

〈論 說〉

近海漁業에 있어서의 操業經費節減에 대한 方案

A Study on the Operating Expense down in the Adjacent seas Fisheries

玉 珍 榮
Jin Yeong Ok

오늘날 우리나라 水産業은 韓日漁業會談을 分岐點으로 하여 政府의 經濟開發計劃과 더불어 水産業部門에 對한 投融資事業의 實施로 말미암아 漸進的으로 漁業生産構造面에 있어서의 近代化가 이루어지고 있다고 할 수 있을 것이다.

더욱이 世界의 水産動向을 보건대 漁獲生産에 있어서는 10年前에 比하여 倍加되고 있을 뿐 아니라 年間 5,820%의 漁獲高를 올리므로써 그 동안 約 15%의 增加率을 이루고 있고 또한 近來에 와서는 公海漁場에서의 各國의 漁業競爭과 더불어 國際間的 漁業規制의 強化現象도 또한 默過할 수 없는 實情에 到達하고 있다. 이러한 國際漁業情勢下에서 우리나라 水産業은 沿岸漁業에서 近海로 近海에서 遠洋으로 그 生産手段은 나날이 變貌해 가고 있다.

그러하여 海外遠洋漁業에 있어서는 韓日漁業會談批准年度인 1965年度の 漁業生産高가 657%에 不過하던 것이 1969년에는 82,782%으로써 이것은 韓日會談翌年度인 1966年の 生産高 26,852%을 基點으로 하여 불 때 急進的인 漁獲高의 增加現象을 이루고 있다.

한편 一般沿近海漁業에 있어서도 1965年度の 553,930%으로부터 1969年度에는 692,670%(淺海養殖漁業 및 內水面漁業除外)으로 增加함으로써 全体 漁獲高는 차차 漸加하고 있다. 나아가서 政府의 71年度 水産物生産綜合計劃에 依할것 같으면 年間生産 目標量을 1,000,000%으로 計劃하고 그中 遠洋漁業生産에서 143,434%, 一般漁業에서 743,500%(養殖漁業 및 內水面漁業除外)을 計劃하고 있다.

上述한 바와 같이 近年에 있어서의 急進的인 漁獲物 增加 推勢는 그 동안 政府當局의 漁業近代化 事業과 漁船勢力의 擴充에 基因하는 것이라고 할 수 있을 것이다.

다음에 海外遠洋漁業과 沿近海漁業과의 生産高構成比率을 分析해 보면 遠洋漁業生産高가 全体의 16%에 比하여 沿近海漁業에 있어서는 84%라는 큰 比重을 차지하고 있다. 이러한 點에서 불 때 今後 政府施策에 있어서도 沿近海漁業에 對한 集約的인 所得增大方案이 遠洋漁業에 못지 않게 講求되어야 할 것이다. 그 외 우리나라의 近海漁業은 그 大部分이 韓日兩國의 共同規制水域에 編入되어 兩國의 熾烈한 漁撈競爭속에서 벗어나지 못하고 있다는 特殊與件에 비추어 近海漁業에 對한 充分한 生産性的 檢討가 加해져야 할 것이다.

또 한가지 本論에서 看過할 수 없는 것은 現在까지의 水産業近代化 事業의 方向이 漁業近

수 산 경 영 론 집

代化 乃至는 漁船勢力의 擴充漁撈技術의 向上만을 前提로해서 生産 增大를 期하고 있다고 할 것이다. 이와 같은것은 漁業單位 生産高의 增大에는 必然的으로 要請되는 問題點이 되겠다. 그러나 沿近海漁業에 있어서는 直接間接의 操業經費를 切下하여 漁業收支의 差額을 높이므로서 所得 增大를 企圖한다는 것이 대단히 중요한 課題이다. 그러나 이점에 對해서는 多分히 疏外된 感이 적지않다. 따라서 앞으로 沿近海 漁業生産의 所得增大問題는 直接間接의 操業經費의 節減에 對한 課題의 연구 檢討에 依存될 것이라고 생각된다.

1. 燃料費切下에 先行되어야 할 漁業用 油類稅 免稅

近海漁業의 操業에 所要되는 經費를 大別하면 直接操業經費(漁具費, 燃料費, 處理費, 給食費, 消耗品費, 業務費), 間接操業經費(諸手數料, 船舶修理 및 備品費), 船員配當金, 船主負擔金(諸稅公課金, 漁船共濟金, 船價償却費, 借入金利子)으로 區分할 수 있다.

이러한 分類方法에 依한 直接操業經費中에는 漁具費와 燃料費에서 直接費用의 76%라는 큰 比重을 차지하고 있다. 따라서 操業經費의 切下는 위의 두가지 費用을 節減하는 것만이 本問題를 다루는 關鍵이 될 수 있다고 하겠다.

