

# 우리나라의造船工業

張宗遠\*

## 1. 序言

造船工業은 勞動集約도가 높고, 市場性的 單一性 및 需要者의 發注依存도가 크고, 聯關工業이 發展되어야 하고, 莫大한 施設投資에 運營資金의 回轉도가 낮으며, 廣範圍한 高度技術의 集約에다 國家基幹産業에의 比重도가 높고하니 保護育成施策이 있어야 한다는……등을 細目的으로 그리고 統計數字的으로 論하고자 하는 것이 아니고, 現實에 立脚한 하나의 새로운 方案으로서 造船工業의 育成發展을 如何히 促進시킬 수 있는가에 對하여 造船工業技術上의 企業의인 見解에 關聯시켜 論함이 實質的인 것이 아닌가 싶다.

## 2. 特徵과 育成策의 現況

造船工業 自體의 發展은 오로지 各種船舶을 더욱 合理的으로 經濟的으로 建造하는 것에만 있는 것이 아니라 聯關工業의 發展을 促進시키고 海運 및 水産業의 産業機能發揮의 效果的인 要素가 되며 나아가서 國家基幹産業의 育成, 輸出과 貿易振興 및 外貨獲得에 寄與할뿐만 아니라 有事時의 戰時代替産業으로 보아서도 이造船工業이 國家産業界에 미치는 影響은 큰 것이다. 先進各國에서도 서로 앞장서서 造船工業保護에 強力한 育成方案을 樹立하여 直接 또는 間接的으로 造船業 및 海運業을 保護育成하고 있는 實情이기도 하다.

國家的인 重要産業이기에 保護育成하여야 한다는 點만이 아니며 造船工業의 特徵으로서 海運, 水産 또는 軍事面에서의 個別的인 需要에 따라 發注生産過程을 겪어서만이 建造되며 組織

化된 同一規格의 量産化에 依한 近代的인 大量生産의 手段을 가질 수 없는 外에 莫大한 施設投資와 建造資金을 必要로 하며 特定の 船舶을 Stock Boat로서 豫測生産을 할래야 할 수 없는 企業으로서 自動車工業에 있어서의 大量生産 및 豫測生産을 特徵으로 하는 近代産業의 方式과 比較하여 보면 納得이 같 것으로 본다. 船舶建造 發注없는 造船業이란 있을 수 없는 것이며 企業으로서의 存立을 생각하여볼 수 있다.

따라서 造船工業育成策으로서 造船工業自體만을 對象으로 하는 것이 아니고 海運, 水産 및 軍需政策에 따라 相關性을 가지고 均衡잡힌 有機的인 育成策이 이루어져야 할 것이며 于先 船舶建造意慾을 促進시킬 수 있는 政策이 先行되어야 할 것이라 본다.

우리나라 造船工業은 1962년부터 始作된 經濟開發計劃의 一翼으로서 政府의 造船工業育成施策에 따라 活氣를 띠기 始作하여 急進的으로 發展하고 있다고 보아도 過言이 아니다.

第1次經濟開發5個年計劃에서는 國內建造 船舶에 對하여 建造費의 40% 以內的 補助金을 交付하여 國內建造意慾을 促進시키는 同時에 造船施設 裝備에 必要한 機資材의 輸入에 따른 免稅의 幅을 擴大하는 一面 造船所의 法人稅 및 所得稅의 減免措置로서 船舶建造費가 引下되므로 鼓舞的인 造船獎勵政策이 施行되어 왔으나 財政支援의 豫算規模가 적었다는 點을 아쉬워하는 바이며, 第2次經濟開發5個年計劃이 造船聯關工業의 育成에 置重하여 國産化 比率을 높이고 船舶機關 國産化의 促進을 爲한 技術導入을 獎勵中이며 一方 大韓造船公社를 重點的으로 設備近代化시키 輸出基盤을 構築하자는 目標下에 主要施策으로 삼음으로써 그 成果가 크게 期待된다.

