

論 說

造船事業의 現況과 展望

金 哲 秀\*

우리나라는 沿海에 豊富한 水産資源을 가진 東西南의 三海에 面해서 멀리 탁 트인 太平洋을 바라보는 位置에 있다. 이와같은 地理的인 條件을 具備하고 있는 우리로서 어찌 바다에 關心을 갖지 않을수 있겠는가? 豊富한 水産資源이 있음에도 “배”의 不足으로 마음껏 이를 獲得하지 못함은 實로 안타까운 事이다. 建國以來 造船事業에 힘을 기우려 이를 發展시켜왔으나 아직도 需要量에 未達하여 約 256,000 餘屯의 船舶이 不足한 實情에 있으며, 每年 1,300 餘萬弗의 外貨가 船舶運賃으로 支出되는 現時에, 造船에 여러가지 隘路가 많다고 座手傍觀하고만 있을수는 없다.

이웃나라의 日本은 自國船舶뿐 아니라 널리 船舶輸出의 海外市場을 가지고 年間 200 餘萬屯의 建造量을 자랑하고 있다. 그러나 우리의 歷史위에도 統一新羅時代의 海洋制覇의 記錄과 壬辰亂當時 우리海軍의 活動等 우리先祖들이 그분들의 손으로 建造한 船舶으로써 活躍한바 있고 지금의 우리도 차츰 造船業을 復興시켜 現在 4,000 屯級의 船舶을 建造하는 段階에 이르고 있는 것이다.

1. 造船事業의 概況

가. 造船工場免許

各造船工場이 그 施設과 技術等이 相當한 水準에 到達해서 航海에 安全하고 經濟的인 船舶을 建造할수 있도록 하기 爲하여 造船, 造機 또는 艦裝品 製造工場은 商工部長官의 免許를 받도록 1950年 3月 3日 法律第 117 號로 公布된 船舶管理法에 規定되어 있다. 即 船舶管理法施行令 第 13 條에는 셋째 길이 20 M 以上の 船體의 製造와 修理를 할수 있는 設備을 가지고 船舶 또는 船體의 製造를 營爲하는 造船業者, 둘째 計劃軸馬力 50 馬力 以上の 船用汽機나 船用發動機를 製造할수 있는 設備을 가지고 船用機關을 製造하는 造機業者, 셋째 錨, 錨鎖, 救命器具等을 製造하는 艦裝品製造業者는 所定の 書類를 가추어 商工部長官의 事業免許를 받아야 한다. 또 免許를 받은 造船業者라 할지라도 自由로운 船舶建造는 本法에 依해서 制限되어 있고 商工部長官의 製造承認下에서만 免許받은 工場에서 建造할수 있도록 第 15 條에 規定되어 있다. 이러한 規制도 亦是 安全한 船舶을 建造케 하려는데 그 目的이 있는것은 免許制度의 境遇와 마찬가지로 다.

나. 造船施設과 生産能力

이와같은 制度下에서 免許를 받고 造船業을 營爲하고 있는 工場은 造船工場이 105 個所, 造機工場이 118 個所, 艦裝品工場이 6 個所로 總 229 個所의 工場이 있다. 다음은

工場別		工場數	能 力
鋼 船	建造	11	20,000 GT
	補修		647,600 "
木 船	建造	94	33,640 "
	補修		391,500 "
船用機關	製作	118	75,580 HP
	補修		1,200,000 "
艦 裝 品		6	
計		229	

\* 正會員 商工部 工業第二局 造船課

工場別 能力表이다.

船用機關製作能力은 總 75,580 HP 中 디젤機關製作이 28,460 HP, 燒球機關이 47,120 HP 이다.

다. 造船技術

上記工場에 從業하고 있는 技術者의 狀況은 技術者가 218 名이고 技能者가 1,086 名으로 約 1,304 名의 技能職이 從事하고 있다. 한편 造船技術者 海外派遣計劃으로 年平均 8 名을 訓練받도록 要請하였으나 反映이 잘되지 않고있다. 建造技術面에 있어서도 木船建造만 하여오던 微弱한 存在에서 現在 4,000 噸級 石炭運搬 船을 建造하는 段階까지 到達하였으며, 先進國에서와 같이 Block System을 採擇하여 工程의 縮小과 建造費 引下를 模索하고 있다.

## 2. 造船政策

가. 造船政策의 必要性

原來 造船工業은 다른 工業과 같이 商品을 生産해 놓고 願買者에게 파는것이 아니라 어디까지나 註文者의 要求에 依해서 그 仕樣에 따라 建造할 수 있는 것인데 造船資金은 그 所要單位가 莫大한 反面에 같은 資金을 陸上의 企業에 投資하는것 만큼 利益이 나지도 않고 오히려 船主의 危險負擔만 클 뿐이기때문에 一般企業人의 投資가 容易치 않다. 따라서 零細한 現在海運水產業者만의 資本으로는 造船工業의 振興은 볼 수 없으며 특히 一般의으로 모든 工業이 落後한 狀態에 있는 우리 나라로서는 主要資材를 外國에서 輸入하지 않을 수 없는 實情에 있다. 따라서 政府는 造船資金을 供給하고 船主의 負擔을 덜어서 船舶建造後에 採算性을 賦與하여 船主들의 國內 造船工業에의 發註意慾을 鼓吹하는 目的으로 強力한 造船政策을 施行하고 있다.