例컨대 새우 「트롤」漁業에서 52톤級 (「더젤」180馬力)漁船을 標本으로 한 操業經費의 構成比를 檢討해 본 結果 總 經費 8,842,000원 中 直接操業經費가 總 支出經費의 50%인 4,310,000원을 차지하고 있으며 또한 이 直接經費中에서는 漁具費에서 868,000원 燃料費에서 2,417,000원으로써, 無慮 76%가 燃料費와 漁具費로서 充當되고 있다는 點이다.

그러므로 近海漁業에 있어서 漁業經營合理化를 위한 所得增大方案으로서는 操業經費를 節減 하는것이 第一의 課題이며 그것을 위해서는 우선 燃料費 및 漁具費의 切下가 極히 要請된다고 하겠다.

※ 52톤級(180馬力) 새우 「트롤」漁船의 操業經費構成比

直接操業經費	4,309,850원	船員配當金	2,100,000원
漁具費	868,350 "	船主負擔金	1,013,487 "
燃料費	2,417,000 "	諸稅公課金	
處理費	148,750 "	漁船共濟金	
給食費	419,750 "	船價償却費	
消耗品費	126,400 "	借入金利子	
業務費	329,600 "	合 計	8,842,987 "
間接操業經費	1,419,650 "		
諸手數料	619,650 "		
船舶修理費및備品費	800,000 "		

近海漁業에 있어서의 操業經費節減에 對한 方案

그러나 이와 같은 要請을 充足시키기 爲해서는 現下 沿近海業者의 宿願이기도 한 漁業用油類稅의 免稅가 이루어져야 할 것이며 現在 政府에서도 이 點에 對한 오랫동안의 檢討가 加해져서 이미 閣議議決을 爲한 試案도 通過된 바 있으며 머지 않아 年末中으로는 一般稅法과 함께 漁業用油類稅 免稅가 實現될 段階에 있다고 한다.

앞에 말한 바와 같이 近海漁業은 그 大部分이 韓日 兩國의 共同規制水域內에서의 競爭에 의한 操業을 앞으로 계속해야 하며 우리나라 近海漁業資源의 恒久的인 保護繁殖과 開發에 對한 課題, 國內 一般漁具資材費의 引上等 많은 問題點을 內包하고 있는 한편 海外遠洋漁業에 對해서는 油類稅가 免稅되고 있기 때문에 이미 油類費에서 輕油인 境遇 1%當 稅額인 773원의 經費切下를 가져오고 있다 이러한 點에 비추어 近海漁業에 있어서도 海外遠洋漁業의 경우와 마찬가지로 油類稅가 免稅된 公平한 條件下에서의 國內 操業이 要望된다고 할 것이다.

보기를 들면 前記한 52톤級 (「디젤」 180HP) 漁船인 경우 年間 油類 消費量이 輕油 90%이 됨으로 免稅에 의해서 年間 隻當 695,700원의 經費가 節減되는 계산이 되며 이를 다시 全國의 漁業用 油類所要量으로 볼 때에는 다음과 같은 막대한 油類費의 切下를 가져오게 되는 것이다.

※ 年間 漁業用 油類消耗量 및 免稅額對比

油 種	年間所要量	% 當 稅 額	免 稅 總 額	稅 率	備 考
重 油	625,000%	286원	178,750,000원	20/100	19711.6.2
經 油	322,000%	773원	248,906,000원	40/100	公告 기준
「방 카 A」	189,000%	324원	61,236,000원	20/100	
計	1,136,000%		488,892,000원		

이와 같이 漁業用油類稅의 免稅가 實現될 때에는 年間 약488,000,000원의 油類代 節減으로 近海漁業에 있어서의 生産費用은 切下되고 따라서 近海漁業의 所得은 그만큼 增大되고 海外漁業과의 同等한 免稅 基盤에 依한 操業의 合理化와 나아가서는 最近 遠洋漁船의 漁獲物의 國內 판매로 因한 魚價形成問題等に 있어서도 魚價競爭에 臨할수 있게 되었다. 이러한 점에서 볼 때 漁業用 油類稅의 免稅조치는 큰 意義를 가지고 있다고 할 것이다.

2. 漁具費切下를 위한 「와이아로푸」 需給價格의 引下

近海漁業의 몇몇 業種에서 主要漁具로 供給되고 있는 「와이아로푸」는 現在 國內의 高麗製鋼, 富國製鋼, 三和製鋼의 各製鋼會社에서 製造供給되고 있다. 이중 高麗製鋼과 富國製鋼製

品은 單一窓口인 韓國「로－프」販賣 株式會社를 통한 協定 價格에 依해서 需要者에게 供給 되고 있다.

