종	16년 대비 17년	17년 대비 18년	18년 대비 19년	19년 대비 20년	20년 대비 21년(5개 월)	연 평균
0.05% MGO	27%	25%	△4%	△29%	14%	7%
MF80	29%	25%	△7%	△24%	20%	9%
MF180	29%	22%	△4%	△23%	20%	9%
MF380	30%	20%	△3%	△23%	21%	9%

주: △는 가격 상승을 의미함
 자료: 클락슨(검색일: 2023. 8. 14.)

3. 소결

본 연구 제시 우리나라 연안여객 유류할증제 개편 검토사항은 첫째, 유류할증제 기준 완화, 둘째, 부과기준 유종 다양화이다. 주요 내용은 다음의 표와 같다.

〈표 4-5〉 연안여객 유류할증제 개편 검토사항

구분	개선방안
유류할증 부과기준 완화 검토	<ul style="list-style-type: none"> • 연안여객선의 유류할증제 기준가격은 항공(국내선) 대비 약 195% • 항공(국내선) 약 380원/ℓ , 여객선 740원 /ℓ 수준 • 현실적인 수준으로 기준가격을 완화시켜 유가 급등시 할증제가 가동되도록 하며, 이를 통해 연안여객 사업체 부담 완화
유종별 부과기준 신설 검토	<ul style="list-style-type: none"> • 국제기구에 의한 환경규제 강화로 유종변경(저가 → 고가)발생 빈도 증가 • 유종 변경은 연안해운 사업체들의 비용 상승 주요 원인이 되고 있음 • 선박에 공급하는 해당 유종의 유가 변동에 따라 유류할증이 적기에 적용될 수 있도록 유종 다양화 필요

자료: 연안여객 업계 의견 토대로 저자 구상·작성

05

결론

본 연구는 제5장에서 연구결과를 요약한다. 본 연구는 연안여객 사업체들의 의견 수렴 등을 통해 우리나라 연안여객 운임 관련 다음의 4가지 이슈를 조사하였다.

첫째, 이용객간 운임 역차별 해소가 필요하다. 노인복지법 등 법령(약관)에 따른 할인 운임으로 인해 연안여객 사업자들의 경영수지 악화가 심화되고 있다. 경영수지 개선을 위해 일반인에 추가 요율을 부가하는 경우가 발생하는데, 이는 일반인들이 섬주민들의 요금 일부를 부담하는 역차별을 야기하고 있다.

둘째, 운임 할인액을 선사가 부담하는 구조의 해소가 필요하다. 지나치게 낮은 수준의 운임이 장기간 적용되어 오면서 연안여객 선사들의 실적이 계속적으로 악화되고 있다. 연안여객선의 대중교통화를 위한 낮은 운임 체계 유지 취지는 공감할 수 있지만 운임 할인 부담을 연안여객 선사 오롯이 부담하고 있다는 점에서 개선이 필요하다.

셋째, 과중한 고령할인 체계의 개선이 필요하다. 연안해운 이용자들 대부분이 섬주민인데, 본 연구의 통계 분석 결과 섬주민들 중 50대 이상이 대부분을 차지하고 있다. 이용객들 중 고령자 비중이 50%를 상회하는 연안해운의 특수성을 감안 시 고령자 할인을 규정하는 노인복지법 등을 연안해운 분야에 전적으로 적용하는 것은 무리가 있다고 판단된다.

넷째, 우리나라 연안여객 유류할증 「기준단가」가 지나치게 높아서 이로 인해 실제 유가가 기준단가를 상회하는 경우가 없고 결국 유류할증제를 적용하기 어렵다는 것이다. 유류할증제를 적용한 사례가 거의 없을 정도로 기준단가가 높게 설정되어 있다.

이에 본 연구는 전술한 4가지 연안여객 운임 이슈에 대응하는 다음의 개편방안 검토를 제안하고자 한다.

첫째, 「운송약관 개정」이다. 연안여객 선사들이 운임 요율 개선을 위해 운송약관 개정안을 정책 당국에 제시해 왔는데, 개정 요율 반영 사례는 아직 거의 없다. 운송약관이 변경될 수 있도록 정책당국의 적극적인 정책 지원이 필요하다. 그리고 무엇보다 합리적인 운송약관 개정안의 접수 시 이를 면밀히 검토하고 해당항로에 반영할 필요가 있다.

