

## 海 運 과 造 船

—海運界에서 본 韓國造船工業—

尹 常 松\*

### I. 序 言

1. 船舶의 需要와 供給
2. 造船政策

### II. 韓國의 海運 및 造船政策의 推移

1. 1960年代 以前
2. 1960年代 以後

### III. 韓國海運의 發展推移

1. 船腹量의 增強
2. 取得形態別 保有船腹量

### IV. 韓國造船의 發展推移

1. 造船能力과 建造實績推移
2. 韓國 造船工業 發展의 背景
3. 韓國 造船工業에 對한 外國의 見解

### V. 計劃造船

1. 計劃造船制度의 內容
2. 計劃造船事業의 推進現況
  - (1) 船種別 推進實績
  - (2) 實需要者의 推進實績
  - (3) 受注造船所別 推進實績
3. 計劃造船資金의 執行實績
  - (1) 自己資金의 調達實績
  - (2) 內資融資 執行實績
  - (3) 外資 執行實績
  - (4) 執行實績의 綜合
  - (5) 資金別 執行實績의 比較
  - (6) 當初의 執行計劃과 實績의 比較
4. 計劃造船事業의 推進效果
  - (1) 造船業에 對한 效果
  - (2) 海運業에 對한 效果
5. 計劃造船事業의 問題點

### VI. 輸出船과 計劃造船의 經濟性

### VII. 結 語

### I. 序 言

#### 1. 船舶의 需要와 供給

海運과 造船이 不可分의 관계에 있음은 두말할 나위

가 없다. 즉 海運은 造船의 生産品인 船舶의 需要者이고, 造船은 海運의 生産道具인 船舶의 供給者이다. 이러한 면에서 船舶을 媒介로 한 海運과 造船의 관계는 不可分의 것이라는 것이 海運의 處地인데, 造船의 處地에서 보면 반드시 그렇지 않은 것은 아니다.

즉 海運의 측에서 보면 造船所가 船舶의 유일한 供給處이지만 造船의 측에서 보면 海運業者가 唯一한 需要者는 아니다. 과거부터 水産業이라는 需要者가 있었고, 近來에 이르러 造船所의 生産品目은 船舶(좁은 意味의)에 限定되지 않고, 海底資源 開發, 海洋에너지 利用, 海洋空間 利用 등의 여러가지 海洋 産業의 開發 擴大에 따라 여러가지 海洋構造物로 擴大되고 있음은 물론, 이보다 앞서 陸上의 鐵構造物 生産에도 대대적으로 참여하고 있다.

그 각각의 生産比重이 어떠한가는 나라마다 다를 것이고, 造船所마다 다를 것이고, 또 그때 그때마다의 여건에 따라 다를 것이므로 一律적으로 말하기는 어려울 것이다. 어쨌든 造船의 측에서 볼 때 造船所 生産品의 需要者가 海運에 局限되어 있는 것이 아닌 것만은 인정하지 않을 수 없다.

또 造船의 需要를 海運에 限定하여 생각한다고 해도 문제는 간단하지 않다. 造船業者가 國內에만 存在하는 것도 아니고 海運業者 역시 國外에 더 많다. 또 海運業者가 요구하는 船舶이 반드시 新造船이 아닐 수도 있다. 뿐만 아니라 國內 海運業者가 요구하는 船舶과, 國內造船業者가 供給하는 船舶의 船型, 性能 등이 그 각각의 營業政策 및 그 能力面에서 다를 수도 있다.

이러한 문제를 整理하기 위해서는 여러가지 與件을 감안하여야 할 것이다.

#### 2. 造船政策

앞에서 指摘하였듯 造船所 生産品은 船舶만이 아니고 船舶의 需要者도 海運에 局限되어 있지 아니하다.

그러나 陸上用 鐵構造物의 生産은 그 生産量의 比重이 어찌하든 造船所의 主生産品이 아닌 副隨의인 生産品에 지나지 않는다는 것이 우리의 一般의인 觀念이다. 이러한 副隨의인 陸上鐵構造物은 물론 主生産品인 船舶까지도(그것이 商船이든 漁船이든) 注文에 의하여

\* 韓國海事問題研究所 理事長

生産되는 것이라는 점에造船所가 지닌宿命的인脆弱點이 있음을指摘할 수도 있다. 다시 말하여造船業者는 그需要者가海運業者이든水産業者이든 또는海底資源開發企業이든需要者를 찾아注文을 먼저 확보하지 않으면 안된다. 그 이유는需要者가 요구하는生産品の機能,形態가 각각 다를 뿐 아니라, 그需要者의數가 극히限定되어 있기 때문이다.

더우기 近來에 와서는急速한技術의發達로船種이細分化되고 있을 뿐 아니라大型化하는 추세에 있어, 그船價가天文學的으로 증가함으로써船舶을 미리 건조하여需要者를 찾는다는 것은 더욱不可能해졌다.

이런 면에서政府나름으로든,企業나름으로든치밀한生産政策, 즉造船政策의樹立이 불가피하게 되었음은 물론, 거기서脫皮할 수 없는宿命을 지니게 되었다고 하겠다.

造船政策이란 무엇인가의 해답은 결코 간단할 수 없다. 그러나 그러한政策의內容이 간단하든 복잡하든 그것이 추구하는目標은需要의確保 내지는創出로集約된다고斷言할 수 있겠다. 거듭하여強調하거나需要를確保하지 않고造船의振興단을期待하는 것은나두에서생산을求하는 것과 다를 바 없다. 이렇게 볼 때造船政策의當面課題는造船의가장큰需要가 어디에 있으며 그것을 어떻게確保하느냐에 있다고 하겠다.

그러나 문제는 여기에 그치지 않는다. 즉需要者가 요구하는대로의性能을 지니지 못한生産品인 경우,需要者의確保란 물거품에 지나지 않는다. 따라서造船政策의樹立에 있어基本的인前提가 되는 것은合理的인造船施設 및建造技術, 그에 합당한技能人力の確保이다.

造船政策은 이러한 두가지觀點에서 나눌 수 있다고 보겠는데, 우리나라의 경우造船行政이商工行政에 포함된 것은 우리의造船施設 및技術이未備하였기 때문에 이를 우선 어떤水準에 올려 놓아야 한다는觀點에立脚한 것이 아닌가 생각된다. 이것이 사실이라면 우리의造船施設과技術水準이 어느水準에 이르러 이상 반드시再考되어야 할時點에 선 것이 아닌가 하는 것이本人의 생각이다. 즉商工行政으로서의造船行政은需要者 중심의造船政策 및行政의前段階로 볼 수 밖에 없다는 뜻이다.

그러나 우리나라의與件을 감안할 때 풀어야 할 몇 가지問題가 남아 있음을否認할 수 없다.

그것은先發途上國家로서切實히要求되고 있는外貨를 어떻게獲得할 것이며, 이에副隨하여造船自體

에 드는莫大한費用을 어떻게調達할 것인가이다. 이렇게 볼 때造船政策이輸出立國政策의強化宣言으로 나타난重化學工業政策에包含될 수 밖에 없었음을 솔직히認定하지 않을 수 없다. 또 어떠한理由를 내걸고 이를否認할 수 있다 하여도造船自體費用의調達問題까지否認할 수는 없다.

물론 그生産能力을國內需要의限界에 맞추어縮小할 수는 있겠으나, 여기에는 다른 여러가지問題가副隨的으로發生하기 마련이다.

따라서本人은現實의造船政策을 가능한限 그대로 받아들이는觀點에立脚해서國內海運產業과造船產業의關聯을 살펴봄으로써 앞으로의課題를提示하는데本稿의趣旨을 두고자 한다.

## II. 韓國의 海運 및 造船政策의 推移

國內海運과造船의關係에 있어서 특히政策의側面에서 볼 때, 그處地와目的이 반드시一致하지 않을 수 있기 때문에 現在의海運政策과造船政策이 각기 다른部署에서管掌되고 있음을理解할 수 있을 것이다. 그러나 그렇듯國內의海運政策과造船政策이遊離되어 있었던 것은 결코 아니라고 생각한다.

海運政策으로서의船腹增強 내지船質改善政策이造船政策과密接히連關되어 있었음을 볼 수 있었는데, 우선 그推移부터 살펴보기로 한다.

### 1. 1960年度 以前

8.15 光復以後 우리나라海運이나造船은 다같이 미미하였다. 그도 그럴 것이 대부분의朝鮮籍船舶이 2次大戰中 日帝에 의하여徵發되어沈沒되었고, 그나마 대부분의殘存船舶은日本水域으로廻航되어 있었고<sup>1)</sup>,造船所는光復當時 1만 9,100총톤의新造能力을具備하고 있었던 것으로集計되어 있으나, 실질적으로는二次大戰末期에 있어서日帝의資材缺乏으로補修할 겨를도 없이工作器具를酷使하여老朽半廢品化되어 있었다.<sup>2)</sup>

이러한 상황이었기 때문에船腹의擴張이 초미의 급선무로 되었겠지만海運,造船 어느 쪽에도實質적인新造能力은 없었다고 보는 것이妥當할 것이다. 따라서沿岸輸送難은加重될 수 밖에 없었는데,美軍當局은 이를 어느 정도나마解消하기 위하여在日美軍司令部에 요청하여<sup>3)</sup> 舊朝鮮郵船<sup>4)</sup> 所屬船인金泉丸,平安丸,櫻島丸 등의 5척을日本으로부터返還받아援助物資의國內輸送과三陟無煙炭의海上輸送에從事케

\* ) 앞의 숫자는本文末尾에收錄한參考文獻의 번호임

하였다.

즉 光復 以後 처음으로 試圖되어 이루어진 增強策은 日本에 대한 船舶의 返還要求였다. 이렇게 해서도 輸送難을 解消할 수 없어 政府當局은 1946년 5월 16일부터 2,000총톤급 볼틱 型船 8척을 貸與받아 日本으로부터의 返還船과 함께 朝鮮郵船으로 하여금 運航케 하였다. 이와같은 美國當局으로부터의 船舶 貸與는 1948년 4월에 이르기까지 LST型船 12척, FS型船 11척, LT型船 2척, YMS型船 2척, Y7型船 1척, OL型船 3척, 볼틱型船 7척 및 APC型船 2척 등 40척에 이르렀다.<sup>5)</sup>

이러던 중 6.25動亂을 맞아 그나마의 船舶도 막대한 被害를 입게 되었는데, 이에 反하여 增大된 援助物資로 輸送需要가 늘어나게 되자, 1952년도에 政府保有外貨 3백만달러로 釜山號와 馬山號를 導入하였고, 뒤이어 역시 政府保有外貨 6백만달러로 南海, 西海, 東海, 天池號 등을 購入하였다. 그 後 1955년 2월 7일 公布된 政府組織法 改正과 同 17일 大統領令 第1010號로 公布된 海務廳 職制에 의하여 開廳된 海務廳은 1956년도에 ICA資金 660만달러를 確保하여 C1型船 8척(合計 3만 1,040 총톤)을 導入하였다. 그러나 外援物資導入量이 年 200 만톤 이상에 달하고 있었으므로 2,000총톤 이상 大型船 20만총톤 이상을 保有하고자 하였으나 如意치 못하였다.

이와는 별도로 海務廳은 1956년에, 1956년부터 1961년까지를 期間으로 하는 老朽船代替 및 造船 5個年計劃을 樹立하였다.<sup>6)</sup> 自己資金負擔 25%, 融資金 75%, 7년 내지 8년 償還에 年利 12%로 되어있는 이 計劃은 産業復興國債資金(內資)과 美國 國際 開發處(AID)資金を 財源으로하여, 6년간에 걸쳐 內資 21억 6,000만 圓, 外資 834만달러를 投資하여 시행되었다. 總 842척에 2만 258총톤이 建造되었으나 여러가지 與件의 未備로 海運業界 및 造船業界의 負擔단 加重시켰을 뿐이었다.<sup>7)</sup>

이상에서 본 것처럼 1960년도 이전까지의 船腹增強政策은 上述한 5個年計劃을 除外하고는 國內造船工業과 連關을 갖지 못하였다. 즉 그것은 海運業界 자체가 新造船을 發注할 만한 資金能力을 갖지 못하였거니와, 造船業界도 外航海運이 要求하는 3,000총톤급 이상의 建造能力을 갖지 못하였기 때문이다.

다만 2次大戰中에 沿岸에서 沈沒한 大治號(3,000톤) 高麗號(6,819톤) 등의 撈揚修理(1951, 1952)는 特記해야 할 造船業界의 實績이라 하겠다.

## 2. 1960年度 以後

1960年의 4.19, 1961年의 5.16은 後世 史家들에 의 大韓造船學會誌, 第19卷 第3號, 1982年 11月

해 正確한 評價가 내려지겠지만, 8.15光復 以後 6.25動亂으로 이어진 社會經濟的 混亂에 終止符를 찍고, 이를 契機로 모든 部門에서 體系의인 發展을 模索하게 된 것만은 否認할 수 없는데, 그 代表的인 結果를 우리는 '우리 海運과 造船의 發展에서 確認할 수 있다고 생각한다.

그 후 오늘에 이르기까지 海運의 船腹增強政策이 어떠한 흐름을 보였는지 살펴보기 전에 海運政策의 一般에 대하여 간단히 言及하기로 한다.

어느 한 나라의 海運政策이란 海上運送事業을 國家經濟의 어느 位置에 두느냐에 따라 결정된다. 그런데 海上運送事業이 가지고 있는 機能은 ①國內 通商의 補助, 즉 內航海運을 주로 하는 國內産業 補助手段, ②對外通商의 補助手段 및 ③外貨運賃의 獲得을 主目的으로 하는 獨自的 企業으로서의 手段 등 몇가지로 구분되겠는데 國家經濟政策이 이 중 어느 機能을 취하여 어떻게 이끌어 나가는가가 이른바 海運政策이라 하겠다.<sup>8)</sup>

이렇게 볼때 光復以後 草創期에 있어서 韓國海運政策은 海運이 國內産業의 補助手段이기 전에 國內交通의 補助手段이라는 觀點에서 出發하였다 하겠다. 물론 그 이유는 前述하였듯 當時韓國海運이 가지고 있던 船舶이라든가 船舶의 運航技術이 미미하였을 뿐 아니라 對外貿易의 補助手段으로 活用할 수 있을 만큼 國內貿易基盤이 擴大되어 있었던 것도 아니었고, 3國間航路에 뛰어든만한 能力과 與件을 갖추었던 것은 더욱 아니었기 때문이다.

이러던 중 6.25動亂으로 파괴된 施設을 復舊하여야 하고 半島의 東部地域에 偏重埋藏되어 있는 石炭, 鑛物資源을 輸送해야 한다는 必要性에서 國內交通의 補助手段에 不遇하였던 海運은 國內通商의 補助手段으로서의 轉換이 자연스럽게 이루어졌다.

이러한 轉換에 따라 1952년 11월 10일 大統領令 제 726號에 의하여 大統領 直屬의 審議機關으로 海事委員會를 發足시키는 등, 國家의 海運政策도 그러한 方向으로 轉換되는 듯 했으나, 이러한 政府의 海運政策은 具體的인 海運補助政策으로 具現되지 못하였다.

