

어선 선진화를 위한 어선금융제도 도입방안 연구 - 어선 리스를 중심으로 -

Introduction of Finance for
Fishing Boat Building
- with focus on the lease -

2012. 12.

엄선희 · 정명화 · 임경희



한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE

◆ 보고서 집필 내역

● 연구책임자

- 엄 선 희 : 총괄, 제1~3장, 제4장 1·2·6절, 제5~7장

● 연구진

- 정 명 화 : 제2장 1절, 제3장 1절, 제4장 4·5절, 설문조사
- 임 경 희 : 제4장 3·6절

● 설문 실시: 리서치앤리서치 연구9팀

◆ 산·학·연·정 연구자문위원

● 이 관 용 (산은캐피탈 실장)

● 강 연 실 (전남대학교 교수)

● 백 영 수 (중소조선연구소 본부장)

● 송 양 호 (부산광역시청 과장)

● 임 동 규 (농림수산식품부 사무관)

* 연구자문위원은 산·학·연·정 순임

◆ 연구감리자

● 신 영 태 (한국해양수산개발원 선임연구위원)

머 리 말

최근 국내 어업계는 노후된 어선으로 조업활동을 하면서 안전사고 발생이 증가하고 연료비 등 어업경영비가 상승하는 문제를 해결하기 위한 어선 신조 및 대체 정책을 마련할 것을 강력히 요구하고 있다. 이에 정부도 어업선진화 정책의 일환으로 어선 신조를 위한 정책을 검토 중이다.

그동안 국내 어업정책은 어업자원의 고갈을 방지하기 위한 적정어획 중심으로 이루어져 왔다. 따라서 남획을 조장할 가능성이 있는 어선의 개량이나 신규 건조에는 소극적인 입장을 취해왔다. 이 때문에 어선 신조 또는 대체를 위한 금융부문은 매우 낙후된 상황이다.

일반적으로 어선 신조 및 대체를 위해서는 큰 규모의 자금이 필요한 만큼 체계적인 자금 조달 방안이 마련되어야 한다. 지금까지 어선 신조 자금을 마련하기 위해서는 정부 지원 외에 어업인 개인 자본을 사용하거나 은행 등 금융기관에서 직접 대출을 받는 방법이 일반적이었다. 더욱이 최근 WTO/DDA 보조금 논의에서 어선 건조 관련 보조금 지급을 금지하자는 논의가 설득력을 얻고 있어 어선 신조 및 대체를 위한 보조나 정책자금 지원이 더욱 어려워질 것으로 예상되고 있다.

따라서 어선 신조 자금 마련을 위한 새로운 형태의 금융 조달방법 모색이 필요하다. 펀드나 리스 등 새로운 형태의 금융 상품이 개발됨에 따라 어선 신조 및 대체 자금을 마련하는 데 이러한 방법을 활용할 수 있게 되었다.

그러나 리스 및 펀드 등을 어선 신조 자금 조달에 활용하기 위해서는 몇 가지 시스템의 정비가 필요하다. 무엇보다 어업의 불안정적이고 열악한 경영수익 구조로 인해 발생하는 리스크 관리 및 조선사의 리스크 관리가 필요하다. 예를 들어 중고어선거래시스템 등이 개선 또는 정비되어야 어선

리스를 안정적으로 유지할 수 있기 때문이다. 다시 말해서 새로운 어선금융 방법 도입을 위해서는 기존 방법을 포함해 관련 법제도를 종합적으로 검토한 뒤 정책을 추진해야 한다.

하지만 기존의 어선 신조 및 대체를 위한 금융 마련 방법에 대한 정보나 관련 연구는 매우 부족한 실정이다. 이에 본 연구는 어선금융에 대한 개념을 정립하는 한편 국내 근해어업을 중심으로 어선 신조 리스 활용 방안에 대한 타당성을 검토하고 이를 제도화하기 위한 정책과제를 발굴·제시하였다. 본격적인 어선금융제도 도입을 위한 기본적인 지침서라 할 수 있다.

본 연구는 우리연구원의 엄선희 전문연구원이 연구책임을 맡았으며, 정명화 전문연구원과 임경희 전문연구원이 참여하였다. 또한 연구심의 및 자문에 산은캐피탈의 이관용 실장, 전남대학교 강연실 교수, 중소조선연구소 백영수 본부장, 농림수산식품부 임동규 사무관과 부산광역시청의 송양호 과장 등 많은 분들이 큰 도움을 주었다. 도움을 주신분들께 심심한 감사의 말씀을 드린다.

끝으로 이 보고서가 우리나라의 북극해 연구의 초석이 되어 향후 어선금융 정책수립에 활용되기를 기대한다.

2012년 12월

한국해양수산개발원
원 장 김 학 소

차례

| | |
|-------------------|---|
| Executive Summary | i |
|-------------------|---|

| | |
|--------|---|
| 제1장 서론 | 1 |
|--------|---|

| | |
|----------------------|----|
| 1. 연구의 필요성 및 목적 | 1 |
| 1) 연구의 배경 및 필요성 | 1 |
| 2) 연구의 목적 | 3 |
| 2. 연구의 주요 내용 및 연구 방법 | 4 |
| 1) 연구의 범위와 주요 내용 | 4 |
| 2) 연구 방법 | 5 |
| 3) 연구의 한계 | 7 |
| 3. 선행연구 분석 | 7 |
| 1) 선행연구 현황 | 7 |
| 2) 선행연구와 본 연구의 차별성 | 11 |

| | |
|----------------|----|
| 제2장 수산금융과 어선금융 | 13 |
|----------------|----|

| | |
|-----------------------|----|
| 1. 수산금융 | 13 |
| 1) 보조금 | 14 |
| 2) 금융 | 16 |
| 2. 어선금융 | 18 |
| 1) 어선 관련 대출 | 18 |
| 2) 어선 리스 | 21 |
| 3) 어선 펀드 | 26 |
| 4) 온렌딩(On-lending·전대) | 29 |

제3장 어선금융제도 도입의 필요성 ————— 31

| | |
|-----------------------------------|----|
| 1. 어선 정책 및 환경의 변화 | 31 |
| 1) 어선 정책의 변화 | 31 |
| 2) 어업선진화 정책 | 35 |
| 3) WTO/DDA의 어선 관련 보조금 금지 논의 | 38 |
| 4) ILO 어선노동협약 개정 | 40 |
| 2. 어선 대체의 필요성 | 42 |
| 1) 어선 노후화 | 42 |
| 2) 어선원 구인난과 복지 요구 확대 | 56 |
| 3) 친환경 어선에 대한 수요 증가 | 57 |

제4장 국내외 사례분석 ————— 59

| | |
|-----------------------------|----|
| 1. 국내 선박금융 | 59 |
| 1) 선박 리스 | 59 |
| 2) 선박 펀드 | 61 |
| 3) 선박금융 활성화를 위한 주요 정책 | 63 |
| 2. 국내 농기계 임대사업 | 64 |
| 1) 농기계 임대사업 | 64 |
| 2) 농기계 은행사업 | 65 |
| 3. 일본 사례 | 66 |
| 1) 후계자 대선취득지원 리스사업 | 68 |
| 2) 돈버는어업 창설지원사업 | 73 |
| 3) 제도의 비교 | 79 |
| 4. 대만 사례 | 80 |
| 5. EU 사례 | 86 |
| 1) 유럽수산기금의 어선지원 자금 | 86 |
| 2) 영국의 어선 지원 금융 | 90 |

| | |
|---------------------------------------|-----|
| 6. 시사점 | 93 |
| 제5장 어선리스제도 도입을 위한 타당성 검토 | 95 |
| 1. 경제적 측면 | 95 |
| 1) 리스료와 어업경영 수익 | 95 |
| 2) 어선 리스에 따른 편익 | 112 |
| 2. 법률적 측면 | 115 |
| 1) 금융 관련 법률 | 115 |
| 2) 어선 관련 법률 | 116 |
| 3) 리스크 관리 및 기타 관련 법률 | 117 |
| 3. 소결 | 125 |
| 제6장 어선리스제도 도입을 위한 정책방안 | 128 |
| 1. 기본 방향 | 128 |
| 1) 어선리스제도 도입을 위한 목표 및 기본 정책방향 | 128 |
| 2) 어선리스제도 도입 추진 일정 | 130 |
| 2. 세부 추진방안 | 131 |
| 1) 어업별 어선금융 도입을 위한 기본계획 수립 | 131 |
| 2) 어선의 표준 선형 개발 | 132 |
| 3) 적정 리스료 산정 | 135 |
| 4) 리스크(Risk) 관리 | 136 |
| 5) 어업인 참여 활성화 대책 | 142 |
| 6) 법제도 개선 방향 | 143 |
| 제7장 결론 및 정책 제언 | 145 |
| 1. 결론(요약) | 145 |

| | |
|------------------|-----|
| 2. 정책 제언 | 148 |
| 1) 연구 및 개발 | 149 |
| 2) 조직체계 구축 | 154 |
| 3) 법·제도 개선 | 156 |

| | |
|------------|-----|
| 참고문헌 | 160 |
|------------|-----|

| | |
|--------------|-----|
| 부 록 | 163 |
|--------------|-----|

| | |
|-------------------------------------|-----|
| 부 록 1. 1차 어선금융제도 도입연구 자문회의 결과 | 163 |
| 부 록 2. 2차 어선금융제도 도입연구 자문회의 결과 | 168 |
| 부 록 3. 어업인 의견조사 | 170 |

표 차례

| | |
|--|----|
| 표 1-1. 선행연구와의 차별성 | 12 |
| 표 2-1. 수산어촌 부문의 단위사업별 보조 현황 | 15 |
| 표 2-2. 예금은행 대출금 중 수산업 부분 대출 현황 | 17 |
| 표 2-3. 예금은행의 수산정책금융 비중 | 17 |
| 표 2-4. 자금별 수산정책자금 공급규모 | 18 |
| 표 2-5. 어선 관련 정책금융 현황 | 20 |
| 표 2-6. 어선 펀드 참여자 | 27 |
| 표 2-7. 펀드 설립절차 | 27 |
| 표 3-1. 어선건조 지원실적 | 33 |
| 표 3-2. 기관대체 지원실적 | 35 |
| 표 3-3. 어선·어선원 기반 어업선진화 추진방향 | 37 |
| 표 3-4. WTO/DDA 수산보조금 의장안 | 38 |
| 표 3-5. 「ILO 126호 협약」 및 채택된 협약의 주요 거주설비 요건 비교 | 42 |
| 표 3-6. 국내 어선수 현황 | 43 |
| 표 3-7. 국내 업종별 어선수 | 43 |
| 표 3-8. 국내 어선 선령 | 44 |
| 표 3-9. 국내 업종별 선령별 어선수 | 45 |
| 표 3-10. 연안어업의 주요 업종별 어선 선령 | 46 |
| 표 3-11. 근해어업의 업종별 어선척수 및 톤수 | 48 |
| 표 3-12. 근해어업의 업종별 어선 선령 | 49 |
| 표 3-13. 원양어업의 업종별 어선척수 및 톤수 | 50 |
| 표 3-14. 원양어업의 업종별 어선의 선령 | 51 |
| 표 3-15. 해난사고 현황 | 52 |
| 표 3-16. 사고원인별 현황 | 52 |

| | |
|---|-----|
| 표 3-17. 사고원인별 인명피해 현황 | 52 |
| 표 3-18. 톤수별 사고발생 건수 | 53 |
| 표 3-19. 선령별 사고 | 54 |
| 표 3-20. 근해어업의 출어비 중 수리비 비중 추이 | 55 |
| 표 3-21. 「ILO 어선원노동협약」 기준 | 57 |
| 표 4-1. 선박리스 현황 | 61 |
| 표 4-2. 선박금융 상품 비교 | 62 |
| 표 4-3. 어선어업구조개혁 종합대책사업, 후계자 대선취득지원 리스사업 목적 | 68 |
| 표 4-4. 후계자 대선취득지원 리스사업 개요 | 70 |
| 표 4-5. 리스어선의 심사기준 | 71 |
| 표 4-6. 리스어선의 심사기준 | 72 |
| 표 4-7. 대만의 어선 추이 | 82 |
| 표 4-8. 대만의 톤수별 어선 추이 | 83 |
| 표 4-9. 대만의 업종별 어선수 | 83 |
| 표 4-10. 대만 업종별 어선 신조 현황(2010년 기준) | 84 |
| 표 4-11. 대만의 어업경영대출지도 요강 | 85 |
| 표 4-12. EFF의 지원사업 | 88 |
| 표 4-13. EU 회원국의 분야별 수산기금 현황(2008년 기준) | 89 |
| 표 4-14. 영국의 연도별 선령 | 90 |
| 표 4-15. 영국 Convergence Area의 EFF 지원(2007년 기준) | 90 |
| 표 4-16. 영국 어선수, 톤수, 동력 | 91 |
| 표 5-1. 업종별 어선가격 | 97 |
| 표 5-2. 근해어업 종류별 어선 규모, 기관의 마력 부속선의 수 및 규모 | 97 |
| 표 5-3. 고정자산 감가상각요령상의 고정자산내용연수표 | 99 |
| 표 5-4. 대형선망의 조건별 리스료 예시 | 101 |
| 표 5-5. 대형 저인망류의 조건별 리스료 예시 | 102 |
| 표 5-6. 중형 저인망류의 조건별 리스료 예시 | 103 |
| 표 5-7. 기선권현망의 조건별 리스료 예시 | 104 |

| | |
|---|-----|
| 표 5-8. 근해 안강망 및 근해 통발의 조건별 리스료 예시 | 105 |
| 표 5-9. 상환기간 및 리스료율에 따른 월 리스료(예시) | 106 |
| 표 5-10. 업종별 당기순이익 현황 | 108 |
| 표 5-11. 업종별 당기순이익 대비 리스료 지급 가능 여부 | 110 |
| 표 5-12. 당기 순이익별 리스료와 당기순이익 차이 | 111 |
| 표 5-13. 경비절감 효과 | 112 |
| 표 5-14. 업종별 어선 신조에 따른 비용절감 및 당기순이익 변화(2011년 기준) | 113 |
| 표 5-15. 어선금융 도입 시 부가가치 유발 규모 | 114 |
| 표 5-16. 어선금융 도입 시 고용창출 규모 | 114 |
| 표 5-17. 어선금융 관련 법률 및 주요 내용 | 119 |
| 표 5-18. 어선 리스 적용 가능성 순위 | 127 |
| 표 6-1. 어선리스제도의 단계별 도입 체계 | 131 |
| 표 6-2. 연안주력업종 및 개략규모(예) | 134 |
| 표 6-3. 톤급별 어로시스템 명세(예) | 134 |
| 표 6-4. 대형선망어선 선단구성선박 적정규모 | 135 |
| 표 6-5. 신용보증기금의 협약에 의한 특별보증 사례 | 139 |
| 표 7-1. 어선 리스 적용 가능성 순위 | 147 |
| 표 7-2. 어선금융 도입계획 수립 추진일정 | 150 |
| 표 7-3. 적정 리스료 산정모형개발 추진일정 | 150 |
| 표 7-4. 표준선형 개발 추진일정 | 151 |
| 표 7-5. 어선리스제도 시범사업 절차 | 153 |
| 표 7-6. 어선리스 시범사업 추진일정 | 154 |
| 표 7-7. 어선리스 시범사업추진단 조직 구성내용 | 155 |
| 표 7-8. 어선리스 시범사업추진단 조직 추진일정 | 155 |
| 표 7-9. 어선리스 관리 조직의 설립 추진일정 | 156 |
| 표 7-10. 어선리스 도입을 위한 법률정비 추진일정 | 157 |
| 표 7-11. 어선관리기금 조성 추진일정 | 158 |
| 표 7-12. 중고어선 거래 시스템 구축 추진일정 | 159 |

그림 차례

| | | |
|---------|---------------------------------------|-----|
| 그림 1-1. | 연구흐름도 | 6 |
| 그림 2-1. | 수산금융 공급 구조 | 13 |
| 그림 2-2. | 우리나라 수산보조금 유형별 구성비(2010년 기준) | 14 |
| 그림 2-3. | 수산어촌 부문 단위사업별 주요 사업내용(2010년 기준) | 15 |
| 그림 2-4. | 어선 리스 구조도 | 23 |
| 그림 2-5. | 어선 펀드 구조도 | 26 |
| 그림 3-1. | 연안어업 주요 업종의 선령 분포 | 47 |
| 그림 3-2. | 근해어업 주요 업종의 선령 분포 | 49 |
| 그림 3-3. | 원양어업 주요 업종의 선령 분포 | 51 |
| 그림 4-1. | 후계자 대선취득지원 리스사업의 구조 | 71 |
| 그림 4-2. | 어선리스료 산정방식 | 72 |
| 그림 4-3. | 사업 개념도 | 75 |
| 그림 4-4. | 개혁계획 승인과 사업의 흐름 | 78 |
| 그림 4-5. | 영국의 EFF 지원 프로세스 | 92 |
| 그림 6-1. | 어선리스제도 도입 목표 및 기본 방향 | 129 |
| 그림 6-2. | 어선리스제도의 리스크 관리대책 | 136 |
| 그림 6-3. | 특별보증제도를 활용한 신용 보강 구조 | 139 |
| 그림 6-4. | 1어선금융 제도 도입을 위한 정책 및 법제 정비방안 | 144 |
| 그림 7-1. | 어선금융제도 도입을 위한 부문별 과제 | 148 |
| 그림 7-2. | 어선리스제도 시범사업 절차 | 153 |

Executive Summary

Introduction of Finance for Fishing Boat Building – with focus on the lease –

1. Purpose

- Aging fishing boats in Korea and their ramifications are so serious that fishing boat building and their replacement became an important policy issue.
- There is an agreement that policies to finance fishing boat construction and replacement should be in place.
 - Aging fishing boats increase operation costs, including fuel prices and maintenance costs, aggravating the profit structure. Moreover, possible accidents at the sea while fishing and insufficient welfare facilities for fishers make them reluctant for the job.
 - This is mainly attributable to Korea's fishing policies for the last 30 years. They aimed for the prevention of fishing resource depletion and were negative about fishing boat building or boat replacement. According to the logic, fishing boat construction intensified fishing catch, which could deplete fishing resources.
 - As a result, development of relevant financial system, such as fishing boat finance, faced lots of limitations.
- However, unstable management structure of the fishing industry, possible regulation on fisheries subsidies under WTO/DDA raised the need for new financial methods. Under the changed domestic and international environment, financing through equity capital, subsidies or policy loans are not enough to secure money to build new fishing boats.
- Therefore, studies and analyses on the new type of financial methods in other

industries, such as funds and lease, need to be conducted to finance fishing boat building.

- Thus, the goal of this study is to actively respond to discussion on fisheries subsidy regulations; to review new financial methods, such as lease, for fishing boat building or replacement; to improve the relevant system based on domestic conditions; to facilitate new fishing boat building; thereby enhancing fisheries competitiveness through fishing boat advancement.