둘째, 「도서민 운임 할인에 대한 국고지원 확대」이다. 섬주민을 포함한 우리나라 국민 모두에게 교통권이 제공되어야 한다는 취지는 바람직하지만, 영세 사업자들이 대부분인 연안해운 사업체들에게 도서민 할인 전체 부담을 지우는 경우 연안해운 사업자 경영 악화 야기가 우려된다. 도서민 운임 할인의 전체 또는 일부에 대한 국고 지원 검토가 필요하다.

셋째, 「유류할증제 기준 완화」이다. 현실적인 수준으로 기준가격을 완화시켜 유가 급등시 원활하게 유가할증제가 가동토록 하며, 이를 통해 연안여객 사업체의 경영수지 악화 방지 및 부담 완화 등을 기대할 수 있다.

넷째, 「부과기준 유종 다양화」이다. 국제기구에 의한 환경규제 강화로 유종변경 발생 빈도가 증가하고 있는데, 유종 변경은 연안해운 사업체들의 비용 상승 주요 원인이 되고 있다. 선박에 공급하는 해당 유종의 유가 변동에 따라 유류할증이 적기에 적용될 수 있도록 유종 다양화가 필요하다.

〈표 5-1〉 연안여객 운임 주요 이슈 및 개편 방안

AS-IS	TO-BE
이용객간 운임 역차별	→ <ul style="list-style-type: none"> • 운송약관 개정
운임 할인액 선사 부담 (현재 국고지원 없음)	→ <ul style="list-style-type: none"> • 도서민 운임 할인 전체 또는 일부 국고지원 검토
과중한 고령 할인 체계	→ <ul style="list-style-type: none"> • 운송약관 개정(할인을 축소)
높은 유류할증 기준단가	→ <ul style="list-style-type: none"> • 유류할증제 기준 완화 • 부과기준 유종 다양화

자료: 저자 구상·작성

참고문헌

국내 문헌

- 2022 연안여객선 업체 현황, 한국해운조합, 2023. 1.
- 2022년에도 인구감소 이어져, 행정안전부 보도자료, 2023. 1.
- 2023년도 연안여객선 업체 현황, 한국해양교통안전공단, 2023.
- 내항여객운송사업체 현황, 한국해운조합내부자료, 2023. 1.
- 세대간 통합 제고를 위한 경로우대제도 관련 조사, 서울대학교, 2022. 10.
- 연령별 섬주민 수송실적, 2023. 6. 한국해양교통안전공단
- 연안여객선 경로 할인 규모, 한국해운조합, 2023. 1.
- 연안여객선 면세 경유 가격, 한국해양교통안전공단, 2023. 1.
- 연안여객선 운임 할인 체계, 한국해운조합 내부자료, 2023. 4.
- 연안여객선 유류할증료 개선방안, 한국해운조합 내부자료, 2023. 6.
- 준공영제항로 현황, 해양수산부 내부자료, 2022. 12.
- 항로별 결손금 집행현황, 한국해양교통안전공단, 2023. 3.

인터넷 자료

국가법령정보센터, <https://www.law.go.kr/LSW//main.html>(검색일: 2023년 7~9월)

대중교통 경로 우대 할인, <https://jingo.tistory.com/entry/5>(검색일: 2023. 8.)

인구동향조사, 통계청, <https://kostat.go.kr/board.es?mid=a10301020300&bid=204>(검색일: 2023. 6.)

클락슨, sinclarksons.net(검색일: 2023.8.16.)

부록

1. 연안여객선 운임할인 체계 관련 법조항

■ 노인복지법 및 시행령

노인복지법 제4조(보건복지증진의 책임)

- ① 국가 또는 지방자치단체는 노인의 보건 및 복지증진의 책임이 있으며, 이를 위한 시책을 강구하여 추진하여야 한다

노인복지법 제26조(경로우대)

- ① 국가 또는 지방자치단체는 65세 이상의 자에 대하여 대통령이 정하는 바에 의하여 국가 또는 지방자치단체의 수송시설 및 고궁·능원·공원 등의 공공시설을 무료로 또는 그 이용요금을 할인하여 이용하게 할 수 있다

노인복지법 시행령 제19조(경로우대시설의 종류 등)

- ① 법 제26조제1항의 규정에 의하여 65세 이상의 자에 대하여 그 이용요금을 할인할 수 있는 공공시설(이하 “경로우대시설”이라 한다)의 종류와 그 할인율은 별표 1과 같다.