이러던 중 前述한 바와 같이 1955년 2월 17일 海務廳이 創設되었는데 海務廳의 創設은 政府의 海運政策에 대한 具體的인 意志였을 뿐 아니라, 政府가 海運政策을 主導하고자 한 첫 試圖였다고 하겠다. 一般的으로 海務廳의 創設意義는 海事行政을 一元化하고자 한 試圖였다는 점에서 評價되고 있지만, 보다 큰 意義는 海運行政을 비롯한 諸般海事 行政이 海務廳의 創設과

함께 交通部에서 商工部로 移管되었다는 점에 있었다. 즉 海運을 보는 政府의 觀點이 交通補助手段이 아닌 國內産業의 補助手段, 즉 輸送手段으로 바뀐 것이다. 이로서 韓國의 海運은 國內通商의 補助手段으로서 자리를 잡게 되었을 뿐 아니라 對外貿易의 補助手段으로 까지 成長할 수 있는 기틀을 마련하게 되었다.

그러나 1961년 10월 2일 5.16革命政府의 제11차 機構改革에 따라 海務廳이 解體되어, 海運局과 施設局 標識課는 交通部로, 海運局의 造船課는 商工部로, 施設局은 建設部로, 水產局은 農林部로, 海洋警察隊는 內務部로, 각각 分散 移管되었다.

그후 海運振興法이 1967년 1월 31일 第59回 定期國會에서 通過되어 1967년 2월 28일 法律 第189號로 公布되었는데, 이것은 交通의 補助手段에 두어졌던 海運政策을 對外貿易의 補助手段으로 轉換시킨 進一步라고 하겠다.

그러나 造船産業은 後述하는 바와 같이 1973년의 第1次 石油波動이 있기까지 獨自의인 輸出産業으로 開發되었다. 그 結果 國內海運界에서는 外國에서 新造하거나 中古船을 導入하고, 造船業界는 外國에서만 受注하는 矛盾이 생겨나게 되었다.

이러한 狀況에서 1976년 3월 13일 港灣廳<sup>9)</sup>이 交通部 外廳으로 發足됨으로써 海運行政과 港灣行政의 一部가 一元化됨과 同時에 1974년 9월에 交通部가 發表한 「外航海運育成方案」이 「海運·造船綜合育成方案」으로 具體化되어 確定됨으로써 海運, 造船, 港灣 등의 政策과 行政은 다시 깊은 關聯을 갖게 되었다.

그러나 적어도 海運의 처지에서 볼때 우리 海運과 造船은 만족스러운 關聯을 갖지 못하여 왔다고 할 수 밖에 없는 바, 韓國海運의 船腹增強政策은 計劃造船制度가 施行되기 이전까지는 後述하는 것처럼 國內造船과 거의 遊離되어 施行되었다고 해도 過言이 아니기 때문이다.

이러한 背景에서 이루어진 1960년도 이후부터 現在까지의 船腹增強政策을 살펴보기로 한다.

첫째는 政府保有 外貨貸付에 의한 中古船의 導入이다. 즉 1964년 8월 政府弗 500만달러로 東明號, 世宗號, 善德號, 眞德號 등 4척의 선박을 導入하였는데 이와같은 政府保有弗의 貸付에 의한 船舶의 도입은 계속되지 못하였다.

둘째는 中古船 導入의 許容 擴大이다. 商工部가 輸入 船舶에 대한 規定을 改正하고 財務部가 船價의 年賦償還에 대한 外貨支拂措置 등 一聯의 措置를 1965년 8월 經濟閣僚會議에 上程하여 議決하고, 船主協會의

建議에 따라 中古船에 대한 關稅의 減免措置도 1966년 2월 14日字로 經濟閣僚議決에 의하여 確定되었다.

셋째는 對日財政借款과 民間商業借款의 配定에 따른 新造船의 建造와 中古船의 導入이라 하겠다. 즉 政府는 우선 財政借款 資金中 船舶 國內建造에 資材導入 2,600만달러와 船舶導入에 2,100만달러 등 合計 4,700만달러와 內資 46억원을 配定하여, 1966會計年度에 1,600만달러를 配定하였으나, 日本側의 非協助로 國內建造用資材導入은 240만달러에 그쳤을 뿐이었다. 商業借款의 경우, 1966년 6월 27일 제35회 經濟閣僚會議가 3,000만달러에 대한 船舶導入資金의 執行要綱을 議決하여 船舶을 導入하였다. 즉 對日借款의 配定으로 船舶의 增強에는 약간의 寄與가 있었다고 하겠지만 國內造船에는 別다른 寄與가 없었다. 네째로 歐美借款의 도입과 그 許容을 들 수 있겠다. 歐美借款에 의한 船舶의 新造導入의 認可가 처음으로 申請된 것은 1965년 5월 13일이었는데 1965년에 創立된 三洋航海<sup>10)</sup>가 1970년도의 國內精油工場 原油 850만톤의 약 43%에 해당하는 360만톤의 原油를 輸送한다는 計劃을 세우고 英國과 스웨덴에서의 借款을 도입키로 한 것으로서 이 計劃은 거의 順調롭게 이루어졌다.

이와 거의 때를 같이하여 1967년 6월 21일 創立된 大韓船舶<sup>11)</sup>도 이탈리아側과 借款契約를 交渉하여 13척의 撤貨船 導入을 신청하여 7척의 導入이 이루어졌다.

다섯번째로는 計劃造船政策이 本格的으로 施行되기까지 韓國海運의 船腹增強을 실질적으로 主導하였다고 할 수 있는 國籍取得條件附 裸傭船<sup>12)</sup> 導入의 許用을 들 수 있겠다. 이와같은 形態의 導入이 처음으로 이루어진 것은 1963년으로서 38千톤급의 유니온 스타號가 그 최초의 船舶이었다. 이에 대한 것은 韓國海運의 發展推移에서 좀 더 詳述하게 될 것이다.

여섯째는 本稿의 中心的인 內容이 되는 計劃造船制度의 施行인데, 이 역시 뒤에서 詳述하기로 한다.<sup>13)</sup>

이상 概略적으로 살펴 본 것 처럼 計劃造船制度가 施行되기 以前까지 海運의 船腹增強政策과 造船政策이 實質의 連關을 갖지 못하였는 바 그 이유야 어디에 있던 不幸한 일이었다.

### Ⅲ. 韓國海運의 發展推移

#### 1. 船腹量의 增強

1981년도 로이즈統計에 따르면 우리나라의 船腹은 1,634척에 514만 2,000총톤으로 되어있다. 이는 4억 2,083만 총톤에 이르는 세계 총선복의 1.2%에 해당하

는 것으로서 되는 것이다.

또한 리베리아, 파나마, 싱가포르 등의 便宜置籍國을 除外하면 世界 第17位가 된다.

한편 海運港灣廳의 統計에 따르면, 1981年末 우리나라 總保有船腹은 865척에 485만7,758 총톤<sup>14)</sup>으로서 로이드統計에 비해 적게 集計되어 있지만, 國籍取得條件附 裸備船 83척 143만8,965총톤을 포함한 總運航船腹은 948척에 629만 6,723총톤에 이른다. 이 運航船腹을 保有船腹 위주의 로이드統計에 代入하는 데에는 無理가 없지 않지만, 이를 代入한다면 世界 第15位, 便宜置籍國을 除外하면 第12位로 된다. 이와같은 지금의 狀況을 1960년도와 比較하면 隔世之感을 느끼지 않을 수 없다. 즉 1960년도의 純粹 保有船腹은 67척 11만8,755톤에 불과하였는데, 이에 비하면 1982년도는 무려 40.9배의 伸張을 이룬 셈이다 (表1 참조).

이와같은 警異的인 伸張은 말할 나위도 없이 1962년부터 施行된 長期經濟開發計劃에 따라 伸張된 貿易量에 따른 바 크다고 생각되는 바, 5個年 計劃期間別로 그 年평균 伸張率을 살펴보면 다음과 같다.

1962년부터 1966년까지의 제 1 차 5個年計劃期間中에는 20.9%, 1967년부터 1971년까지의 제 2 차 5個年計劃期間中에는 55.1%, 1972년부터 1976년까지의 제 3 차 5個年計劃期間中에는 25.4%, 1977년부터 1981년까지의 제 4 차 5個年計劃期間中에는 27.6%의 年平均 伸張率을 보이고 있다.

제 2 차 5個年計劃期間中の 55.1%를 제외하고라도 20.9%에서 27.6% 내외의 年平均 伸張率을 보였다는 것은 그야말로 警異的이라 自負할만하다고 하겠다. 더우기 1973年度에 비롯된 제 1 차 石油波動의 渦中에 있었던 제 3 차 계획기간중이나, 그 후유증이 가시지 않은 제 4 차 계획기간중에도 그러하였다는 사실은 特記되어야 할 것이다.

이와같은 船腹의 增大와 더불어 船社別 保有船腹量도 크게 증대되었다. 즉 韓國船主協會 會員社의 保有船腹量을 基準으로 하면 1960년의 船社當 保有船腹量은 9,178총톤 정도였고, 1962년에는 9,127총톤으로 오히려 줄어 들었다. 그러나 제 1 차 5個年計劃期間末인 1966년에는 1만2,418총톤, 제 2 차 계획기간末인 1971년에는 4만3,197총톤, 제 3 차 5個年計劃期間末인 1976년에는 3만5,071총톤, 제 4 차 5個年計劃期間末인 1981년末에는 7만248총톤으로 나타나고 있다. 즉 石油波動의 渦中에 있었던 제 3 차 5個年計劃期間中을 제외하면 船社當 平均 保有船腹量 역시 꾸준히 增大되었다고 하겠는데, 1981년의 平均 保有船腹量 7만248총톤은 1960

년의 9,178總톤에 비해 무려 665.4% 增大된 것이다.

더우기 제 3 차 計劃期間中 平均 保有船腹量이 크게 縮少된 것도 石油波動에 따른 영향이라기 보다는, 增大되는 우리나라의 經濟規模에 발 맞추어 新規 船社가 많이 登場한 것에 起因하는 것이라고 보겠다.

즉 1971年 現在 船主協會 會員社(外航船社)는 19個社에 지나지 않았으나, 1976年의 會員社는 55個社였다. 이처럼 外航船社는 계속 增加하여 1978년에는 72個社에 이르렀으나, 海運港灣廳의 船社 大單位化 方針<sup>15)</sup> 및 그 후의 不況 등의 이유로 1979년에는 65個社로 줄었다가 1981년에는 다시 68個社로 증대되었다.

또한 隻當 平均 噸수 역시 1960년에는 2,589 총톤, 1961년에는 2,501총톤, 1966년에는 3,105총톤, 1971년에는 7,263총톤, 1976년에는 8,808총톤, 1981년에는 1만185총톤으로 크게 增大, 1981년은 1960년에 비하여 무려 293.4%나 증대되었다.

## 2. 取得形態別 保有船腹量

이상과 같은 船腹의 增強은 船舶의 新造 또는 導入에 따른 것이다. 保有船腹의 取得形態란 크게 나누어 新造나 導入이냐로 나누는데, 좀 더 자세히 나눈다면 新造는 國內 新造와 外國 新造, 그리고 導入은 借款에 의한 導入, 延弗導入 및 國籍取得條件附 裸備船 등으로 나눌 수 있다.

그러나 여기서는 問題를 單純化하기 위해 新造는 國內 新造, 導入은 中古船導入으로 大別하여 新造는 다음章에서 다루기로 하고, 中古船의 導入中 國籍取得條件附 裸備船에 의한 導入의 比重만을 다루어 보기로 한다. 왜냐하면 計劃造船에 의한 新造가 本格化되기까지 國內 新造는 물론, 외국에서의 新造 역시 거의 없었다고 해도 無妨할 것이기 때문이다.

어쨌든 國籍取得條件附 裸備船 方式에 의한 導入은 資本이나, 國際的 信用面에서 미약했던 당시의 우리 海運實情으로는 劃期的인 方案이었다고 보겠다.

이같은 國籍取得條件附의 發想은 光復後 韓國船舶運航의 主軸을 이루었던, 즉 貸與船이라는 이름으로 備船運航되던 美軍用船에서 비롯되었다고 하겠다. 그러나 國籍取得條件附 裸備船이라는 명칭이 使用되어 導入이 이루어진 것은 1963년의 일이었다. 이같은 海運業界의 發想은 海運當局의 船腹增強意欲으로 異議없이 許容되었다. 그러나 最初로 裸備된 3,800噸級の 유니온 스타號는 1967年初에 船主에게 返船되었고, 1964년에 서울海運이 裸備한 3,800噸級の 서울號는 1967年 11月 許可條件대로 國籍을 取得하였다.

〈表1〉 年度制 保有船腹量 推移

區分 年 末	(交通部登錄) 100總噸級以上鋼造商船		會員數	韓國船主協會會員社保有量		B/A	韓國船主協會會員社 外國船備船腹量		備考 (C/B)
	隻 數	總噸數(A)		隻 數	總噸數(B)		隻 數	總噸數(C)	
							%		
1960	67	118,755	11	39	100,953	85.0	—	—	—
1961	68	117,073	11	41	102,534	87.5	—	—	—
1962	69	114,073	11	41	100,397	88.0	—	—	—
1963	79	116,115	14	48	108,782	93.7	1	3,831	—
1964	89	132,299	12	50	122,591	92.6	1	3,831	—
1965	100	161,884	15	60	171,717	106.1	1	3,997	—
1966	132	239,207	18	72	223,524	93.4	1	3,997	—
1967	193	435,903	22	87	389,712	89.4	—	—	—
1968	250	602,623	21	87	469,737	77.9	—	—	—
1969	289	778,686	22	97	727,216	93.4	—	—	—
1970	316	846,343	21	95	758,201	89.5	1	2,934	0.4
1971	318	898,492	19	113	820,738	91.3	3	6,926	0.8
1972	350	1,028,134	21	129	810,004	78.8	18	163,666	20.2
1973	380	991,299	40	142	850,374	85.8	57	457,636	53.8
1974	429	1,358,651	45	164	1,190,233	87.6	119	949,087	79.7
1975	476	1,484,209	49	195	1,352,981	91.2	145	1,119,013	82.7
1976	504	2,040,291	55	219	1,928,918	94.5	168	1,598,830	82.9
1977	569	2,292,509	68	311	2,263,558	98.7	180	1,830,198	80.9
1978	696	3,252,645	72	394	3,191,770	98.1	152	1,801,907	56.5
1979	744	3,839,464	65	415	3,677,786	95.8	116	1,231,856	33.5
1980	821	4,070,248	66	448	3,948,970	97.0	123	2,307,064	58.4
1981	865	4,857,758	68	469	4,776,862	98.3	83	1,438,965	30.1

資料：海運港灣廳，海運港灣統計年報，韓國船主協會 事業報告書，船主協會年報

註：韓國船主協會 會員社 保有量은 運航時點을 基準으로 集計，1981年度 外國備船에는 單純備船不包含

그 후 政府當局의 中古船 導入의 制限등으로 한 때 주춤하였다가 다시 本格化한 것은 다음 〈表 1〉에서 보듯 1970년부터라 하겠다.