2. Methodologies and Feature

1) Methodologies

- Literature analyses on the concept and cases of lease and fund
- Consultation and surveys with those in the fisheries industry and financial industry and policy makers
- Domestic and foreign case analyses through field visits

2) Feature and limitations

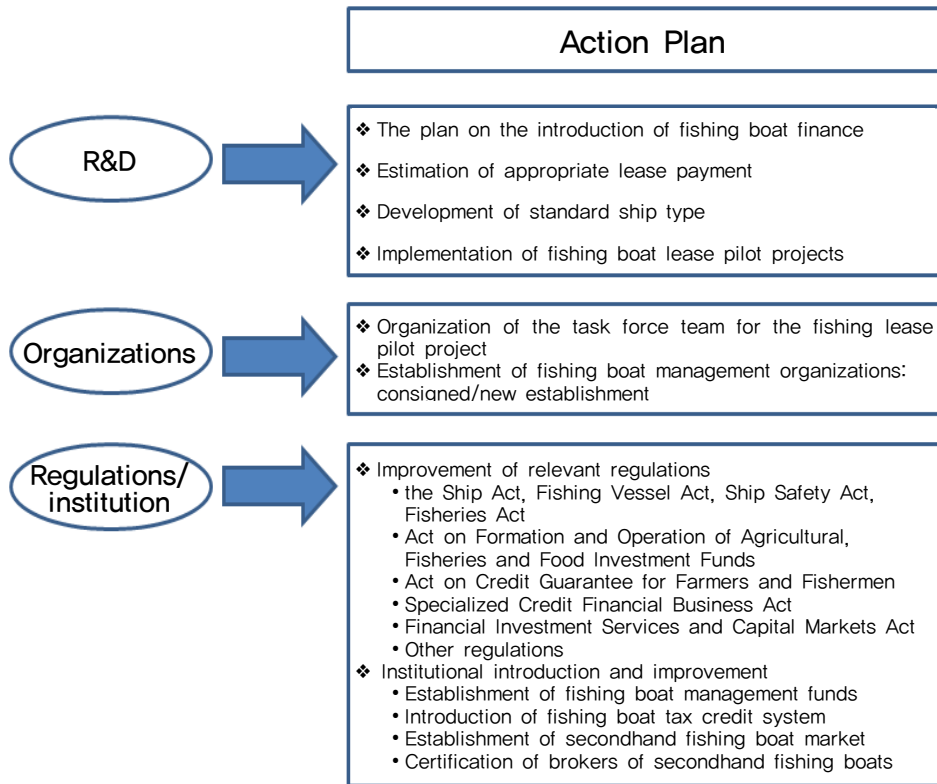
- The study put focus on defining the concept of fishing boat finance and its introduction.
- The study increased the feasibility of policy implementation by conducting various case analyses and two rounds of expert consultations and reflecting the results.
- However, due to cost and time constraints, the study mainly discussed lease as a financial tool and its implementation for coastal fishing, which limited the scope of the study.
- Moreover, since it was hard to obtain financial statements of individual fishing

company, the study relied on approximate numbers from statistics for its analysis, which could limit the results.

3. Results

1) Summary

- The study defined the concept of fishing boat finance as part of fisheries finance.
- An analysis on domestic and international case showed that policy support is essential to introduce the fishing boat finance. Therefore, it is necessary to explore corresponding policy tasks.
- The fishing boat lease system will vitalize new construction of fishing boats. This will reduce management costs, such as fuel and maintenance costs, while enhancing added value of financial industry and shipbuilding industry along with more jobs.
- The study conducted a feasibility analysis on the introduction of fishing boat lease in coastal fishing industry. The result showed that large purse seine nets, powered anchovy drag nets, large scale trawls could benefit from lease for their new boat building or replacement.
- Before introducing the fishing boat lease system, lots of tasks should be carried out, including fishing boat standardization, estimation of appropriate lease payment, risk management, more participation of those in fishing industry and pilot projects.



2) Policy contribution

- The study can be used to set the policy direction for fishing boat advancement.

3) Expected benefits

- By suggesting measures to finance fishing boat building or their replacement, the study will help ship owners and those in the industry.
- Building of new fishing boats will reduce fishing operation costs, such as fuel and maintenance costs, while enhancing the safety of the business.
- The study is expected to increase added value of financial industry and small shipbuilding industry, creating more jobs.

제 1 장 서 론

1. 연구의 필요성 및 목적

1) 연구의 배경 및 필요성

현재 우리나라의 어선 노후화는 매우 심각한 수준으로 많은 문제를 야기하고 있다. 이에 따라 어선 신조 및 대체가 중요한 정책 현안으로 부각되고 있다. 특히 어선 신조 및 대체 자원 조달방안 마련을 위한 정책 개발에 대한 관심과 논의가 증가하고 있다.

그동안 우리나라 연근해 및 원양 업계는 노후 어선으로 조업을 지속함에 따라 연료비 및 수리비 등 어업경영 비용이 증가했다. 이로 인해 어업경영의 수익구조 악화, 조업 중 안전사고 발생 증가, 어선원의 승선기피 등 여러 가지 문제가 발생하고 있다.

어선 노후화가 심화된 데에는 우리나라의 어업정책이 지난 30여 년 동안 어족자원 고갈 방지를 지향하는 과정에서 어선 신조가 어획 강도를 높여 어족 자원을 남획할 가능성이 있다는 인식으로 인해 어선 신조 및 대체에 소극적이었던 것도 하나의 원인이다. 그동안 어선 신조 및 개량과 관련된 정책이 없었던 것은 아니다. 필요에 따라 금융 지원을 포함해 부분적·한시적으로 추진되었다. 그러나 어업인 신용 및 어선담보 등 연계 시스템 미흡으로 어선과 관련된 금융산업은 일반 선박 금융산업과 달리 매우 취약한 실정이다

이러한 상황에서 최근 WTO/DDA 보조금 논의를 통해 어획능력을 강화시키는 어선 건조에 대한 보조금 지급을 금지하자는 주장이 설득력을 얻게 됨에 따라 어선에 대한 직접적인 보조나 정책자금 지원은 더욱 어려워질

것으로 예상된다. 또한 어업 산업의 특성상 불안정한 경영 수익구조로 인해 비교적 큰 규모의 재원을 필요로 하는 어선 신조 비용을 어선주의 자기 자본으로 감당하는 것도 한계가 있다.

따라서 어선 신조 자금을 마련하기 위해서는 기존의 수산보조금이나 정책금융 외 새로운 형태의 금융조달 방법을 모색할 필요가 있다. 특히 어선 신조는 많은 자금이 필요하기 때문에 체계적으로 자금을 조달하기 위한 방안 검토가 시급하다. 업계 및 관련 단체들에 따르면 현재 어선 신조에 들어가는 사업비는 원양어선 5,500억 원, 근해 어선 1조 3,000억 원으로 약 1조 8,000억 원¹⁾ 정도로 추정되고 있다.

어선 신조를 위한 자금마련은 정부 지원을 제외하고는 어업인 개인의 자기 자본을 사용하거나 은행 등 금융기관에서 직접 대출을 받는 방법이 일반적이었다. 그런데 최근 금융 산업의 발달에 따라 대출 이외에도 펀드나 리스 등 새로운 형태의 금융 상품들이 개발되어 어선 신조 자금 조달에 이러한 방법을 활용할 수 있게 되었다.

예를 들어, 리스는 금융기관에서 어선을 확보해서 어업인에게 빌려주고 리스료를 받는 방법이다. 펀드는 신조 자금을 공모 또는 사모를 통해 투자자들의 자금을 모아 어선을 신조하는 방법이다. 따라서 리스 또는 펀드 등의 금융방법을 활용하여 어선을 신조할 경우, 어업인 입장에서는 상대적으로 적은 초기비용으로 새 어선을 확보할 수 있게 된다. 또한 어선 신조로 인해 연료비 및 수리비 등 비용 절감에 따른 수익증가 외 경영개선 효과를 얻을 수 있다. 국민경제적 측면에서는 금융산업 및 중소 조선산업의 부가가치 제고와 고용창출 효과도 기대할 수 있다.

그러나 리스 및 펀드 등을 어선 신조에 활용하기 위해서는 몇 가지 관련 시스템의 정비가 필요하다. 어선 사용자들의 다양한 요구를 고려한

1) 한국원양산업협회, 부산시 수산정책과 내부자료.

표준형 어선을 개발하고, 어업의 불안정적인 수익 구조로 인해 발생하는 리스크에 대한 관리가 필요하다. 또한 조선사의 리스크 관리와 중고어선 시장 또는 어선거래시스템 등이 개선 또는 정비되어야 어선 리스를 안정적으로 유지할 수 있다.

새로운 금융 방법을 어선 신조 및 대체에 활용하기 위해서는 이러한 맥락에서 금융상품뿐만 아니라 관련 시스템 및 제도 등을 종합적으로 고려하는 것이 필요하다. 다시 말해서 리스 및 펀드 상품에 대한 분석과 더불어 표준선형 개발, 리스크 관리 등에 대한 연구와 분석이 종합적으로 이루어질 필요가 있다.

2) 연구의 목적

본 연구의 목적은 어선 선진화를 통한 어업 경쟁력 제고를 목표로 어선 리스 등 새로운 어선금융제도 도입을 위한 정책 방향과 과제를 발굴 및 제시하는 데 있다.

수산보조금 규제 논의에 선제적으로 대응하면서, 노후 어선 교체를 위한 재원 조달 문제를 해소하기 위해 새로운 금융의 도입 방안을 마련하는 것이다. 다시 말해서, 본 연구는 새로운 금융 시스템 도입을 위한 타당성, 기대효과와 도입 방안 등에 대한 면밀한 분석을 통해 정책적 수요를 충족시키고자 하였다.

본 연구의 목적을 구체적으로 살펴보면 다음과 같다. 우선 그동안 취약한 분야였던 어선금융에 대한 개념을 새롭게 정립하고자 하였다. 둘째, 어선 신조 및 대체의 효과와 적정 리스로 산출 등 관련 분석 방법의 틀을 제시하고자 하였다. 셋째, 어선 리스를 안정적으로 제도화하기 위한 중장기 정책과제를 발굴하고자 하였다.

2. 연구의 주요 내용 및 연구 방법

1) 연구의 범위와 주요 내용

본 연구의 내용 측면에서의 범위는 근해어업을 대상으로 한 어선리스 제도에 초점을 맞추었다. 왜냐하면 어선 리스의 경우 상대적으로 구조가 단순하고 과거 추진 경험과 어업인 의견 등을 고려해 볼 때 어선펀드보다 제도 도입이 상대적으로 용이하므로 우선적으로 추진이 가능하다고 판단 되기 때문이다. 특히 펀드의 경우 참여자의 다양한 이해관계 및 복잡성 등의 이유로 단기간에 추진하는 것은 다소 무리가 있을 것으로 보인다.

그리고 연안 및 원양어업은 시간 및 자료 부족으로 인해 추후 과제로 남겨둔다.

연구대상의 시간적 범위는 기준연도를 2009년 또는 2010년으로 설정하여 연구에 필요한 조사·통계 등의 관련 자료를 이용하였다. 그러나 자료가 발간 되지 않은 경우에는 입수 가능한 범위에서 최근 자료를 중심으로 정리했다.

이상의 연구 범위를 기초로 본 연구는 총 6장으로 구성되었으며, 각 장 별 연구의 내용을 보면 다음과 같다. 제1장 서론은 연구의 필요성과 목적, 연구방법과 연구범위, 선행연구 분석 등의 내용으로 구성하였다. 제2장에서는 어선금융의 개념과 현황을 분석하였다. 이를 위해 우선 수산금융의 현황을 소개하였다. 그리고 어선의 신조를 위한 대출, 리스, 펀드, 온렌딩(on-lending) 등의 어선금융 개념과 현황 등을 소개하였다. 제3장에서는 환경변화에 따른 어선금융제도 도입의 필요성을 검토하였다. 우선 어선과 관련한 정책의 변화에 대해서 살펴보고 최근 추진되고 있는 어업선진화 방안을 소개하였으며, WTO/DDA 수산보조금 논의 동향과 ILO 어선원 복지규정 개정 등을 검토하였다.

제4장에서는 주요국의 어선 금융관련 정책을 분석하여 향후 우리나라

어선금융정책 개발에 참고하도록 했다. 여기에서는 일본의 어선리스정책과 EU의 어선금융 지원 정책, 대만의 어선금융 사례를 분석하였다. 국내의 경우 선박금융과 농업부문의 농기계 임대사업 등을 검토하였다.

제5장에서는 어선리스제도의 도입에 대해 경제적·법률적 타당성 검토와 업종별 특이사항을 반영한 정성분석을 하였다. 경제적 타당성 분석은 어선 리스를 중심으로 업종별 어업경영 수익과 어선 리스료(추정치)를 비교해 리스 적용 가능성과 적정 리스료 범위를 살펴보고, 리스를 활용해 어선 신조를 할 경우의 어업 경영비용 절감 효과를 분석하였다. 법률적 타당성은 어선, 금융과 리스크 관리 부분으로 구분하여 관련 법제의 현황과 개선 방향 등을 검토하였다. 그리고 마지막으로 업종별 특이사항을 고려하여 어선 신조 및 대체에 리스 적용 가능성을 종합적으로 검토하였다.

제6장에서는 어선리스제도 도입을 위한 정책의 기본방향과 필요한 정책과제를 도출하였다. 정책과제는 정책을 어선, 어선금융, 관련 제도 등으로 구분하여 세부 정책과제와 이를 위해 필요한 관련 법제 정비를 구분하여 제시하였다. 마지막으로 제7장에서는 본 연구의 결론과 정책과제를 연구개발, 조직, 법제로 구분하여 구체적으로 제안하였다.

2) 연구 방법

본 연구에서 사용된 연구방법은 다음과 같다. 첫째, 문헌조사이다. 문헌조사는 어선 리스 및 펀드와 관련된 자료 및 문헌과 보고서를 분석하여 연구에 반영하였다. 국내외 사례 일부도 문헌 조사를 통해 이루어졌다. 선행연구 조사는 유사한 연구의 연구방법과 연구결과를 파악하여 성과는 계승하고 한계점은 보완하기 위한 작업이다. 본 연구에서는 선박금융과 관련한 연구결과를 중심으로 분석했다.

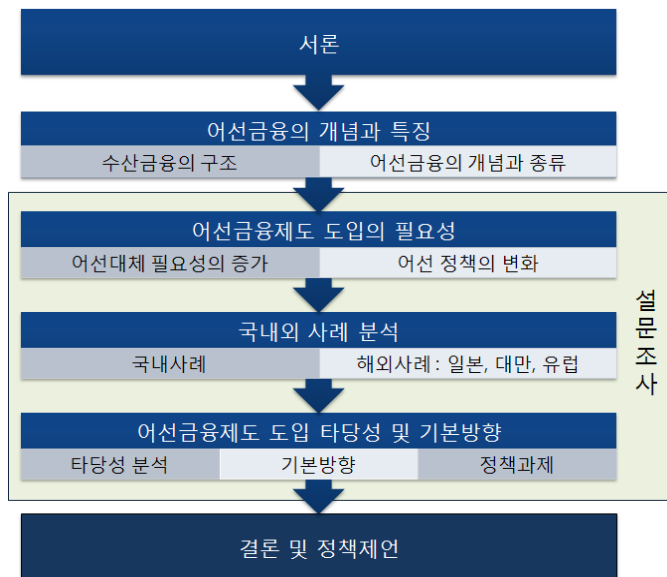
둘째, 현지 출장조사를 통한 사례연구이다. 이 연구에서는 현지 출장을

통해 일본의 어선리스제도와 대만의 어선 건조를 위한 금융지원 정책 등을 분석하였다. 해당 사례의 정책적 시사점을 도출함으로써 본 연구를 통해 정책추진의 실효성을 제고할 수 있도록 하였다. 그리고 출장을 통해 입수한 자료를 분석하여 보고서에 반영하였다.

셋째, 전문가 워크숍 개최 및 설문조사이다. 관련 전문가의 자문을 구하기 위해 워크숍을 개최하였다. 현장의 실질적인 의견을 반영하기 위해 중앙 및 지방정부, 연구자, 어업인 등을 대상으로 설문조사를 실시해 실용적인 연구가 될 수 있도록 하였다.

설문조사는 어업에 종사하고 있는 어선주(연근해, 원양어업 등), 생산자 단체, 공무원 등 약 200명을 대상으로 2개월 동안(8월 1일~9월 30일) 전화 및 면담을 통한 인터뷰 조사를 실시하였다.

이상의 연구내용과 연구방법을 종합적으로 나타낸 연구흐름도는 <그림 1-1>과 같다.



| 그림 1-1 | 연구흐름도

3) 연구의 한계

본 연구는 어선금융의 개념을 정립하고 이를 제도적으로 도입하는 데 초점을 두었으며, 설문조사뿐만 아니라 다양한 사례조사·분석, 2회의 전문가 자문회의 결과를 연구에 반영함으로써 정책 추진의 실현 가능성을 제고할 수 있도록 하였다.

그러나 비용 및 시간의 제약으로 금융방법 중 리스를 중심으로 근해 어업에 적용하는 데 초점을 두고 논의를 전개하여 연구의 범위에는 한계가 있었다. 또한 개별 어업 경영체의 손익계산서 등 자료 수집의 어려움으로 통계자료를 분석에 활용한 점도 연구의 한계로 지적할 수 있다.

3. 선행연구 분석

1) 선행연구 현황

어선 금융과 관련한 선행연구는 수산정책자금 또는 수산금융에 대한 선행연구와 어선 리스 및 펀드와 관련된 연구로 구분할 수 있다. 전자의 경우 어선을 포함한 어업 또는 수산업 전반에 걸친 금융을 중심으로 어업의 특성을 고려한 금융제도를 연구한 것이다. 따라서 일반금융과 수산금융 시스템의 차이점 분석이나 수산금융제도의 도입이 필요한 연구의 기초자료로 활용할 수 있다. 한편 현재까지 직접적으로 어선 리스 및 어선 펀드에 대한 연구는 거의 없다. 다만, 어선 리스 및 펀드와의 기본 구조가 유사한 선박금융에 대한 연구는 비교적 활발하게 진행되었고 심도 있는 결과들을 도출하고 있다. 이에 본 연구에서는 이러한 선박금융 관련 선행연구를 다각적으로 검토하였다.

(1) 선박리스에 관한 일고찰

오세영은 국내 해운업법 내에 선박대여업을 신규업종으로 신설한 시점에서 선박대여업 육성이라는 관점을 중심으로 선박리스에 대해 검토하였다(1984). 주요 연구내용을 보면 선박리스의 의의에 대해 검토하고, 우리나라의 모든 리스사업 중 선박리스의 지위를 검토한 후에 선박대여업의 의의와 육성 필요성에 대해 살펴보았다. 그리고 선박대여업 육성에 있어 현행 제도를 검토한 뒤 개선방안을 제기하였다.

해당 연구는 1980년대 초반 리스사업에 대한 관심이 높아지는 가운데, 선박리스제도의 활성화 방향을 모색한 기초적 연구로 평가된다. 오세영은 결론에서 선박리스를 효과적 자본 조달의 방법으로 평가하고, 해운법에서 선박리스의 활동근거를 마련한 것 이외에도 추가적인 제도 개선이 필요하다고 지적하였다. 특히 금융리스의 회계처리 방법 문제를 주요 저해요인으로 간주하는 한편, 선박대여업자와 선박항행사업자의 연계 참여를 위한 제도적 보완이 필요하다고 평가하였다.

(2) 선박금융론

우리나라의 조선과 해운산업이 국제경쟁력을 확보하여 외화 획득에 큰 역할을 하고 있음에도 불구하고 이들 산업에 대한 자본 공급이 원활히 이뤄지지 못하고 있어 국내 선박금융의 발전에 기여하기 위한 목적으로 해당 연구가 이뤄졌다.

이 연구는 크게 4개 부분으로 구성되어 있다(김규형 외, 2009). 제1부에서는 선박금융과 해운 및 조선산업에 대해 고찰하고 있다. 제2부는 선박투자자에 대해 논의하고 있으며, 제3부는 선박금융 조달방안에 대해 고찰하고 있다. 제4부는 선박금융과 관련된 위험관리에 대해 살펴보고 있다. 특히 ‘선박금융 조달방안과 관련한 리스금융’에서 리스금융의 개념 및 종류, 리

스금융의 장단점, 리스금융의 경제성 평가, 선박에 대한 리스금융에 관한 내용을 상세히 다룬 것이 장점이다.

우리나라는 1970년대 초 외자도입의 장벽을 극복하기 위한 의도에서 정책적으로 리스산업이 도입되었다. 국내 설비리스 거래 실적 중 선박이 차지하는 비율은 2000년 약 4%에서 2009년 16.7%까지 증가하였다. 우리나라의 여신전문기관이 해운선사에 제공한 자금규모는 1조 8천억 원에 달하고 있으며, 선사에 대한 대출액은 1조 원이다. 총 18개의 여신전문기관이 선박자금을 제공하고 있으며, 대개 여신기관을 이용하는 선사는 해외금융기관이나 상업은행의 자금을 활용하기 어려운 중소형 선사인 것으로 나타났다.