[별표1]

시설의 종류	할인율 (일반요금에 대한 백분율)
1. 철도	
가. 새마을호, 무궁화호	100분의 30
나. 통근열차	100분의 50
다. 수도권전철	100분의 100
2. 도시철도(도시철도 구간안의 국유전기철도를 포함한다)	100분의 100

비고

1. 철도 및 도시철도의 경우에는 운임에 한한다.
2. 새마을호의 경우 **토요일과 공휴일에는 할인율을 적용하지 아니한다.**

자료: 국가법령정보센터 토대로 저자 정리·작성

■ 철도산업발전기본법

철도산업발전기본법 제32조(공익서비스비용의 부담)

- ① **철도운영자의 공익서비스 제공으로 발생하는 비용**(이하 “공익서비스 비용”이라 한다)은 대통령령으로 정하는 바에 따라 국가 또는 해당 철도서비스를 직접요구한 자(이하 “원인제공자라”한다)가 부담하여야 한다.
- ② 원인제공자가 부담하는 **공익서비스비용의 범위**는 다음 각호와 같다.
 1. 철도운영자가 **다른 법령에 의하거나** 국가정책 또는 공공목적을 위하여 **철도운임·요금을 감면할 경우 그 감면액**

자료: 국가법령정보센터 토대로 저자 정리·작성

■ 해운법

해운법 44조(여객선 이용자 등에 대한 운임과 요금의 지원)

- ① 국가 또는 지방자치단체는 도서지역의 교통편의를 증진하기 위하여 예산의 범위 안에서 여객선 이용자에 대한 **운임과 요금의 일부**를 지원할 수 있다

자료: 국가법령정보센터 토대로 저자 정리·작성

2. 유류할증료 기준표³³⁾

부과 단계	한국해운조합 공급 유가		유류할증률
	이상	미만	
1단계	740원	770원	1.5%
2단계	770원	800원	3.0%
3단계	800원	840원	4.5%
4단계	840원	880원	6.0%
5단계	880원	920원	7.5%
6단계	920원	960원	9.0%
7단계	960원	1000원	10.5%
8단계	1,000원	1,050원	12.0%
9단계	1,050원	1,100원	13.5%
10단계	1,100원	1,150원	15.0%
11단계	1,150원	1,200원	16.5%
12단계	1,200원		18.0%

33) 해운법 시행규칙에 따라 정하는 내항해운에 관한 고시

[비고]

1. 유류할증료는 「한국해운조합법」에 따른 한국해운조합이 공급하는 직전 월 리터당 면세경유(0.05%MGO)가격(각종 수수료 제외)을 기준으로 산출된 유류할증률에 성인 정액 운임을 곱한 금액의 범위 내에서 여객에게 부과할 수 있다.

(산식) $\text{여객 1인당 유류할증료} \leq \text{성인 정액 운임} \times \text{유류할증률}$

2. 보조항로 운항선박 및 도서민에 대해서는 적용하지 아니한다.
3. 여객운송사업자는 유류할증료를 정하거나 변경하려는 경우에는 여객운송사업자가 운영하는 인터넷 홈페이지 또는 한국해운조합의 인터넷 홈페이지에 20일 이상 예고하여야 한다.

3. 2022년 항로별 결손금 집행현황

지방청	선사명	항로명	선명	보조액	건조 년도
합계	8개 업체	28개 항로	29척	13,729	-
인천청	(유)대부해운	인천-풍·육도	서해누리	288	'12. 10. 02
		진리-울도	나래	430	'11. 08. 05
	(주)삼보해운	서검-하리	강화페리	347	'04. 11. 09
여수청	(주)해광운수	손죽-광도	섬사랑	435	'18. 06. 21
마산청	(주)한솔해운	통영-두미	바다누리	483	'15. 10. 02
		통영-삼천포			
		통영-추도	한려 카페리	505	'07. 02. 02
군산청	(유)대원종합선기	군산-말도	고군산 카훼리	607	'17. 08. 21
		군산-개야	개야 카훼리	507	'15. 07. 22
		군산-어청	어청 카훼리	389	'21. 10. 11
	(주)신한해운	격포-위도-왕등도 (부분보조항로)	대원 카훼리	16	'13. 04. 24
	(주)포유디해운		파장금 카페리	18	'13. 04. 09
목포청	(주)해광운수	목포-우이	섬사랑6	463	'03. 09. 01
		웅곡-웅곡	섬사랑15	630	'16. 06. 08
		북강-북강	섬사랑11	564	'12. 11. 19
		목포-울목	섬사랑10	595	'09. 11. 24
			섬사랑13	684	'16. 05. 06
		팽목-죽도	섬사랑9	561	'08. 12. 17
		향화-낙월	섬사랑12	600	'14. 04. 18
		계마-안마	섬사랑16	545	'17. 04. 27
		봉리-재원	섬사랑3	519	'21. 06. 11
예비선	섬사랑17	462	'17. 08. 26		