이 表에 나타난 備船에는 單純備船도 包含되어 있으나, 그 대부분을 國籍取得條件附 裸備船이라 보아 無放하다.

純粹保有船腹에 대한 이들 裸備船의 年度別 比重을 보면 1970年과 1972년에는 각각 0.4%와 0.8%에 불과하였다. 그러던 것이 1972년에는 20.2%로 急增하였고 그 이후 1973년부터 1976년까지 13.8%, 79.7%, 82.7%, 82.9%로 매년 增加를 보였다. 그러다가 1977년에 80.9%로 약간의 減少를 보였고, 1978년에는 56.5%로 대폭 減少하였으며, 1979년에는 더욱 감소하여 33.5%를 기록하였다. 이같은 減少趨勢는 두가지 側面에서 評價할 수 있다.

그 첫째는 計劃造船制度의 本格化로 船腹確保 및 船質改良을 위한 또 하나의 出口가 생겼다는 것이고, 다

른 하나는 제 1 차 石油波動으로 생긴 不況의 餘波가 1976年 以後 國內海運에 크게 미치게 되자 國內船主는 가장 손쉬운 방법으로 國籍取得條件附裸備船을 船主에게 返船하였다는 것이다. 어쨌든 以上の 叙述에서 나타난바와 같이 國籍取得條件附裸備船이 우리 海運의 船舶運航에 큰 몫을 차지하였음은 물론이다. 뿐만 아니라 大部分의 船舶이 國籍을 取得함으로써 保有船腹에 포함된 경우에는 그것이 年度別統計에 나타나 있지 않다는 점을 감안한다면 그 寄與度는 더 높히 評價되어야 할 것이다.

#### IV. 韓國造船의 發展推移

##### 1. 造船能力과 建造實績 推移

近來 造船國으로서의 韓國은 좋은 意味에서건 또 다른 意味에서 건 世界的으로 關心과 注目的 對象이 되었다.

〈表 2〉 韓國造船 建造能力 및 建造實績推移

(單位: 1,000總噸)

年 度	建造能力(A)	前年比增加率	建造實績(B)	前年比增加率	輸出實績(C)	前年比增加率	(C/B)
1962	41.7	—%	4.6	—%	—	—%	—%
1963	49.7	19	8.9	91	—	—	—
1964	53.6	8	11.6	31	—	—	—
1965	63.4	18	13.8	19	—	—	—
1966	80.7	27	17.7	28	—	—	—
1967	87.8	14	19.9	13	—	—	—
1968	123.3	40	31.1	56	—	—	—
1969	157.1	27	37.8	21	—	—	—
1970	187.0	19	39.1	3	—	—	—
1971	189.9	2	43.3	11	—	—	—
1972	190.0	0	50.5	17	3	—	5.9
1973	250.0	32	163.5	224	129	4,200	78.9
1974	1,100	340	561.9	244	531	312	94.5
1975	2,390	117	612.5	9	588	11	96.0
1976	2,700	13	686.0	12	634	8	92.4
1977	2,670	△1	648.5	△5	534	△16	82.3
1978	2,770	4	775.8	20	617.5	16	79.6
1979	2,800	1	768.9	△1	304.1	△51	39.6
1980	4,000	43	603.0	△22	428.2	41	71.0
1981	4,000	0	1,061.2	76	955.8	123	90.1

이와 같은 현상은 말할나위도 없이 韓國造船工業發展에 따른 結果일 따름이다. 즉 1981년에 發表된 로이즈船級協會 統計에 따르면 1980年 基準 竣工量에서 韓國은 52만 2,000총톤으로 日本, 브라질, 美國에 이어 4위에 머물렀지만 進水量에서 120만 7,000총톤으로 世界全量의 7.1%를 占有함으로써 제 2위로 올라섰고, 建造中인 船腹量에 있어서도 106만 총 9,000톤으로 世界全量의 6.5%를 占有하여 역시 제 2위를 나타냈다.

다시 말하여 世界 全造船實績의 占有比는, 특히 日本造船實績의 占有比에 비하여 그리 대단한 것이라고는 할 수 없겠으나, 그 順位에 있어서는 당당히 世界 제 2위의 造船大國임을 自他가 公認하고 있다. 이같은 韓國造船工業의 發展은 〈表 2〉에 나타난 것처럼 1960年代初에 비해 飛躍의이라 할 수 있다. 예컨대 1962年의 우리 建造能力은 4만 1,700총톤에 不過하였으나, 1980년에는 400만총톤으로 무려 96배에 이르는 놀라운 伸張을 보였다.

한편 建造實績에 있어서는 1962年의 4,600총톤에서 1981년에는 106만 12,000총톤으로 231배가 증가하여 建造能力增加의 2.4배나 되는 더욱 놀라운 增加率을 보였다.

이를 經濟開發 5個年計劃期間에 맞추어 살펴 보면,

大韓造船學會誌, 第19卷 第3號, 1982年 11月

먼저 建造能力의 경우 제 1차 目標年度인 1966년에는 8만 700총톤으로 1962년에 비해 93.5%, 제 2차計劃目標年度인 1971년에는 18만 9,000총톤으로 1966년에 비해 135.3%, 제 3차計劃目標年度인 1976년에는 270만 총톤으로 1971년에 비해 1,321.8%, 그리고 제 4차 5個年計劃의 目標年度인 1981년에는 400만총톤으로 1976년에 비하여 48.1%의 伸張을 보였다.

한편 建造實績에 있어서는 제 1차 5個年目標年度인 1966년에는 1만 7,700총톤으로 1962년에 비해 284.8%, 제 2차計劃 目標年度인 1971년에는 4만 3,300총톤으로 1966년에 비해 144.6%, 제 3차 계획 目標年度인 1976년에는 68만 6,000총톤으로 1971년에 비해 1484.3%, 그리고 제 4차計劃期間의 目標年度인 1981년에는 116만 1,200총톤으로 1976년에 비해 54.7%의 伸張率을 보였다.

이상에서 본 것처럼 우리나라의 造船工業은 제 3차 經濟開發計劃期間中에 그 能力이나 實績面에서 비약적인 伸張을 기록하였는 바, 그 기간 중의 年平均伸張率은 각각 100.4%, 101.2%였다.

## 2. 韓國造船工業發展의 背景

以上에서 叙述한 바와 같이 우리나라의 造船工業은 제 3차계획기간중에 크게 성장하였는데, 이같은 成長

은 現代重工業의 建設에 따른 것이다.

1970年 9月, 現代建設은 그동안 우리나라 造船工業의 中樞의 役割을 담당해 온 大韓造船公社의 施設規模를 증가하는 대규모 造船所의 建設計劃事業을 政府에 申請하였다. 이로써 이루어진 現代造船所의 胎動에서 造船工業의 비약적인 發展이 비롯되었다고 해도 지나치지 않을 것이다. 당초에는 50대 50의 合作으로 內資 2,343만 6,000달러, 外資 3,033만 7,000달러를 投入하여 1971년부터 段階的으로 建設하고, 마지막 年度인 1974년에 4만 2,000총톤급 3척, 2만 4,000총톤급 4척 등 총 43만 4,000총톤을 建造토록하고 工場施設은 蔚山市內港에 建設토록 계획되었다.

그러나 當時의 世界 造船市況은 大型 油槽船의 需要가 많았으며, 政府에서도 國際規模의 造船所를 4大 核工場의 하나로 指定하여 育成할 것을 推進하였다. 이에 따라 現代造船은 당초의 계획을 完全히 變便하여 最大造能力 50만 重量톤의 施設能力을 갖추어, 年間 26만 重量톤급의 超大型 油槽船 5隻을 建造, 全量 輸出토록 計劃하여 1972年 3月 歷史的인 造船所 起工式을 가졌는데, 建設工事が 進捗됨에 따라 規模가 커져 最大造船能力이 50만 重量톤級에서 70만 重量톤級으로 擴張되어 1974年 6月 竣工되었다.

1次 工事が 進行되고 있던 1973年 3月 政府當局은 確定된 長期造船工業振興計劃에 따라 이 造船所의 施設能力을 倍加하여 100만 重量톤級의 油槽船을 建造할 수 있는 超大型 造船所로 擴張하는 工事が 단계로 推進完了되었다.

한편 現代造船所에서는 造船所를 起工하기도 전에 그 리이스로부터 受注한 25만 9,000중량톤의 超大型 油槽船 2隻을 造船所 工사와 並行해서 1973年 3月부터 建造하기 始作하여 第1號船을 1974년 2월 進水하였고, 같은해 11월 5일 船主側에 引渡하였다.

다른 한편 第1,2次 經濟開發 5個年計劃期間에 다져진 基幹産業을 基礎로 하여 第3次 5個年計劃에서부터 積極推進된 重化學工業政策을 背景으로 우리나라 造船工業은 一大 轉換期를 맞게 되었다. 1973년에 確定된 長期造船計劃에 나타난 바와 같이 政府에서는 1980年度를 造船工業의 輸出産業化完成時期로 잡고, 1976년 까지 建造能力을 260만 總噸으로 大幅 擴充하게 위하여 上述한 現代造船所 外에 世界 最上位 水準級의 超大型 造船所 2個所를 中心으로 群小造船所를 大幅統合 및 系列化하여 世界 水準級의 中型 專門 造船所로 發展시키려는 政策에 따라 大韓造船公社는 1973年 2월에 8,000중량톤 乾船渠를 6만 重量톤級으로 擴張하였

다.

또한 大韓造船公社는 巨濟郡 玉浦에 年間能力 120만 總噸, 最大船 建造能力 100만 總噸급의 玉浦造船所를 1973年 10月 起工하여 1980년에 完工할 計劃이었다.

또 高麗遠洋에서는 巨濟郡 竹島에 年間能力 15만 總噸級의 高麗竹島造船所를 1974年末에 起工하였다.

그러나 1973年, 이른바 石油波動에 따른 世界的 造船不況으로 우여곡절 끝에 高麗造船所는 三星造船所로 바뀌어 1978年 完工되었고, 玉浦造船所는 大宇造船所로 바뀌어 1981년에 竣工되었다.

### 3. 韓國造船工業에 대한 外國의 見解

石油波動에 따른 世界的 海運不況으로 우리의 造船工業도 심각한 危機에 直面하며 前掲 <表 2>에 나타나 있듯이 1977年, 1979年 및 1980년에 각각 前年比 5%, 1% 및 22%의 마이너스 成長을 나타내기도 하였다. 이러한 渦中에서도 우리 造船工業界만은 世界 第2位의 造船大國으로 浮上하였다.

이와같은 韓國의 造船工業의 進展에 대한 外國의 見解는 肯定的이기 보다는 否定的인 면이 더 강한 것 같다. 거기에는 韓國造船工業의 發展에 따라 自國세어가 蠶食될 것을 크게 憂慮하는 日本造船業界에 의해 유도된 면이 적지 않다. 즉 韓國造船에 대한 世界的인, 日本의 批判은 故意的으로 歪曲된 면이 없지 않은 것 같으나 우리 나름으로 反省의 根據로 삼을 내용도 없지 않다. 이러한 점에서 韓國造船工業協會報에 轉載된 第3造船國의 造船工業 內容을 살펴보는 것도 無意味하지 않을 것이다.

이 글에서는 우선 제3造船國을 日本과 西歐를 제외한 造船國, 즉 美國, 캐나다, 소련을 包含한 造船國의 總稱으로 定義하고, ①輸出에 重點을 두는 國家, ②自國海運의 擴充에 重點을 두고 있는 國家, ③政治的 域內協力에 重點을 두고 있는 國家, ④自國海運建造에만 重點을 두고 있는 國家 등 4개의 類型으로 區分하고, 韓國을 첫번째 類型, 즉 輸出에 重點을 두는 國家로 分類하고 있다.

또한 이 글의 主要 論旨는 해를 거듭할수록 높아지고 있는 第3造船國의 占有率을 分析하는데 두고 있는 듯하나, 實은 韓國의 造船工業 批判에 본 뜻을 두고 있는 것 같으며, 그 內容을 간추리면 다음과 같다.

70年代 後半에 들어서서 제3造船國의 建造量 占有比가 增加했던 理由는 다음과 같다.

첫째는 自國船의 國內 建造比率의 增大이다. 世界新造船 가운데 自國造의 建造量 比率은 시꾸미생(仕組船)이나 東歐圈의 域內建造도 輸出船으로 보아 船籍別



로 區分하면 年平均 40%를 占하고 있다.

둘째는 設備 및 能力의 增大이다. 70年代初에는 브라질, 폴란드, 유고슬라비아 등이, 그리고 70年 中半부터는 韓國이 近代의 大型 造船工場을 新設하였으며, 臺灣도 大型船設備을 完成하였기 때문에, 第3造船國의 建造能力은 大幅的으로 增大하여 國內船 建造 뿐만 아니라 輸出船建造에 대해서도 各國은 政府의 強力한 支援으로 積極的인 活動을 始作하였다.

셋째는 價格 競爭力의 增大이다. 즉 韓國, 폴란드, 유고슬라비아와 臺灣 등의 中進 造船國은 豊富한 勞動力과 低賃金등의 有利性과, 融資나 稅制面 등의 強力한 國家支援을 바탕으로 하여 강력한 競爭力을 지니고 있으며, 특히 韓國은 先進造船國보다도 더욱 強力한 價格競爭力을 維持하고 있다.

위와 같은 理由로 世界造船業界에서 第3造船國의 擡頭가 問題되기 시작한 것은 一般的으로 70年代 中半頃의 第1次 石油波動이후이며, 當初는 폴란드, 유고슬라비아 및 韓國 등 3個國이 輸出船 市場에 있어서 低船價受注로 造船市場의 國際秩序를 攪亂시키기 시작한 것이 發端이었다. 그후 東歐圈의 造船國은 70年代末의 소련의 아프카니스탄 侵攻이나 폴란드의 政變등에 의해 造船業에 變化가 일어나 1982年 現在 그 發展이 약간 低調하게 되었다. 그러나 韓國은 世界 新造船 需要가 激減했던 79년부터 海運市況이 一時 好轉되자 建造設備을 增大하여 低船價受注로 世界 造船業의 過當競爭을 助長하기 시작했다.

따라서 80年代에 들어와서 第3造船國의 擡頭라는 問題는 주로 韓國에 焦點이 맞추어지고 있다. 그리고 低成長時代에 접어들면서 世界의 80개 造船國은 現在 및 今後의 新造船 需要가 豫想 以上으로 惡化할 것으로 豫見하여 建造設備을 縮少 또는 現狀維持를 해 나가고 있으며 發展途上의 後進造船國들마저도 自國船 建造의 範圍內에서만 擴充해 나가고 있다.

이같은 狀態에서 自國의 經濟發展을 期한다는 前提下에 過大하다고 생각되는 韓國의 今後 設備能力 擴充은 世界 造船市場에 있어서 매우 중대한 問題를 惹起시킬 것이다.