이 연구는 선박을 대상으로 한 자금조달 방법을 구체적으로 다루고 있다는 점에서 의미가 있으나 선박과 어선은 산업적인 측면에서 많은 차이가 있어 선박 리스 내용을 어선 리스에 활용하기에는 한계가 있다.

(3) 수산금융법제의 개선방안에 관한 연구

이 연구는 수산금융과 관련한 법률 현황과 이를 통해 수산업 및 수산금융을 활성화하기 위해서 필요한 개선방안 마련에 초점을 두었다(정대·정영석·유일선·이기환, 2011). 수산금융을 활성화하기 위해서는 무엇보다도 법제도의 정비와 선행되어야 하는데 법제도 개선방향을 다음과 같이 제안하였다. 첫째, 수산업자의 신용보증을 강화할 수 있는 시스템 구축을 제안하였다. 둘째, 수산업자에 대한 보험제도의 개선과 셋째, 금융기관의 수산물에 대한 담보대출이 원활하게 되기 위한 담보법제의 정비와 함께 담보방법 및 담보가치 산정 문제의 개선을 제안하였다. 마지막으로 어선담보제도의 개선이 필요하다고 분석하고 있다.

이 연구는 수산금융 전체를 대상으로 한 관련 법률에 대한 분석 중심

으로 논의를 전개하고 있어 어선과 관련된 정책이나 금융 분석에는 한계를 보이고 있다. 또한 어선금융에 있어서도 어선 담보제도에만 연구의 초점을 맞추고 있어 전반적인 어선금융 관련 법제도를 살펴보기에는 제약이 있다. 그러나 어선 관련한 대출에 있어 가장 큰 문제로 지적되고 있는 담보문제에 대한 해결 방향을 제시하였다는 점에서 중요한 선행연구로 판단된다.

(4) 농기계 임대사업의 활성화 방안 연구

농기계 임대사업이 확대되는 시기에 그동안의 농기계 임대사업의 문제점을 분석하고 개선방안을 모색하였다(강청용 외, 2003). 외국의 사례를 검토하여 다양한 주체들에 의해 운영되고 있는 농기계 임대사업을 전국단위에서 발전 모델을 개발하는 것을 연구의 목표로 삼았다. 농기계 은행사업 이용 농민 627명을 대상으로 의견조사를 실시하였고, 농기계 임대사업에 대해서는 3개도 12개 시군을 대상으로 조사를 진행하는 등 현장조사를 위주로 진행되었다. 또한 일본과 독일의 사례를 분석하여 시사점을 도출하였다.

이 연구는 정부의 시설 임대사업 추진에 대한 연구라는 점에서 어선리스 사업과 관련이 있으며, 특히 농민들의 의견을 조사하여 적극적으로 정책 과제를 발굴한 연구 방법론을 참조·활용하였다는 특징이 있다. 또한 농기계 임대사업의 문제점에 대한 분석은 어선리스제도를 시행할 경우 발생할 수 있는 문제를 파악하는 데 유용하였다. 그러나 어업과 농업의 본질적인 차이로 말미암아 정책방향이나 과제 발굴과 같은 구체적인 내용 활용면에서는 한계가 있다.

2) 선행연구와 본 연구의 차별성

수산금융 및 선박금융에 대한 연구는 범위와 대상 업종이 상이하기 때문에 본 연구에서 활용하기에 한계를 가진다. 예를 들어, 어업과 해운업 등 업종의 상이함과 금융 시장의 규모의 차이 등에 따라 어선금융제도 도입을 위한 연구에 앞서 언급한 선행연구를 활용하는 것에는 한계가 있다. 특히 어업수익의 불안정성과 상대적으로 작은 어선금융 시장 규모를 고려하여 리스 및 펀드 도입을 위해서는 정책적 기반에 대한 별도의 연구가 필요하다.

다시 말해서 본 연구는 정책과제를 발굴하여 제시함으로써 정책적 기반을 마련한다는 점에서 차별성을 지닌다.

또한 본 연구는 내용 면에서 어선 금융을 대상으로 설문조사 및 전문가 자문 등 현장의 의견을 직접 반영하는 등 연구 방법론 측면에서 문헌조사 등을 중심으로 한 선행연구와도 차별성을 지닌다.

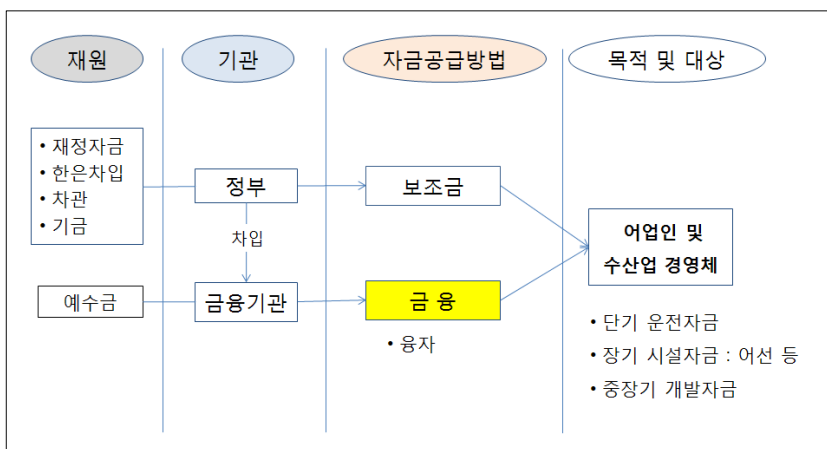
| 표 1-1 | 선행연구와의 차별성

| | 선행연구와의 차별성 | | |
|------|--|--|---|
| | 연구목적 | 연구방법 | 주요 연구내용 |
| 1 | <ul style="list-style-type: none"> - 제목: 수산금융법제의 개선방안에 관한 연구 - 연구자: 정대 외(2011) - 연구목적: 수산업 및 수산금융의 활성화를 위한 수산금융 관련 법제의 개선방안 제시 | <ul style="list-style-type: none"> - 문헌조사 | <ul style="list-style-type: none"> - 수산금융의 구조와 문제점 - 수산금융법제의 개선방안 |
| 2 | <ul style="list-style-type: none"> - 제목: 선박금융론 - 연구자: 김규형 외(2009) - 연구목적: 선박금융과 관련된 회계 및 재무관리 | <ul style="list-style-type: none"> - 문헌조사 - 사례분석 | <ul style="list-style-type: none"> - 선박금융 - 선박투자 - 선박 자금조달 - 선박금융 위험관리 |
| 3 | <ul style="list-style-type: none"> - 제목: 농기계임대 사업의 활성화 방안 연구 - 연구자: 강청용 외(2003) - 연구목적: 우리나라 농촌에서 이뤄지고 있는 여러형태의 농기계 임대사업의 발전방향 모색 | <ul style="list-style-type: none"> - 문헌조사 - 사례분석 - 설문조사 | <ul style="list-style-type: none"> - 농기계 임대차의 개념과 성격 - 농협 농기계 은행 사업의 문제와 개선방안 - 지방정부 농기계 임대사업의 문제와 개선방안 - 일본 사례 - 농기계 임대사업의 활성화 방안 |
| 4 | <ul style="list-style-type: none"> - 제목: 선박리스에 관한 일고찰 - 연구자: 오세영(1984) - 연구목적: 선박리스 산업의 의의와 육성의 필요성을 검토하고 선박대여업의 개선방안을 제시 | <ul style="list-style-type: none"> - 문헌조사 - 사례분석 | <ul style="list-style-type: none"> - 선박리스의 의의 - 선박리스의 현황 - 선박리스산업의 육성 필요성 - 선박대여업의 개선 방안 |
| 본 연구 | <ul style="list-style-type: none"> - 제목: 어선 선진화를 위한 어선금융제도 도입을 위한 연구(어선리스제도를 중심으로) - 연구목적: 새로운 어선 금융제도 도입을 위한 정책과제 발굴 및 중장기 전략 수립 | <ul style="list-style-type: none"> - 문헌조사 - 사례조사 - 설문조사 - 자문회의 | <ul style="list-style-type: none"> - 어선대체의 필요성 - 국내외 사례 - 어선금융제도 도입 기본방향 |

제 2 장 수산금융과 어선금융

1. 수산금융

수산금융은 수산업에 관한 금융현상이라고 할 수 있다. 수산금융의 구조를 보면 수요측면에서는 수산업에서 발생하는 자금수요의 특성에 따라 운전자금, 시설자금, 개발자금 등이 있다. 시설자금은 어선, 양식시설, 기자재 등 시설의 구입 및 개량 등을 목적으로 하는 금융으로 어선의 신조 및 개량을 위한 자금 등이 포함된다. 금융의 공급측면에서는 공급 주체에 따라 정부, 금융기관과 기타(사금융)로 구분할 수 있다. 재원은 정부의 경우 재정자금을 비롯한 한은 차입금에서 마련하고 금융기관은 정부의 재정자금 및 예수금을 통해 재원을 마련한다. 금융방법은 일반적으로 대출(융자)의 형태로 이루어지고 있고 목적이나 기간에 따라 단기 자금과 장기 자금 등으로 구분할 수 있다.

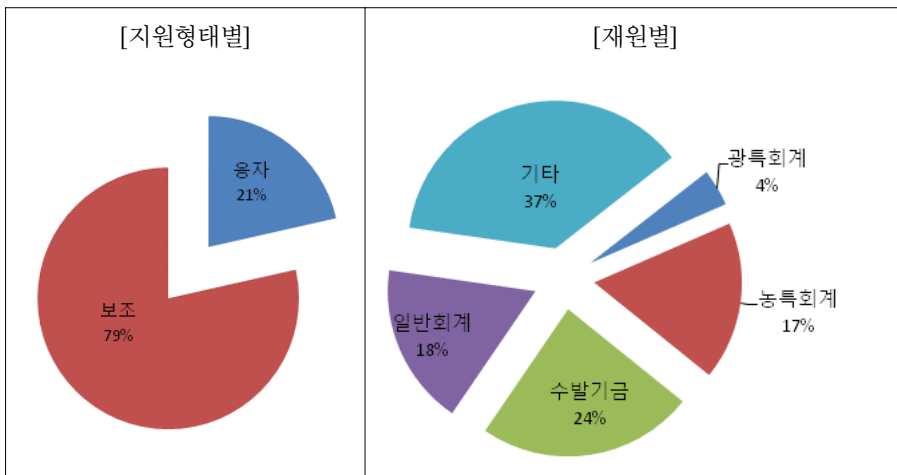


| 그림 2-1 | 수산금융 공급 구조

한편 수산금융의 대상인 수산업은 전체산업에서 차지하는 비중이 낮고, 불안정한 수익구조를 가지고 있다. 때문에 일반적인 금융기관을 통한 자금 조달에는 한계가 있어 정책자금을 활용하는 비중이 높다. 정책자금은 정부·지방자치단체·공공기관 등이 특정한 정책목표를 실현하기 위한 자금으로 정부가 재원의 대부분을 조성하고 일반적인 여신과는 다른 방식으로 자금을 공급한다. 즉 직접 보조(수산보조금)를 하거나 낮은 금리 및 장기 여신(정책금융)을 통해 수산부문에 자금을 공급한다.

1) 보조금

우리나라 수산보조금의 운용 규모(2010년 기준)는 약 2조 1,604억 원으로, 이 중 면세유와 면세기자재에 대한 보조가 전체 보조금 운용 규모의 약 37%로 상당한 비중을 차지하고 있다.



자료: 농림수산식품부, 『수산발전기금 사업체제 개편에 관한 연구』, 2011

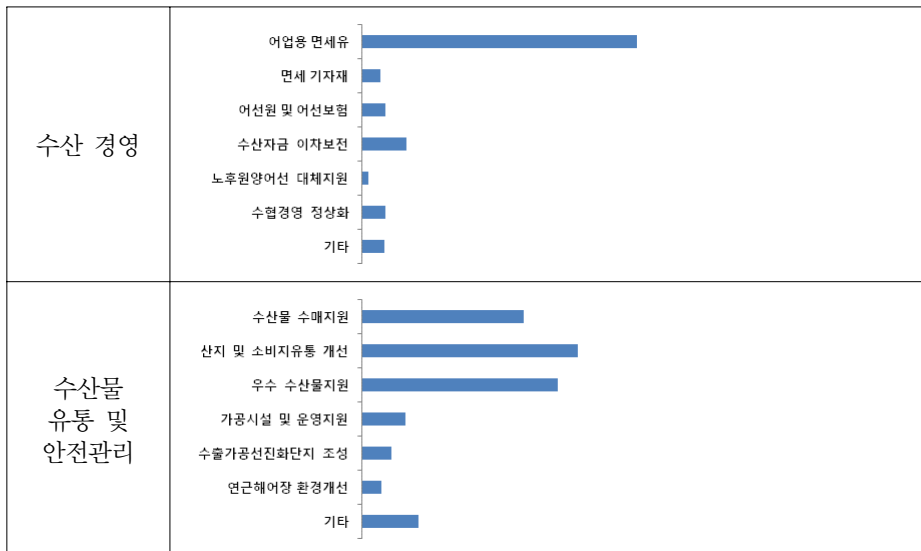
| 그림 2-2 | 우리나라 수산보조금 유형별 구성비(2010년 기준)

| 표 2-1 | 수산어촌 부문의 단위사업별 보조 현황

단위: 억 원

| 구 분 | 2010년 | 비중 |
|------------------|--------|------|
| 합 계 | 20,878 | 100% |
| 수산경영 | 11,246 | 54% |
| 수산연구 | 451 | 2% |
| 수산자원관리 및 조성 | 2,551 | 12% |
| 어촌어항 개발 | 1,494 | 7% |
| 원양협력 | 102 | 0% |
| 수산물유통 및 안전관리 | 4,933 | 24% |
| 농수산물가격안정 및 유통효율화 | 3 | 0% |
| 수산물품질관리 | 100 | 0% |

자료: 농림수산식품부 수산정책과 내부 자료를 이용하여 분석한 결과임



자료: 농림수산식품부, 『수산발전기금 사업체제 개편에 관한 연구』, 2011

| 그림 2-3 | 수산어촌 부문 단위사업별 주요 사업내용(2010년 기준)

전체 수산보조금을 지원형태별로 보면 보조가 79%이고 융자가 21%를 차지한다. 사업별로는 수산어촌 부문의 보조금 규모가 전체의 97%로 대부분을 차지하고 있으며, 단위사업으로는 수산경영 항목에 대한 보조가 가장 많다. 다음으로 수산물 유통 및 안전관리에 대한 보조가 두 번째로 높은 비중을 차지하고 있다. 수산경영 항목 내에서도 면세유와 면세 기자재에 대한 보조가 수산경영사업의 71%로 대다수를 차지하며, 다음으로 수산자금 이차보전이 11%이다.

2) 금융

일반적으로 금융은 융자 또는 대출로 이해되고 있는데 융자는 담보여부, 신용등급, 기간에 따라 금리 및 융자 규모가 결정된다. 수산업의 경우 불확실한 생산과 업종과 품목별로 상이한 생산구조를 가지고 있어 금융상품의 표준화가 쉽지 않다. 또한 수산물의 경우, 보관 기간이 경과할수록 신선도가 떨어지고, 부패의 위험이 증가하기 때문에 담보물로서의 가치 유지에 어려움이 있다. 원양어업, 근해어업, 및 양식어업 종사자에게는 어선 어획물이 유일한 담보수단이지만, 이를 담보로 금융기관으로부터 필요한 자금을 대출받기는 어려운 것이 현실이다. 2010년 기준 예금은행의 수산업 부문에 대한 대출금의 비중은 전체 대출금의 0.15%로 매우 미미한 수준인 점을 보면 알 수 있다.

| 표 2-2 | 예금은행 대출금 중 수산업 부분 대출 현황

단위: 10억 원, %

| 년도 | 전산업 | 수산업 | |
|------|---------|-------|------|
| | | 금액 | 비중 |
| 2004 | 544,318 | 1,035 | 0.19 |
| 2005 | 591,901 | 1,072 | 0.18 |
| 2006 | 676,977 | 1,123 | 0.17 |
| 2007 | 781,478 | 1,310 | 0.17 |
| 2008 | 893,737 | 1,404 | 0.16 |
| 2009 | 953,505 | 1,430 | 0.15 |
| 2010 | 975,226 | 1,463 | 0.15 |

자료: 정대·정영석·유일선·이기환, 「수산금융법제의 개선방안에 관한 연구」, 『한국해법학회지』, 제33권 제2호, 2011. 11.

따라서 수산업의 경우 정책금융이 많은 부분을 차지하고 있다. 예를 들어 예금은행의 재정자금에서 수산업 대출금액의 비중을 보면 2008년 기준 5.3%로 일반 대출의 비중과 비교하여 상대적으로 높은 수준으로 나타났다.

| 표 2-3 | 예금은행의 수산정책금융 비중

단위: 10억 원

| 년도 | 중소기업 | 농업 | 수산업 | | 축산업 | 합계 |
|------|-------|-------|-------|-----|-------|--------|
| | | | 금액 | 비중 | | |
| 2004 | 1,969 | 5,502 | 1,360 | 6.4 | 1,733 | 21,337 |
| 2005 | 2,040 | 5,032 | 1,339 | 6.1 | 1,659 | 22,022 |
| 2006 | 1,997 | 4,512 | 1,341 | 6.0 | 1,624 | 22,453 |
| 2007 | 2,368 | 4,182 | 1,250 | 5.6 | 1,709 | 22,245 |
| 2008 | 2,610 | 3,932 | 1,236 | 5.3 | 1,590 | 23,373 |

자료: 정대·정영석·유일선·이기환, 「수산금융법제의 개선방안에 관한 연구」, 『한국해법학회지』, 제33권 제2호, 2011. 11.

수산정책 금융을 운용하고 있는 수산업협동조합중앙회의 수산정책자금 공급을 자금별로 보면 영어자금, 부채대책자금, 수산업발전기금 등이 큰 비중을 보이고 있다.

| 표 2-4 | 자금별 수산정책자금 공급규모

단위: 억 원

| 영어 자금 | 원양어업 경영자금 | 피해복구 자금 | 부채대책 자금 | 농특 회계 | 수산업발전 기금 | 기타 | 합계 |
|----------|--------------|------------|------------|----------|-------------|-------|--------|
| 17,275 | 1,466 | 1,138 | 3,761 | 1,401 | 3,830 | 4,233 | 31,104 |

자료: 정대·정영석·유일선·이기환, 「수산금융법제의 개선방안에 관한 연구」, 『한국해법학회지』, 제33권 제2호, 2011. 11.

2. 어선금융

수산금융에서 어선 신조 및 대체와 어구 등 어선과 관련된 기자재 등을 마련하기 위한 자금조달 방법 중 보조금을 제외한 금융방법을 어선금융이라고 본다. 그동안 어선금융의 종류는 대출 중심으로 활용되었는데 최근 리스, 펀드, 온렌딩 등의 금융 방법이 선박금융 등에서 활용되고 있어 이러한 방법을 총칭해서 어선금융이라고 본다.

1) 어선 관련 대출

어선과 관련된 대출은 소유자가 어선을 등기 및 등록 제도²⁾를 활용하여 금융기관에 담보로 제공하고, 자금을 융통하는 것이다.³⁾ 그러나 어선의 경우 다른 물건에 비해 담보가치가 상대적으로 낮고, 수익의 불안정성으로 인해 선주와 어업경영체도 일반 금융기관에서 대출받기가 상대적으로 어려운 실정이다. 이 때문에 정책자금을 통한 대출이 주를 이루고 있다. 현재 어선

2) 선박은 동산이지만, 선박의 규모가 크고, 또한 고가이기 때문에 법률상 부동산에 유사한 취급을 하고 있다. 즉 선박의 매매 및 선박을 담보로 한 금융거래의 안전성 및 편의성을 위해 일정 규모 이상의 선박에 대해서는 부동산과 마찬가지로 등기하도록 하고 있는데, 이를 ‘선박등기제도’라고 한다(정영석, 『해상법원론』, 텍스트북스, 2009).