그러나 이러한 協定價格의 形成이 油類의 境遇와 마찬가지로 原資材價格의 外換變動에 直接的인 影響을 받고 있다는 理由에서 해마다 그 價格이 引上되고 있다.

그 反面「와이야로프」製品이 國內에서 生産되고 있는 品目이라는 점에서 當局에서는 漁業用「와이야 로프」에 對해서도 輸入品目에서 除外하고 있다. 그 때문에 「와이야로프」의 完製品의 輸入은 불가능 하게 되어있다. 그렇다고 해서 漁民이 納得하기 어려운 不當한 協定價格에 依存하지 않을 수 없다는 것은 理解할 수 없는 일이다.

現在 日本에서의 市場調査結果에 나타난 바에 의하면 國內 協定價格이 日本에서의 輸入價格보다도 현저하게 높다 (다음표참조). 이러한 事實에 비추어 볼 때 漁撈生産手段의 合理化를 위해서도 漁具費의 切下 조치가 講求되어야 할 것이며 이 點을 解決하기 爲해서는 「와이야 로－프」의 原資材에 對해서는 商工部 추천 品目으로 편입시켜 原資材輸入에 依한 實需要者에의 供給이 可能하도록 政策的인 뒷받침이 講求되어야 할 것이다.

※ 「와이야 로－프」 國內 協定價格과 日本國과의 價格 對比

單位=1몽치(200m)

直 徑		協 定 價 格	日 本 市 場 價 格	備 考
m/m	分			
9	3	19,600원	11,000圓	日貨 100圓=원貨 111원
10	3.5	21,800원	11,900 "	
12	4	28,000원	16,200 "	
14	4.5	35,600원	20,900 "	
16	5	45,800원	27,900 "	
18	6	54,000원	34,200 "	

3. 漁業稅의 一元化와 輸出業種으로서의 諸稅減免

現在 施行되고 있는 漁業稅는 農民에게 實施되고 있는 稅制와는 달리 그 稅種의 多樣性을 免치 못하고 있다.

그 種類는 다음 說明에서와 같이 國稅인 營業稅와 所得稅를 賦課하고 있는가 하면 또 한편으로는 地方稅인 財産稅와 免許稅로 區分되고 있어 漁業者는 生産된 漁獲物을 迅速히 流通處理하여야 할 流通過程의 特殊性에 비추어 稅制의 單一化는 곧 合理的인 租稅行政의 구현과 나아가서는 漁業者의 擔稅率을 輕減케 할 것이므로 漁業稅에 對한 單一化가 試圖되어야 할 것이다. 또 한편으로는 現行稅法에 依하면 水産物을 加工하여 直接輸出하는 業体에 對해

近海漁業에 있어서의 操業經費節減에 對한 方案

서는 營業稅 및 所得稅의 減免혜택을 주고 있으나 그러한 輸出對象 魚種을 生産하는 生産業體인 近海漁業에 對해서는 그러한 稅制上의 배려가 加해 있지 않고 있다는 점이다.

그러므로 外貨獲得 魚種인 一次產品을 生産하는 近海 漁業에 對해서도 生産量에 相應한 稅金의 減免조치가 연구되어야 할 것이다.

現行 漁業稅 課稅狀況

稅 種	稅 率
營 業 稅	收入金額의 $\frac{6}{1,000}$
所 得 稅 (個人事業의 경우)	所得金額 100,000원 이하 $\frac{16.5}{100}$
	" 100,000원 초과 $\frac{22}{100}$
	" 250,000 " $\frac{33}{100}$
	600,000 " $\frac{44}{100}$
	1,500,000 " $\frac{55}{100}$
	2,500,000 " $\frac{60.5}{100}$
免 許 稅	第1種 내지 第6種 1,000원 내지 18,000원
財 產 稅	漁船稅
	漁船價額의 $\frac{3}{1,000}$

以上에서 說明한 바와 같이 近海漁業의 育成方案이 漁船單位當 生産高의 增大에 前提를 두고 있는 것은 事實이나 漁船의 操業經費를 切下하여 損益分岐點을 下降케 하여 漁業收支를 높이는 것도 또한 同時에 檢討되어야 할 것이다.

近海漁業이 韓日共同規制水域에서의 競爭操業에서 벗어나지 못하고 있고 지난 7月 21日字로 公布된 水産業法施行令改正에 따라서 國內의 近海漁業이 業種에 따라서는 操業區域이 擴大되고 漁船規模가 增大됨으로 因해서 과거에 묶어 놓았던 漁業調整이 各業種마다 多少間 完化되었다고는 하겠으나 우리나라 近海漁業資源의 恒久的인 繁殖保護라는 命題를 두고 볼때에는 역시 앞으로는 不斷히 近海漁業에 對한 育成方案이 연구되고 檢討되어야 할 것임을 점언하는 바이다.

(새우 「트롤」漁業協同組合 專務)