앞에서 前提한 것처럼 이같은 批判을 額面 그대로 받아드릴 理由는 없을 것이나 <表 2>에 나타나 있듯이 우리 造船業界가 지나치게 輸出에 依存하고 있다는 사실을 否認할 수 없다. 즉, 1972년부터 1981년까지의 全體新造船에 대한 輸出船의 比重은 73%나 된다. 더우기 輸出이 처음으로 이루어진 1973年의 5.9%와 石油波動에 따른 不況이 가장 深刻한 影響을 미쳤던 1979

年의 39.6%를 除外하고는 그동안의 年平均 輸出船의 比重은 85.6%로 12.6% 포인트나 높아진 것이다.

## V. 計劃造船

### 1. 計劃造船制度의 內容

計劃造船制度<sup>17)</sup>가 施行되기 以前까지는 韓國海運과 韓國造船은 各己 獨自的으로 發展해 왔다. 海運과 造船의 規模가 다같이 미미하였을 때에는 물론이고, 造船이 어느 정도 基盤을 擴充하기 시작 한 1970年代初, 즉 1973年 最初의 船舶輸出이 이루어지기까지 韓國의 造船工業은 全的으로 國內需要에 依存하였는데, 그 需要의 大部分은 漁船 및 沿岸船이 었다고 하겠다. 이처럼 外航海運과 造船이 密接한 關聯을 가질 수 없었고 해서 어느 한 편에 잘못이 있었다고 指摘할 수는 없는 것으로서, 韓國 外航海運業界나 造船工業界가 지닌 與件으로 보아 지극히 當然한 結果였다고 할 수 밖에 없다. 여기에서 問題를 指摘한다면 海運과 造船을 連結시키는 政策이 不在하였다는 점 뿐이다.

어쨌든 우리 造船工業은 輸出 爲主로 發展이 模索되어 왔는데, 石油波動에 따른 餘波로 海外需要가 不振함으로써 이를 打開하는 方案으로 計劃造船制度가 創出되었으며, 그 細部計劃이 1976年 8月 7일에 열린 제32차 經濟長官 懇談會에서 確定되기에 이른 것이다.

이 計劃造船은 國內海運과 造船工業의 連繫育成을 前提로 하였다.

우선 제 4차 5個年計劃期間(77年~81年)中の 計劃은 物動量의 增加를 推定하고, 그에 대한 國籍船의 積取率을 段階的으로 높여서 1981年의 積取率 目標을 50%로 세웠다. 이 目標을 달성하기 위해서는 所要船腹量이 1976年의 273만 7,000총톤에서 1981년에는 120.6%가 增加된 630만총톤으로 增加되어야 한다고 보고, 이 기간 동안에 增加해야 할 外航船腹量 330만톤중 30.3%인 100만총톤은 計劃造船으로, 22.7%인 75만총톤은 輸入으로, 47.0%인 155만총톤은 備船으로 確保한다는 것이 計劃造船制度의 大綱이다.

이의 原則으로는 다음과 같은 세가지가 定해졌다.

첫째는 標準船型을 開發하여 造船所의 生産性 提高, 國內 設計能力의 培養, 船舶의 國產化率 提高 및 國內 關聯企業의 育成이다.

둘째는 造船所의 業務量을 確保하여 安全 稼働率을 維持하고 新造船의 建造經驗을 蓄積하여 輸出船의 需要를 開發한다는 것이다.

세째는 海運振興을 통하여 國籍船의 積取率을 提高

하고, 아울러 輸送權을 確保함으로써 國際收支를 改善한다는 것이다.

이상과 같은 基本方針아래 政府는 ①船種 및 船型, 隻數, ②船主 및 造船所, ③資金調達, ④計劃造船에 대한 支援原則을 設定하였는데, 그중 資金調達の 原則은 다음과 같다. 즉, 自己資金 負擔率은 最低 10%로 하되, 自己資金負擔比率이 높은 計劃에 優先적으로 支給하기로 하였다. 또한 借入資金中 內資融資分은 國民投資金이나 이와 類似的한 條件의 資金으로 支援하고, 所要外資는 船主 및 造船所의 自體調達借款에 優先적으로 支援하되 가능한 한 轉貸借款, 外貨付 또는 中長期 設備金融資金으로 支援하기로 하였다. 또 이러한 借入資金에 대한 擔保는 다른 擔保能力을 감안하여 本船에 의한 共同 後取擔保를 認定토록 하였다. 그러나 計劃造船事業의 核心을 이루는 것은 말할 나위도 없이 金融支援의 內容이라 하겠다. 즉 計劃造船事業이 韓國海運의 飛躍의 振興을 中心으로 한 것이든, 不況의 渦中에 빠져있는 造船工業의 振興을 中心으로 한 것이든, 海外의 供給에 依存하여온 國內需要를 國

內에서 充足시키기 위한 政策에 따른 것인 이상, 金融支援의 內容이 이 事業의 成敗를 좌우할 것이라는 사실은 지극히 당연한 常識이라 할 것이다.

資本集約의 産業이라고 불리우는 海運에 있어서 最優先의 課題는 막대한 新造資金을 어떻게 調達할 것인가이다.

다음은 이 調達資金의 金利 및 償還年限 등의 條件이 國際競爭力이 可能한 範圍內의 것인가의 與否이다.

그러나 우리나라 政府가 가지고 있는 財源의 限界로 計劃造船政策은 처음부터 어떤 限界에 놓일 수 밖에 없었던 것으로 보인다. 外資는 물론 內資 역시 그러하였다. 뿐만 아니라 金融支援의 條件에 있어서도 國內 諸般支援政策의 範圍를 벗어나는 特別한 措置를 기대할만한 餘地가 아니었다.

이처럼 制限된 與件속에서나마 計劃造船事業을 成攻의 으로 推進하기 위한 政府의 苦心으로 前述한 것과 같은 調達源則 아래 金融條件을 決定하여 施行하였다. 즉 外資의 경우, 2年 據置 5年 償還에 金利는 年 리보 레이트(LIBOR) 플러스 2.4%로 하였고, 內資의 경우에

<表 3> 計劃造船 事業의 計劃 및 工程別 推進現況(1980年末 現在) 單位: G/T(척)

區分	船種	計 劃	發 注 量	推 進 現 況			
				竣 工	50%以上	50%未滿	未 着 工
1次	外航船	74,000	67,569(8)	67,569(8)	—	—	—
2次	外航船	175,000	169,700(17)	169,700(17)	—	—	—
	內航船	10,000	7,900(14)	7,900(14)	—	—	—
	計	185,000	177,600(31)	177,600(31)	—	—	—
3次	外航船	200,000	246,200(18)	172,700(16)	73,500(2)	—	—
	內航船	10,000	6,800(18)	5,940(16)	860(2)	—	—
	計	210,000	253,000(36)	178,640(32)	74,360(4)	—	—
4次	外航船	226,000	171,300(15)	96,900(11)	3,200(1)	71,200(3)	—
	內航船	10,000	22,755(46)	12,015(27)	9,140(17)	—	1,600(2)
	計	236,000	194,055(51)	108,915(38)	12,340(18)	71,200(3)	1,600(2)
5次	外航船	200,000	174,590(13)	—	35,490(7)	58,000(2)	81,100(4)
	內航船	10,000	23,868(49)	—	6,330(15)	8,407(19)	9,131(15)
	計	210,000	198,458(62)	—	41,820(22)	66,407(21)	90,231(19)
6次	外航船	200,000	212,100(10)	—	—	—	212,100(10)
	內航船	10,000	12,458(18)	—	—	—	12,458(18)
	計	210,000	224,558(28)	—	—	—	224,558(28)
計	外航船	1,074,000	1,041,459(81)	506,869(52)	112,290(10)	129,200(5)	293,200(14)
	內航船	50,000	73,781(147)	25,855(57)	16,350(34)	8,407(19)	23,189(35)
	計	1,171,000	1,115,240(226)	532,724(109)	128,520(44)	137,607(24)	316,389(49)

資料: 韓國造船工業協會, 韓國船主協會

는當初 3年 据置 5年 償還에 金利는 年 13% 내지 14%로 하였으나 이 金利는 여러가지 國內 與件 및 金融 政策의 變動에 따라 여러 차례 變動된 바 있었다<sup>18)</sup>

## 2. 計劃造船事業의 推進現況

計劃造船事業은 1974年 9月 18日에 發表된 交通部의 外航海運育成方案에 의하여 實需要者를 選定하여 着手한 1975년부터 起算되므로 1981年末 實需要者 選定까지 따지면 제 7차 計劃造船事業까지 選定된 셈이다.

그러나 1981년의 제 7차 計劃造船 實需要者 選定은 公開되지 않았고, 1981년까지의 推進狀況도 入手하지 못하여 1980年末 現在로 그 狀況을 檢討할 수 밖에 없다.

제 1차 사업부터 제 6차사업까지의 推進現況을 보면 그 總計劃量은 <表 3>에 나타나 있듯이 外航船 107만 4,000총톤, 內航船은 5만총톤, 計 111만 1,000총톤이었다. 이 중 實際 發注量은 外航船 104만 1,459총톤 內航船 7만 3,781총톤, 計 111만 5,240총톤으로서 각각 計劃量의 97.0%, 147.6% 및 95.2%를 達成했다.

또한 1980年末 現在 1977년의 4次 計劃造船分 一部까지 竣工되었는데, 竣工量은 外航船 50만 6,869총톤, 內航船 2만 5,855총톤, 計 53만 2,724총톤으로서 6次 計劃造船事業까지의 總發注量에 대한 竣工率은 각각 48.7%, 35.0%, 47.8%에 이르렀다.

또 제 4차 計劃造船事業까지의 發注된 外航船 65만 4,769총톤, 內航船 3만 7,455총톤 計 69만 2,224총톤에 대한 竣工量은 각각 77.4%, 69.0% 및 77.0%에 이르렀다.

以上の 內容을 外航船에 限하여 船種別 및 實需要者別, 受注造船所別로 살펴 보면, 다음과 같다.

### (1) 船種別 推進實績

제 6차 計劃造船 實需要者 選定에 따른 發注에 이르기까지 計劃造船事業에 의한 外航船의 總發注量은 81척에 104만 1,459총톤에 이른다. 이 중 가장 큰 比重을 차지한 船種은 1만총톤급 이상의 撤貨物船으로 33척에 60만 2,540총톤으로 全體의 59.5%를 차지하는 것인데, 發注된 平均 船型은 1만 8,259총톤이었다. 이 중 竣工分은 發注量의 45.2%에 이르는 27만 2,240총톤에 不遇하다, 6次 計劃造船 發注分을 除外한 發注量에 대한 竣工率은 68.6%에 이른다. 特記해야 할 事項은 1次부터 6次에 이르기까지 每年 發注된 船種은 撤貨物船뿐이었다는 점이다.

다음은 2次부터 5次분까지 10척이 發注된 폴·콘테이너船이었다. 22만 2,700총톤이 發注되어 總發注量의 54.8%인 12만 2,000총톤이 竣工되었는데, 24.3%에 이르는 5次計劃造船分은 未着工 狀態에 있었다. 이

計劃造船事業에 의하여 發注된 폴콘테이너船의 平均 船型은 2만 2,270총톤이었다.

다음은 鑛石 및 撤貨物 兼用船 6만 2,000총톤, 一般 貨物船 4만 3,700총톤, 自動車 및 撤貨物兼用船 3만 2,000총톤, 피어더 콘테이너船 2만 4,143총톤, 油槽船 2만 1,490총톤, 小型 撤貨物船 7,086총톤, 케미칼 탱커 3,800총톤의 順으로 각각 그 占有率은 6.0%, 4.2%, 3.1%, 2.3%, 2.1%, 2.0%, 0.9% 및 0.4%였다

### (2) 實需要者別 推進實績

제 6차 計劃造船 實需要者 選定에 이르기까지 계획 조선사업의 혜택을 받은 外航海運業體는 26個 船社에 지나지 않는다. 이 중 亞細亞商船 9隻에 19만 200총톤, 汎洋專用船이 10隻에 19만 8,930총톤, 大韓船주가 5隻에 13만 5,800총톤을 發注, 總發注量의 各各 18.3%, 17.2% 및 13.0%를 차지함으로써 이 3個 會社가 全體의 48.5%를 占有하였다. 이밖에 朝陽商船이 7척에 8만 3,376총톤, 韓進海運이 4隻에 7만 2,000총톤, 高麗海運이 4척에 6만 500총톤, 大韓船船이 5척에 5만 5,000총톤을 發注하여 각각 8.0%, 6.9%, 5.8% 및 5.3%를 占有하였는 바, 上記 3個社에 이들 4個社를 合한 7個社의 占有率 合計는 무려 74.5%에 이르렀고, 나머지 19個社의 占有率은 25.5%에 不遇하였다.

### (3) 受注造船所別 推進實績

제 1차부터 제 6차 計劃造船事業에 이르기까지 이 事業에 참여한 造船業體는 現代重工業, 造船公社, 大東造船, 東海造船, 大韓造船, 釜山造船, 三星造船, 信亞造船, 大宇造船 등 9個 業體이다.

이들 造船業體別 受注實績을 보면 現代重工業이 단연 선두로서 計劃造船事業에 의한 總發注量의 65.0%에 이르는 67만 6,540총톤(37隻)이고 다음 造船公社는 12隻에 20만 9,276총톤을 受注함으로써 2位를 차지하였고, 三星造船이 2隻에 4만 4,500총톤(4.5%), 大東造船이 12隻에 3만 7,343총톤(3.6%), 大宇造船이 1隻에 3만 2,000총톤(3.1%), 大韓造船 9隻에 1만 7,100총톤(1.6%), 信亞造船이 4隻에 9,700총톤(0.9%), 東海造船이 3隻에 9,000총톤(0.9%), 釜山造船이 2隻에 4,000총톤(0.4%)의 順으로 되어있다. 現代重工業은 1次 계획 조선사업부터 6次계획조선까지 全部 참여하였는데 船種別 受注實績을 보면 撤貨物船이 23隻에 35만 9,040총톤으로 그 平均船型은 1만 5,610총톤이었다. 이외에 6만 2,000총톤級 鑛油兼用船 1隻을 비롯하여 2隻의 自動車專用船 2만 1,200총톤 및 2隻의 自動車 및 撤貨物兼用船을 受注하였다.

造船公社 역시 1차 계획조선사업부터 6차계획조

선사업까지 참여하였는데, 撤貨物船이 9隻에 17만7,300총톤으로서 가장 큰 比重을 나타내었다. 이들 撤貨物船의 平均噸수는 1만 9,700총톤이었다. 이외에 폴·콘테이너船, 油槽船 및 一般貨物船을 各各 1隻씩 受注하였는데, 그 各各의 船型은 2만 400총톤, 9,990총톤 및 1,586총톤이었다.

三星造船은 3 차계 擘조선사업에 1만 1,500총톤級 油槽船 1隻, 6 차에는 3만 5,000총톤級 撤貨物船 1隻 등 단 2隻의 受注만으로 3位를 차지하였다.