3) 정대·정영석·유일선·이기환, 「수산금융법제의 개선방안에 관한 연구」, 『한국해법학회지』, 제33권 제2호, 2011. 11.

담보의 경우 수협은 70%, 일반은행은 50% 정도로 평가하고 있다.

또한 어선의 경우 어선 매매시장이 활성화되어 있지 않아 금융기관이 부실채권으로서 어선의 변제를 충분히 받을 수가 없다는 이유로 금융기관이 어선 담보 대출을 더욱 소극적으로 하고 있다.

더욱이 어선 신조 대출은 담보 물건의 부재로 성립될 수 없다. 따라서 어선 신조 자금을 마련하기 위해서는 선주나 경영체의 신용이나 어선 이외의 담보를 설정해야 하기 때문에 어선의 신조 및 대체를 위한 자금을 대출을 통해 조달하기는 구조적으로 어려웠다. 더욱이 남획을 금지하는 어업정책기조상 어선 신조 대출은 매우 제한적인 수준에서 이루어졌다.

지금까지 우리나라의 어선과 관련한 정책 금융은 보조와 융자 및 자담을 혼합한 형태로 필요에 따라 단기적으로 사업이 추진되었다. 현재 어선 대체와 관련된 정책금융으로는 수산발전기금의 ‘노후원양어선대체사업’과 ‘원양어선설비현대화사업’ 등 두 가지 사업이 있는데 향후 두 사업의 통폐합 또는 규모 축소가 예상된다. 한편 2012년에는 원양어업관리회사 사업에 대해 수산발전기금에 30억이 배정되었다. 원양사업자가 사업에 필요한 어선(운반선 포함)·어구의 매입, 시설 설치 운영자금 등에 대해 소요자금의 일부를 보조 또는 융자받을 수 있다.

연근해 어선 관련 정책금융 사업으로는 ‘친환경어선건조사업’, ‘어선기관대체 및 장비개량(저효율·노후 어선기관 대체 및 장비개량 자금지원) 사업’과 ‘피해복구어선건조자금대출’ 등이 있다. ‘친환경어선건조사업’은 영세어업인의 노후 어선 대체 및 VHF 무선설비 설치 지원을 통해 해양사고 예방 및 어업인 소득증대를 목적으로 추진되었는데 현재는 중단된 상태이다. 동 사업은 1977년 ‘연근해어업 진흥 5개년계획’을 계기로 시작된 ‘무동력어선 동력화사업’이 변경된 노후어선 대체사업에서 다시 변경되었다.

원양어업의 경우 국제경쟁력을 강화하여 수출 전략산업으로 육성하기 위해 노후 어선의 대체를 통한 선박 안전성 확보 및 장비 현대화를 목적으

로 한 ‘노후원양어선 신조대체사업’이 있다. 중고선 도입자금 용자를 지원하는 ‘노후원양어선중고선 대체사업’이 한시적으로 추진된 바 있다.

【표 2-5】 어선 관련 정책금융 현황

| | 사업명 | 지원 대상 | 지원 조건 | 비고 |
|-------------|----------------------------------|--|--|--|
| 연 근 해 | 친환경어선 건조사업 | 10톤 미만의 연안어선 중 감척대상인 안강망, 낭장망 및 해선평어업은 제외 | 보조 20%, 융자 60%, 자담 20% 연 3%, 3년 거치 10년 상환 | 농특, 수발기금사업 |
| | 어선기관 대체 및 장비개량 | 연근해 어업허가(면허)가 있는 어선으로서 선박용기관(선외기포함)을 설치하거나 장비·설비를 개량하고자 하는 자 | 금리 3.0% 대출기간 5년 (1년 거치 4년 분할상환) | 2008년 수발기금 사업 |
| | 피해복구 어선 건조자금 대출 | 중앙재난안전대책본부 및 어업재해대책심의위원회 심의의결을 거쳐 복구비 지원이 확정된 어가 | 보조 35%, 융자 55%, 자담 10%(40톤 미만) 융자 70%, 자담 300%(40톤 이상) 금리1.5%, 15년 (5년 거치 10년 분할상환) | 재난구호 및 재난복구비용 부담기준 등에 관한 규정 근거 |
| | 고효율 어선 유류절감장 비 지원 사업 | 에너지 절감형 LED 등 어선의 기관·장비·설비를 대체 또는 설치하고자 하는 어업인 | 보조 30%, 지방비 30%, 자담 40% | 2012년 농어촌구조 개선특별회계 |
| 원 양 | 노후원양어 선 중고선 대체사업 | 선령 21년 이상의 원양어선을 보유하고 있거나 수출·화재· 침몰 등으로 대체어선 도입 자격이 있는 자 | 도입계약액의 80% 융자 금리 4.0%, 대출기간 15년 (5년 거치 10년 분할상환) | 2008년 수발기금 사업 |
| | 노후원양 어선 신조대체 사업 | 원양선망어업의 허가를 받은 어선 중 선령 21년 이상인 원양선망어선 및 2006.1.1 이후 침몰 등으로 어업폐지된 원양선망어선을 대체 건조코자 하는 자 | 대출금리 4%, 3년 거치 7년 상환 | 2011년 수발기금 사업 |
| | 노후원양 어선 대체 지원사업 | 원양산업발전법에 의한 원양선망어업의 허가를 받은 업체 | 대출금리 4%, 3년 거치 7년 상환 | 2012년 수발기금 사업 |

| 표 2-5 | 어선 관련 정책금융 현황(계속)

| | 사업명 | 지원 대상 | 지원 조건 | 비고 |
|---|---------------------|--------------------------------------|--|---------------------|
| 원 | 원양어선 설비현대화 사업 | 원양트롤, 오징어채 낚기의 선령 21년 이상 노후어선 소유자 | 대출금리 3%, 3년 거치 7년 상환 | 2012년 수발기금 사업 |
| 양 | 원양어업관 리회사 | 원양산업발전법 제25조에 따라 설립된 원양어업관련 회사 | 시설자금(융자70%· 자담30%), 운영자금(융자100%) | 2012년 수발기금 사업 |

자료: 「수산발전기금사업시행지침」, 각 연도; 「재정성과부문 자체평가보고서」, 각 연도

2) 어선 리스

리스(Lease)란 고객이 선정한 물건을 리스회사가 조달하여 사용료를 대가로 일정기간 대여하는 물적 금융으로서 임대차와 금융이 결합된 장기설비 금융제도이다. 우리나라에서는 여신전문금융법에 따른 금융회사가 취급하고 있다.

「여신전문금융업법」⁴⁾에 따르면 “시설대여(리스)”라 함은 대통령령이 정하는 물건⁵⁾을 새로이 취득하거나 대여 받아 거래상대방에게 대통령령이 정하는 일정기간⁶⁾ 이상 사용하게 하고, 그 기간에 걸쳐 일정대가를 정기적으로 분할하여 지급받으며, 그 기간 종료 후의 물건의 처분에 대하여는 당사자간의 약정으로 정하는 방식의 금융을 말한다. 산업용 기계, 선박, IT장비, 의료기기, 자동화기기, 운반수송기기, 교육연구용 기기, 건설장비 및 중기, 사회기반시설 등 모든 설비가 리스 대상이 된다.

리스의 종류는 금융리스(Finance Lease or Capital Lease: 자본리스)와 운

4) 법제처, 「법률 제10564호, 2011. 4. 7, 타법개정」 시행 2011. 10. 8.

5) 「여신금융업법」 시행령 제2조(시설대여의 범위 등)에 따르면 선박이 포함된다.

6) 「여신금융업법」 시행령 제1조에 따르면 ④법 제2조 제10호에서 “대통령령으로 정하는 일정기간”이란 「법인세법 시행령」 제28조 제29조 및 제29조의 2에 따른 내용연수의 100분의 20에 해당하는 기간을 말한다. <개정 2009.8.5>

용리스(Operation Lease : 영업리스)가 있고 다음과 같은 차이점이 있다.⁷⁾

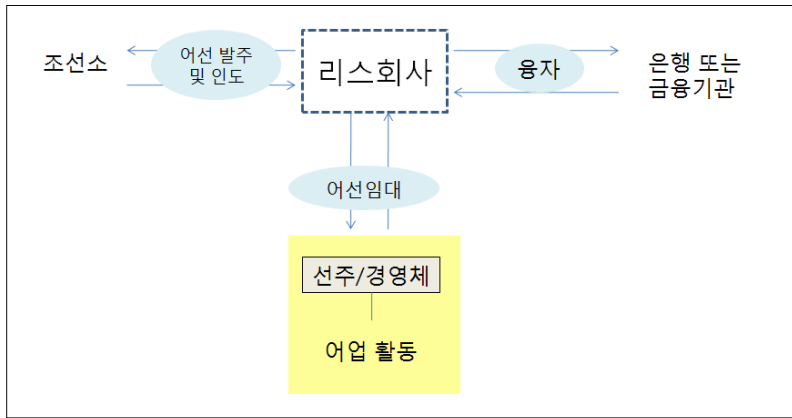
‘금융리스’는 리스한 물건에 대한 관리/유지비를 임차인(lessee)이 부담하는 경우로 회계상에서 리스물건을 대차대조표상 자산으로 등재하고, 리스료는 차입금으로 원금상환은 차입금상환으로 리스이자 및 선박 감가상각비는 비용으로 처리한다. 한편 리스회사는 「여신전문금융업법」에 따라 면세혜택이 주어지기 때문에 부가세, 취득세 등의 면세가 가능하다. 따라서 금융리스를 활용할 경우 조세 혜택이 크다는 장점이 있다.

‘운용리스’는 리스한 물건에 대한 관리/유지비를 임대인(lessor)이 부담하는 경우로 리스 물건을 자산으로 등재하지 않고, 매월 리스료는 비용 처리한다. 즉, 리스이용자의 회계장부에는 영향을 미치지 않고 리스회사의 자산으로서만 처리된다. 따라서 운용리스의 경우 상각 기간을 짧게 하여 가속상각을 통해 절세 효과를 가질 수 있다.

한편, 리스기간 종료 후의 처리와 리스물건의 범용성과 관련하여 금융리스의 대상물건은 범용성이 없는 형태의 물건이 된다. 이에 따라 리스사에서는 잔존가치에 대한 매입하는 형태를 띠면서 중도해지 자체가 불가하다. 운용리스의 경우에는 처리가 곤란하므로 통상 리스기간 종료 후에는 리스이용자 간 중고시장이 형성되는 범용성 있는 물건이 주로 대상이 되므로 리스기간 종료 후 리스이용자는 리스회사에 반환하는 형태가 되며 중도해지불가 조건도 명시되어 있지 않다.

이상의 논의를 바탕으로 어선 리스의 개념은 <그림 2-4>와 그림과 같다.

7) <http://blog.naver.com/PostView.nhn?blogId=man1120&logNo=110114791023&redirect=Dlog&widgetTypeCall=true>



| 그림 2-4 | 어선 리스 구조도

리스를 어선에 적용할 경우 우선적으로 어선 리스는 신용 상태 등의 문제로 은행차입이 어려운 어업경영체와 같은 중소기업에게 보다 접근하기 쉬운 금융수단이라는 점에서 상당히 매력적이라 할 수 있다. 운용리스를 적용할 경우 어선의 구입에 따른 일체의 부대비까지 리스회사가 지급함으로써 어선 취득과 관련한 초기 비용 부담이 적다는 장점이 있다. 또한 리스기간을 짧게 할 경우 가속상각을 통해 당기 경영비용을 많이 설정함으로써 법인세 등의 절세효과도 기대할 수 있다. 한편 리스물건의 공급자가 리스를 알선할 경우 공급자는 물건납품 후 신속하고 안전하게 대금결제를 받을 수 있고, 수요자는 효율적이고 간편한 장기설비금융을 받게 됨에 따라 결과적으로 설비물건의 판매도 촉진할 수 있다.

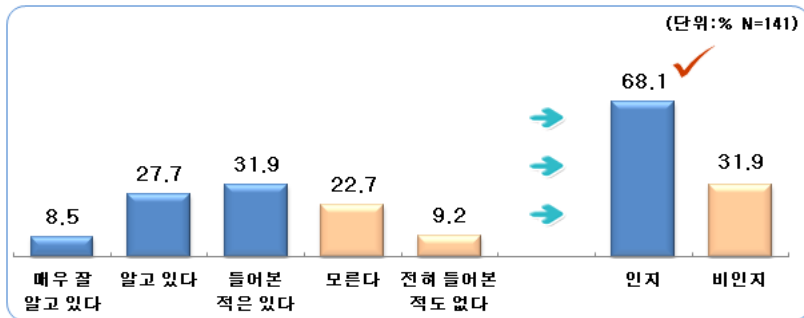
리스의 구조를 보면 어업인(선주)과 리스사와 리스계약이 완료되면, 리스사는 조선사와 신조어선 발주(계약) 및 대금을 지급하고 조선사는 건조된 어선을 리스사에 인도한다. 리스사는 어업인에게 어선을 인도하고 어업인은 리스료를 계약에 따라 리스사에 지급한다. 운용리스의 경우 어업인은 리스료를 비용 처리만 하면 된다. 금융리스의 경우 어선을 자산으로 처리하고 감가상각비는 별도로 회계처리를 해야 한다.



귀하께서 대출 이외 자금조달방법 중 어선리스제도에 대해 어느 정도 알고 계십니까?

인지 68.1% > 비인지 31.9%

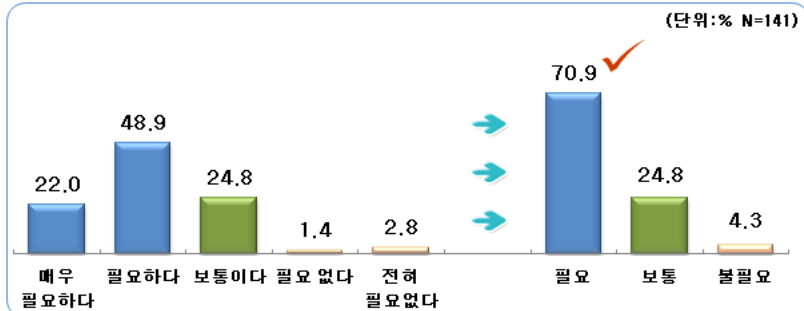
어선리스제도 인지도를 살펴본 결과, ‘알고 있다’는 응답이 68.1%(매우 : 8.5% + 알고 있다 : 27.7% + 들어봄 : 31.9%)로, 응답자 10명 중 7명 가량이 어선리스제도에 대해서 알고 있는 것으로 나타났다.



귀하께서는 자본 조달방법으로써 어선리스제도를 도입할 필요가 있다고 생각하십니까?

필요 70.9% > 보통 24.8% > 불필요 4.3%

○ 어선리스제도 도입 필요성을 살펴본 결과, ‘필요하다’는 응답이 70.9%(매우 : 22.0% + 필요 : 48.9%)로 대체로 필요성에 대해서 공감하는 것으로 나타났다.



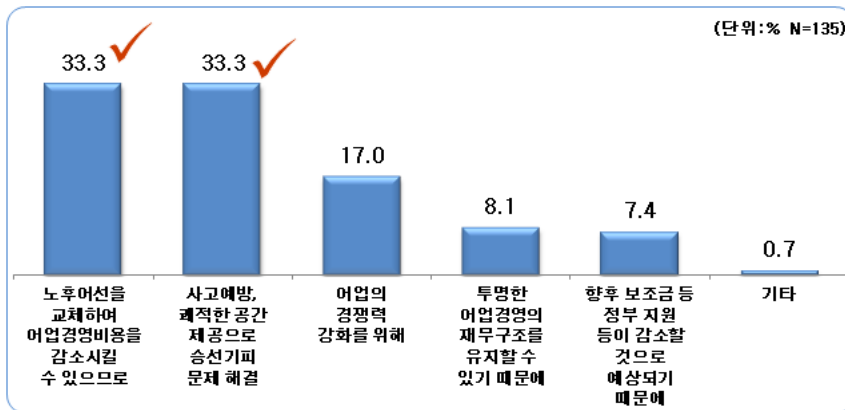


어선리스제도가 필요하다면 그 이유는 무엇이라고 생각하십니까?

어업경영비용 감소 33.3% vs 승선 기피문제 해결 33.3%

어선리스제도 도입이 필요하다고 생각하는 사람(N=135)을 대상으로 그 이유를 살펴본 결과, ‘노후어선을 교체하여 어업경영비용을 감소시킬 수 있으므로’라는 응답이 33.3%, ‘사고예방, 쾌적한 공간 제공으로 승선기피 문제 해결’이라는 응답이 33.3%로 두 응답이 비슷하게 높게 나타났다.

그밖에, ‘어업의 경쟁력 강화를 위해’라는 응답이 17.0%, ‘투명한 어업경영의 재무구조를 유지할 수 있기 때문에’라는 응답이 8.1%, ‘향후 보조금 등 정부 지원 등이 감소할 것으로 예상되기 때문에’라는 응답이 7.4%로 나타났다.



| 표 2-6 | 어선 펀드 참여자

| 참여자 | 주요 역할 |
|---------------------------|--|
| SPC (특수목적회사) 또는 운용사 | 어선 펀드의 중심이 되는 특수 목적회사로 주식 또는 채권을 발행하거나 은행 등에서 자금을 조달하여 어선 건조를 발주하고 이를 어업인에게 임대하고 임대료를 받아 투자자에게 배당함 |
| 증권사 | 어선 펀드상품 개발 및 판매를 담당하고 자금을 SPC에 투자(출자) |
| 투자자 | 사모 또는 공모를 통해 어선 펀드에 투자(「조세특례법」 등 적용 필요) |
| 금융기관(은행) | SPC에 자금을 공급(융자 또는 채권 발행) |
| 조선소 | SPC로부터 어선 건조를 발주 받아 건조, 건조 기간 동안 자금 확보를 위한 보증 |
| 어업인 | SPC로부터 어선을 빌려 조업활동, 일정액의 임대료를 지급, 리스크 관리 차원에서 SPC(펀드)에 투자(10%) |
| 보증기관 | SPC가 은행 등 금융기관에서 차입 시 이를 보증, 어선 펀드의 경우 정부 또는 공공기관에서 보증 |

| 표 2-7 | 펀드 설립절차

| 구 분 | 주요 내용 |
|---------------------------|---|
| 1) 상품 확정 | · 상품: 정부나 지자체, 운용사가 협의 / 금융감독원과 펀드설립 전 사전에 약관 등 협의 |
| 2) 투자기관 유치 | · 투자할 기관투자가 모집, 펀드 설립 후 2주 내 금융감독원에 사후 승인 등록 |
| 3) SPC 설립 | · 정부나 지자체가 재정 지원하는 SPC 설립 (최소 설립자본금: 주식회사일 경우 5,000만 원, 유한회사 1,000만 원) |
| 4) 금융기관 대출 (출자/대출채권투자) | · 펀드는 SPC에 출자 및 대출채권에 투자 |
| 5) 배당/투자금 상환 | · SPC는 선박임대료를 재원으로 펀드에 배당 및 상환 |

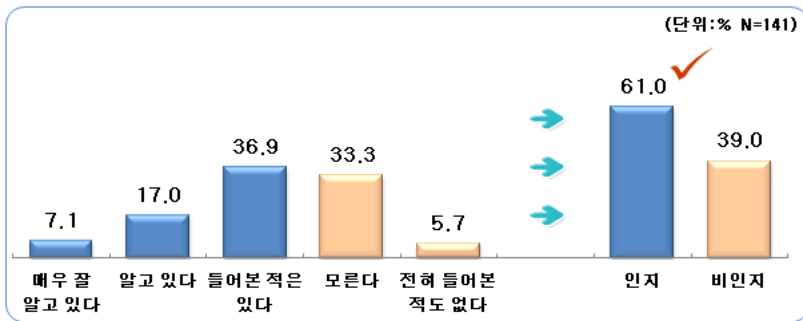
자료: 부산광역시 수산정책과, 「근해어업선진화 추진계획」, 2010. 11.