\* 技術士(船舶部門)  
韓國海事技術 代表理事

### 3. 業務量確保를 위한 提言

以上の 政府의 造船工業育成施策과 問題視되는 造船借款導入政策等에 對해 批判的으로 回顧하며 現況을 洞察하였을 때에 提言하고자 하는 點은, 造船業務量確保에 있어 年次的計劃으로 第1次經濟開發5個年計劃에서 造船事業量을 財政資金 55 億원에 67,000 總噸의 建造計劃을 樹立하였으나 그 實績은 2,587 百萬원으로 42,135 總噸밖에 達成치 못하였음을 哀惜하게 여기는 바이며 第2次經濟開發5個年計劃에서의 造船事業量을 13,570 百萬원에 22萬總噸을 計劃하고 있다.

크게 期待되는 바이나 政府는 目標의 達成을 爲해 船腹擴張計劃과 造船業務量確保의 諸問題를 잘 檢討하여 充分한 財政資金으로 強力한 對策을 세워 計劃 代로의 推進은 勿論이고 나아가서 老朽船舶의 代替 및 修理業務量의 確保가 要望된다. 우리나라 各種船腹量의 船齡別構成(別表)에 있어서 老朽船舶의 比率은 甚 高인 것으로 보아 廢船代替船舶의 建造 및 修理와 機關代替의 對象船이 許多한 것인바 今後의 造船工業 業務量의 確保와 海運, 水産發展促進策으로서 더욱 具體的이고 體系가 있는 綜合的인 施策의 樹立이 切實히 要望된다.

船 種 船 齡 別

船 齡	貨 物 船		旅 客 船		油 槽 船		合 計	
	噸 數	隻 數	噸 數	隻 數	噸 數	隻 數	噸 數	隻 數
1 ~ 5 年	3,990	15	2,480	32	37,729	57	44,199	104
6 ~ 10 年	10,771	22	2,245	34	14,053	26	33,068	82
11 ~ 20 年	9,813	12	444	8	6,318	11	16,575	31
21 年 以上	16,155	18	11,259	149	4,919	31	32,333	198
計	40,684	67	16,428	223	63,019	125	120,131	415

※ 1968年 交通部 資料 (貨物船은 100G/T 以上임)

船 種 噸 數 別

噸 數 別	隻 數			
	貨物船	旅客船	油槽船	合 計
100 噸 未 滿	—	190	62	252
100~200	24	18	18	60
201~300	12	10	6	28
301~500	9	2	12	23
501~1,000	11	3	12	26
1,001~2,000	6	—	4	10
2,001 噸 以上	5	—	11	16
計	67	223	125	415

※ 1968年 交通部 資料

그리고 外國借款에 依한 船舶導入政策에 對하여 造船業務量 確保를 爲한 提言이 있다. 對日

船舶借款 3,000萬弗, 漁業協力資金借款 5,000萬弗 以外에 一般商業借款, 短期借款 및 KFX 等으로 新造船, 中古船 및 船舶機資材가 導入되고 있음을 想起시키면서 各種借款의 性格上 또는 船舶需要者側의 緊急性으로 如意치 못한 事情이 있는 것으로 생각되나 直言하자면 船舶建造 原資材導入으로 國內建造를, 약간 후퇴하여 外國受注船舶을 國內造船所에서 下請建造를, 더 양보하여 外國建造에 國內造船技術者 및 技能工의 派遣으로 技術 및 技能의 體驗機會를 갖게끔 摸索하여 間接的으로나마 造船業務量確保에 伸縮性있는 對策이 세워져 對借款交涉에 反映시켜야 되겠다는 點이다.