나. 過去의 造船政策

過去에도 이러한 造船政策의 必要性을 痛感하여 造船資金을 放出하여 支援한 일이 있다. 그 예를 보면 船舶建造費의 75%乃至 80%를 8年乃至 10年 償還에 年利息率 12%로해서 融資한 일이 있지만은 結果적으로 불매 船舶運營收益으로서 融資金의 元金과 金利 그리고 保險料等を 支拂할수 없었기 때문에 每年延滯로 因해서 貴重한 資金으로 지은배가 公賣되는 例가 許多하였다. 뿐만아니라 融資받기 爲하여 必要한 擔保物도 없는자가 他人의 不動產을 借用하여 融資를 받아, 結果적으로는 資金困難에 빠져 좋은 成果를 이루지 못하였다.

다. 現在의 造船政策

이러한 여러가지 모순과 不合理한 點을 改善하기 爲하여 政府는 造船資金構成을 船價의 55% 融資, 30%의 補助와, 15%의 自己資金負擔으로 하고 每年 莫大한 豫算을 策定하여 造船資金으로 放出하고 있으며 融資金은 年利息 6%에 15年의 長期償還으로 되어있다. 따라서 船主는 船舶建造後에 運營의 採算이 賦與됐고 融資金은 建造된 船舶만이 後取擔保로서 充分함으로 다른 不動產을 擔保로 提供할 必要가 없어져서 造船資金의 流用이 防止되고 또 手續도 簡便하여졌다. 이와같은 財政的 支援以外에도 外國에서 輸入하여야할 主要造船用 原資材는 關稅를 免除하여 國內建造費를 引下하고 또 貿易計劃에 있어서도 外國 中古船舶의 輸入을 強力히 制限하고 있음으로 漸次 우리가 必要한 배는 우리가 建造하여야 한다는 思潮가 認識되어 가고 있다.

## 3. 造船事業實績

가. 造船事業

船舶建造에 있어서는 過去에 每年 4,000 餘噸의 木船을 建造하여 왔으나 1962 年度부터 새로운 造船政策에 依해서 1962 年度에 4,054 噸, 63 年度에 8,172 噸을 建造하였으며 年度別 實績 및 計劃量은 下表와 같다.

年 度 別	1962	1963	1964	1965	1966	計
建 造 計 劃	4,054	8,172	7,300	24,600	22,934	67,060
建 造 實 績	4,054	8,172	7,300			

實績中 D. W. 4,000 噸貨物船을 爲始하여 9 隻의 遠洋참치 延繩漁船들이 우리의 技術陣에 依하여 建造된 것은 多幸한 일이라 아니할 수 없다.

#### 나. 造機事業

造機事業에 있어서는 過去の 姑息的인 燒球機關의 製作이나 修理에서 벗어나 船用디젤機關의 國內製作에도 成功하여 32馬力까지의 小型 船用디젤機關은 輸入이 禁止되었을뿐 아니라 東南亞各地에 輸出되고 있으며, 大型 船用機關의 國內製作에 있어서도 차츰 活氣를 띄어 外國의 著名한 maker 와의 技術 提携契約를 締結하고 C. K. D. 에 依한 製作에 着手하므로써 曙光이 비치게 되었다.

#### 다. 關聯工業

造船工業은 多樣한 工業生産品을 組立하여 船舶을 建造하는 綜合工業으로서 單只 海運이나 水産業에 船舶을 供給하는데 그치는것이 아니라 造船關聯工業의 生産品을 吸收하여 이의 發展을 期하게 되는것이므로 造船工業의 國家의 經濟的인 面에서의 重要性이 있는것이다. 우리나라의 境遇는 大體的으로 關聯工業이 低調하여 많은 資材와 機器類를 外國으로 부터 輸入 使用하고 있고, 또한 國內造船費의 引下를 爲하여 輸入品에 對하여 關稅를 免除하고 있으나 이와 같은 政策은 어디까지나 暫定的인 措置이고 將來의 造船工業의 發展을 爲하여는 關聯工業의 育成이 대단히 重要한 位置에 놓여 있는것이다. 그러나 우리나라의 船主들은 大部分 國內 生産 造船用 機材의 質과 性能을 不信하고 輸入品에 依存하려는 傾向이 濃厚한데 이러한 傾向은 우리나라의 工業의 低調와 또한 船舶의 海上安全을 爲하여 納得할 수도 있는 일이라하겠으나, 國內의 造船關聯工業의 發展을 阻害하는 要素가 되고 있는것이다. 따라서 政府는 國內 生産 造船用 機材의 質과 性能을 韓國船級協會의 檢査로서 保障케하여 輸入禁止措置를 取하므로써 國內生産品의 使用을 獎勵하고 있는 것이다.