귀하께서 대출 이외 자금조달방법 중 어선펀드제도에 대해 어느 정도 알고계십니까?

인지 61.0% > 비인지 39.0%

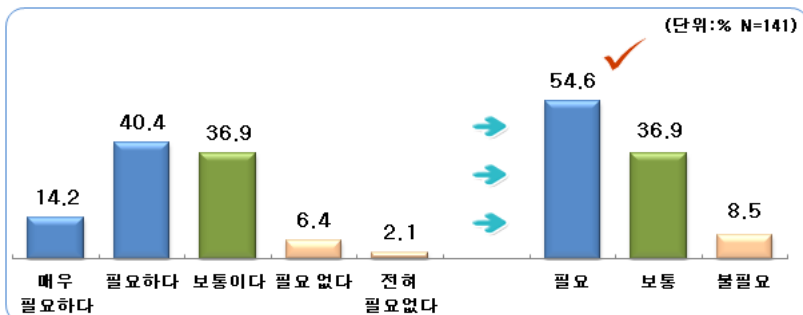
어선펀드제도 인지도를 살펴본 결과, ‘알고 있다’는 응답이 61.0%(매우: 7.1% + 알고 있다: 17.0% + 들어봄: 36.9%)로, 응답자 10명 중 6명 가량이 어선펀드제도에 대해서 알고 있는 것으로 나타났다. 어선리스제도의 인지도가 68.1%인데 비해 어선펀드제도 인지도는 61.0%로, 7.1%p 정도 낮은 것으로 나타났다.



귀하께서는 자본 조달방법으로써 어선펀드제도를 도입할 필요가 있다고 생각하십니까?

필요 54.6% > 보통 36.9% > 불필요 8.5%

어선펀드제도 도입 필요성을 살펴본 결과, ‘필요하다’는 응답이 54.6%(매우: 14.2% + 필요: 40.4%)로 대체로 필요성에 대해서 공감하는 것으로 나타났다.



4) 온렌딩(On-lending·전대)⁸⁾

리스와 펀드가 민간에서 직접적으로 운영할 경우 어업인의 신용 등 리스크 관리를 위해 정부의 지원이 어느 정도 필요하다. 그러나 앞서 언급한 바와 같이 수산보조금이 철폐될 가능성이 있기 때문에 직접적인 정부의 지원은 어렵다. 이를 개선하기 위한 방안으로 최근 ‘온렌딩’이 소개되고 있다. ‘온렌딩’은 정부가 기술보증기금이나 신용보증기금 등을 통해 중소기업을 직접 지원하는 게 아니라 민간 금융기관에 자금을 위탁해 간접적으로 지원하는 것이다. 정부가 자금을 은행에 맡기면 은행은 여기에 자체 자금을 합해 중소기업을 지원한다. 지원형태는 대출을 비롯해 지급보증, 모태조합 투자, 유동화 지원 등으로 다양하다. ‘온렌딩’은 정부에 부족한 운영 능력, 민간에 부족한 자금력을 보완하는 모델이다.⁹⁾

온렌딩은 독일에서 시작되었는데 독일재건은행(KfW)은 500조 원 이상의 자금을 온렌딩 방식으로 집행한다. 이 자금은 중소기업 지원뿐 아니라 주택사업, 사회간접자본시설(SOC) 구축, 수출금융, 프로젝트파이낸싱, 제3세계 지원 등 공공사업에 쓰인다. 운용은 저축은행과 협동조합은행이 각각 40%를 맡고, 일반 상업은행의 비중은 나머지 20%에 불과하다. ‘스파르카센’으로 불리는 독일 저축은행들은 중소기업 등과 수십 년 거래관계를 이어온 곳이 많아 기업의 이력에 정확한 정보를 갖고 있다. 이를테면 기업의 기술력을 비롯해 업황 전망, 종업원들의 자질, 경영마인드 등 비계량적 요소까지 꿰뚫고 있다고 한다.

독일에서 온렌딩이 성공할 수 있었던 요인은 중소기업에 대한 신용평

8) 머니투데이, 2012. 1. 25. 기사.

<http://stock.mt.co.kr/view/mtview.php?no=2012012514238223072&type=1>

9) 최근 산업은행과 기업은행이 공동 재원을 마련해 중소기업 지원에 나선 게 대표적 사례다. 산업은행은 2,000억 원을 ‘온렌딩’ 방식으로 내놓고, 기업은행은 여기에 3,000억 원을 더해 총 5,000억 원의 자금을 만들었다. 기업은행은 사업전망이 밝은데 일시적으로 자금난을 겪는 중소기업들을 지원할 예정이다.

가제도다. 독일은 신용정보 역사가 80년 이상으로, 대부분의 중소기업은 대기업과 마찬가지로 AAA부터 CCC등급까지 신용평점이 매겨져 있다. 금융기관들이 자금을 집행하면서 부실 가능성을 정확히 예측해 합리적인 의사결정이 가능하다. 기업들도 신용도가 높아지면 금리가 낮아지는 혜택을 받는다.

2012년 1월 한국정책금융공사(KoFC)는 중소·중견 해운사 지원을 위한 선박금융 간접대출 제도를 시행키로 하고 외환은행·부산은행·산은캐피탈 등 3개 민간금융기관과 업무협약을 체결했다. 공사는 이번 지원제도를 통해 중소·중견 해운사의 선박 구입자금을 간접대출(온렌딩) 방식으로 지원할 예정이며, 지원한도는 총 3억 달러 규모다. 지원대상은 중소·중견 해운사 금융리스(BBCHP) 방식의 국내 건조 신조선 및 중고선 도입 건이다. 지원방식은 공사가 자금중개기관인 민간금융기관에 장기 저리의 외화자금을 공급하고 민간금융기관이 선박금융 수요발굴 및 여신심사를 담당한다. 이는 정부와 동일한 공사의 국제신용등급을 활용한 지원구조로 민간금융기관이 직접 외화를 조달해 지원하는 경우보다 중소해운사의 금리부담이 경감된다. 그러나 현실적으로 국내에선 중소기업에 대한 신용정보량이 절대적으로 부족하고, 독일처럼 주거채 은행제도가 오랫동안 정착된 게 아니라 기업의 상황에 따라 거래은행이 자주 바뀐다. 때문에 전체적으로 금융기관들이 보유한 ‘트랙레코드(track record)’도 충분치 않아 제도의 추진에는 실질적으로 어려움이 많은 것으로 지적되고 있다.¹⁰⁾

한편, 전문가 자문회의(2012.4.10) 결과에 따르면 현재 농수산업 부문에 농식품포테펀드가 운영되고 있으며, 간접대출방식을 도입하고 있다. 농업의 경우 많은 업체가 참여하고 있고 신청 건수도 많으나, 수산분야에는 본래 7개 펀드가 배정되어 있었으나 펀드 매집이 잘 되지 않는 경향이 있는 것으로 나타났다.

10) 머니투데이, 2012.3. 7. 기사.

<http://www.mt.co.kr/view/mtview.php?type=1&no=2012030708519690347&outlink=1>

제 3 장 어선금융제도 도입의 필요성

1. 어선 정책 및 환경의 변화

1) 어선 정책의 변화¹¹⁾

어선 관련 제도는 어선관리와 건조지원으로 구분할 수 있다. 1970년대 초기의 어선정책은 어선 건조지원 위주였으나 「어선법」 제정(1977) 이후에는 어선건조 지원 및 어선관리 체계로 변경되었다. ‘제2차 경제개발 5개년 계획(1967~1971)’ 중에는 연안어업 육성을 위한 소형어선의 건조지원과 연근해 및 원양어선의 도입으로 어선의 세력 확장에 주력하였다. 또한 동력개량 사업 등 장비 개량사업을 하였다.

‘제3차 5개년 계획’ 중(1972~1976)에는 연안어선을 30톤급 이상의 근해어선으로 전환토록 유도하고 근해어선은 50톤급 이상으로 대형화하여 어업의 기업적 기반을 조성하였다. 또한 원양어업 진출 촉진을 위한 원활한 어선수급을 위해 어선제도 등 허가요령을 제정하여 어선을 수입, 수출, 대여, 용선할 수 있도록 하였다.

‘제4차 5개년계획(1977~1981)’ 중에는 연근해 어업 진흥계획에 따라 저소득 어촌계, 낙도벽지 영세어업인 소득원 개발을 위한 협업어선건조사업과 노후어선 대체사업을 신설하고 국민투자기금에 의한 계획조선사업을 추진하여 대형 어선건조를 지원하였다. 나아가 「어선법」을 제정하여 어선의 건조 조정과 어선의 등록 및 검사, 연구개발에 관한 사항을 정했다. 또한 한국어선협회를 설립하여 검사업무를 대행하였고 표준어선형 제정과 보급 요령을 제정하였다.

11) 수산청, 『수산청 30년사』, 1996.

‘제5차 5개년 계획 기간(1982~1986)’중에는 어선의 선질 개량 촉진을 위해 어선 건조사업 우선순위에 FRP를 포함하고 재정시설 회수자금에 의한 선질개량, 장비개량, 동력개선 사업을 실시했다. 협업어선 건조 사업은 폐지하고 어선 등록, 검사, FRP어선 구조 및 검사기준, 어선의 냉동 및 냉장 설비, 어선의 톤수 측정 요강, 어선등록사무 취급요령을 제정하였고 연근해어선의 도입이 금지되었으며 기타 어선은 중고선 도입이 억제되었다.

‘제6차 5개년 계획(1987~1991)’ 중에는 농어촌지역개발기금에 의한 경제성어선 건조사업, 저효율 기관대체사업, 장비개량사업과 수산진흥기금에 의한 어선용 기자재 생산업체 지원 사업을 신설하여 운영하였다. 또한 동지원 자금을 농어촌발전기금으로 전환하고 어선설비 개량사업을 신설하였으며 재정시설 회수자금에 의한 선질 개량 사업을 폐지하였다. 어선건조 지원 시 소형어선은 FRP어선으로만 건조토록 하고 정부보조 사업인 노후 어선 대체사업은 8톤 미만 어선만 지원토록 하였다. 어업별 어선의 선복량 등에 관한 고시가 제정되었다.

1992년에는 국민투자기금에 의한 계획조선사업이 폐지되고 1993년 이후 신경제계획 기간 중에는 어선용기기 공급 사업을 시행하였다. 또한 어선법, 표준어선형제정과 보급 요령을 전면 개정하였다. 특정연구 사업에 의해 개발된 표준 어선형 9종을 고시하였다.

이후 어선 신조에 대한 정책지원은 억제되었고 부분적으로 어선기관 대체 및 개량 사업이 한시적으로 시행되고 있다.

| 표 3-1 | 어선건조 지원실적

단위: 척

| 년도 | 연안 | 근해 | 원양 | 기타 | 협업 어선 | 노후 어선 대체 | 동서해 특정 | FRP | 계획 조선 | 냉동 운반선 | 경제성어 선 | 합계 |
|------|-----|----|----|----|----------|-------------|-----------|-----|-------|-----------|-----------|-----|
| 1967 | 622 | 73 | 12 | 10 | - | - | - | - | - | - | - | 717 |
| 1968 | 682 | 6 | 7 | - | - | - | - | - | - | - | - | 695 |
| 1969 | 649 | 12 | 5 | - | - | - | - | - | - | - | - | 666 |
| 1970 | 455 | 10 | 5 | - | - | - | - | - | - | - | - | 470 |
| 1971 | 110 | 50 | 3 | - | - | - | - | - | - | - | - | 163 |
| 1972 | 80 | 63 | 1 | - | - | - | - | - | - | - | - | 144 |
| 1973 | 86 | 1 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 87 |
| 1974 | 145 | 22 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 167 |
| 1975 | 76 | 4 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 80 |
| 1976 | 115 | 11 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 126 |
| 1977 | 20 | - | - | - | - | - | 24 | 2 | 15 | - | - | 61 |
| 1978 | - | - | - | - | 10 | 23 | 15 | - | 56 | - | - | 104 |
| 1979 | - | - | - | - | 13 | 30 | 27 | - | 91 | - | - | 161 |
| 1980 | - | - | - | - | 23 | 13 | - | - | 5 | - | - | 41 |
| 1981 | - | - | - | - | 89 | 16 | - | - | 44 | - | - | 149 |
| 1982 | - | - | - | - | 66 | 29 | - | 52 | 85 | 1 | - | 233 |

| 표 3-1 | 어선건조 지원실적(계속)

| 년도 | 연안 | 근해 | 원양 | 기타 | 협업 어선 | 노후 어선 대체 | 동서해 특정 | FRP | 계획 조선 | 냉동 운반선 | 경제성 어선 | 합계 |
|------|----|----|----|----|----------|-------------|-----------|-----|-------|-----------|-----------|------|
| 1983 | - | - | - | - | 63 | 141 | - | 36 | 161 | - | - | 401 |
| 1984 | - | - | - | - | 82 | 139 | - | 94 | 64 | - | - | 379 |
| 1985 | - | - | - | - | 1 | 174 | - | 135 | 49 | - | - | 359 |
| 1986 | - | - | - | - | - | 177 | - | 127 | 30 | - | - | 334 |
| 1987 | - | - | - | - | - | 183 | - | - | 25 | - | 258 | 208 |
| 1988 | - | - | - | - | - | 136 | - | - | 22 | - | 313 | 158 |
| 1989 | - | - | - | - | - | 172 | - | - | 21 | - | 144 | 193 |
| 1990 | - | - | - | - | - | 183 | - | - | - | - | 116 | 183 |
| 1991 | - | - | - | - | - | 142 | - | - | - | - | 105 | 142 |
| 1992 | - | - | - | - | - | 144 | - | - | - | - | 96 | 144 |
| 1993 | - | - | - | - | - | 197 | - | - | - | - | 79 | 197 |
| 1994 | - | - | - | - | - | 146 | - | - | - | - | 107 | 146 |
| 1995 | - | - | - | - | - | 211 | - | - | - | - | 128 | 211 |
| 합계 | | | | | | | | | | | | 6402 |

자료: 수산청, 『수산청 30년사』, 1996

한편, 1960년대 초 어선의 83%가 무동력어선으로 동력화가 시급한 실정이었다. 이에 따라 정부보조 사업에 의한 동력 개량사업으로 1960년대에는 소형무동력 어선의 동력화를 지속 추진하였고, 1970년대에도 무동력어선 동력화를 지속 추진함과 동시에 저효율기관 대체에 주력하였다. 1980년대에는 노후기관 대체사업에 주력하였다. 1988년부터는 수익자 부담원칙에 의한 국고보조 지원은 중단하고 농어촌지역개발기금에 저효율기관 대체사업으로 변경하여 재원을 마련하였다. 1990년대에는 동 사업의 재원을 농어촌발전기금으로 전환하고 어선기관 대체사업으로 변경하여 지원하였다.

| 표 3-2 | 기관대체 지원실적

단위: 대, 마력, 백만 원

| 년도 | 대수 | 마력수 | 지원 금액 | 년도 | 대수 | 마력수 | 지원 금액 |
|------|-------|--------|-------|------|-----|--------|-------|
| 1966 | 35 | 496 | 10 | 1981 | 437 | 11,070 | 1,490 |
| 1967 | 1,534 | 24,640 | 516 | 1982 | 507 | 11,404 | 1,579 |
| 1968 | 253 | 12,075 | 215 | 1983 | 518 | 11,397 | 1,611 |
| 1969 | 805 | 19,275 | 408 | 1984 | 482 | 12,296 | 1,821 |
| 1970 | 7 | 1,050 | 25 | 1985 | 544 | 23,125 | 3,114 |
| 1971 | 205 | 9,548 | 237 | 1986 | 271 | 13,822 | 2,026 |
| 1972 | 414 | 4,104 | 88 | 1987 | 340 | 25,127 | 3,560 |
| 1973 | 136 | 7,980 | 330 | 1988 | 369 | 29,853 | 3,406 |
| 1974 | 120 | 6,000 | 354 | 1989 | 453 | 26,369 | 3,406 |
| 1975 | 38 | 4,950 | 324 | 1990 | 420 | 60,942 | 7,186 |
| 1976 | 55 | 6,225 | 4,399 | 1991 | 341 | 81,921 | 9,789 |
| 1977 | 154 | 6,436 | 45 | 1992 | 191 | 40,019 | 4,879 |
| 1978 | 77 | 7,148 | 520 | 1993 | 139 | 32,720 | 4,188 |
| 1979 | 73 | 8,690 | 746 | 1994 | 207 | 51,112 | 6,290 |
| 1980 | 169 | 4,935 | 572 | 1995 | 108 | 29,076 | 3,533 |

자료: 수산청, 『수산청 30년사』, 1996

2) 어업선진화 정책

2011년 농림수산식품부는 어선노후화 및 어선원 고령화로 어업기반이

위축된 어업의 경쟁력을 강화하기 위해 어선·어선원을 기반으로 한 어업 선진화 방안을 마련하였다.

선진화 방안은 기존의 정책방향의 틀을 어업자원관리를 위한 규제중심의 정책에서 벗어나 어업의 기본 인프라인 어선·어선원을 체계적으로 육성·관리하는 데 초점을 맞췄다. 어업정책은 그동안 감척 위주의 정책으로 어선현대화 등 현장요구를 수용하는 데는 한계가 있고 안전사고 대응, 어선원 복지 등 어선원에 대한 정책지원도 미흡했다는 지적이 있어왔다. 특히, 세계적으로 수산물 수요가 증가하면서 일본, 중국 등 주변국과 조업경쟁이 심화되고 있는 상황에서 낙후된 어업 인프라로는 대외 경쟁력이 없다는 판단 하에 이를 개선하기 위한 대책마련이 시급한 실정이었다. 이에 i) 어선, ii) 어선원 및 iii) 정책지원 시스템, 총 3개 분야에서 10대 과제를 도출하였다.

구체적인 살펴내용을 보면 어선정책 선진화를 위해 어선감척과 함께 어선현대화를 병행하는 한편, 구명조끼 착용 의무화 등 조업안전장치를 확충한다. 우선, 허가정수를 재조정하여 허가정수에 적합한 업종은 어선 신조 등을 통해 어선원 근로 여건을 고려한 복지형 어선으로 전환해 나가고, 허가정수를 초과하는 업종은 정부(지자체)에서 감척 대상업종 및 대상자를 선정하는 자원관리형 감척제도를 도입하여 사업의 효과성을 제고한다는 방침이다. 그리고 어선원 복지공간 확보 등을 위해 35년 만에 업종별 어선 상한 톤수를 상향 조정하는 한편, 톤수 조정에 따라 어획강도가 강화되지 않도록 어획물 저장 공간 확대제한 등 관련 제도도 함께 보완할 예정이다.

아울러, 구명조끼 착용, 어선 위치발신장치 설치를 의무화하는 등 조업 안전 기준도 강화해 나간다. 어선원정책 선진화를 위해서는 국내·외 어선원 양성을 체계화하고 소형어선원에 대한 사회안전망 등을 확충한다.

산업체 맞춤형 인재양성 프로그램, 어선원 병역특례 확대 등을 통해 젊은 인력 유입을 유도하고, 국제어업교육원을 설립하여 외국인력을 종합적으로 관리하고 외국어선원 임금인상, 어선원 숙소 건립 등 외국 어선원

처우를 지속적으로 개선할 예정이다. 또한, 어선원보험 의무가입 대상을 현행 5톤 이상에서 1톤 이상으로 확대 적용하고, 감척 등 어선구조조정 등으로 실직한 어업인에게는 생활안정자금을 지급하여 최소한의 생활영위가 가능하도록 할 계획이다.