動 力 漁 船 船 腹 量

船 質	項 目	隻 數	總 噸 數	馬 力 數
鋼 造 漁 船		312	52,166	126,222
木 造 "		8,572	108,321	234,919
動 力 "		8,884	160,487	361,141HP

※ 1966年 水産廳 資料

100G/T以上 鋼造動力船 194隻 42,522噸 100,544HP  
 " 木造 " 9隻 1,000噸 1,918HP  
 50~100G/T 鋼造動力船 104隻 9,193噸 23,468HP  
 木造 " 438隻 28,318噸 63,254HP

※ 1966年 統計로서 最新것이 못되나 遠洋漁業의 海外進出로 急進的으로 鋼造動力漁船이 建造되어 69年 9月 現在 海外基地 出漁船數는 참치 漁船 190隻에, 트롤漁船 26隻 合計 216隻이 活躍中에 있다.

動力漁船船齡別內譯

船 質	1~5 年		6~10 年		11~15年		16年以上	
	噸 數	隻 數	噸 數	隻 數	噸 數	隻 數	噸 數	隻 數
鋼造動力船	39,654	193	7,226	69	1,572	15	3,714	35
木造 "	25,208	2,335	31,100	2,736	20,287	1,252	31,726	2,249

※ 1966年 水產廳 資料

우리나라의 急進的인 經濟發展에 隨伴하여 海運船腹量의 確保와 遠洋漁船의 確保가 모두 緊急을 要하며 外貨獲得에 直結되어서 當場에는 外貨의 稼得이 實現되나 企業으로서의 經濟性, 採算性을 벗어남은 있을 수 있다. 그러므로 借款됨에 鼓舞되어 無謀한 船舶導入은 企業의 破産에 그치는 것이 아니라 健全한 同一企業에 惡影響을 미치며, 이러한 船舶導入은 으레이 高價船價契約으로 導入되어 造船界에 惡影響을 미칠 뿐 아니라 熾熱한 現代企業의 國際競爭에서 原價高로 인한 經營負擔이 加重되어 運營技術의 低劣性에 拍車를 加해 스스로 企業不振을 自招하고야 만다. 이같은 事態는 國策的 또는 制度上으로 이를 막아야 할 義務가 있다.

不實企業으로 整理된 海運業體 및 水產業體가 이를 切實히 證明해 주는 것이다. 水產界에 있어서 是는 導入漁船의 船價가 高價임을 切實히 느끼고 造船用 機資材만을 導入하여 國內建造를 圖謀하는 趨勢이며 實際로 4천만달리 漁業協力 資金에 依한 漁船導入을 2次年度分에 있어서는 機資材導入으로 國內建造로 轉換하고 있으며 5천만달리 資金中에는 이러한 計劃을 하고 있는 水產業體가 있다 하니 좋은 現狀이라 아니할 수 없다. 이것은 國內造船 技術의 向上과 信賴感에서 오는 것이며 實質的으로는 造船獎勵策의 融資金의 惠澤으로 船價面에서 有利한 점이 있기 때문이다.

海運界에 있어서도 造船用 原資材 導入으로 國內建造로 轉換시키게끔 借款供與國과 再交涉함이 어떠한가?

船舶이 大型化 專用船化하여 性能나쁜 中古船과 急進的으로 代替되어 海運의 機先을 制하는 世界海運趨勢에 있어서 造船設計技術 즉 좋은 船舶設計畫가 없어서 國內建造가 不可能한 것은 아니고 問題點은 建造道具의 機能을 가진 造船所의 建造施設 및 建造技術인 것이다. 따라서 必要船의 緊急導入도 重要하거니와 이를 建造할 수 있는 造船所 設立을 爲한 造船施設導入도 急先務라는 見解도 成立된다.

#### 4. 造船工業技術의 企業的인 見解

日本の 造船業은 近年에 이르러 每年 10억달리以上の 船舶輸出을 持續하여 日本の 鐵鋼輸出에 다음가는 順位이며 日本の 總輸出額의 9%以上을 차지하는 輸出産業이다. 年間 輸出船으로 5백4십만 總噸, 國內船으로 3백만總噸의 船舶을 建造하여 全世界造船量의 50%에 달하는 實情이다.

