

第5次 計劃造船事業執行要領

水 產 廳

施設局長 金 應 守

1. 序 言

政府는 水産, 海運, 造船等の 振興을 爲하여 龐大한 資金을 投入하여 計劃造船事業을 推進하고 있다.

漁船部門은 1976年 第2次計劃造船 부터 始作하여 昨年까지 第4次計劃造船 事業을 推進하였으며 第5次計劃造船은 지난 6月 9日字로 事業者選定公告를 하므로써 着手되었다.

今般의 計劃造船은 現在까지 執行된 計劃造船의 支援條件을 大幅 改善하여 可能한 限 漁民에게 負擔을 輕減하도록 努力하였다.

그 改善內容은 計劃造船實需要者의 資格이 被害復舊 및 老朽漁船을 代替하고자 하는 漁民이므로 大部分 自己資金負擔能力이 貧弱할 뿐아니라 油價 및 金利引上에 따른 漁業經營收支가 惡化되고 있는 實情임을 勘案하여

첫째, 總事業의 10%에 該當하는 自己資金을 從前의 50%에서 10%만 預置하여 申請토록 하였으며

둘째, 漁民의 擔保能力을 勘案하여 現行 先取擔保率 15%를 10%로 引下調整하고 殘餘 90%는 建造漁船을 實勢評價하여 後取擔保토록 하였으며

셋째, 實需要者 選定申請書는 該當業種의 一線水協에 提出토록 하고 當該水協長이 水協中央會에 推薦토록 하므로써 申請書提出에 申請人의 便宜를 圖謀하였으며

넷째, 關聯資材價 및 人件費上昇을 勘案하여 事業費單價를 現實化하여 支援하므로써 自己資金의 追加負擔이 없도록 한 것이다.

2. 事業內容

第5次計劃造船事業量은 1980. 3. 24 經濟長官이 確定한 6,940噸範圍內에서 38隻을 建造하게 되었으며 이 38隻은 全量 老朽漁船代替와 被害漁船復舊用으로 限定되어 있으므로 本計劃造船事業의 執行으로 漁業의 隻數는 늘어나지 않게 된 것이다. 本事業의 業種別 基準噸級과 隻數 및 事業費는 表1과 같다.

表 1.

單位(內資:百萬元
外資:千\$)

業 種	基 準 噸 級	隻 數	事 業 費				備 考
			內 資	外 資	自 擔	計	
大型機底	120\$	8隻	2,198.88	1,440	337.6	3,376	1. 老朽船代替 및 被害漁船復舊에 限함. 2. 業種間 建造量은 申請分을 勘案하여 調整할 수 있음.
西南區機底	70	8	1,525.904	112	176.8	1,768	
東海區機底	90	10	1,291.7	100	150	1,500	
鮫 鱧 網	120 ~200	2	784.75	650	129.3	1,293	
旋 網	420	10	5,909	7,000	1,110	11,100	
참 치 漁 船							
計		38	11,710.234	9,302	1,903.7	19,037	

2-2. 隻當事業費의 內譯

政府가 支援하게 될 隻當 基準 總事業費(船價)

와 外資, 內資, 自己資金別 事業費의 內譯은 表 2와 같다.

表 2.

單位(內資:百萬元
外資:千\$)

業 種	基準屯級	總事業費	事 業 費 內 譯		
			外 資	內 資	自 擔
大型機底	120	422	180	274.86	42.2
西南海區機底 東海區機底	70	221	14	190.738	22.1
鮫 鱈 網	90	150	10	129.17	15
旋 網	本 船	120	440	418.48	75
	運 搬 船	200	210	366.27	54.3
참 치 漁 船	420	1,110	700	590.9	111

2-3. 事業費의 範圍와 支援資金의 財源

事業費라 함은 本漁船建造에 所要되는 資材購買原價, 工事費, 設計用役費, 資材組立費, 管理監督費 및 操作費의 合算額을 말하며 操作費는 運送費, 揚陸費, 保管料와 水產廳長이 認定하는 其他 附帶費를 말한다. 그러나 先利子, 根抵當權設定費, 鑑定料, 共濟割, 融資手續 및 處理에 關한 諸費用은 本事業費에 包含되지 아니한다.