이와 같은 政策에 依하여 造船用 熔接棒, 鎔, 管類, 塗料等은 이미 國產品으로서 充分히 造船用에 供하게 되었고 海外 市場도 차츰 開發되어 우리나라의 造船關聯工業도 外貨獲得에 寄與하게 된것이다.

### 4. 船 船 共 濟 事 業

船舶共濟事業은 旅客 또는 貨物의 輸送에 從事하고 있는 船舶의 海難 遭遇時에 그 被害船舶의 復舊를 爲하여 船舶 所有者가 相互 救濟함을 目的으로 하는 事業으로 造船獎勵法의 規定에 依하여 政府가 事業基金의 一部를 補助하고 있다.

本事業은 低率의 分擔金으로서 船舶遭難時의 被害復舊가 可能하고 따라서 船主의 危險負擔을 減少시켜 船舶에 附保力을 賦與코저하는것인 바 前記한 造船事業育成等의 一選으로 政府의 補助와 融資에 依하여 建造된 船舶의 債權 保障을 期하려는 것이다.

本事業에 加入된 船舶은 616 隻에 110,976 噸에 達하며 이들 加入者들의 年間 分擔金 合計는 約 3千萬원 이고, 1958 年度부터 1964 年度까지의 7 個年間に 總 22 隻 6,723 噸의 海難船舶에 對하여 2千餘萬원의 復舊費를 支給하였다.

### 5. 標 準 船 型 의 選 定

現在 우리나라에서 建造되는 船舶은 그 種類와 船型이 雜多하여 船舶의 計劃 生産에 많은 障礙가 되고 있

으므로 우리나라의 現實情에서의 海運, 水産業에 가장 適正한 經濟的인 船型을 標準船型으로 選定하여 建造케 하려는 것이다. 이와 같은 建造船舶의 標準化는 造船用資材, 艤裝品, 屬具等이 統一되어 單純化하게 되고 그 調達이 迅速 容易하게 될 것이며 또한 船舶 建造工程이 單純化하여 建造期間이 短縮될 것이므로 船價가 引下 될 것이다. 뿐만 아니라 實際 船舶 運營에 있어서도 船隊編成이나 配船等에 便利하게 되어 海運, 水産等에 여러가지로 寄與하게 하고자 하는 것으로 于先 다음의 9種의 船舶을 標準型船으로 選定하여 그 設計를 造船學會에 委囑한바 있다.

(標準型船으로 決定할 船舶)

가. 貨 物 船	500噸級
	1,000 〃
	2,000 〃
나. 客 船	70 〃
	120 〃
다. 油 槽 船	500 〃
라. 참 치 漁 船	210 〃
마. 機船底曳網漁船	100 〃
바. 巾着網漁船	120 〃

5. 造船工業의 展望

略述한 바와 같이 우리나라의 造船工業은 차츰 그 基盤이 잡히어 過去에는 外國으로 부터의 導入에만 依存하던 遠洋漁船 및 大型鋼船도 우리의 技術陣의 힘으로 建造할 수 있게 되었고 이에 따라 造機業 乃至는 關聯工業도 차츰 그 製品을 海外市場에 까지 輸出할 수 있게 된것은 慶賀스러운 일이다. 이와같이 國內 造船工業의 漸進的인 發展에 따라 船舶의 需要者인 海運, 水産業界에서도 所要船舶을 導入하지 않고 國內建造하려는 動向이 濃厚해져서 특히 1965年度에만도 濟東産業, 高麗遠洋, 東和等 有力한 遠洋漁業體들이 外國으로부터 借款해온 369萬餘弗의 資金으로 22隻의 遠洋 참치延繩漁船을 國內 建造하게 되었고, 大韓造船公社에서는 또 한隻의 DW. 4,000噸級 貨物船의 建造에 着工하게 된것이다. 뿐만 아니라 大韓造船公社가 計劃하여 推進하고 있는 222萬弗의 造船資材 借款, 大鮮造船株式會社가 推進하고 있는 38萬弗 및 140萬弗의 造船資材 借款等은 모두 國內 造船을 爲한 資材 導入으로서 우리나라 需要 船舶의 國內 建造를 爲한것이고 앞으로의 우리나라 造船工業開發의 原動力이 될것이다.

또한 大韓造船公社는 現在 300萬弗에 達하는 또 하나의 外國 借款을 推進中에 있는데 이것은 公社의 施設近代化를 期하려는 것으로 現在의 3,000噸級 建造能力을 10,000噸級으로 擴張하려는 것으로 이 計劃이 完成되면 우리가 建造할 수 있는 船舶의 範圍도 大幅的으로 擴大되는 것이다. 뿐만 아니라 群少 民間造船所들도 木船建造를 止揚하고 鋼船建造로 方向을 轉換中이며 個個 工場마다 그 施設을 擴張하고 있어서 現在의 全國의 年間 造船能力 54,000噸은 2-3年後에는 100,000餘噸으로 增加될 것이다.