오늘날의 日本造船工業發展의 要因으로 特記한 事項으로는 造船 및 海運政策이 適切하였을 뿐만 아니라 造船建造技術, 즉 工程管理에 이어 低廉한 勞賃으로 低船價로 短時日에 完工引渡할 수 있었던 점을指摘할 수 있다.

學術的인 造船工學에서의 理論 및 技術이 西歐에 비하여 越等히 優秀하여서가 아니라는 것을 再認識하여야 할 것이며 決斷코 造船企業으로서 어떻게 빨리 廉價로 船舶을 建造할 수 있는지의 問題에 集中的으로 研究開發을 하여 卓越하고 合理的인 工程管理技術을 體得하였다는

點을 再認識 하여야 할 것이다.

勞動集約的 産業의 典型的인 産業構成이비 組立工業으로서의 造船工業에 있어서 船舶構成機資材 價格은 世界的으로 거의 均等하며 큰 差異가 있는 것으로 綜合製品으로서의 船舶의 單價는 오로지 生産性 向上에 따른 組立工數및 勞賃에 左右되어 큰 差額을 招來하고야 한다.

近來에 와서 日本의 造船 勞動力의 不足 및 勞動賃金의 上昇등으로 船價高를 招來하여 輸出市場에 威脅을 느끼며 西歐側의 中進國인「스페인」 「유고슬라비아」등의 豊富한 勞動力에 의해 새로히 擡頭하는 新興造船國에 대한 牽制對策 등으로서 아주 深刻한 問題가되어 生産性 向上에 對해 恒時 앞장 설려고 血眼이 되고 있다. 造船工場의 近代化 혹은 無人化의 研究題目으로 所謂 말하는 Construction Industry (建設工業)로부터 自動的인 組立라인으로서 生産이 이루어지는 組立工業인 Production Industry (製造工業)에 尙하여 日本運輸省 船舶局이 主動이 되어 省力化의 研究를 各業界에 부르짖고 있는 實情이다. 여기서 우리는 다시 注意깊게 洞察할 事項이 있다.

造船工業 技術에만 限한 것은 아니지만 學術的인 理論을 基礎로 하여 工學産業에 應用하는 計劃 및 設計技術과 實施의 製品化하는 生産技術과는 그 性質이 다른 것이다. 産業企業家中에는 이를 混沌하는 수가 많다. 造船所는 生産技術의 效果的인 發揮의 組立工場에 지나지 않는다. 더우기 機械化하여 Production Industry 로 化하여 가는 工程에 있어서 熟練된 技能工의 依存度는 적어져 單純化되어가며 오로지 設計圖書대로 充

實히 區分, 部分마다 組立하고 보편 總合的인 船舶의 製品으로 組立完工이 되는, 이같은 工程을 많게 되는 것으로 自動車 工業의 生産過程과 恰似해져 가는 것이다. 製品으로서의 船舶의 性能은 船舶設計技術에 依存 된다는 것만으로 機能은 各種機械 自體의 信賴性과 選定配置를 決定하는 設計技術에 左右되는 事項으로 設計圖書대로 充實히 船體가 建造된다면 設計上의 技術은 建造工程組立過程에는 關係없는 것이다.

企業으로서의 造船工業은 經濟的으로 가장 廉價로 短時日에 船舶을 建造組立하는 것이 最終目標이다. 設計는 企業으로서의 2次的인 問題이다.

### 5. 促進方案

以上の 觀點에 서서 우리나라 造船工業을 飛躍的으로 發展促進시킬 方案을 摸索해 보기로 하자.

于先 造船國으로서 地域的으로 가까운 日本과 關聯시켜 構想해 보기로 하자. 우리 韓國의 造船은 日本보다 10~15년 정도 뒤떨어졌다고들 말하는 사람이 더러 있지만 日本이 過去 걸어온 길을 段階的으로 따를 必要가 있을까?

石油化學 프란트를 導入하듯이 지금의 日本의 造船建造過程에 우리 나라 實情이 許容되는 範圍內에서 그대로 移植跳躍하면 된다는 것이다.