어선 및 어선원 선진화 정책을 안정적으로 추진하기 위해 어선현대화를 위한 저리 정책자금 확보, 어선 리스, 어선 펀드 제도 도입을 추진하고 국토해양부 등 관련 부처와 협조체계를 강화하는 한편, 부내 업무조정, 집행업무를 담당할 전문기관 육성을 통해 어업 거버넌스도 확충해 나간다는 방침이다. 농식품부는 이번에 도출된 10대 과제에 대해 2012년부터 관련 제도개선 및 사업을 적극 추진하고 있고 추가예산이 필요한 사업에 대해서는 2013년 예산 확보를 추진할 예정이다.

| 표 3-3 | 어선·어선원 기반 어업선진화 추진방향

| | | |
|----------|--|---|
| 정책 목표 | 어업인프라(어선·어선원) 육성·관리 체계화 | |
| 정책 방향 | ◇ 어선 감척 위주 | = 어선 현대화 병행 |
| | ◇ 생산력 극대화 | = 조업 안전성 강화 |
| | ◇ 어업경영 지원 정책 | = 어선원 복지 확충 |
| 추진 과제 | 1.『어선』정책 선진화 방안 | 2.『어선원』정책 선진화 방안 |
| | <ul style="list-style-type: none"> ▶ 어선현대화사업 추진 ▶ 어선통수 제한 완화 ▶ 자원관리형 감척 추진 ▶ 조업안전장치 강화 | <ul style="list-style-type: none"> ▶ 내국인 어선원(해기사) 양성 ▶ 외국인 어선원 관리 체계화 ▶ 영세어선원 사회안전망 확충 ▶ 해난사고 유자녀 복지 강화 |
| | 3.어선·어선원 정책 지원 시스템 확충 | <ul style="list-style-type: none"> ▶ 어업 금융지원 시스템 구축 ▶ 어업 거버넌스 확충 |

자료 : 농림수산식품부, 「어선·어선원 기반 어업선진화 방안」, 2012. 1.

3) WTO/DDA의 어선 관련 보조금 금지 논의

2001년 11월 카타르 도하에서 도하개발아젠다(DDA) 협상이 출범하였으며, 주요 의제는 농업, 비농산물 시장접근(NAMA : Non-Agricultural Market Access), 서비스, 규범, 무역원활화, 무역과 환경, 개발, 지적재산권, 분쟁해결 등 9개 분야이다. 수산보조금은 규범협상 그룹에서 진행되고 있으며, 미국, 호주 등 피쉬 프렌즈 그룹(FFG : Fish Friends Group) 주도하에 수산자원 보호를 목적으로 논의가 시작되었다.¹²⁾

표 3-4 | WTO/DDA 수산보조금 의장안

| 보조금의 분류 | 상세 내용 |
|---------|--|
| 금지보조금 | ① 선박 건·개조 ② 선박 제3국 이전 ③ 운영비(허가 수수료, 연료, 얼음, 미끼, 인적비용, 보험, 사회부담금, 어구, 해상지원, 어획물 양륙비, 처리비, 어획물 가공활동) ④ 항구 기반시설 ⑤ 소득 보조 ⑥ 가격지지 ⑦ 입어료 지원 ⑧ IUU 어업 ⑨ 명백히 남획된 자원을 어획하는 어업활동 |
| 조치가능보조금 | - |
| 일반예외 | ※ 어업관리조건 <선박 건·개조 금지 예외> ○ 선박과 선원의 안전 - 신조나 구입 아님, 어획능력 증가 없음, 안전표준 부응 ○ 어획능력 증가 금지조건 - 선택적 어구의 사용, 환경적 영향 경감, 어업관리제도 이행 <운영비 금지의 예외> ○ 어획능력 증가 금지조건 - 선택적 어구의 사용, 환경적 영향 경감, 어업관리제도 이행 ○ 어업운영비 중 인건비 - 어민 전직 또는 전직 교육, 어업종사자의 조기은퇴, 그 선박의 영구 어업 금지, 어업권의 영구취소, 선박 소유자의 어업권 취소 ○ 이용자 특정 할당제도 <금지보조금의 예외> ○ 선박해체 또는 어획능력 감축 프로그램 |

12) FAO는 전세계 수산자원의 80%가 완전개발 또는 남획상태라고 발표하였다. 피쉬프렌즈 그룹에는 뉴질랜드, 호주, 칠레, 에콰도르, 아이슬란드, 페루, 아르헨티나, 미국, 파키스탄, 노르웨이, 콜롬비아 등 11개국이 있음.

2005년 홍콩각료회의에서 과잉어획능력 및 과잉어획을 야기하는 수산 보조금으로 금지하기로 결정하였고, 2007년 11월 규범의장은 수산보조금 협정 의장안을 발표하였다. 여기에는 선박 건·개조, 어선의 제3국 이전, 운영비용(연료, 미끼, 얼음 포함), 항구 인프라 및 인근 가공시설, 어획물에 대한 가격 보전, 소득 보전, 입어료, 불법·비보고·비규제(IUU)어업, 기타 명백히 남획상태의 어족에 영향을 미치는 보조금을 금지보조금으로 분류하고 있다.

특히 어선과 관련한 선박의 건·개조, 선박의 제3국의 이전에 대한 지원은 금지보조금으로 분류되어 있다. 그러나 선박 건·개조 금지 이외에 선박과 선원의 안전을 위한 보조금, 어획능력 증가 금지 조건으로써 선택적 어구의 사용, 환경적 영향 경감을 위한 보조는 일반예외로 규정하고 있다.

이 같은 의장안 발표 직후 FFG는 일제히 환영을 표시한 반면, 개도국은 의장안을 지지하면서도 개도국 특별대우 확대를 요구하는 등 각국의 이해관계를 최대한 반영하고자 하는 활발한 움직임이 있다. 그러나 2008년의 세계 경기 침체 및 미국, 유럽 등이 자국 내 경제에 어려움을 겪음에 따라 현재 WTO의 수산보조금 논의는 지지부진한 상태이다. 그러나 수산보조금을 포괄적으로 금지하고 있는 의장 초안이 다수의 지지를 받고 있다. 의장안을 반대하는 국가들은 협상에서 제안서를 제출하여 자국의 의견을 반영하고자 하지만, 장기간 협상을 통해 의견을 수렴하는 과정을 거쳐야 하기 때문에 수산보조금의 의장 초안의 기본틀을 바꾸기는 쉽지 않을 것으로 전망된다.

이러한 국제 논의에 비추어 볼 때, 향후 국내에서 어선의 건·개조 시 정부의 직접적인 보조는 기대하기 힘들 것으로 전망된다.

4) ILO 어선노동협약 개정

최근 우리나라의 어선어업은 자원고갈, 어장 축소, 조업규제 강화 등 대상 어업자원의 확보에 어려움을 겪고 있으며, 노동력 즉, 어선원을 구하는 데에도 큰 어려움을 겪고 있다. 이에 어선원 인력난을 해결하고 양질의 어선원을 확보하기 위해 승선 매력화 방안에 대한 관심이 크다¹³⁾.

어선원 확보와 관련하여 어선의 근로 환경과 거주환경 개선을 위해 국제노동기구(ILO : International Labour Organization, ILO)는 2007년 어선원 노동 협약을 채택하였다. 이 협약은 2006년 채택된 상선 관련 해사노동협약(Maritime Labour Convention)의 통합논의과정(2001~2006)에서 어선원에 대한 논의 필요성이 대두되었다. 2002년 3월에 개최된 제283차 ILO집행이사회에서 통합 어선원노동협약 관련 사안을 제92차 국제노동회의 의제로 상정하기로 결정함으로써, 2003년 ILO 회원국의 의견을 수렴하여 조업 환경의 변화에 따른 어선원 노동환경 및 근로조건의 변화를 반영한 기존의 5개 협약과 2개 권고를 개정·보완하여 단일의 어선원노동협약을 마련하고자 한 것이다. 「2007년 어선원노동협약(Work in Fishing Convention, 2007)」으로 칭하며, ILO 협약 제188호에 해당되는 본 협약은 어선원의 삶의 질을 개선하기 위한 향후 어선의 변화에 대한 기본적인 방향을 제시하고 있다고 할 수 있다.

협약의 적용 범위는 어선원이 어획물을 자가 소비로 사용할 목적의 어로를 제외를 모든 ‘상업적 어로’에 종사하는 어선으로 규정하고 있다. 또한 협약의 적용대상 어선은 협약 발효일 이후의 신조어선과 거주 구역을 개조하는 현존어선으로서 갑판이 있는 모든 어선이다. 다만, 길이 24미터 이상인 어선, 7일 이상 해상에 머무르는 어선, 200해리 밖(대륙붕의 경계가 200해리를 넘는 경우 대륙붕 밖)을 주로 항해하는 어선, 항만국통제의 대상이

13) 김옥성 외, 「ILO 어선원노동협약과 어선법」의 어선거주설비에 대한 고찰, 『한국어업기술학회지』, 제46권 제4호, 한국어업기술학회, 2010.

되는 어선(외국항에 입항하는 어선)에 대해서는 적용되지 않는다.

협약은 어선원의 건강검진 요건, 승무 정원 및 휴식시간, 사설 고용대리업 허용, 선내 거주설비요건 등을 주요 내용으로 하고 있다. 특히 선내 거주설비요건과 관련하여 회원국은 길이 24미터 이상 신조 어선의 선내 거주구역이 충분한 규격과 품질을 갖추고, 어선원이 업무수행과 선내 거주하고 있는 기간 동안 적합한 설비를 갖추도록 다음 사항을 포함한 법령을 제정할 것을 규정하고 있다.

즉, 거주구역에 관한 어선의 건조 또는 개조 도면의 승인, 위생과 전반적인 안전, 건강 및 안락한 조건을 상당히 고려한 거주구역 및 주방공간의 유지, 통풍, 난방, 냉방 및 조명, 과도한 소음 및 진동의 경감, 침실·식당 및 기타 거주공간의 위치, 크기, 재질, 가구 및 비품, 화장실 및 욕실을 포함한 위생설비와 충분한 온수 및 냉수의 공급, 기준미달 거주구역에 관한 불만처리를 위한 대응 절차 등이다. 이러한 항목에 대해서 회원국은 노사협약의 후 기존 「ILO 126호 협약안」을 최소요건으로 적용할 것을 권고하고 있다.

따라서 국내에서 어선원 감소 문제 해결과 어선의 작업환경 개선을 통해 어선어업의 매력을 증진시키기 위해서는 향후 건조될 어선에 대해서 최소 「ILO 어선원 노동협약」 기준이 검토되어야 할 것이다.

표 3-5 「ILO 126호 협약」 및 채택된 협약의 주요 거주설비 요건 비교

| | 어선원거주설비협약 (ILO 126호) | 채택된 협약 |
|-------------------|-------------------------|--|
| 천정높이 | 190cm(가능한 한) | 길이 24m 이상: 200cm (협의 후 190cm 가능) |
| 침실바닥면적 (1인 기준) | 길이 26.8~35.1m : 0.9㎡ | 길이 24~45m : 1.5㎡ (협의 후 1.0㎡ 가능) |
| | 길이 35.1m 이상 : 1.0㎡ | 길이 45m 이상 : 2.0㎡ (협의 후 1.5㎡ 가능) |
| 침대 규격 | 190cm x 68cm (가능한 한) | 길이 24m 이상 : 198cm x 80cm (협의 후 190cm x 70cm 가능) |
| 욕조 또는 샤워기 | 190cm(가능한 한) | 길이 24m 이상 : 매 4인마다 1개 (협의 후 매 6인마다 1개) |
| 화장실 | 190cm(가능한 한) | 길이 24m 이상 : 매 4인마다 1개 (협의 후 매 8인마다 1개) |
| 세면대 | 190cm(가능한 한) | 길이 24m 이상 : 매 4인마다 1개 (협의 후 매 6인마다 1개) |

자료 : 정대율 외, 「ILO 2007년 어선노동협약의 주요 쟁점사항 및 협약 발효 시 국내 어선소유자의 부담요인에 대한 고찰」, 한국해양수산연구원

2. 어선 대체의 필요성

1) 어선 노후화

(1) 어선 노후화 심화

어선은 어업 생산수단 중 가장 중요한 요소 중의 하나이다. 우리나라 어선은 규모에 따라 8톤 이상은 근해어업이고 그 미만은 연안어업에 속한다. 2011년 기준 업종별 기준 총 어선 수는 75,629척으로 2005년 이후 연평균 3% 감소하였다. 톤수는 연평균 2.4%의 감소세를 보이고 있는 반면, 마력수는 매년 0.2% 증가하는 추세를 나타내고 있다. 업종별 어선의 구성비

를 살펴보면 연안어선이 46,643척으로 전체 어선의 62%를 차지하였고, 근해어선 2,845척으로 3.8%를 차지하였다. 1990년부터 2011년까지 연근해어업의 어선추이를 보면, 근해어선은 1990년부터 계속 감소하고 있다.

| 표 3-6 | 국내 어선수 현황

| 년도 | 합계 | | | 동력선 | | | 무동력선 | |
|------|--------|-------------|--------------|--------|-------------|--------------|-------|-------------|
| | 척수 | 톤수 (천 톤) | 마력수 (천kw) | 척수 | 톤수 (천 톤) | 마력수 (천kw) | 척수 | 톤수 (천 톤) |
| 2005 | 90,735 | 701 | 12,949 | 87,554 | 698 | 12,949 | 3,181 | 3 |
| 2006 | 86,113 | 674 | 14,388 | 83,358 | 671 | 14,388 | 2,755 | 2 |
| 2007 | 85,627 | 664 | 14,353 | 82,796 | 662 | 14,353 | 2,831 | 2 |
| 2008 | 80,766 | 621 | 13,083 | 78,280 | 619 | 13,082 | 2,486 | 2 |
| 2009 | 77,713 | 595 | 13,350 | 75,247 | 592 | 13,350 | 2,466 | 2 |
| 2010 | 76,974 | 601 | 13,348 | 74,669 | 598 | 13,348 | 2,305 | 2 |
| 2011 | 75,629 | 607 | 13,125 | 73,427 | 604 | 13,125 | 2,202 | 2 |

자료 : 농림수산식품부, 수산정보포털

| 표 3-7 | 국내 업종별 어선수

단위: 척, %

| 업 종 | 합 계 | 무동력계 | 동 력 |
|-------|--------------|-------|--------|
| 합 계 | 75,629 (100) | 2,202 | 73,427 |
| 원양어업 | 377(0.5) | - | 377 |
| 근해어업 | 2,845(3.8) | - | 2,845 |
| 연안어업 | 46,644(61.7) | 522 | 46,122 |
| 양식어업 | 17,737(23.5) | | 316 |
| 내수면어업 | 2,860(3.8) | | 312 |
| 기타어업 | 5,166 (6.8) | | 1,052 |

주: ()안은 비중임

자료 : 농림수산식품부, 수산정보포털

2011년 기준 국내 어선의 선령을 살펴보면 10년 초과~15년 이하의 어선이 전체 어선의 약 27%를 차지하고 있고, 20년 초과 어선도 약 1만 척으로 15%를 차지하였다. 연도별 어선의 노후화 정도를 살펴보다도 10년 초과~15년 이하의 어선은 매년 약 1%씩 증가하고 있고, 15년 초과 20년 이하의 어선은 매년 8.6%씩 증가하는 양상을 보이고 있어 어선의 노후화가 점차 심화되는 경향을 나타내고 있다. 반면 5년이하의 어선과 5년초과 10년 이하의 어선 수는 연평균 8.2%, 10% 감소하는 양상을 보이고 있어 신규 어선 건조는 감소하는 한편 기존 어선의 노후화는 심화되는 현상을 잘 보여주고 있다.

전문가 자문회의 결과(2012.4.10)에 따르면 예를 들어 현재 근해 선망어선은 일본으로부터 중고선 수입에 100% 의존하고 있는 실정이며, 국내에서 어선을 건조할 조선소 조차도 없는 것이 현실이다. 1995년 선망어선이 국내에서 한 척 건조되었을 뿐 어선 건조 실적이 전무하여, 어선 설계도도 없어 조선소 문제도 심각하게 고려해야 하는 것으로 나타났다.

| 표 3-8 | 국내 어선 선령

단위: 척

| 년도 | 합계 | 5년 이하 | 5년 초과 10년 이하 | 10년 초과 15년 이하 | 15년 초과 20년 이하 | 20년 초과 |
|------|--------|--------|-----------------|------------------|------------------|--------|
| 2005 | 90,735 | 23,258 | 30,198 | 19,457 | 8,374 | 9,448 |
| 2006 | 86,113 | 19,927 | 28,008 | 19,882 | 9,077 | 9,219 |
| 2007 | 85,627 | 18,312 | 27,639 | 20,075 | 9,517 | 10,084 |
| 2008 | 80,766 | 17,311 | 22,356 | 20,931 | 10,428 | 9,740 |
| 2009 | 77,713 | 16,048 | 19,693 | 21,538 | 10,813 | 9,621 |
| 2010 | 76,974 | 14,644 | 18,197 | 20,945 | 12,597 | 10,591 |
| 2011 | 75,629 | 13,910 | 16,040 | 20,499 | 13,739 | 11,441 |

자료: 농림수산식품부, 수산정보포털

| 표 3-9 | 국내 업종별 연령별 어선수

단위: 척

| | 5년 이하 | 6~10년 | 11~15년 | 16~20년 | 21년 이상 |
|------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 합 계 | 13,910 | 16,040 | 20,499 | 13,739 | 11,441 |
| 원양어업 | 5 | 7 | 8 | 10 | 347 |
| 근해어업 | 489 | 673 | 541 | 539 | 603 |
| 연안어업 | 8,229 | 11,258 | 14,955 | 8,396 | 3,805 |
| 양식어업 | 4,566 | 3,091 | 3,181 | 3,156 | 3,743 |
| 기타어업 | 104 | 363 | 883 | 1,085 | 2,732 |

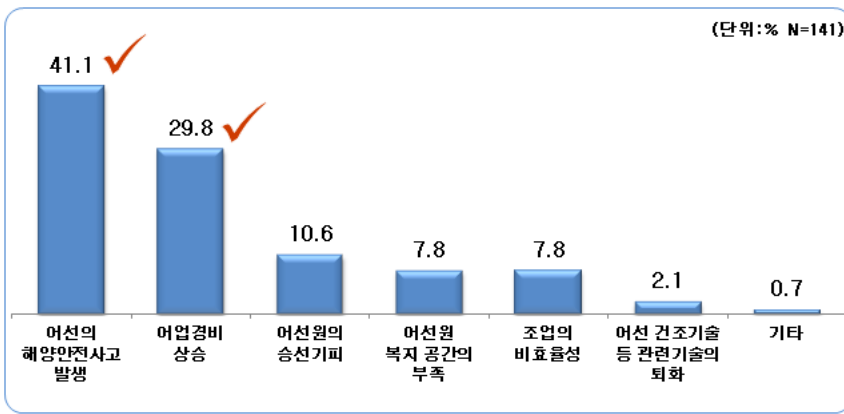
자료: 통계청, 농림어업조사, 등록어선통계조사



현재 우리나라 어선의 노후화 심화에 따른 가장 큰 문제는 무엇이라고 생각하십니까?

< 어선의 해양안전사고 발생 41.1% > 어업경비 상승 29.8%

어선 노후화 심화에 따른 가장 큰 문제점에 대해서, ‘어선의 해양안전사고 발생’이라는 응답이 41.1%로 가장 높게 나타났고, ‘어업경비 상승’이라는 응답이 29.8%로 그 다음임. 그밖에, ‘어선원의 승선기피’라는 응답이 10.6%, ‘조업의 비효율성’ 7.8%, ‘어선원 복지 공간의 부족’ 7.8%, ‘어선 건조기술 등 관련기술의 퇴화’ 2.1% 등의 순으로 나타났다.



① 연안어업

연안어업은 「수산업법」 시행령 제25조에 따라 총 8개 어업으로 구분된다. 우리나라 연안어업의 어선척수는 전체 46,121척, 120,175톤으로 동력선이 46,121척, 120,175톤이고, 무동력선은 522척, 590톤에 그쳤다. 동력선에 한정하여 척수를 볼 때, 연안복합어업이 23,723척으로 가장 많았으며, 연안유자망어업 13,574척, 연안통발어업 5,525척 순이었다. 전체 톤수도 척수 기준과 유사하게 연안복합어업, 연안유자망어업, 연안통발어업 순으로 척수가 높게 나타났다.