3. 計劃造船資金의 執行實績

計劃造船事業에 의한 船舶의 發注 및 竣工은 위에서 살펴본 것처럼 비교적 順調로있다고 하겠는데, 이와같은 實績은 우선 資金動員이 順調롭게 뒷받침되었기 때문이라고 생각할 수 있다.

(1) 自己資金의 調達實績

自己資金의 調達實績은 <表 4>와 같다. 즉 제 1 차계 擘조선사업에 있어서는 計劃 初年度인 1975년에 5억 5,100만원, 76년에 16억 3,600만원, 77년에 8억 8,700 3만원이 調達 執行되었는 바, 이 3個年間の 執行率은 各各 19.9%, 53.2% 및 28.9%로 되어 있다. 2次 擘조선사업에 있어서는 初年度인 1976년부터 1980년까지 5個年에 걸쳐서 67억 5,400만원이 執行되었는데, 그 年度別 執行率은 各各 5.7%, 39.3%, 29.8%, 21.5%

및 3.8%로 되었었다. 즉 2次年度인 77년부터 4次年度인 79년까지 3個年間に 全體 90.6%가 集中執行되었었다.

3次 計劃造船事業에 있어서는 初年度인 71년부터 80년까지 78억 5,700만원이 執行되었고, 81년에 追加로 4억 1,800만원이 執行될 計劃이었다.

4次 計劃造船事業에 있어서는 初年度인 78년에는 전혀 執行實績이 없었고, 79년과 80년에 各各 17억 3,400만원과 5억 6,900만원으로 合計 23억 300만원이 執行되었으며, 81년에도 3억 6,000만원만이 追加 執行될 計劃이었다. 이처럼 4차사업에 있어서 自己資金 執行實績이 不振했던 것을 世界的인 海運不況의 餘波로 船主들이 資金調達能力을 잃은 때문이라고 풀이할 수 밖에 없다.

5次 計劃造船事業에 있어서도 2次年度인 80년에 20억 6,300만원이 執行되었을 뿐인데, 81년과 82년의 執行計劃도 各各 6억 2,600만원과 1억 3,700만원으로 合計 7억 6,300만원에 지나지 않았다. 어쨌든 擘조선이 시작된 1975년부터 1980년까지의 執行實績과 81년과 82年執行計劃의 合計는 235억 9,200만원에 이르렀다.

(2) 內資融資 執行實績

內資融資의 執行實績은 <表 5>와 같다. 1次 擘조선

<表 4> 自己資金 調達 執行實績 및 計劃

(單位: 100萬圓)

	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	計
1次	551	1,636	887	—	—	—	—	—	3,074
2次	—	382	2,653	2,015	1,450	254	—	—	6,754
3次	—	—	460	3,582	2,763	1,112	418	—	8,275
4次	—	—	—	—	1,734	569	360	—	2,663
5次	—	—	—	—	—	2,063	626	137	2,826
計	551	2,018	4,000	5,537	5,947	3,998	1,404	137	23,592

資料: 韓國造船工業協會

<表 5> 內資融資 執行實績 및 計劃

(單位: 100萬圓)

	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	計
1次	6,027	6,000	5,625	—	—	—	—	—	17,652
2次	—	760	13,625	12,549	6,007	1,554	—	—	34,495
3次	—	—	2,335	23,461	13,615	6,090	2,363	—	47,864
4次	—	—	—	—	19,129	22,894	8,162	—	50,185
5次	—	—	—	—	—	23,180	25,455	18,359	66,994
計	6,027	6,760	21,585	36,010	38,751	53,718	35,980	18,359	217,190

資料: 韓國造船工業協會

에서 총 176억 5,200만원이 執行되었는데, 75년부터 77년까지 각각 34.1%, 34.0% 및 31.9%씩 配分되었다.

2차 계획조선사업에서는 初年度인 1976년부터 80년까지 5年間に 344억 9,500만원이 執行되었다. 77년과 78년에 각각 39.5%, 36.4%인 136억 2,500만원과 125억 4,900만원이 投入되어 合計 75.9%가 執行되었다.

3차 計劃造船事業에는 初年度인 1977부터 80년까지의 4年間 455억 100만원이 執行되었으며, 81년에는 23억 6,300만원이 追加執行되어 마무리될 計劃이었다.

4차 計劃造船事業에서는 實需要者 選定 다음해인 1979년에 着手되어 79년과 80년에 420억 2,300만원이 執行되었고, 81년에 81억 6,200만원이 追加執行될 計劃이었다.

5차 計劃造船事業에 있어서도 實需要者 選定 다음해인 1980년에 着手되어 231억 8,000만원이 執行되었고, 81년과 82년에 각각 254억 5,500만원과 183억 900만원이 追加 執行될 計劃이다.

自己資本 調達의 경우와는 달리 1980년까지의 總 執行實績과 81년 및 82년의 執行計劃의 合計 2,171억 9,000만원에 대한 年度別 比率는 2.8%, 3.1%, 9.9%, 16.6%, 17.8%, 24.7%로 80년까지 계속增加를 나타내었다. 特히 注目할 事項은 自己資金 調達의 경우 80

년에 前年比 8.4% 포인트의 減少를 보였음에도 불구하고 內資融資의 경우에는 6.9% 포인트의 增加를 나타내고 있는 점이다.

81년과 82년의 計劃에 있어서는 自己資金의 경우와 마찬가지로 제 6차 計劃造船分에 대한 執行計劃이 포함되어 있기 때문에 각각 16.6%와 8.4%로 前年比 減少를 나타내고 있다.

(3) 外資의 執行實績

外資의 執行實績은 <表 6>과 같다. 즉 1차 계획조선사업에 있어서는 着手 다음해인 76년과 77년에 각각 910만달러와 1,123만 2,000달러, 計 2,033만 2,000달러를 執行하였다.

2차 계획조선 사업에 있어서도 着手 이듬해인 77년부터 79년까지 3年間に 걸쳐 각각 2,289만달러, 1,805만 2,000달러, 365만 3,000달러 및 365만 3,000달러 등 計 4,459만 5,000달러를 確保 執行하였다.

3차 계획조선사업에서는 着手 첫 해인 77년부터 80년까지 4年間に 걸쳐 8,287만 3,000달러를 執行하였다.

4차 계획조선사업에 있어서는 實需要者 選定 다음해인 1979년과 80년에 걸쳐 각각 2,072만달러와 2,387만 2,000달러 등 計 4,461만 2,000달러가 執行되었고, 81년에 211만 8,000달러가 追加執行될 計劃이었다.

1976년부터 80년까지의 執行實績과 81년과 82년의

<表 6> 外資의 執行實績 및 計劃

(單位: 1,000달러)

	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	計
1次	—	9,100	11,232	—	—	—	—	—	20,332
2次	—	—	22,890	18,052	3,653	—	—	—	44,595
3次	—	—	8,211	21,040	28,619	5,003	—	—	62,873
4次	—	—	—	—	20,720	23,892	2,118	—	46,730
5次	—	—	—	—	—	19,659	20,450	450	40,559
計	—	9,100	42,333	39,092	52,992	48,554	22,568	450	215,098

資料: 韓國造船工業協會

<表 7> 總資金의 執行實績 및 計劃

(單位: 100萬圓)

	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	計
1次	6,578	12,914	13,027	—	—	—	—	—	32,519
2次	—	1,142	29,557	25,034	9,576	1,808	—	—	67,117
3次	—	—	7,557	39,186	32,977	10,104	2,781	—	92,605
4次	—	—	—	—	33,908	40,693	10,649	—	85,250
5次	—	—	—	—	—	38,378	40,702	20,818	99,898
計	6,578	14,056	50,141	64,220	76,461	90,983	54,132	20,818	377,389

資料: 韓國造船工業協會

執行計劃의 合計額 2억 1,509만 8,000달러에 대한 年度別 比率은 다음과 같다. 즉 76년부터 80년까지 4.2%, 19.7%, 18.2%, 24.6% 22.6%의 比率로 執行되어졌고, 81년과 82년에 各各 10.5%, 0.2% 比率로 追加執行될 計劃이었다.

78년과 80년에 各各 前年比 1.5%와 2.0%의 減少를 보였던 바, 이러한 減少가 示唆하는 바는 적지 않다고 하겠다.

(4) 執行實績의 綜合

前述한 自己資金, 內資 및 外資의 執行實績을 綜合한 總資金의 執行實績은 <表 7>과 같다.

즉 1次 計劃造船事業에 있어서는 75년부터 77년까지 325억 1,900만원이 執行되었고, 2次 計劃造船事業에 있어서는 76년부터 80년까지 5年間에 걸쳐 1次 計劃造船事業에 比하여 106.4%가 增加한 671억 1,700만원이 執行되었다.

3次 計劃造船事業에 있어서는 77년부터 80년까지 4年間에 걸쳐 898억 2,400만원이 執行되었고, 81년에 27억 8,100만원이 追加執行될 計劃이있는 바, 實績과 執行計劃의 合計額은 926억 500만원으로서 2次的 경우에 比해 38.0%가 增加되었다.

4次 計劃造船事業에 있어서는 79년과 80년에 各各 339억 800만원과 406억 300만원의 執行되었고, 81년에 106억 4,900만원이 追加執行될 計劃이있는 바, 實績과 執行計劃의 合計額은 852억 5,000만원으로 3次 計劃造船事業에 比해 8.6%의 減少를 나타내었다. 이는 단적으로 海運不況에 따른 船主의 資金調達能力 不足과 投資意慾의 減少를 나타낸 것이라고 볼 수 밖에 없다.

5次 計劃造船事業에 있어서는 80년에 383억 7,800만원이 執行되었고, 81년과 82년에 各各 407억 200만원과 208억 1,800만원이 追加로 執行될 計劃이었다.

이 執行實績과 執行計劃의 合計額은 998억 9,800만

원으로서 4次에 比해 17.2%가 增加한 것이다.

이들 執行實績 및 執行計劃의 總計는 3,783억 8,900만원인데, 이에 대한 80년까지의 年度別 執行比率은 1.7%, 3.7%, 13.3%, 17.0%, 20.3% 및 24.1%이고 81년과 82년의 執行計劃은 各各 14.3%와 5.5%로 나타나 있다.

(5) 資金別 執行實績

前述하였듯이 計劃造船事業에 所要되는 資金別 調達原則은 自己資金 10%, 內資融資 50%, 外資 40%였다. 이러한 調達原則에 比하여 執行實績은 어떤가에 대하여 알아보기로 한다.

75년부터 80년까지의 執行實績과 81년과 82년計劃의 合計에서 볼 때 <表 8>에서와 같이 總資金 3,773억 8,300만원에 대하여 自己資金은 235억 9,200만원으로 6.3%, 內資融資는 2,171억 9,000만원으로 57.6%, 外資는 2억 1,509만달러로 36.1%였다. 즉 自己資金과 外資는 계획에 比하여 各各 3.7%포인트 및 3.9%포인트가 미치지 못한 反面, 內資融資는 7.6%포인트가 웃돌았다는 結論을 보여주고 있다. 이것은 말할 것도 없이 船主의 自己資金 調達能力과 外資 誘致能力이 如意치 못한 反面에 政府의 支援努力이 컸다는 것을 뜻한다.

(6) 當初의 執行計劃과 實績의 比較

1次부터 6次까지의 計劃造船事業計劃에 의한 年度別 發注 및 所要資金 計劃과, 上述한 年度別 執行實績을 比較하는 것은 큰 意味가 없다. 왜냐하면 1981年末 現在 完了된 것은 2次 事業分까지만이고, 3次 事業分부터는 進行中에 있었기 때문이다. 뿐만 아니라 上述의 執行實績에는 沿岸船 및 漁船의 計劃造船事業이 除外되어있기 때문이다. 그러나 相關關係가 전혀 없다고 할 수는 없는 바 그 對比는 <表 9>와 같다.

이에 따르면 當初의 計劃에 대한 75년부터 80년까지의 執行實績은 95.8%, 25.4%, 41.7%, 59.3%, 72.2

<表 8> 資金別 執行實績 및 計劃의 比率 (單位: 100萬원(1,000달러))

	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	計
自己資金	551	2,018	4,000	5,537	5,947	3,998	1,404	137	23,592
%	8.4	14.4	8.0	8.6	7.8	4.4	2.6	0.7	6.3
內資融資	6,027	6,760	21,585	36,010	38,751	53,718	35,980	18,359	217,190
%	91.6	48.1	43.0	56.1	50.7	59.0	66.5	88.2	57.6
外資	—	(9,100)	(42,333)	(39,092)	(52,992)	(48,554)	(22,568)	(450)	(215,098)
%	—	37.5	49.0	35.3	41.5	36.6	30.9	11.1	36.1
計	6,578	14,056	50,141	64,220	76,461	90,983	54,132	20,818	377,389

資料: 韓國造船工業協會

〈表 9〉 當初 資金執行計劃과 執行實績의 比較

(單位: 100萬圓)

	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1975~81 計
當 初 計 劃(A)	6,867	56,195	12,146	108,304	97,800	96,400	29,400	—	515,312
實 績(B)	6,578	14,056	50,141	64,220	76,461	90,983	54,132	20,818	356,571
(B)/(A) %	95.8	25.4	41.7	59.3	78.2	94.4	184.1	—	69.2

資料: 韓國造船工業協會

〈表 10〉 新 造 船 建 造 實 績

區 分	1974		1975		1976		1977		1978	
	物 量	前年比	物 量	前年比	物 量	前年比	物 量	前年比	物 量	前年比
輸 出 船	202	—	416	105.9	551	32.5	554	0.5	618	11.6
國 內 船	19	—	14	△26.3	302	2,057.1	89	△70.5	151	69.7
計	221	—	430	94.6	853	98.4	643	△24.6	769	19.6
國內船占有比	8.6	—	3.3	△5.3	35.4	32.1	13.8	△21.6	19.6	5.8

  

區 分	1979		1980		1981		計
	物 量	前年比	物 量	前年比	物 量	前年比	物 量
輸 出 船	304	△50.8	464	52.6	1,490	221.1	4,599
國 內 船	221	46.4	190	△14.0	363	90.1	1,349
計	525	△31.7	654	24.6	1,853	183.3	5,948
國內船占有比	42.1	22.5	29.0	△13.1	19.6	△9.4	22.7

資料: 韓國造船工業協會

註: 造船工業協會 會員社 및 群山, 仁川造船의 實績에 限定된 資料임.

% 및 94.4%도 平均 執行實績은 61.8%에 지나지 않았다.

그러나 81年度の 執行計劃은 當初 計劃 294억圓의 184.1%에 이르는 541억 3,200만圓이었다.

그러나 이러한 內容을 總體的으로 살필 때, 計劃造船事業에 대한 政府와 業界의 熱望에 비해 資金調達能力에 많은 問題를 드러내고 있다는 事實을 發見할 수 있다.

4. 計劃造船事業의 推進效果

計劃造船事業의 推進效果에 대해서 우선 韓國造船工業協會<sup>19)</sup>의 分析과 評價를 살펴보면 다음과 같다.

첫째, 계획조선사업의 推進으로 造船所는 業務量의 確保가 可能하여 安定操業을 維持할 수 있다.

둘째, 造船機資材工業의 育成이 이루어져 國産化率을 向上시킬 수 있었다.