#### <大型造船所 設立의 可能性>

造船所의 規模에 있어서 2萬D/W級, 5萬D/W級 및 30萬D/W 以上級 造船所를 對象으로 하여 構想해보자.

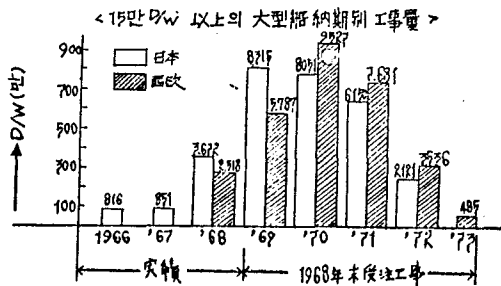
于先 어렵게 보이면서 實現可能한 大型造船所로서 3萬D/W 以上の 造船所設立 可能性을 摸

15萬D/W以上 大型船의 納期別 隻數

	建 造 實 績				手 持 工 事 (1968年 12月末)					
	1966	1967	1968	計	1969	1970	1971	1972	1973	計
西 歐	0 (0)	0 (0)	13 (6)	13 (6)	27 (23)	44 (36)	35 (28)	17 (14)	2 (2)	125 (103)
日 本	5 (1)	5 (1)	17 (12)	27 (14)	39 (30)	38 (34)	29 (23)	10 (9)	0 (0)	116 (96)
計	5 (1)	5 (1)	30 (18)	40 (20)	66 (53)	82 (70)	64 (51)	27 (23)	2 (2)	241 (199)

1. 三菱重工業調査 資料 2. ( ) 內數字는 20萬D/W 以上の 隻數을 表示  
3. 建造實績은 거의 油槽船임

索해 보면 海上輸送의 効率的인 方法은 大型 專用船으로서 大量의 貨物을 一時에 輸送함에 있어 1969년을 基點으로 하여 大型 專用船의 建造 붐을 일으키고 있으며 이에 隨伴하여 世界造船 에서는 大型造船所 設立에 拍車를 加하고 있다.



15만D/W 以上の大型船納期別工事量(三菱重工業 調査資料)

世界の 大型船 建造量の 動向을 앞에다 提示 한다. 注視되는 것은 1970년도 以後의 日本受注 量이 西歐側보다 적다는 點이다.

大型造船所 施設現況으로서는 全世界에서 現在 稼動中인 大型船建造可能독크 또는 船臺는 15만D/W 以上이 10基, 20만D/W 以上 14基, 合計 24基이며 1969年末에는 20만D/W 以上の 것이 4基 稼動하여 合計 28基가 될 것이다. 이것 以外에 計劃中인 것이 4基로서 1970年代에는 32 基가 稼動한 것이다. 日本國은 現在 15만D/W 以上 3基, 20만D/W 以上 7基 合計 10基에 1971 年에 20만D/W 以上の 設備가 5基 增加하여 合計 14基로서 西歐側의 基數에 對하여 半數未達의 狀態이며 西歐側이 新設 혹은 計劃中인 독크 中에는 50만D/W, 70~80만D/W 에서 100만D/W 까지 달하는 것이 合計 10基나 되어 그 規模에 있어서도 日本을 凌駕하고있다. 特히 注目할 事項으로 新興主要造船國인 「스페인」의 20 萬D/W 以上 독크 3基로서 現在에 9隻의 176.7 萬D/W의 受注量을 가졌으며 앞으로 50萬D/W 독크 建設計劃도 있다 한다.

이러한 革新的인 世界造船産業의 分岐點에서 새로운 角度로서 造船産業을 洞察할 때에 새로운 大單位의 造船所 設立可能性을 보여준다.