本事業用으로 支援된 資金中 內資融資金은 國民投資基金等으로 支援하고 外資融資金은 外貨貸付資金으로 支援하게 된다.

3. 事業者의 選定

3-1. 事業者의 資格

本事業 事業者의 資格은 被害漁船을 復舊코자 하거나 老朽漁船을 代替코자 하는 者로써 다음 各號에 依하여 適格한 者라야 한다.

- (1) 當該事業의 經營能力이 있는 者
- (2) 先取擔保 및 融資金償還能力이 있는 者
- (3) 自己資金負擔能力이 있는 者
- (4) 水產資金의 延滯가 없는 者

3-2. 事業者選定優先順位

前項의 資格을 갖춘 申請者中에서 第1順位는 78. 1. 1 以後 漁船의 被害를 입고 漁業許可가 留保된 者로서 同被害漁船을 復舊하고자 하는

者이며

第2順位는 當該許可業種의 老朽漁船을 代替하고자 하는 者中 다음 條件順으로 選定한다.

- ① 被代替漁船을 魚礁施設에 提供하거나 海外漁業協力用으로 投入하는 경우
- ② 被代替漁船을 廢船措置하는 경우
- ③ 被代替漁船의 用途를 非漁撈船이나 業種을 變更하는 경우

또한 同一條件으로 競合이 될때에는 ① 被代替漁船의 船齡順, ② 當該漁業 또는 漁業經營에 經驗이 많은 者 ③ 大型機底漁業에 있어 1艘引漁船2隻을 2, 艘引으로 轉換코자 하는 경우順으로 選定하게 된다. 여기에서 老朽漁船이라 하는 것은 沿近海漁船의 경우는 船齡이 16年以上이며 遠洋漁船의 경우는, 11年 以上으로 制限하였으나 이 船齡을 未達하더라도 性能이 不良하여 當該業種에 適合하지 아니할때에는 檢査機關의 意見書를 添附하게 되면 老朽船으로서 認定을 받을 수 있도록 하였다.

3-3. 事業者選定基準 및 節次

事業者는 原則의 限하여 1人 1隻에 限하여 選定하되 同一業種의 計劃隻數에 申請者가 未達할 때와 統當操業單位의 漁船일 때에는 2隻以上을 選定할 수 있도록 되어있다.

事業者를 選定하는 節次는 水產廳長이 示達하는 計劃造船全體事業量에 對하여 水協中央會長이 新聞에 事業者選定公告(80. 6. 9日字 水產新

報에 既公告 되었음)를 하게 되고 事業者의 申請과 推薦, 選定, 事業推進機關은 다음과 같으

며 本選定機關에서 事業者選定委員會의 審議를 거쳐 最終選定하게 되는 것이다.

區 分	選定申請 및 推薦機關	選 定 機 關	事 業 推 進 機 關
沿 近 海 漁 船 遠 洋 漁 船	當 該 業 種 別 水 協 韓 國 遠 洋 漁 業 協 會	水 協 中 央 會 韓 國 遠 洋 漁 業 協 會	水 協 中 央 會 韓 國 遠 洋 漁 業 協 會

4. 融資金의 交付節次 및 擔保提供

總事業費의 90%를 融資金도 支援하게 되는데 이 執行節次는 水協의 與信業務 關係規程의 定하는 바에 따라 執行된다.

擔保는 融資金額의 10%限度로 先取擔保를 提供하고 殘餘 90%에 對하여는 建造漁船의 建造費를 時價査定額으로 鑑定하여 後取擔保로 하되 不足分에 對하여는 追加로 擔保 提供하여야 한다. 다만 外資融資金(外貨貸付) 貸出에 있어 水協의 支給保證을 要하는 경우에는 水協이 定하는 바에 따라 保證을 받도록 하였다.