셋째, 關聯工業에 대한 波及效果가 至大하였는 바, 그 率은 55%에 이르렀다.

넷째, 上記와 같은 理由에서 우리나라가 世界的인 大韓造船學會誌, 第19卷 第3號, 1982年 11月

造船國으로 浮上될 수 있었다.

다섯째, 新造船價와 中古船價의 隔差를 어느정도 解消할 수 있었다.

以上的 評價를 통해 볼 때 計劃造船事業이 우리나라 造船工業에 미친 影響은 결코 過少評價할 수 없을 것 같다.

그러나 다섯번째의 分析內容은 다소 我田引水格인 評價가 아닌가 하는데, 그것은 新造船價와 中古船價의 隔差解消는 計劃造船事業에 따른 것이라기보다는 1980年을 前後하여 中古船價가 暴騰했던 것에 起因하는 것이었다고 理解되기 때문이다.

그러나 그러한 中古船價의 暴騰에도 불구하고 新造船價를 비교적 저렴하게 維持할 수 있었던 것은 計劃造船事業이 미친 影響을 否認할 수 없겠으나, 그렇다고해서 計劃造船事業의 推進效果가 海運業界에 대해서도 滿足스러운 만큼 寄與했다고는 보기 어렵다.

計劃造船事業의 推進效果가 造船業界와 海運業界에 끼친 影響을 좀더 상세히 살펴보기로 한다.

(1) 造船業에 대한 效果

前述하였듯이 計劃造船事業의 推進效果의 첫째로 손꼽을 수 있는 것은 造船業界安定操業의 維持라 하겠다.

韓國造船工業協會가 作成한 <表 10>에 따르면 계획 조선사업의 推進效果가 두드러지게 나타나 있다.

<表 10>은 建造實績을 中心으로 한 것인데 國內船과 輸出船의 合計를 볼 때, 77년과 79년에는 各各 前年比 24.6%와 31.7%의 마이너스 成長을 보였다. 그러나 74년부터 81년까지의 年平均 成長率은 무려 52.0%에 이르는 바, 이는 73년의 이른바 石油波動 이후 유례가 없었던 世界的 造船不況의 渦中에서 造船業界가 얼마나 잘 지탱해 왔는가를 단적으로 說明해 준다고 하겠다.

물론 輸出船을 中心으로 살펴 볼 때는 79년의 50.8%라는 前年比 마이너스 成長을 除外하고는 한번도 마이너스 成長率을 나타낸 해도 없는데, 이 사실은 74年以前 好況時 受注分の 殘量이 있었다는 사실을 나타낼 뿐이다. 즉, 이 受注殘量이 바닥을 보인 79년에 있어서 輸出船의 建造實績은 前年比 50.8%의 마이너스 成長을 記錄하여 74년부터 79년까지의 年平均 成長率은 19.9%에 不過하여, 같은 期間中の 輸出船과 國內船 合計의 成長率 31.3%에 대하여 11.4%포인트나 미치지 못하였다. 1980년과 81년의 輸出船 建造增加率은 크게 회복되어 각각 52.6%와 221.1%를 나타내었다.

한편 國內船建造實績을 보면 75年, 77年 및 80년에 各各 前年比 26.3%, 70.5% 및 14.0%의 마이너스 成長을 보였으나, 76년에는 무려 前年比 2,057.1%라는 놀라운 成長率을 보여 74년부터 81년까지의 年平均 成長率은 307.5%에 이르렀다. 이러한 國內船建造의 成長率은 76년과 77년에 심한 起伏을 보였다는 점에서 意味를 부여하기는 어렵지 않을까 한다.

그러나 全體 建造量에 대한 國內船建造量의 占有率을 보면 그것이 造船所의 安定操業 維持에 미친 寄與度가 컸다는 것을 짐작할 수 있겠다.

즉 75年度와 77年 및 80년에 各各 5.3%포인트, 21.6%포인트 및 13.1%포인트라는 前年比 마이너스 成長率을 보이긴 하였지만 꾸준한 成長勢를 보임으로써, 74년부터 81年사이의 全體 建造實績에 대한 國內船의 占有率은 22.7%에 이르렀고, 年平均 占有率은 21.4%였다.

즉 國內船의 建造가 이 期間中 造船所 安定操業에 寄與한 바는 21.4% 내지 22.7%였다고 하겠다.

다음 1980年 10月 現在 4個의 造船機資材 專門工場

을 비롯하여 154個 造船機資材業體를 確保함으로써 그 技術人力이 2만 3,000명에 이르게 되었다는 點에 대하여 韓國造船工業協會는 計劃造船事業推進에 따른 두번째 效果로 指摘하고 있다.<sup>20)</sup> 이에 따라 船舶建造의 國產化率은 40% 내지 60%정도밖에 아니되나, 船用엔진의 國產化까지 考慮한다면 全體國產化率은 90% 이상에 이를 것으로 展望하고 있다.

또한 關聯工業에 대한 波及效果도 매우 컸는 바, 韓國造船工業協會의 分析에 따르면 造船工業을 100%라 할 때 機械工業 29%, 鐵鋼工業 16%, 電氣, 電子工業 3%, 化學工業 2% 및 其他 5%로 合計 55%에 이르고 있다.

(2) 海運業에 대한 效果

國內 海運業에 대한 計劃造船事業의 外形的 效果는 保有船腹量의 前年比 增加量에 대한 國內 建造 供給量의 比率로 評價할 수 밖에 없는데 그 內容은 <表 11>과 같다.

<表 11> 國籍船腹量의 前年比 增加量, 增強率 및 國內供給量, 供給率

	保有船腹量 (A)	前年比 增強量 (B)	前年比 增強率 (B/A)	國內供給量 (C)	供給率 (C/B)
1974	1,359	368	37.1	19	5.2
1975	1,484	125	9.2	14	11.2
1976	2,040	556	37.5	302	54.3
1977	2,293	253	12.4	89	35.2
1978	3,253	960	41.9	151	15.7
1979	3,839	586	18.0	221	37.7
1980	4,070	231	6.0	190	82.3
1981	4,858	788	19.4	363	40.1
計	—	3,867	22.7	1,349	34.9

資料: 韓國船主協會 및 韓國造船工業協會

註 1) 保有船腹量은 每年末 現在 海運港灣廳登錄基準 100G/T 이상의 鋼船, 漁船, 官用船 및 國籍取得條件附裸備船은 除外

2) 供給率은 保有船腹의 前年比 增強量에 대한 國內供給量의 比率

여기에 따르면 적어도 外形的인 效果面에서 計劃造船事業이 海運業界에 미친 寄與度는 造船業界에 대한 寄與度에 못지 않을 만큼 크다. 結論적으로 말하여 74년부터 81년까지의 船腹量의 前年比 年平均 增加率은 22.7%였는데 비하여, 같은 期間中の 供給率은 34.9%로서 12.2%포인트를 웃돌고 있다. 반드시 단정할 수 있는 問題는 아니겠지만 新造船의 國內供給이 없었다면 保有船腹의 年平均 增加率은 7.9%가 줄어든 14.8%



에 지나지 않았을 것이라는推定이 可能하다. 즉 國內造船에 의한 供給의 船腹增強에 대한 寄與度는 7.9%에 이른다고 하겠다.<sup>21)</sup>

또한 全體造船量에 대한 國內船建造의 占有比가 21.4%인 것에 비하여, 國內保有船 全體 增強量에 대한 國內新造供給率이 34.9%에 이르는 것은 計劃造船事業의 海運에 대한 寄與도가 造船에 대한 寄與도에 比하여 13.5%나 높았다는 結論이 可能하다.

前述하였듯이 計劃造船事業은 國內海運業과 造船業을 連繫하여 育成한다는 方針아래에서 出發한 것이었지만, 計劃造船初期의 當面目標가 世界的造船不況에 起因하여 急激히 떨어지기 시작한 國內造船業界의 操業水準을 維持하기 위한 것이었던 만큼, 結果도 그렇게 나타나 있는 것이라 하겠다.

물론 이와같은 結果는 위에서 分析된 것처럼 海運業界의 資金調達能力에 問題가 있었던 때문이라고 할 수 밖에 없지만, 그러한 船主의 資金調達能力의 問題는 既定의 사실이었던 만큼, 이에 對한 政府의 支援이 如意치 못하였음을 나타내는 結果라 하겠는 바, 이같은 結果는 여러가지로 不利한 條件아에서도 計劃造船事業의 實需要者 選定에서 높은 競争率을 보였다는 點만으로도 充分히 證明된다 하겠다.

##### 5. 計劃造船事業의 問題點

우리나라 造船工業의 問題點은 이미 世界的으로 批判을 받고 있는 것처럼 需要의 大部分을 輸出船에 依存하고 있어 國內需要의 安定的 基盤이 없다는 점이다. 이는 船舶의 需要가 없기 때문이 아니고, 그 需要의 大部分이 海外의 供給에 依存하고 있기 때문인 바, 그 이유를 再論할 필요는 없겠다.

어쨌든 이같은 問題를 多少나마 解消하기 위하여 計劃造船事業이 施行되어 온 것임도 말할 나위가 없다.

그러나 우선 物量에 있어서는 發注量을 基準으로 年間 20만 總噸 內外에 지나지 않았는 바, 우리나라 造船所의 年間 總建造能力 400萬총톤에 비하여 너무나 보잘것 없는 量이라 하겠다. 이런 理由에서 造船所는 造船所 나름으로 海外需要를 좀더 確保하기 위하여 血眼이 될 수 밖에 없었고, 덤핑輸出이라는 批判에 대해서도 그 眞偽야 어떻든 甘受가 不可避한 實情이 아니었는가 한다.

이러한 問題의 解消에는 國內需要를 좀더 確保할 수 있는 方案, 즉 計劃造船事業의 物量을 擴大할 수 있는 方案이 講究되어야 한다.

제 4차 經濟開發 5 個年計劃期間中에 增強된 船腹量은 281만 8,000총톤으로 年平均 增強量은 56만 3,600

총톤에 달했다. 그런데 1982년부터 1986년까지를 期間으로 하는 제 5차 計劃期間中에 計劃된 增強量은 318만 1,000총톤으로서 年平均 計劃은 63만 6,200총톤으로 되어 있다.

4차 計劃期間中 國內造船所의 建造量은 343만총톤으로서 年平均 68만 6,000총톤으로 47%의 所長率을 보였다. 1981年の 輸出船建造量 149만총톤을 基準으로 每年 15%정도의 成長을 假定한다면, 5차 5個年計劃期間中에 999만 8,000총톤을 建造, 年平均 199만 9,600총톤을 建造할 수 있다는 計算이므로 5차 계획기간 중의 國內外需要는 年平均 263만 5,800총톤에 이른다고 하겠는데, 이러한 假定이 可能하다, 하더라도 우리나라 總建造能力에 대한 需要의 比率은 65.9%에 지나지 않는다는 計算이 成立한다.

그러나 여기에는 相當한 變數要因이 다를 것으로서, 우선 우리가 겪고 있는 類例가 없는 世界的 海運不況이 과연 언제 解消될 수 있을 것인가가 문제인 것이다.

더우기 우리에게 있어 보다 重要的 問題는 建造資金의 調達로서, 이는 延拂에 의한 輸出船에 있어서나 計劃造船에 의한 國內船에 있어서나 마찬가지이다. 또한 그 條件이 어떠한가도 문제가 될 것이다.

이러한 諸般問題를 計劃造船 支援條件에 대하여 檢討하기 위하여 韓國과 日本의 金融支援條件을 對比하면 <表 12>에서 나타나는 바와 같이 韓國의 경우가 日本에 비하여 크게 不利하다. 더우기 우리나라 計劃造船事業에 대한 支援條件은 輸出船에 대한 延拂條件보다도 不利하였는 바, 이 三者를 對比하면 <表 13>과 같다.<sup>22)</sup>

즉 우리나라 計劃造船의 경우 自己資金 10%는 市中銀行의 一般貸出로 借入하는 것으로 假定하고, 리보레이트를 16%로, 船主의 年平均 負擔年利는 自己資金 2%, 內資融資 11.25%, 外資融資 2.76%, 合計 16.01%이다. 이에 비하여 輸出船의 경우는 船價의 20%에 대한 金利 3.6%에, 船價의 80%에 대한 輸出入銀行 및 協助金融機關의 金利 7.088%등 合計 10.688%만 負擔하게 되어 있다. 결국 우리나라 計劃造船에 따른 船主의 年間 金利負擔은 輸出船의 外國船主의 金利負擔보다 5.32%나 높다. 이것을 今年의 6.27措置로 引下된 金利로 따지면 計劃造船에 의한 國內 船主의 金利負擔은 自己資金 1%, 內資融資 7.5%, 外資融資 2.76%, 合計 11.26%로 延拂輸出船의 경우보다 0.572% 짝 높아진다.

한편 日本의 計劃造船은 自己資金負擔이 콘테이너船

〈表 12〉 韓·日 計劃造船金融支援條件 對比

區 分		日 本		韓 國		
自己資金負擔率	콘테이너 및 LNG船	0%	폴콘테이너	8%		
	其 他 船	15%	其 他 船	10%		
融 資 比 率	콘테이너 및 LNG船	開 銀	75%	內 資	60~62%	
		市 中	25%			
	其 他 船	開 銀	65%	外 資	30%	
		市 中	20%			
償 還 期 間	開 銀	3年据置後 10年	內 資	引渡後 6月(最長 2.5年) 据置後 8年		
	市 中	竣工豫定以後 8年	外 資	2年 据置後 5年		
年 利 子 率 (開銀 8.5%· 市中 9.5%)	定期船· LNG船	利 子 補 給 率	3.5%	內 資	15%	
		船主負擔金利	開 銀			5.0%
			市 中			6.0%
	不定期船	利 子 補 給 率	3.0%	外 資	리보율+24%	
		船主負擔年利	開 銀			5.5%
			市 中			6.5%
	油 槽 船	利 子 補 給 率	2.5%	外 資	리보율+24%	
		船主負擔金利	開 銀			6.0%
市 中			7.0%			

資料：韓國造船工業協會

〈表 13〉 計劃造船輸出船 및 日本計劃造船의 船主負擔金利 對比表

韓 國		日 本	
計 劃 造 船	輸 出 船	計 劃 造 船	
自己資金 10%×20%=2%	自己資金 20%×18%=3.6%	15%×9.5%=1.425%	
內資融資 75%×15%=11.25%	輸銀 및 協助金融機關	開銀 및 市銀	
外資融資 15%×18.4%=2.76%	80%×8.86%=7.088%	85×3%=2.55%	
計 16.01%	計 10.688%	計 3.975%	

資料：張宗達, 世界속의 우리나라 造船工業, 韓國船舶研究所 所報 第3卷 第4號, p.70

- 註：1. 리보레이트는 16% 假定  
 2. 韓國船主의 自己資金 10%는 一般貸出로 借入하는 것으로 假定했으며, 日本船主의 경우는 시중은행에 새 借入하는 것으로 假定  
 3. 韓國輸出船의 輸銀 및 協助金融機關 支援金利 8.86%는 合成金利임.  
 4. 船種은 韓國의 경우 폴콘테이너船을 제외한 其他船, 日本의 경우 콘테이너 및 LNG船을 제외한 其他船을 적용  
 5. 日本計劃造船의 船主 借入資金 負擔金利는 船種에 따라 最低 1.5%, 最高 3.5%이나, 全體 船種의 선주 평균부담금리 약 3%선을 적용