이와같이 世界的으로 急進的으로 늘어나는 大型船舶의 重要度에 日本造船界의 能力으로서는

船主가 要求하는 納期에 建造引渡 못할 實情으로 急히 所要되는 大型船의 發注는 西歐側으로 쏠리기 始作하여 大型船 建造붐을 일으키고 船價面에서 크게 日本에 威脅을 주고 있다. 그러나 이렇게 하여 無計劃的으로 大型造船所를 新設하려는 日本도 아니며 日本各造船所 相互間의 過當競争을 避하여 船價適定線維持에 強한 談合이 되어 行政的인 좋은 造船施策下에 姑息의 程度로 조심스럽게 觀望하며 어떤面에서는 新規 大型독크 建設을 抑制하기도 한다. 그러나 各造船所의 속셈은 大型造船독크 增設을 渴望하고 있는 것이 事實이다.

따라서 韓日쌍방 半額投資로서 大造船所의 設立可能性이 甚다는 것이며 더욱기 大造船所設立은 舊造船施設을 活用하여 改善補完하는 것보다 이에拘碍됨이 없이 새로이 新規로 施設함이 將來로 보아 더욱 有利하며 立地條件上으로도 우리나라 造船公社와 結付시킬 수는 없으며 반드시 新規設立이 되어야 有利하다. 大單位 造船所 設立資金은 日本의 境遇 垈地 約 25萬坪과 諸施設 合計 約 4천 5백 萬달러 程度 所要되나 「쉬든」의 Gotaverken의 Arendal 造船所는 20萬D/W 독크 2基의 新設所要資金이 4천 1백 萬달러 程度로서 竣工되었다는 實例도 있어 垈地確保費에 큰影響이 있으며 一般的으로 大型造船所 設立費中 所要垈地와 독크 2基 建設資金으로서 約 切 半인 2천 2백 萬달러 程度가 所要된다고 한다.

年間生産高는 新造 20萬D/W×6隻에 9천 6백 萬달러 修理 12隻程度로서 約 9백 萬달러 合計, 約 1억 1천 萬달러를 目標로 하여 純利益으로 年間約 8백 ~9萬달러로 豫想하는 것이 慣例이다. 勿論 重鐵構造物의 組立工場으로서 陸上鐵構造物 各種 프란트 加工등의 受注도 豫想되나 이것의 利益은 度外視하여 順調로이 稼動이 되면 5年程度로서 償却이 可能한 이야기다. 問題點은 造船業務 量 確保와 市場開拓 및 船體組立 工程管理 技術에 있다.

지금 現在 우리의 能力으로서 開發할 수 없는 問題點들을 把握하지 않고 外國造船先進國에 依存하여 經營管理 一切를 一任하여 一定한 期間 (5~10年)을 두고 傳貰式으로 하여 이 期間中에는 造船建造에 對한 利益 配分 혹은 缺損에 對해서는 關係하지 말자는 것이다. 即 垈地代 및

독크 建設費로서 總建設費의 約 切半인 投資는 우리나라側이 投資하는 前提 條件이며 一定期間이 지나면 韓國側에 完全히 明度하여야 할 것으로 切半式의 投資에 우리 側은 諸般技術을 배우고 日本側은 稼得의 利益을 確保시키 주자는 案이다. 이러한 提案은 日本國으로서는 매우 魅惑的으로 反映될 것이다.

첫째로 韓國은 地域的으로 거점의 民俗性도 恰似하여 造船勞動人口의 確保 및 勞賃의 低廉을 들 수 있고 둘째로 半額의 投資로서 大型造船 經營運營權을 一定期間 確保可能하며 利益도 獨占할 수 있다. 셋째로 우리政府는 外貨획득을 위한 合作投資 誘致를 積極支援하고 있으며 自由貿易港의 立地條件을 適用시킬 수 있어 經營運營面에 있어서 日本國內와 같은 (오히려 利로운點) 條件으로 經營할 수 있다는 期待, 넷째로 躍進하는 韓國의 建設工業에 있어서의 重鐵構造物 및 諸「프란트」의 獨占加工을 附隨的으로 期待하는 反面 우리側의 期待事項으로서 ① 半額投資로서 于先 大型造船所를 가질 機會를 얻을 수 있어 將次 發展할 수 있는 힘의 基幹이 될 것이다. ② 大型船 建造에 必要한 諸般 技術 및 管理 技術을 習得할 機會가 되어 一定期間 以後에는 獨自的으로 世界造船市場에서 活躍할 수 있는 土臺가 될 수 있는 運營 및 技術確保가 된다. ③ 우리나라 造船工業 發展의 促進이 되어 海運, 水產 및 造船關聯工業發展에 寄與도가 높고 造船市場開拓의 基礎가 된다. ④ 勞動雇用の 效果 및 外貨獲得 ⑤ 大型船의 Made in Korea의 國威宣揚을 들 수 있다.