지방청	선사명	항로명	선명	보조액	건조 년도
		이목-어룡	섬사랑8	467	'07. 12. 14
		이목-당사	섬사랑1	556	'20. 07. 21
		이목-남성			
		완도-덕우도	섬사랑5	554	'02. 10. 01
		완도-모도	섬사랑2	650	'00. 11. 01
		완도-여서	섬사랑7	592	'06. 04. 21
대산청	(주)신한해운	오천-초전	오천 카훼리	459	'04. 12. 27
		안흥-가의	가의도	391	'19. 08. 05
		구도-고파	팔봉산	412	'17. 11. 01

자료: 항로별 결손금 집행현황, 한국해양교통안전공단, 2023. 3. 토대로 저자 정리·작성

4. 국고여객선 건조 현황

연도별	관리청	항로명	건조 선박 현황				
			선명	선종	총 톤수	정원	진수 일자
'00	목포청	이목- 원동, 당사	섬사랑1	차도선	101	50	'00. 11.
		창유-팽목	섬사랑2	일반선	74	50	'00. 11.
'01	마산청	통영-예곡	섬누리	고속선	49	76	'01. 12.
	목포청	완도-여서	섬사랑3	차도선	124	120	'01. 11.
	군산청	군산-여청	뉴어청 훼리	고속선	121	140	'02. 06.
'02	목포청	완도-원도	섬사랑5	차도선	150	120	'02. 10.
'03	목포청	목포-우이	섬사랑6	차도선	177	120	'03. 10.
'04	인천청	서검-하리	강화페리	차도선	69	55	'04. 12.
	대산청	오천-초전	오천 카훼리	차도선	89	90	'05. 02.
'05	목포청	예비선	섬사랑7	차도선	151	80	'06. 05.
'06	마산청	통영-추도	한려 카페리	차도선	92	63	'07. 02.
'07	목포청	이목-여룡	섬사랑8	차도선	145	80	'07. 12.
'08	목포청	팽목-창유	섬사랑9	차도선	149	80	'08. 12.
'09	목포청	목포-울목	섬사랑10	차도선	158	80	'09. 12.
'10	인천청	진리-울도	나래	차도선	150	120	'11. 09.
'11	인천청	인천- 풍·육도	서해누리	차도선	106	97	'12. 10.
'12	목포청	북강-북강	섬사랑11	차도선	109	60	'12. 11.
'13	목포청	향화-낙월	섬사랑12	차도선	180	100	'14. 04.
'14	마산청	통영/두미	바다누리	차도선	194	124	'15. 12.
	군산청	군산/개야도	개야 카훼리	차도선	187	100	'15. 08.
'15	목포청	목포/울목	섬사랑13	차도선	155	86	'16. 05.
	목포청	웅곡/웅곡	섬사랑15	차도선	118	60	'16. 06.

연도별	관리청	항로명	건조 선박 현황				
			선명	선종	총 톤수	정원	진수 일자
'16	목포청	계마/안마	섬사랑16	차도선	187	120	'17. 04.
	목포청	봉리/재원	섬사랑17	차도선	125	50	'17. 08.
	군산청	군산/말도	고군산 카훼리	차도선	217	118	'17. 08.
	대산청	구도/고파	팔봉산	차도선	105	71	'17. 11.
	여수청	손죽/광도	섬사랑	일반선	57	46	'18. 06.
'18	대산청	안흥/가의	가의도	차도선	120	95	'19. 08.
'19	목포청	이목/당사	섬사랑1	차도선	158	50	'20. 07.
'20	목포청	예비선	섬사랑3	차도선	150	54	'21. 06.
	군산청	군산/어청	뉴어청 훼리	차도선	250	140	'21. 10.
'22	목포청	완도/덕우	섬사랑5	차도선	180	120	'23. 下

자료: 2022 연안여객선 업체 현황 2023. 1. 토대로 저자 정리·작성

사업조사보고서 2023-16-01

연안여객선 운임제도 조사 보고서

인쇄 2023년 12월 29일

발행 2023년 12월 31일

발행인 김종덕

발행처 한국해양수산개발원

주소 49111 부산시 영도구 해양로 301번길 26(동삼동)

연락처 051-797-4800 (FAX 051-797-4810)

등록 1984년 8월 6일 제313-1984-1호

비매품