과 液化天然가스(LNG)船을 除外한 其他船의 경우, 우리나라 보다 높은 15%로 되어 있으나, 市中銀行에서

借入할 때에는 金利가 9.5%에 不過하므로 日本船主의 年間 負擔은 1.425%에 지나지 않는다. 또한 日本計

〈表 14〉 內需船 및 輸出船의 噸當 船價推移

(單位: 달러)

	1974		1975		1976		1977		1978		
	內需	輸出	內需	輸出	內需	輸出	內需	輸出	內需	輸出	
콘테이너船	—	—	636.6	1,776.7	721.5	1,226.9	881.2	921.2	959.3	748.1	
油槽船	—	373.0	965.1	—	866.0	—	828.1	961.3	796.5	449.0	
撤貨物船	—	780.8	823.6	602.5	569.6	—	493.3	749.7	637.4	432.4	
	1979		1980		1981		年平均		年平均基準比較		
	內需	輸出	內需	輸出	內需	輸出	內需	輸出	差額	內需比	輸出比
콘테이너船	—	—	1,221.7	1,057.6	1,024.2	—	907.4	1,146.1	△298.7	26.3	△31.7
油槽船	822.8	732.3	822.9	546.6	1,387.4	1,611.3	727.0	778.6	148.4	△16.0	19.1
撤貨物船	856.1	543.3	673.9	545.8	795.3	569.6	692.7	603.4	89.3	△12.9	14.8

資料: 造船工業協會의 資料에 의하여 作成

註 1) 內需比는 差額의 內需船價에 대한 比率

2) 輸出比는 差額의 輸出船價에 대한 比率

劃造船의 船主 借入金利率은 船種에 따라 最低 1.5%, 最高 3.5%이지만, 全體船種의 船主 平均 負擔金利率은 약 3%로 보면, 이에 대한 年間 負擔金利率은 2.55%가 되므로 計劃造船에 의한 年間 金利負擔 合計는 3,975%에 지나지 않는 바, 韓國船主에 비해 7.285%(引下金利)내지 12.035%(引下 以前의 金利)나 낮다.

다음은 船價에 대한 問題이다. 船價는 船種 및 船型에 따라 相異하므로 代表的인 船種이라 할 수 있는 콘테이너船, 油槽船 및 撤貨物船 등 3種의 船種에 대하여 噸當 船價의 推移를 算出하여 보았다. 그 結果는 〈表 14〉와 같다.

이에 따르면 콘테이너船의 年平均 噸當 船價는 內需船이 907.4달러, 輸出船이 1,146.1달러로서 輸出船이 內需船에 비해 26.3%나 높고, 內需船은 輸出船보다 31.7%나 낮다.

또한 같은 期間中 油槽船의 年平均 噸當 船價는 內需船이 927달러, 輸出船이 778.6달러로서 內需船價가 輸出船價보다 16.0% 비쌌고, 輸出船價는 內需船價보다 19.1%나 싼다는 結論이다.

撤貨物船 역시 같은 期間中 年平均 噸當 船價는 內需船이 692.7달러, 輸出船이 603.4달러로 內需船이 89.3달러 높다. 이 差額의 內需船價比는 12.9%였고, 輸出船價比는 14.8%였다.

이처럼 內需船價가 輸出船價에 비하여 높았던 것은 船舶建造用 機資材輸入에 따른 關稅의 賦課與否에 起因하는 것으로 說明되고 있다.

어쨌든 內需船價가 輸出船價에 비하여 높다는 것은 上述한 支援條件의 差異와 더불어 計劃造船事業의 가장 큰 問題點이라고 하지 않을 수 없다.

油槽船과 撤貨物船의 경우 內需船價가 輸出船價에 비하여 19.1% 및 14.8%나 높다는 것을 上述하였는 바, 이의 平均은 16.95%에 이른다. 즉, 같은 船種, 같은 船型이라고 할 때, 國內 船主는 16.95%의 船價를 더 負擔하였다는 결론이므로, 여기에 金利負擔까지 包含하면 內需船과 輸出船의 差異는 18.72%(116.95%×16.0%) 또는 13.17%(새 金利에 의한) 대 10.69%(100%×10.69%)로 나타난다. 즉 內需船의 경우 輸出船에 비하여 過去에는 102.19%나 더 負擔하였고 앞으로는 23.2%나 더 負擔해야 한다는 結論인 바, 計劃造船에 의한 國內船은 輸出船에 비하여 競爭이 크게 뒤떨어질 수밖에 없다. 이러한 문제점이 是正되어야만 計劃造船은 보다 成功的으로 推進될 수 있을 것으로 믿어진다.

## VI. 輸出船과 計劃造船의 經濟性

船舶은 雙當 3,000만 내지 5,000만달러의 高價商品이기 때문에 大部分 延拂로 去來되고 있는 것이 國際의 慣例이다.

따라서 各國은 受注競爭에서 優位를 確保하려고 國際造船市場에서 有利한 延拂條件을 제시하고자 치열한 경쟁을 展開하고 있다.

그런데 우리 造船業界가 現在海外船主에게 提示할 수 있는 條件은 先受金 20% 以上, 償還期間 8年, 年利 9% 이상인데 反하여 先進 造船國인 오이시디(OECD)의 最低線(guideline)은 先受金 20% 以上, 8年 償還, 年利 8%이다. 특히 우리나라의 競爭相對國인 브라질이나 臺灣은 先受金 15%, 償還期間 17年 내지 18年, 年利 5 내지 8.5% 등의 有利한 條件을 彈力的

으로 提示하고 있어, 우리나라는 相對的으로 受注競争에서 不利한 立場에 있다<sup>23)</sup>. 즉 우리나라의 輸出船에 對한 延拂條件은 計劃造船에 대한 條件보다는 有利하지만 그렇다고 해서 對外的 競争力에 있어서 優位를 確保할 수 있는 條件은 못된다는 뜻이다. 이러한 現實을 背景으로 1980年 10월에 韓國船舶研究所(現 韓國機械研究所 大德 船舶分所)의 金燾喆, 甘泰炫, 韓盛培 研究員은 共同研究로 船舶建造時 延拂方法의 經濟性을 檢討하여 發表한 바 있다.

이 論文은 輸出船 및 計劃造船을 延拂條件으로 할 때, 國家的인 次元에서의 總 財政效果<sup>24)</sup>를 비롯하여 國民所得效果<sup>25)</sup>, 政府(銀行), 造船所, 船主間의 收支效果<sup>26)</sup> 및 國內로 資金이 回轉되는 國內 環元效果<sup>27)</sup> 등을 調査, 分析하는데 目的을 둔 것이다. 研究의 方法으로는 延拂條件下에 船主와 造船所間의 契約이 이루어진 時點에서부터 시작하여 船主가 船價를 完拂할 때까지를 하나의 週기로 삼고, 要素別 效果를 契約時點의 價値로 分析하는 現價(present worth)<sup>28)</sup> 比較方法을 適用하고 있다.

먼저 이 研究는 7만 6,954총톤의 散貨物船을 3,943 달러에 建造하기로 契約되었다는 假定에서 出發하고 있다. 또한 建造船價의 構成比는 機資材 購入費 65%, 人件費 20%, 管理費 10%, 減價償却費 5%인 것으로 보고, 機資材 國產化率은 輸出船의 경우 30%, 計劃造船의 경우 50%, 그리고 建造期間은 18개월로 假定하고 있는데, 이는 實際로 外國에서 受注한 바 있는 船舶을 모델로 한 것인데, 그 結論部分만을 다음에 引用하여 參考하고자 한다.

먼저 輸出船의 경우 政府는 7만 6,754총톤의 散貨物船을 建造하기 위해서는 契約價의 67.81%인 2,676만

5,000달러를 造船所에 融資해 주기 위해 動員해야 한다. 그러나 政府의 總支拂額은 外國으로부터 借款(리보+α)을 導入하여 年利 8%로 融資함으로써 發生하는 利差補償이 27.4%인 1,080만 4,000달러에 이르므로, 이를 포함하면 船價의 95.27%에 이르는 3,756만 5,000달러가 된다.

한편, 造船所의 경우, 船舶建造에 따르는 所要資金은 20%에 해당하는 船主로부터의 先受金, 72%의 融資金(政府·銀行)으로 充當하고, 나머지 8%만 自體調達하게 되어 있지만, 船舶 建造工程에 따라 實際로 投入되는 所要資金과 調達資金間의 時差로 資金 不足現象이 나타나게 된다. 그러므로 造船所는 動員 所要資金으로 8%의 自己資金을 포함하여, 船價의 약 23.4%인 922만 7,000달러를 保有하고 있어야 한다는 計算이다.<sup>29)</sup>

한편 船主는 自己資金 20%를 一時에 負擔하는 것이 아니므로 現價로 計算하면 船價의 17.43%인 643만 3,000달러의 動員 所要資金이 必要하게 된다.

이러한 現價計算方法에 따르면 政府(銀行)에는 總支拂額의 現價算出 및 利差補償으로 인하여 船價의 12.58%(496만달러)의 마이너스 效果가 나타난다.

造船所 역시 所要와 調達間의 時差에 의하여 船價의 11.72%인 462만 1,000달러의 마이너스 效果가 不可避하다.

그러나 船主의 경우에는 造船期間中 支拂하는 先受金과 船舶 引渡後 拂入하는 融資金을 現價로 計算한 結果, 船價의 9.8%인 387만 6,000달러의 플러스 效果가 나타난다.

이러한 媒體別 效果를 綜合하면 總財政效果는 政府(銀行) 및 造船所가 각각 마이너스 效果이므로 이를

<표 15> 건조시 운전자금회전

진	도	소요기간	용 자		실 투 입 비
			수 출 선	계 획 조 선	
1. 계 약 시			선수금 (5%) 7.2%	선수금 (5%) 9%	22%
2. 계 약 후 3 개 월 내		3개월	7.2%	9	21.3
3. 금 강 제 조 립 개 시		5개월	14.4	18	12.8
4. " 25%		7 "	(5%) 7.2	(5%) 9	
5. " 50%		9 "	7.2	9	12.8
6. " 75%		12 "	(5%) 7.2	9	11.3
7. 진 수 시		15 "	7.2	9	17.8
8. 의 장 공 사 완 료 시		17 "	7.2	9	
9. 인 도 시		18 "	(5%) 7.2	9	2.0
계			92.0%	100%	100.0%

합하면 船價의 약 24.30%인 958만 1,000달러의 財政 損失로 나타난다. 그러나 國民所得效果는 國產 機資材 購入費, 人件費, 管理費(減價償却費 5% 除外)등 國內에서 流通되는 國內 還元效果가 船價의 49.50%인 1,952만달러에 이르러 財政效果의 마이너스를 相殺하고도 25.20%(993만 6,000달러)의 플러스 效果가 나타난다.

다음, 計劃造船의 경우 政府는 現價로 計算하여 船價의 77.3%인 3,049만달러의 造船融資額과 12.50%인 利差補助額 492만 9,000달러 등 總 89.83%인 3,541만 9,000달러의 所要資金이 必要하고, 造船所와 船主는 각각 14.7%와 9.32%인 580만달러와 365만 7,000달러의 動員所要資金이 必要하다.

이와같은 現價計算에 의한 媒介別效果를 보면, 먼저 政府(銀行)側에는 總支援額의 現價算出 및 利差補助으로 인하여 船價의 1.54%인 610만달러의 마이너스 效果가 나타난다.

造船所側 역시 建造資金의 所要 및 調達의 時差에 따라 船價의 2.35%인 930만달러의 마이너스 效果가 不可避한 것으로 나타나고 있다.

船主側에도 建造期間中에 支拂하는 先受金(10%)과 延拂로 船舶引渡後에 拂入하는 融資金(90%)및 利子로 現價로 算出한 船價의 14.96%인 590만달러의 마이너스 效果가 不可避한 것으로 나타나고 있다.

따라서 總財政效果는 政府(銀行) 및 造船所의 마이너스 效果에 따라 船價의 약 18.5%인 743만달러의 損失로 나타나고 있으나, 國民所得效果는 建造船舶의 船價中海外流出額인 機資材 輸入費와 管理費中 減價償却費를 除外한 나머지 값인 62.5% (2,464만달러)의 플러스 效果가 國民還元效果로 나타나고 있으므로 輸出船보다 18.45%가 높은 43.65%인 1,700만달러의 플러스 效果가 나타나고 있다. 이와같은 檢討를 綜合하여 <表 16>과 같은 結論을 提示하고 있다.

즉 ① 前提條件의 撤貨物船을 建造하기 위해서는 政府(銀行)가 動員할 수 있는 所要資金을 充分히 保有하고 있음은 물론, 많은 財政的 뒷받침을 講究해야 한다.

② 船舶의 建造完了時까지 政府에서 動員해야 할 所要資金을 보면, 輸出船은 약 68%(內資 18%, 外資 50%), 計劃造船은 약 78%(內資 26%, 外資 52%)로서 計劃造船의 경우 輸出船보다 약 10%가량이 더 要求된다.

③ 國民所得效果面에서 보면 計劃造船이 18%이상 有利하다.

<표 16> 수출선 및 계획조선의 결과 비교 (단위: 선가의 %)

구	분	수출선	계획조선
등원소요자금	정 부(은행)	95.27	89.93
	— 등원소요자금	67.87	77.73
	— 이 차 보 상	27.40	12.50
	조 선 소	23.40	14.71
	선 주	17.43	9.32
효 과	총 재 정	△24.30	△18.85
	국 민 소 득	25.20	43.65
	정 부	△12.58	△ 1.54
	조 선 소	△11.72	△ 2.35
	선 주	9.83	△14.96
	국 내 환 원	49.5	62.5

④ 政府의 財政損益面에서 보면 輸出船이 약 12.58%, 計劃造船이 1.54%의 損失을 보게 된다.

⑤ 船主의 立場에서 볼 때 輸出船의 경우 外國船主는 海運에서 稼得하는 收入을 除外하고도 船價의 17.43% 정도의 所要資金 動員으로 船價의 약 9.83%의 利得을 보게 되며, 計劃造船의 경우, 國內船主는 9.32%의 所要資金을 動員하지만 融資金利의 不利로 船價의 약 14.67%에 이르는 財政的 損失을 보게 된다.

⑥ 造船所는 輸出船의 경우 所要資金으로 總 船價의 23.40%를 動員하여 11.72%의 財政的 損失을 보며, 計劃造船의 경우 14.71%를 動員하여 2.35%의 損失을 본다.

⑦ 資金의 國內流通, 즉 國內 還元效果를 보면 輸出船이 49.5%, 計劃造船이 62.5%로서 둘 다 有利하게 나타난다. 그리고 計劃造船時 32.5%가 國外로 流出되나 그 流出額은 그 船主가 國內船主이므로 稼得하는 運賃收入으로 充分히 充當할 수 있다.