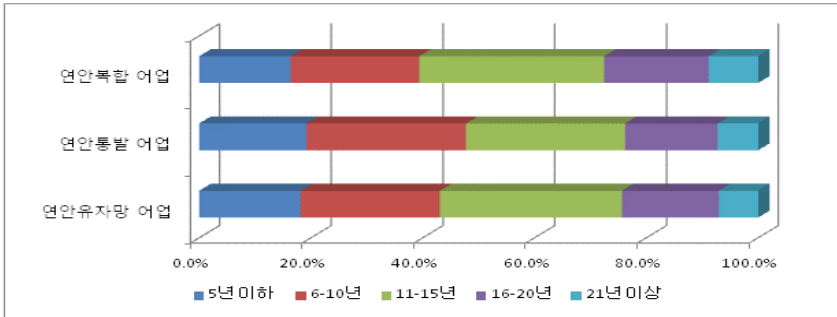
한편 연안어업에 사용되는 어선의 노후화 정도를 살펴보면 6년 이상 10년 이하의 어선이 24%, 11년 이상 15년 이하의 어선이 32%이다. 이들 업종별로 살펴보면 11년 이상 15년 이하의 어선의 경우 주로 연안복합어업의 어선이 33%를 차지하고, 연안유자망어업망과 연안통발도 32.6%, 28.5%를 차지했다. 3개 업종에서 21년 이상 노후화된 어선도 약 7~9%의 비중을 나타냈다.

【 표 3-10 】 연안어업의 주요 업종별 어선 연령

단위: 척수

| 업종 | 5년 이하 | 6~10년 | 11~15년 | 16~20년 | 21년 이상 | 합계 |
|------------|-------|-------|--------|--------|--------|--------|
| 연안 복합 어업 | 3,913 | 5,523 | 7,939 | 4,471 | 2,128 | 23,723 |
| 연안 유자망어업 | 2,478 | 3,412 | 4,458 | 2,375 | 960 | 13,574 |
| 연안통발 어업 | 1,063 | 1,582 | 1,578 | 918 | 402 | 5,525 |
| 구획 어업(정치성) | 370 | 277 | 383 | 283 | 139 | 1,408 |
| 연안안강망 어업 | 111 | 133 | 122 | 92 | 20 | 478 |
| 정치망 어업 | 84 | 93 | 143 | 87 | 84 | 437 |
| 구획 어업(이동성) | 45 | 56 | 160 | 65 | 27 | 315 |
| 연안선망 어업 | 95 | 73 | 64 | 38 | 11 | 273 |
| 연안조망 어업 | 49 | 69 | 69 | 42 | 20 | 249 |
| 연안들망 어업 | 20 | 40 | 38 | 25 | 12 | 135 |
| 연안선인망 어업 | 1 | 0 | 1 | 0 | 2 | 4 |

자료 : 통계청, 농림어업조사, 등록어선통계조사



| 그림 3-1 | 연안어업 주요 업종의 선령 분포

② 근해어업

근해어업은 「수산업법」 시행령 제24조에 따라 총 21개의 업종으로 구분할 수 있으며, 8톤 이상의 동력어선을 사용한다.

국내 총 어선수의 4%를 차지하는 우리나라 근해어업은 21개 어업으로 총 2,732건의 허가가 있으며, 근해채낚기가 618건으로 가장 많다. 다음으로 근해자망 569건, 근해연승 479건, 근해안강망 199건, 잠수기 175건 순이며, 시·도별로는 경남 588건, 경북 577건, 전남 448건, 제주 390건, 강원 354건, 충남 326건 순이다.

우리나라 근해어업의 어선척수는 전체 2,875척으로 127,467톤으로 모두 동력선이었다. 어선척수는 근해채낚기가 490척으로 가장 많았으며, 기선권형망 393척, 근해유자망 378척, 근해연승 323척 순이었다. 전체 톤수는 대형선망이 21,959톤으로 가장 높았으며, 근해채낚기 17,835톤, 기선권현망 17,305톤, 근해안강망 11,209톤, 근해통발 10,653톤 순이었다.

근해어업 어선의 약 72%를 차지하는 5개 어업, 즉 근해채낚기어업, 기선권현망어업, 근해유자망어업, 근해연승어업, 잠수기어업의 선령을 살펴보면 절반 이상이 11년 이상을 초과하였다. 특히 기선권현망어업의 경우에는 전체 393척 가운데 약 54%에 해당하는 212척의 어선이 21년 이상의 매우

노후화된 어선으로 조업을 하는 것으로 나타났다.

| 표 3-11 | 근해어업의 업종별 어선척수 및 톤수

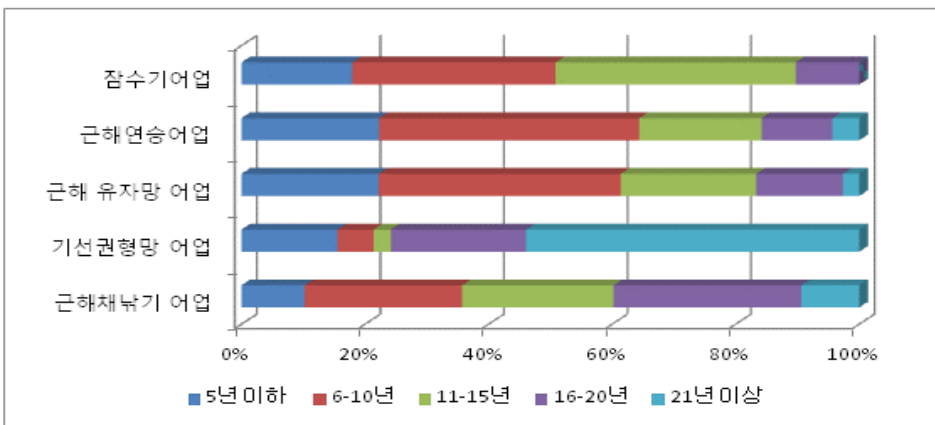
| 업종 | 척수(척) | 톤수(T) | 마력수(PS) |
|-----------------|-------|-----------|---------|
| 근해 채낚기어업 | 490 | 17,835.04 | 267,297 |
| 기선권형망어업 | 393 | 17,305.37 | 193,929 |
| 근해유자망어업 | 378 | 10,255.25 | 205,440 |
| 근해연승어업 | 323 | 8,730.2 | 177,570 |
| 잠수기어업 | 234 | 1,141.57 | 95,647 |
| 근해안강망어업 | 224 | 11,209.54 | 136,832 |
| 근해통발어업 | 197 | 10,653.69 | 123,263 |
| 대형선망어업 | 143 | 21,959.24 | 196,009 |
| 근해형망어업 | 75 | 842.12 | 32,146 |
| 소형선망어업 | 74 | 1,064.86 | 40,270 |
| 대형기선저인망어업(쌍끌이) | 70 | 8,373.39 | 80,321 |
| 대형트롤어업 | 51 | 7,076 | 74,378 |
| 대형기선저인망어업(외끌이) | 47 | 3,256.37 | 28,224 |
| 중형기선 저인망어업(외끌이) | 42 | 2,269.84 | 19,125 |
| 동해구기선저인망어업 | 39 | 2,294.19 | 16,659 |
| 동해구트롤어업 | 39 | 2,062 | 42,219 |
| 중형기선저인망어업(쌍끌이) | 19 | 1,058 | 7,782 |
| 근해붕수망어업 | 7 | 79.98 | 2,789 |

자료 : 통계청, 농림어업조사, 등록어선통계조사

| 표 3-12 | 근해어업의 업종별 어선 연령

| 업종 | 5년 이하 | 6~10년 | 11~15년 | 16~20년 | 21년 이상 | 척수(척) |
|----------------|-------|-------|--------|--------|--------|-------|
| 근해 채낚기어업 | 50 | 125 | 120 | 149 | 46 | 490 |
| 기선권형망어업 | 61 | 23 | 11 | 86 | 212 | 393 |
| 근해유자망어업 | 84 | 148 | 83 | 53 | 10 | 378 |
| 근해연승어업 | 72 | 136 | 64 | 37 | 14 | 323 |
| 잠수기어업 | 42 | 77 | 91 | 24 | 0 | 234 |
| 근해안강망어업 | 83 | 29 | 41 | 42 | 29 | 224 |
| 근해통발어업 | 27 | 44 | 66 | 39 | 21 | 197 |
| 대형선망어업 | 0 | 0 | 4 | 15 | 124 | 143 |
| 근해형망어업 | 7 | 35 | 20 | 2 | 11 | 75 |
| 소형선망어업 | 30 | 25 | 8 | 5 | 6 | 74 |
| 대형기선저인망어업(쌍끌이) | 8 | 3 | 15 | 20 | 24 | 70 |
| 대형트롤어업 | 3 | 2 | 8 | 38 | 0 | 51 |
| 대형기선저인망어업(외끌이) | 5 | 0 | 3 | 14 | 25 | 47 |
| 중형기선저인망어업(외끌이) | 5 | 1 | 2 | 8 | 26 | 42 |
| 동해구기선저인망어업 | 2 | 1 | 0 | 4 | 32 | 39 |
| 동해구트롤어업 | 1 | 13 | 4 | 1 | 20 | 39 |
| 중형기선저인망어업(쌍끌이) | 6 | 10 | 0 | 1 | 2 | 19 |
| 근해붕수망어업 | 3 | 1 | 1 | 1 | 1 | 7 |

자료 : 통계청, 농림어업조사, 등록어선통계조사



| 그림 3-2 | 근해어업 주요 업종의 선령 분포

③ 원양어업

국내 총 어선수의 0.5%를 차지하는 원양어업은 8개 어업으로 구분된다. 우리나라 원양어업의 어선척수는 전체 377척, 200,315톤으로 모두 동력선이다. 원양연승어업의 어선이 160척으로 가장 많고, 원양트롤어업과 원양채낚기어업이 각각 180척, 50척이다. 그러나 톤수 기준으로 볼 때, 트롤어업이 75,522톤으로 가장 높고, 뒤이어 원양연승어업과 원양선망어업이 각각 65,844톤, 29,580톤으로 나타났다.

한편 원양어업은 전체 377척 가운데 92%에 해당하는 347척이 21년 이상된 노후어선으로 나타났다. 특히 원양트롤의 경우에는 21년 이상 어선이 약 96%를 차지하고 있고, 원양채낚기어선도 94%를 차지했다. 원양어업의 장거리·장시간 조업의 특성을 고려할 때 이 같은 노후 어선은 선박의 안전 문제에 큰 영향을 미칠 것으로 보인다.

【 표 3-13 】 원양어업의 업종별 어선척수 및 톤수

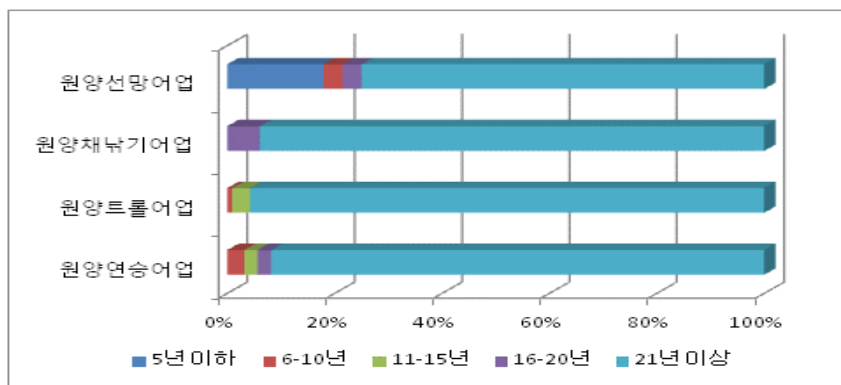
| 업종 | 척수(척) | 톤수(T) | 마력수(PS) |
|----------|-------|-----------|---------|
| 원양 연승어업 | 160 | 65,844.69 | 185,542 |
| 원양 트롤어업 | 118 | 75,522 | 232,009 |
| 원양 채낚기어업 | 50 | 22,963.17 | 74,775 |
| 원양 선망어업 | 28 | 29,580.1 | 105,000 |
| 기타 원양어업 | 13 | 4,499.62 | 16,700 |
| 원양 통발어업 | 5 | 999.05 | 3,728 |
| 원양 유자망어업 | 2 | 463.35 | 1,400 |
| 원양 봉수망어업 | 1 | 443.75 | 1,600 |

자료 : 통계청, 농림어업조사, 등록어선통계조사

| 표 3-14 | 원양어업의 업종별 어선의 연령

| 업종 | 5년 이하 | 6~10년 | 11~15년 | 16~20년 | 21년 이상 | 합계 |
|----------|-------|-------|--------|--------|--------|-----|
| 원양 연승어업 | 0 | 5 | 4 | 4 | 147 | 160 |
| 원양 트롤어업 | 0 | 1 | 4 | 0 | 113 | 118 |
| 원양 채낚기어업 | 0 | 0 | 0 | 3 | 47 | 50 |
| 원양 선망어업 | 5 | 1 | 0 | 1 | 21 | 28 |
| 기타 원양어업 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 13 |
| 원양 통발어업 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 5 |
| 원양 유자망어업 | 0 | 0 | 0 | 1 | 4 | 2 |
| 원양 봉수망어업 | 0 | 0 | 0 | 1 | 12 | 1 |

자료 : 통계청, 농림어업조사, 등록어선통계조사



| 그림 3-3 | 원양어업 주요 업종의 선령 분포

(2) 해상 안전사고 급증

2007년 해상에서 어선 사고는 479척, 인명피해는 119명 발생하였다. 2011년에는 어선사고는 524척, 인명피해는 144명으로 늘어나 사고 척수는 연평균 2.3%, 인명피해는 약 5%씩 증가하였다.

| 표 3-15 | 해난사고 현황

| 구 분 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 |
|---------|------|------|------|------|------|
| 해난사고 척수 | 479 | 464 | 519 | 485 | 524 |
| 인명피해(명) | 119 | 126 | 151 | 132 | 144 |

자료 : 농림수산식품부 내부자료

어선사고의 원인은 선체불량, 운항과실, 기상악화 순으로 나타났다. 특히 선체불량으로 인해 어선사고는 2007년 최대 312척을 기록하는 등 어선사고의 주요한 원인이 되고 있다. 이러한 어선사고로 인해 인명피해도 대부분 조업 중에 발생한 것으로 나타났다.

| 표 3-16 | 사고원인별 현황

| 구 분 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 |
|------|------|------|------|------|------|------|
| 계 | 457 | 479 | 464 | 519 | 485 | 524 |
| 선체불량 | 279 | 312 | 255 | 303 | 285 | 294 |
| 운항과실 | 172 | 159 | 198 | 209 | 193 | 218 |
| 기상악화 | 6 | 8 | 11 | 7 | 7 | 12 |

자료 : 농림수산식품부 내부자료

| 표 3-17 | 사고원인별 인명피해 현황

| 구 분 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 |
|--------|------|------|------|------|------|------|
| 계 | 136 | 119 | 126 | 151 | 132 | 144 |
| 조업중 | 60 | 72 | 89 | 88 | 61 | 96 |
| 운항과실 | 49 | 31 | 36 | 47 | 53 | 45 |
| 선체불량 등 | 27 | 16 | 1 | 16 | 18 | 3 |

자료 : 농림수산식품부 내부자료

사고가 발생한 어선의 톤수는 5톤 미만에서 가장 많이 발생하였다. 2005년에 311척에 그쳤던 어선사고가 2010년에 679척으로 늘어나, 사고 건

수가 연평균 17%씩 증가하였다. 한편 20~100톤 어선의 사고건수는 연평균 11%씩 증가해 소형어선보다 사고발생이 적은 것으로 나타났다. 다만 이 수치는 어선을 비롯한 화물선, 여객선, 유조선, 관공선, 기타 선박이 포함되어 있기 때문에 사고발생 어선의 톤수를 직접적으로 추론하는 데에는 한계가 있다. 하지만 5톤 미만의 어선과 5톤 이상 20톤 미만의 어선에서 사고가 집중발생되는 점을 감안하면 대부분 국내 연근해 어선에서 사고가 발생하는 것으로 판단할 수 있다.

사고어선의 선령은 10~20년 미만의 어선에서 집중적으로 사고가 발생하였다. 해당 선령 어선의 2005년 척수는 197척에 불과하였으나 2010년에는 사고가 기하급수적으로 증가하여 826척을 기록하였다. 즉, 노후화된 선령과 어선사고는 밀접한 관계가 있는 것을 알 수 있다.

| 표 3-18 | 톤수별 사고발생 건수

단위: 척

| | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 |
|------------|------|------|------|------|------|------|
| 5톤 미만 | 311 | 322 | 339 | 257 | 782 | 679 |
| 5~20톤 미만 | 174 | 224 | 290 | 233 | 519 | 383 |
| 20~100톤 미만 | 212 | 228 | 246 | 212 | 423 | 356 |

주1: 해당 사고는 어선만을 대상으로 집계한 것은 아니며, 어선, 화물선, 여객선, 유조선, 관공선, 기타가 포함된 것임. 다만 어선의 경우 100톤 이상의 어선은 많지 않을 것으로 가정하여 20~100톤 미만만 발췌하였음

주2: 2012년 8월 기준 『2010년 해양사고 통계연보』가 가장 최근 통계임
자료: 해양경찰청, 『해양사고 통계연보』, 각 연도

| 표 3-19 | 선령별 사고

| | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 |
|-----------|------|------|------|------|------|------|
| 5년 미만 | 227 | 205 | 122 | 126 | 375 | 207 |
| 5~10년 미만 | 285 | 312 | 313 | 257 | 549 | 455 |
| 10~20년 미만 | 197 | 264 | 472 | 331 | 859 | 826 |
| 20년 이상 | 89 | 64 | 71 | 53 | 138 | 139 |

주: 해당 사고는 어선만을 대상으로 집계한 것은 아니며, 어선, 화물선, 여객선, 유조선, 관공선, 기타가 포함된 것임. 다만 어선의 경우 100톤 이상의 어선은 많지 않을 것으로 가정하여 20~100톤 미만만 발췌하였음

자료: 해양경찰청, 『해양사고 통계연보』, 각 연도

(3) 어선 수리비 상승에 따른 경영 악화

2010년 근해어업 경영 수지는 2009년에 비해 수익성이 소폭 감소된 것으로 나타났다. 어획량은 감소하였으나 킬로그램당 판매단가의 상승에 힘입어 어업수입이 6.9% 증가한 9억 2,700만 원을 기록하였다. 어업비용은 연료비, 주부식비 및 조세공과 등 모두 증가함으로써 전년도 7억 4,500만 원보다 8.3% 증가한 8억, 700만 원을 기록하였다. 즉, 어업 비용의 상승이 수입의 상승을 상회함으로써 어업경영 수지는 악화되었다.

이러한 상황에서 2010년을 기준으로 어업별 출어비중 연료비의 비중은 평균 43.8%, 수리비는 11.8%로 나타났다. 연료비의 높은 비중은 그동안 국제 유가 인상에 주로 기인한 것으로 판단되나, 어선의 노후화에 따른 엔진 및 장비의 효율성 저하도 주요한 원인으로 보인다.