政府의 浦項綜合製鐵事業과 併行시켜 이러한 大型造船所設立計劃을 推進시켜 보면 좋지 않겠나 생각되며 어느 造船工業育成保護策보다 實質的으로 實效를 거둘 수 있는 길이 아닌가 싶다.

#### <大韓造船公社의 方向>

다음 5만D/W級 造船所로서 必然코 大韓造船公社가 對象이 된다.

造船公社에 裝備近代化 計劃으로 外貨를 投入시킨 것은 좋으나 造船에서 建造possible한 船舶이 海運의 緊急성과 主된 理由아래 借款에 依해 많이 導入되고야 말았다. 海運 및 造船面에서의 政府施策의 相關性的 缺乏을 批判하지 않을 수 없

다. 造船의 施設規模로 보아 적어도 1천噸級 以上 혹은 特殊船을 建造하므로써 效果的인 營利가 이루어진 것으로 業務量 確保를 爲해 群小造船所와 競争을 하여가면서 까지 小型船舶을 受注하여 實利도 못 거두고 反面 群小造船所 育成에도 支障을 招來케 하는 경우가 많았다.

더우기 近來에 와서는 自由中國 政府가 施行한 漁船 250噸級 20隻의 建造工事 國際入札에는 6백14만달러에 落札시키 輸出實積을 올리게는 되었다 하지만 船價의 無理한 덤핑과 缺損을 覺悟하고 落札을 強行하게 된 事實은 企業家로서 있을 수 있는 일인지 알 수 없다.

萬不得已하여서 輸出第一主義나 혹은 일거리가 없어서 놀리는 것 보다 좋다고하는 安易한 思考方式과 依存心에서 自信없는 이런 일을 저질러 同業者에 惡影響을 줄뿐 아니라 自體企業을 窮地에 이끌어 넣는 企業家는 있을 수 없는 일이다. 雪上加霜으로 最近의 勞使紛糾로서 納期까지 遲延되고 말았으니 國家的 亡身이 이만저만이 아니다.

造船의 造船工場으로서의 體質改善과 經營의 合理化가 要望되는 바이며 生産性 改善에 集中努力을 하여야 될 것 같다. 造船은 每月 生産을 爲한 機資材費 以外에 運營費로서 1億원程度 計上된다는 것으로 于先 企業性으로 評價하여 分매 生産에 對한 利益을 10%로 높게 策定하더라도 最少限 月間處理되는 生産高는 10억원 以上の 施工量이 必要한 것이며 年間 120억원의 業務量이 確保되어야만 간신히 現狀維持로서 運營해 나갈 것으로 月間 10억원 施工에 必要한 機資材費를 加算할 때에는 힘을 해 지고야 만다.

果然 우리나라가 現時點에서 年間 120억원의 船舶 혹은 陸上의 重鐵構造物의 施工量을 確保할 수 있을 것인가?

가령 造船이 造船所로서의 國際的인 信用도가 있다하여 輸出船으로서 年間 120억원(約 4천萬弗)에 該當하는 船舶의 受注를 받았다고 하자.

더우기나 造船規模에 가장 알맞는 1만噸級 貨物船을 對象으로 하였다 하더라도 年間 9~10隻은 處理完工 하여야 될 것이며 施設規模에 不適當한 250噸級 참치漁船 20隻에 6백14만달러 輸出契約 1艘로 들면 4천만달러의 契約高를 確保하려고 할

때 무려 數字의으로 年間 130隻을 建造하여야 한다는 것이다.