### VII. 結 語

以上 序言에서 海運과 造船의 一般的인 關係를 통하여 造船政策은 어떤 方向으로 推進되어야 할 것인가에 대하여 概觀하였고, II에서는 海運政策中 船腹增強政策의 實績을 中心으로 우리나라 海運과 造船政策의 關係를 推求하여 보았다.

다음 III과 IV에서 1960年代 以後 우리나라 海運과 造船이 어떻게 發展하여 왔는가를 檢討하고, V에서는 韓國海運과 造船의 連係發展이 摸索된 計劃造船事業의 推進現況, 效果, 問題點 등등을 分析하고자 하였다.

그리고 W에는 船舶研究所 研究陣들에 의해 研究發表된 延拂輸出船과 計劃造船의 經濟性을 檢討하였다.

어쨌든 앞의 敘述을 綜合하면 計劃造船事業이 試圖되기 以前까지 우리 海運과 造船은 各各 獨自인 發展단을 摸索해 왔음을 否認할 수 없다.

그 理由는 앞에서 說明되었듯 船主의 零細性, 造船所의 能力不足에 있었다. 그러나 보다 큰 問題로는 海運과 造船을 連結하는 政策이 不在하였음을 指摘할 수 밖에 없는데, 이러한 政策의 不在 역시 船主, 造船所, 政府 그 어느 쪽에도 資金調達能力이 充分치 못하였다는데 있음을 看過할 수 없다. 이는 75년부터 施行된 이번의 計劃造船事業 以前에도 이미 두번에 걸친 計劃造船事業이 施行되었지만 모두 龍頭蛇尾로 끝났다는 事實로서 證明된다.

이번의 計劃造船事業은 比較的 많은 效果를 거두고 있는 것으로 評價할 수 있겠지만 海運의 側에서 보면

實需要가 極히 制限되어 있는 등, 결코 滿足스러운 것은 아니다.

그 理由는 우리 海運과 造船이 現在 다같이 상당한 水準에 이를만큼 發展하였지만 資金調達面에서는 그 어느쪽이나 問題를 안고 있기 때문이다.

그러나 調達할 수 있는 資金의 限度內에서만이라도 좀 더 密接한 連係가 이루어질 수 있는 政策의 開發이 있어야 할 것이다.

輸出에 의한 外貨의 稼得은 至上命題이다. 그러나 우리 外航海運의 競爭力을 높이는 것이야말로 外貨稼得을 보다 擴大시킬 수 있는 手段임을 누구보다 造船人들이 理解하여야 할 것이다. 뿐만 아니라 諸般經濟의 效果面에서도 計劃造船이 輸出船에 비하여 有利하다는 檢證이 나온 이상 計劃造船에 좀더 置重하면서 延拂輸出도 併行해 나갔으면 하는 것이 우리 海運業의 바람이라 하겠다.

참 고 문 헌

1) 光復 以前인 1943年末과 1945年 3月 現在의 國內船腹은 다음 表와 같다.

登簿船統計 (1945年 3月 現在)

船 種	積 量 噸 數	隻 數	G/T	N/T	船 種	積 量 噸 數	隻 數	G/T	N/T	
汽 船	20噸~ 50噸	478	17,514	8,321	帆 船	20噸~ 50噸	857	27,512	20,314	
	50 ~ 100	221	14,734	7,446		50 ~ 100	326	21,758	14,814	
	100 ~ 200	78	12,048	8,087		100 ~ 200	142	17,793	13,447	
	200 ~ 300	13	3,252	1,810		200 ~ 300	1	295	217	
	300 ~ 400	13	4,484	2,563		小 計	1,326	67,358	48,792	
	400 ~ 500	9	3,995	2,665		總 計	2,181	177,090	109,850	
	500 ~ 600	11	5,895	3,534		船鑑札船統計(1943年末 現在)				
	600 ~ 700	4	2,543	1,214		汽 船		1,907	17,066	7,912
	700 ~ 800	3	2,227	1,293		帆 船		17,825	191,566	128,671
	800 ~ 900	5	4,389	2,689		總 計		19,742	208,633	136,583
	900 ~ 1,000	1	917	538						
	1,000~2,000	11	15,203	8,728						
	2,000~3,000	5	11,891	7,238						
	3,000~4,000	3	10,586	4,932						
小 計	855	109,732	61,058							

資料：海運十年略史 pp. 27-29.

2) 光復 當時 南韓의 重要 造船工場 能力實態는 다음 表와 같다.

解放當時 南韓重要造船工場 能力實態

業 體 名	所在地	船體新造能力	船體修理能力	機關製作能力	機關修理能力
朝鮮重工業株式會社	釜 山	5,000(噸)	300,000(噸)	—(馬力)	—(馬力)
朝鮮船舶工業株式會社	〃	500	30,000	1,500	300

日出造船株式會社	〃	400	8,500	500	1,000
東亞造船株式會社	〃	200	6,000	—	6,000
釜山工作船株式會社	〃	—	2,000	—	—
釜山造船工業株式會社	〃	1,000	—	—	—
朝鮮造船工業서울事業場	서울	6,000	4,000	750	—
方漁津鐵工造船株式會社	方漁津	600	10,000	800	2,000
統營造船有限會社	統營	1,000	2,000	500	1,000
麗水造船工業株式會社	麗水	300	6,000	300	2,000
木浦造船鐵工株式會社	木浦	600	1,500	500	11,000
鍾淵朝鮮造船株式會社	群山	3,000	10,000	3,000	5,000
浦項造船鐵工株式會社	浦項	500	3,000	700	5,000
計		19,100	383,020	8,550	33,300

資料：陸運十年誌(交通部發行)

- 3) 美軍政 法令 第33號에 의하여 1945年 8月 9日 現在の 韓國置籍 및 韓國水域에 現存하였던 日本人 所有 船腹은 美軍政廳의 所有가 되었으므로, 그에 該當하는 船舶 全部를 返還하라는 韓國側의 要求가 韓日會談 重要 案件의 하나였다. 여기에 대하여 在韓 美軍政廳과 在日 美軍總司令部間에 韓國 沿岸 石炭輸送用으로 金泉丸外 5척이 派韓되도록 合議된 바 있어, 金泉丸은 1951年 11月 8日 釜山에서, 平安丸은 1950年 2月 14日에 日本 門司에서 引繼되었다. 尹常松, 韓國海運行政에 관한 發展論의 研究, 中央大學校 大學院, 1968年, p.22.
- 4) 1909(明治 42年) 1月 18日 朝鮮總督府가 日本 居留民의 沿岸 海運業體인 釜山汽船株式會社, 合資會社, 吉田 船舶部 및 木浦汽船合名會社를 統合하여 設立한 會社로 韓半島의 沿岸航路를 獨占하였다. 그러므로 現在 大韓船洲의 前身인 大韓海運會社의 母體가 된 朝鮮郵船과는 區別되어야 한다.
- 5) 韓國產業銀行, 韓國產業經濟十年史, 1955, p.293
- 6) 海務廳, 海務廳重要計劃(1957~1961), 1956, pp.90~91.
- 7) ① 船主의 自己資金負擔이 過重하였고, ② 融資金의 金리가 높고 償還期間이 짧아 船舶 運航收入에 비한 支出이 過重하였고, ③ 新造船舶이 75%의 融資金에 대한 擔保價値에 未達하였고, ④ 融資節次에 長久한 時日이 걸린 것 등이 그 要因으로 分析되고 있다. 이들 船舶의 大部分은 漁船이었을 것으로 看做된다. 海運港灣廳, 海運港灣史, 1978, p.369.
- 8) 海務廳, 我海運 및 水產業界의 現況 및 展望, 1960, pp.32-34.
- 9) 1977年 法律 第 3011號에 依據 海運港灣廳으로 改稱되었다.
- 10) 三洋航海의 大型 油槽船 導入을 위한 計劃은 當初 10만 5,700重量噸級 2隻과 13만重量噸級 2隻으로 되어 있었으나, 後에 10만 5,700重量噸級은 12만 3,000重量噸級으로, 13만重量噸級은 13만 4,700重量噸級으로 修正되어 이루어졌으나, 國內 所要 原油輸送에는 參與하지 못하였다. 따라서 이들 船舶은 英國 British Petroleum 社에 長期 貸船되어 運航되었는데, 當時로는 世界 有數의 大型船이었다.
- 11) 大韓船舶의 이탈리아借款 導入契約은 1967年 10月 9日 第17次 外資導入審議會에서 議決되었다.
- 12) 國籍取得條件附 裸傭船이란 法律上의 用語가 아니다. 裸傭船이란 商法에서 말하는 貸賃借契約에 따른 船舶을 말하는 것이라 하겠다. 그러나 國籍取得條件附 裸傭船이란 一種의 延拂導入船을 말한다. 다만 延拂導入船과 다른 점은 延拂導入의 경우 導入이 이루어지는 時點에서 國籍이 바뀌나, 國籍取得條件附 裸傭船의 경우는 契約된 傭船料가 完拂된 時點에서 國籍이 바뀔 수 있다는 점이다.
- 13) 1962年度에도 計劃造船이 施行된 바 있다. 즉 1962年度에 策定된 造船獎勵策에 따라 高麗海運의 新洋號와 東洋號가 發注되었다. 이 造船獎勵策의 內容은 ① 自己資金 10%, 政府補助 40%, 融資 50%, ② 船舶後取擔保條件下에 政府의 保證融資金으로 工事を 進行, ③ 償還期間 15년에 年利 5%, 導入資材에 關稅免制라는 劃期的인 것이었으나 政府의 財政不足으로 계속되지 못하였다.
- 14) ① 로이즈統計는 漁船 및 雜船을 包含한 것이나, 海運港灣廳의 統計에는 漁船 및 官用船이 除外되어 있고, ② 로이즈統計는 保有를 基準으로 하고 있는 데 비하여, 海運港灣廳 統計는 登錄을 基準으로 하고 있어 이러한

統計上の差異가 있는 것으로 看做된다.

- 15) 海運企業의 大單元化 또는 集約化라는 것은 海運企業의 國際競爭力을 提高시키기 위한 것으로, 交通部는 1975年 12月 31日 海上運送事業法 施行令을 改正하여 船舶運航事業의 免許基準을 船舶保有總噸數 1萬噸 이상 資本金 2억원 이상으로 上向 調整하였다. 이와같은 方針으로 1年の 經過期間을 두고 施行, 1977年 1月 5日자로 77個 外航海運業者를 65個業體로 整備하였다.
- 16) 韓國造船工業協會, 協會報, 6, 1982, pp.3-20, 長塚誠治, 第3 造船國について, 日本海事産業研究所報, 6月號
- 17) 여기서의 計劃造船制度란 1975年에 發表된 外航海運振興方案에 의하여 시작되어 海運·造船綜合育成方案으로 이어진 現行의 計劃造船制度를 말한다. 現行의 計劃造船制度가 施行되기 以前에도 몇번의 計劃造船制度가 施行된 바 있기는 하다(註 13 參照).
- 18) 計劃造船 融資條件의 變動狀況은 다음과 같다.

區分	過程	當 初	77.7.18	78.6.13	80.1.12	80.9.27	80.11.8	82.3.26	82.6.28
金 利		年13%	9%	11%	17%	16%	15%	13.5%	10%
融資期間		3年据置 5年償還	1年6月据置 8年償還	左同	左同	左同	左同	左同	左同

- 19) 韓國造船工業協會, 造船特報, 11, 1980, pp.47-48.
- 20) 註 19와 同一.
- 21) 1974년부터 1981년까지의 國籍船增強量 386萬 7,000總噸의 年平均 增強量을 22.7%로 볼 때 國內供給船 134萬 9,000總噸의 寄與度는  $3,867:22.7=1,349:x$ 로 計算하여 7.9%가 된다.
- 22) 이 表는 1980年末의 時點에서 比較한 것이다.
- 23) 張宗遠, 세계속의 우리나라 造船工業, 韓國船舶研究所報, 3-2, 1980, 12
- 24) 이 論文에서 財政效果란 財貨의 直接的 및 間接의 效果를 뜻하는 것으로서, 直接的인 財政效果는 船舶建造時 政府(銀行), 造船所 및 船主間의 資金流通에 있어 第3의 外國銀行으로부터 借款導入(LIBOR 適用), 內資融資 및 外國船主에 대한 低利率 適用에 따른 利差補償 等に 起因되며, 間接의인 效果는 現價(present worth)算出에 따라 나타나는 效果이다.
- 25) 國民所得效果란 國民을 하나의 巨大한 有機的인 統一體로서 産業의 協同組織體라고 할 때, 同 組織體는 大規模의 社會의 方案과 協同에 의하여 國民經濟(national economy)의 生産物(product)을 만들어 낸다. 이것이 각각 交換流通을 거쳐 個人에게 分配되므로, 生産物은 곧 國民經濟의 分配金이자 國民所得(national income)과 연결된다. 그러므로 여기서 말하는 國民所得效果란 船舶이라는 生産物을 建造함으로써 國民所得 向上을 위하여 얻는 效果를 말한다.
- 26) 媒介體別 效果란 船舶契約에서 船價完拂時까지 關與하는 媒介體들, 즉 政府(銀行), 造船所, 船主들에 대한 個別的 效果를 말한다.  
 즉 政府(銀行)에는 船舶建造時 造船所와 船主 사이를 連結하여 줌으로써 여러가지 效果가 發生할 수 있는데, 그 要素는 造船, 支援金融 助, 借款額, 利差補償, 廻收되는 融資金, 償還額 등이다.  
 造船所에는 船舶建造時 作業의 進度에 따라 供給되는 融資金과 先受金, 그리고 作業進度에 따라 投入되는 所要資金 사이에서 效果가 發生한다(단 造船所의 營業利益은 除外).  
 船主에게는 船價支拂條件에 의하여 支拂되는 船價拂入額과 一定期間後 取得하는 船舶 사이에서 效果가 發生한다.
- 27) 國內 還元效果란 船舶建造資金(船價)중 國內에서 流出되는 資金, 즉 國產機資材費, 人件費, 管理費(船價償却費 除外) 등을 말하며, 國外流出損失은 國外로 流出되어 나가는 機資材 輸入費 등을 말한다.
- 28) 現價란 장래의 어떤 時期에 있어서의 金額의 現在價値를 말한다. 單利複利의 어떤 方法을 택하느냐에 따라 그 價値가 달라지나 複利計算의 方法을 利用하는 것이 一般的이다. 利率  $i$ 로 1年後에  $l$ 이 되는 金額의 現價( $l+i$ )를  $v$ 로 表示하면  $n$ 年後에  $l$ 이 되는 金額의 現價는  $v^n$ 으로 나타낼 수 있다. 그러므로  $i$  및  $n$ 의 여러가지 값에 대하여  $v^n$ 을 計算할 수 있다.
- 29) 이외에 引渡前 融資金에 대한 利子償還에 대하여도 그 負擔金을 計上하여야 하지만 이는 船主와의 契約條件에 따라 다르므로 計上이 곤란하다.