5. 自己資金의 預置

事業者로 選定받고자 申請하는 者는 總事業費의 10%에 該當하는 自己資金中 10% 以上을 水協中央會 또는 與受信業務를 取扱하는 水協에 預置하여야 한다. 그리고 既成高 支給申請時 既成高率에 該當되는 自己資金을 預置하여야 하며 이 自己資金은 水協에서 共同購買하는 機資材(事業者의 要請에 依한)의 代金으로 全額代替支給을 할 수 있도록 하였다.

6. 機資材의 需給

事業者는 機資材의 需給의 便宜를 爲하여 水協中央會長에게 共同購買를 要求할 수 있으며 이 경우 水協中央會長은 機資材의 製作社, Model等에 對하여 多數希望要求分을 勘案하여 選擇, 購買, 供給을 하게 되며 今次의 計劃造船事業에서 特殊한 事項은 主機關을 國產供給可能品으로 使用하도록 한 것이다.

政府는 計劃造船이 關聯產業의 育成에도 그

執行目的을 두고 있으며 機關製作의 國產化가 우리의 水產業發展에 큰 契機가 될 것이며 技術, 施設面에서 國產機關을 使用할 段階에 到來 되었으므로 今次以後에는 國產機關으로 供給토록 施策方向을 確定하기에 이르른 것임을 밝혀 두고자 한다.

7. 建造方法等

政府는 計劃造船을 執行함에 있어서 漁船分野에 限하여는 當初부터 標準化를 強力히 推進하여 왔으며 今次에서도 例外없이 水協中央會에 設置된 計劃造船 設計仕様 審議會에서 定하는 바에 依하여 業種別로 標準化(單一設計圖)하여 建造케 함과 同時에 政府에서 既히 確定한 基準規模를 超過하여 建造할 수 없도록 하였다. 다만 水產廳에서 關係部處와 協議 告示段階에 있는 12種의 標準漁船 設計圖를 活用하는 것은 事業者의 負擔輕減을 爲해서도 無妨하다 하겠다.

事業者로 選定되어 漁船을 建造하여야 할 受注造船所는 造船工業振興法에 依한 登錄業體로서 關稅法 第28條의 4의 規定에 依하여 關稅減免指定業體로 限定되어 있으므로 事業推進의 便宜를 爲하여 留意해야 할 것이다.

工事의 監督은 勿論 事業者 責任下에 實施되겠지만 製造檢査와 竣工檢査는 韓國漁船協會의 檢査를 받아야 하며 漁船建造中 不意의 被害가 發生하였을 때를 勘案하여 被害補償을 爲하여 造船所와 協議 造船共濟에 加入하도록 勸奨하고자 한다.

8. 老朽代替條件履行

老朽漁船代替用의 漁船은 管轄市, 郡에 登錄된 漁船이어야 하며 老朽漁船을 代替코자 하는

者는 同老朽漁船을 新造船의 漁業許可申請時 漁船法施行規則 第24條 第3項의 規定에 依한 漁船抹消登錄證明書를 添附하여야 한다. 다만 非專用漁撈船 條件으로 選定된 者는 同條件履行後 漁業許可를 申請하여야 하며 被代替漁船을 魚礁施設에 提供할때는 事業者의 負擔으로 市道知事가 水産振興院과 協議하여 指定한 場所에 市道の 關係公務員의 立會下에 提供하여야 한다.

9. 結 言

以上과 같이 第5次 計劃造船의 執行要綱과 指針에 對하여 事業者中心으로 簡單히 解說하였으나 水協中央會(審査部)와 水産廳(漁船課)에

間議하면 더욱 詳細한 內容과 節次를 알수 있을 것이다.

最近 水産業界는 油類波動, 魚價, 人力需給, 金利引上等 많은 懸案問題를 안고 있으므로 本計劃造船의 執行에 있어서 可能한限 漁民負擔의 輕減과 事業執行의 便宜를 圖謀할 수 있도록 講究한바 있으나 漁民立場에서는 滿足스러운 結果가 될 수 없을 것이나 本計劃造船事業으로 우리 的水産이 안고있는 痼疾的인 老朽 漁船의 代替 零細性脫皮를 爲한 大型化와 近代的인 船型으로 改良하여 未來의 水産物生産手段으로서 損色이 없는 漁船의 確保에 寄與가 될 수 있도록 바라는 바이다.