한편 造船에서는 船舶保稅加工의 希望을 갖고 있는 것이나 保稅加工이란 어디까지나 完成製品의 總加工料가 싸야 된다. 남이 10工數 所要하는 施工을 우리는 20工數가 所要된다면 製品品質이 同一視된다 하더라도 保稅加工은 成立되지 않는 것이며 더욱이 工數節減을 爲한 工程管理 技術 및 必要施設의 補完에 따르는 技術上의 指導料와 나아가서 製品品質의 保障에 따른 無形의 權威料 등등을 考慮할때 지금의 造船現況을 相對로 大型貨物船의 保稅加工은 決코 成立 못할 것이다. 結局 Nego 되는 길은 獨특한 技術指導料 或은 Know How 料로서 名目 좋은 技術協力 形態의 提案만일 것이며 直接 혹은 間接의인 實利는 相對方에 歸納되고야 말 것이다.

흔히 關聯工業이 育成안되어서, 國產化가 못되어서, 혹은 所謂말하는 造船技術이 없어서 造船工業이 不振하다고 말하는 人士가 있지만 筆者는 그렇게 보지 않는다. 于先 國產化 問題에서 政策面에서 2次經濟開發計劃 등으로 많은 獎勵를 하고 있지만 企業성과 需要展望에 따라 自然히 促進하는 데서 國產化 企業體가 發生하여야 할 것이며 獎勵策에 이끌려 이루어진 企業化라면 커다란 矛盾을 자아낼 것이다. 어거지로 國產化하였기에 品質機能에서 粗惡品이 나오고 需要가 적기에 國際價格보다 高價로 販賣되어야 하겠

고, 國產化하였기에 義務的으로 輸入禁止시켜 이 國產化製品을 使用하여야 하는 등등은 企業으로서의 造船工場으로서는 이것을 받아 들일 수 없다.

綜合製品으로서의 船舶의 技能 및 船價에 크게 左右하는 것은 勿論이거니와 서투른 國產化 計劃으로 發足하여 企業을 망치고 關聯工業育成에 주는 惡影響이 너무도 크다. 外國의 一流造船所에서도 外注發注하는 機資材가 너무도 많은 것이며 所要 機資材값은 近代의 世界的인 經濟流通의 機構上 그렇게 큰 差額은 없는 것으로 國際船價 比較에 큰 比重은 아닐 것이며 다만 外注購買에서의 附帶費에 關與되는 것으로 어떻게 싸게 信用 있는 機資材를 사느냐가 問題이다. 따라서 國產化가 안되면 外國것을 사서 붙이면 된다는 것이고 導入附帶費用을 輕減하게끔 政策的으로 措置하면 될 것이다.

前述하였지만 組立工場으로서의 企業性에서 볼때 設計는 2次的인 問題이고 싸게 빨리 짓어 모아 組立하는 것은 工程技術이라기보다 要領에 지나지 않는다는 點을 再認識하여야 한다.

結論的으로 造船公社를 閉鎖할 수 없는 것이며 適切한 業務量 確保의 要望이 없으면 아예 隣接造船國 日本企業人에 一定期間 맡겨 그동안 배워야 하겠고 加速的으로 累積되어가는 負債缺損의 暴露性에서 벗어나서 머리를 식혀 새로운 角度에서 再出發하여야 하겠다는 意見이다.



會

告

會員 여러분께서 다음 처럼 移動事項이 있을 때에는 即時 本會 事務局에 通知하여 주시면 感謝하겠습니다. 接受되는 대로 本會 會員動靜欄에 紹介하여 드리겠습니다.

1. 宅이 移徙했을 때 : 住所 및 電話番號
2. 職場이 移動되었을 때 : 職場名, 職位, 所在地 및 電話番號
3. 其他 學位를 받는 境遇, 海外旅行을 하는 境遇, 特別한 事業에 參與하는 境遇 및 慶吊 等等……