수리비의 경우 선령이 가장 높은 외끌이 대형저인망의 경우 출어비 중 21.3%를 차지하고 있고, 평균 선령 29년의 동해구중형트롤의 경우 13.0%를 차지하고 있다. 동해구중형트롤의 경우 2007년에 출어비의 6.24%를 차지하던 수리비가 2010년에는 13.0%로 급증하였다. 대형선망의 경우 평균 선령이 25년으로 출어비중 수리비가 14.8%를 차지하고 있다. 이외에도 기선권현망, 근해안강망 등의 어선 수리비 비중은 출어비의 10%를 훨씬 상회하고 있어 수리비가 어업경영의 압박요인 중의 하나로 작용하고 있는 것으로 보인다.

| 표 3-20 | 근해어업의 출어비 중 수리비 비중 추이

| 2007 | | | | | | | | | | | | |
|----------|----------|------------------|------------------|-----------|--------------|-----------|-----------|----------|-----------|-----------|---------|---------|
| | 허가 어업 | 쌍끌이 대형 저인망 | 외끌이 대형 저인망 | 대형트롤 | 동해구중 형 트롤 | 대형선망 | 기선 권현망 | 근해 통발 | 근해 안강망 | 근해 채낚기 | 근해 자망 | 근해 연승 |
| 출어비 | 293,122 | 1,973,408 | 287,775 | 912,578 | 275,807 | 4,171,068 | 791,868 | 359,004 | 242,126 | 207,814 | 155,673 | 257,392 |
| 연료비 | 132,442 | 1,219,890 | 93,423 | 410,185 | 108,064 | 2,023,439 | 452,669 | 119,090 | 126,673 | 130,890 | 44,013 | 84,687 |
| (%) | 50.5 | 67.5 | 34.1 | 37.8 | 42.6 | 47.3 | 58.4 | 36.6 | 76.2 | 71.0 | 40.3 | 37.2 |
| 수리비 | 32,735 | 157,065 | 64,753 | 93,820 | 17,219 | 733,813 | 102,850 | 31,713 | 35,609 | 19,332 | 23,921 | 17,811 |
| (%) | 12.49% | 8.69% | 23.61% | 8.64% | 6.79% | 17.17% | 13.27% | 9.75% | 21.42% | 10.48% | 21.90% | 7.82% |
| 2010 | | | | | | | | | | | | |
| 출어비 | 385,006 | 2,877,624 | 394,887 | 1,328,178 | 653,334 | 5,949,003 | 1,239,440 | 345,678 | 316,788 | 180,129 | 294,399 | 320,975 |
| 연료비 | 168,559 | 1,747,920 | 101,825 | 744,350 | 165,403 | 2,472,542 | 590,436 | 171,482 | 164,934 | 106,017 | 77,983 | 119,197 |
| (%) | 64.3 | 96.7 | 37.1 | 68.6 | 65.2 | 57.9 | 76.2 | 52.7 | 99.2 | 57.5 | 71.4 | 52.3 |
| 수리비 | 45,279 | 269,489 | 83,915 | 106,266 | 85,260 | 880,771 | 166,127 | 16,107 | 50,992 | 15,130 | 57,287 | 17,964 |
| (%) | 11.8 | 9.4 | 21.3 | 8.0 | 13.0 | 14.8 | 13.4 | 4.7 | 16.1 | 8.4 | 19.5 | 5.6 |
| 평균 선령 | 14 | 20 | 40 | 15 | 29 | 25 | 18 | 14 | 16 | 15 | 9 | 11 |

2) 어선원 구인난과 복지 요구 확대

어선의 선령이 25년이 넘는 노후화가 심화되면서 열악한 어선 시설 때문에 승선을 기피하는 풍조가 가중되며 어선원 인력난도 심화되고 있다. 원양어업의 경우 신규 해기사의 원양어선 승선기피가 심화되고 어선원 고령화가 심각한 수준인 것으로 나타났다. 선원통계연보에 따르면 1996년 2,621명이던 해기사는 2001년 2,585명, 2005년 1,578명, 2010년 1,363명으로 해를 거듭할수록 급감하고 있다. 또 해기사 연령도 50세 이상이 1995년 191명으로 전체 5.9%에 불과했지만 2010년 552명으로 전체의 40.5%를 차지하는 것으로 나타났다. 이에 신규 해기사 양성을 위해 일반인을 대상으로 ‘오션폴리텍 5급 양성과정’이 연수원에 개설돼 있고, 수산계 고등학교 특성화 사업을 통해 일환으로 5급 해기사 과정인 종합승선실습프로그램을 통해 연평균 100명이 배출되고 있지만 배출인원의 취업포기와 중도하선 등의 이유로 취업과 연계되지 못하고 있는 실정이다. 업계는 수료대비 실제 승선비용을 오션폴리텍 과정은 70~80%, 종합승선실습 과정은 20~30%로 추정하고 있다. 이러한 어선의 승선기피의 원인은 여러 가지가 있겠지만 어선의 열악한 복지환경이나 증가하는 해난사고 등이 중요한 요인 중 하나라는 것이 전문가들의 지적이다.¹⁴⁾

한편 어선원 복지와 관련하여 어선의 근로 환경과 거주 환경 개선을 위해 국제노동기구(ILO: International Labour Organization)는 2007년 어선원 노동 협약을 채택하였다. 동 협약은 2006년 채택된 상선 관련 해사노동협약(Maritime Labour Convention)의 통합논의과정(2001~2006)에서 어선원에 대한 논의의 필요성이 대두되어, 2002년 3월에 개최된 제283차 ILO집행이사회에서 통합 「어선원노동협약」 관련 사안을 제92차 국제노동회의 의제로 상정하기로 결정함으로써 2003년 ILO 회원국의 의견을 수렴하여 조업 환

14) 전문가 자문회의, 2012.4.10.(부록 참조)

경의 변화에 따른 어선원 노동환경 및 근로조건의 변화를 반영한 기존의 5개 협약과 2개 권고를 개정·보완하여 단일의 어선원노동협약을 마련하고자 한 것이다. 「2007년 어선원노동협약(Work in Fishing Convention, 2007)」으로 칭하며, 「ILO 협약」 제188호에 해당되는 이 협약은 어선원의 삶의 질을 개선하기 위한 향후 어선의 변화에 대한 기본적인 방향을 제시하고 있다.

표 3-21 「ILO 어선원노동협약」 기준

| 구분 | 대형선망 | 대형기저(외) | 대형기저(쌍) | 대형트롤 |
|----------------|--|---------|---------|-------|
| 침식바닥 면적(1인 기준) | 1.2㎡ | 기준 이하 | 기준 이하 | 기준 이하 |
| 어선원 노동협약 기준 | 천정높이 200cm, 침식바닥 면적 1.5㎡(1인 기준) 욕조(샤워기) 4인당 1개, 오락시설(TV, 체력단력기구, 컴퓨터) | | | |

3) 친환경 어선에 대한 수요 증가

선박에 대한 탄소배출량도 규제대상에 새로 포함된다. 2013년부터 단계적으로 현재보다 최대 30%까지 감축해야 한다. 당장 올해부터는 대기 오염물질인 질소산화물(NOX) 배출량을 지금보다 20% 이상 줄여야 한다. 정부와 조선업계는 친환경 선박용엔진 개발을 적극적으로 추진하고 있다. 선박의 배출가스 규제안은 「국제해양오염 방지협약(MARPOL)」 부속서 VI 개정에 따른 것이다. 최근 10년간 건조된 선박의 평균 탄소배출량으로 ‘선종 및 톤(t)수별 탄소배출량 허용기준’을 정한 뒤 이를 2015년까지 10%, 2020년까지 20%, 2025년까지 30%까지 단계별로 줄이는 내용이다. 감축 대상 선박은 어선을 제외하고 있지만 어선의 경우도 조만간 탄소배출과 관련하여 규제 대상으로 포함될 가능성을 배제할 수는 없다.

한편 어획된 수산물의 탄소배출량을 표시하는 ‘탄소표시제’ 시행도 가시화되고 있다. 탄소 감축 프로그램인 ‘저탄소 인증’을 이미 농축수산물에 도입하였다. 5개 농산물을 대상으로 시범사업을 벌이고 있는 상황으로

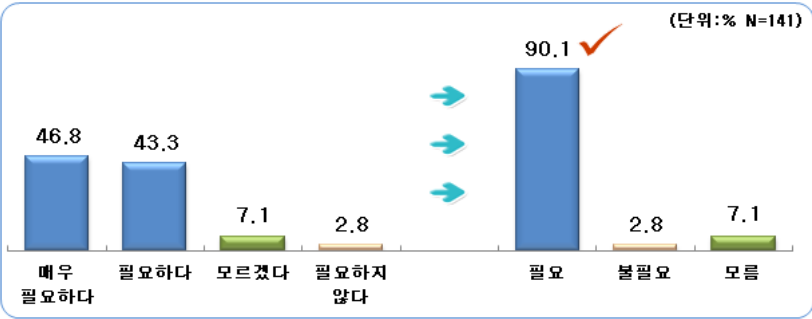
2014년부터는 본 사업을 시작할 예정이다. 이러한 맥락에서 수산물에 대한 탄소표시제도가 가까운 시일 내에 시행될 것으로 예상된다. 이 경우 어선의 탄소배출 규제가 시행될 것으로 보인다.



귀하께서는 어선 신조가 필요하다고 생각 하십니까?

필요 90.1% > 불필요 2.8%

○ 어선 신조의 필요성에 대해서, ‘필요하다’는 응답이 90.1%(매우: 46.8% + 필요: 43.3%)로 나타나 대부분의 응답자가 어선 신조 필요성에 공감하는 것으로 나타났다.



제 4 장 국내외 사례분석

1. 국내 선박금융

선박매입 및 건조를 위한 대출 측면에서 보면 세계 전체 선박금융은 2008년 누계기준 2,080억 달러 규모(2010년 470억 달러)로 확인되며, 유럽계 금융기관이 주도하고 있는 가운데, 일본 미쓰비시 UFJ은행, Bank of China 등 아시아권 금융기관이 최근 두각을 나타내고 있다.

국내 선박금융 시장은 2008년 누계기준으로 약 70조 원 수준(대출 약 26조 원, 보증 약 45조 원)이며, 대출시장의 경우 은행(18.5조 원, 71%)을 중심으로, 선박투자회사(5.8조 원, 22%), 리스금융(1.7조 원, 7%)이 일부를 담당하고 있다.¹⁵⁾ 선박금융산업은 조선산업과 해운산업의 경기와 맞물려 있어, 조선산업과 해운산업의 경기의 호불황에 따라 선박금융산업 역시 호불황이 결정되는 것이 대체적인 특징이다.

1) 선박 리스

우리나라에서 선박확보를 위한 금융적 지원 방법은 계획조선, 선박리스, 선박펀드 등이 있다. 계획조선은 1976년 시작되었는데 조선, 해운산업 연계육성을 위해 「해운산업 육성법」 등에 의거 선박 건조자금의 실수요자로 선정 받은 국적선사가 정부의 재정 또는 금융지원을 받아 국내 조선소에서 선박을 건조하는 제도이다. 국내 해운사가 국내 조선소에서 선박 건조 시 선박 가격(한국 산업은행이 한국 감정원에 감정 의뢰한 감정가액)의

15) 월간 『해양과 조선』,

http://www.shipbuilding.or.kr/Report/Report_2011/ShipFinance-Report201112/Interview/MTM.html

80%를 융자 지원하였다.

선박 리스금융은 조선소와 선박 수요자인 해운회사 사이에 리스회사가 중개인 또는 금융을 공급하는 제3자로 참여한다. 즉, 리스회사는 국제금융 시장에서 자금을 조달하여 조선소에 신조선을 발주하고 대금을 지급한 후에 선박을 인도받아 선사와의 리스계약에 의거하여 선사는 리스료를 부담하고 선박을 리스하여 사용하는 금융 구조이다. 금융리스(Financial Lease) 구조가 외화차입에 의한 자금조달과, 용선기간 만료 후 해운회사가 소유권을 취득하는 면에서는 인수조건부 나용선 계약(BBCHP: Bare Boat Charter of Hire Purchase)¹⁶⁾와 유사한 구조를 가진다. 반면 금융리스가 BBCHP와 다른 것은 SPC를 두지 않으며(단, 건조 중에는 SPC 필요), 선박 인도 시 BBCHP가 편의적적국의 국적을 취득하는 반면 금융리스는 국내 국적을 취득한다. 또한 용선기간 중 선박소유권 면에서 BBCHP는 SPC가, 금융리스는 리스회사가 소유하게 된다. 신조선의 리스금융은 주로 금융리스에 의하여 이루어지며 리스사가 초기 구입비용을 부담하고 선주는 리스사로부터 선박을 인수받아 수선비, 보험료 등 운영비와 리스에 따른 리스료를 부담한다.

현재까지 우리나라의 선박 리스 현황을 보면 2007년에 1조를 상회하였다가 해운 경기의 침체로 급격히 감소하였다.

16) ‘나용선 계약’이란 선박을 용선(빌린다는 의미)함에 있어서 선박자체만을 용선한다는 것으로 선박을 운항하는 선원 등이 포함되지 않음.

| 표 4-1 | 선박리스 현황

단위: 억 원

| 구분 | 2007년 | 2008년 | 2009년 | 2010년 | 2011년 |
|-------------|--------|---------|--------|--------|---------|
| 산업기계기구 | 17,794 | 18,995 | 8,960 | 16,634 | 22,945 |
| 운수운반기기 | 60,499 | 61,067 | 48,764 | 63,388 | 65,247 |
| 자동차 | 46,048 | 48,851 | 41,172 | 59,280 | 61,804 |
| 건설기계 | 4,001 | 3,708 | 2,036 | 1,681 | 1,426 |
| 선박 | 10,407 | 8,154 | 5,556 | 2,427 | 1,977 |
| 항공기 | 43 | 267 | 0 | 0 | 40 |
| 철도차량 | 0 | 15 | 0 | 0 | 0 |
| 의료기기 | 8,235 | 8,240 | 5,080 | 8,368 | 8,903 |
| 공해방지용 기기 | 346 | 6 | 9 | 7 | 11 |
| 교육·과학기술용 기기 | 4,723 | 5,883 | 8,004 | 7,220 | 5,253 |
| 통신기기 | 2,135 | 1,626 | 1,910 | 1,631 | 1,221 |
| 유통용 산업기기 | 62 | 129 | 53 | 100 | 368 |
| 기타 | 2,893 | 4,225 | 1,720 | 2,422 | 2,070 |
| 합계 | 96,687 | 100,171 | 74,500 | 99,770 | 106,018 |

자료 : 한국여신금융협회 홈페이지

2) 선박 펀드

선박투자 펀드는 개인, 기관 등 일반투자자로부터 자금을 모집하여 선박을 건조한 후, 이를 해운회사에 빌려주고 그 용선료를 투자자들에게 배당하는 금융기법이다. 컨테이너선 1척에는 보통 1,000억 원이라는 막대한 자금이 들어가기 때문에 해운업체는 안정적인 선박 확보 자금을 마련하기 위해 선박 펀드를 활용한다. 독일과 노르웨이 등 유럽에서 활발히 운용되고 있으며, 우리나라에서는 2002년 5월 「선박투자회사법」이 제정되었고, 2004년 3월 첫 선박투자 펀드인 ‘동북아1호 선박투자회사’가 출범하였다.

2008년 전반기까지 선박 펀드에 의해 조달된 총 자금은 4조 8,000억 원

이르고 있으며, 이런 펀드조성을 통해 확보된 선박도 98척에 달하고 있다. 지금까지 우리나라의 선박투자회사는 선박 확보에 필요한 자금조달에 상당히 기여한 것을 알 수 있으며, 이는 또한 선사의 선박 확보 자금에 있어 새로운 장을 제공한 것으로 평가된다.¹⁷⁾

| 표 4-2 | 선박금융 상품 비교

| 구분 | BBC금융 | 계획조선 | 리스금융 | 선박펀드 |
|-------|---|------------------------------|---|------------|
| 자금원 | 국내외 금융기관의 외화차입금 | 한국산업은행 계획조선 자금 | 국내외 금융기관의 외화차입금 | 펀드자금 |
| 차주 | SPC | 국내선박회사 | 종금사 및 리스회사 | SPC |
| 금리 | $L+\alpha$ | 여신금리운용 요강 | $L+\alpha$ | 투자자 배당금 포함 |
| 용자 비율 | 선가의 100% | 소요자금 80% | 선가의 80% | 100% |
| 상환 기간 | 인도 후 12년 | 대출 후 13년 내 (거치 5년 포함) | 내용연수의 60% 이상 | 협상조건 |
| 상환 방법 | 원리금균등 분할상환 (연 2회 또는 4회) | 원금: 연 4회 균등이자: 연 4회 후불 | 원리금 균등분할상환 (연 2회 또는 4회) | - |
| 채권보전 | - 본선담보 - 용선료 및 보험계약 - 장기적하 보증, 양도담보 - 선지급금 환급보증, 양도 담보 | - 추가담보 130% (본선 담보) | - 본선담보 - 용선료 및 보험계약 - 장기적하 보증, 양도담보 - 선지급금 환급보증, 양도 담보 | - 좌동 |

자료: 부산광역시 수산정책과, 「근해어업선진화 추진계획」, 2010. 11.

‘선박투자회사’는 일반투자자 투자자금 및 금융기관 차입자금으로 조성된 일종의 뮤추얼 펀드(mutual fund)로 서류상 회사(paper company)이며,

17) 이기환, 「선박금융과 지역특화금융발전 방안」, 한국금융산업의 국제화: 과제와 전략-부산의 특화금융허브 발전방향 세미나 발표, 2009. 10. 13.

‘선박운용회사’가 자금모집 및 차입, 선박투자회사 설립, 선박건조 계약, 대선계약 등을 실제 추진하게 된다. 현행법상 선박투자회사는 1척의 선박만 소유할 수 있으며 용선계약이 종료됨과 동시에 청산된다.

한편, 선박펀드는 「간접투자자산운용업법」에 따라 자산운용사가 운영하는 펀드다. 「선박투자회사법」에 따른 선박펀드는 비과세 혜택이 있지만 신탁형 선박펀드는 비과세 혜택이 없다. 대신 수익률은 더 높은 편이다.

3) 선박금융 활성화를 위한 주요 정책

(1) 조세특례

선박금융 활성화와 관련하여 선박 펀드에 가입할 경우 투자금 3억 원 이하까지 비과세 혜택이 있으며 3억 원 초과(배당소득세 15.4%)는 분리과세를 신청할 수 있도록 하는 조세특례(2003년 12월 개정된 「조세특례제한법」(제87조의5))가 적용되었다. 선박 펀드 비과세는 「간접선박투자회사법」에 근거한 펀드만 해당되며 2008년까지 한시적으로 운용되었다.

펀드의 경우, 증권사 등 펀드 취급사는 어선 펀드를 판매하는 데 있어 공모 또는 사모로 투자자를 유치하는데, 이를 활성화 할 수 있는 제도가 필요하다. 어선 펀드투자 활성화를 위한 펀드 수익률에 대한 조세특례법 등의 적용을 고려해볼 수 있다. 선박 펀드 투자활성화 사례를 참조해볼 때 선박펀드 활성화를 위해 2008년까지는 액면가 3억 원 이하 배당 소득에 비과세 혜택을 주었지만, 2009년부터 펀드 간 과세 형평을 위해 5% 분리과세를 시행한 사례가 있다.

(2) 선수환급금보증(RG : Refund Guatantor)

RG란 선주가 조선사에 선수금을 주고 받는 일종의 보증서를 말한다.

통상 선주는 선박을 주문한 후, 배 가격의 70% 정도에 해당하는 선수금을 몇 차례 나눠 조선사에 지급하고, 보증서인 RG를 요구한다. 이때 은행은 조선사로부터 수수료를 받은 뒤 RG를 발급하고, 조선사는 다시 이를 선주에 제공한다. 은행도 보험사에 수수료를 내고 RG 보험을 들어 만약의 사태에 대비한다. 때문에 일단 조선사가 계약서에 명시된 대로만 배를 만들어 선주에게 주면 조선사는 RG 증서로 배 값의 일부를 미리 받을 수 있고, 은행과 보험사도 수수료 수익을 얻을 수 있는 제도이다.

2. 국내 농기계 임대사업

우리나라는 1990년대부터 일부 지자체와 지역농협을 중심으로 농기계 임대사업을 실시하였는데 최근 두 가지 분야로 확장돼 시행되고 있다. 밭작물 위주의 농기계 임대사업과 벼농사 위주로 실시하고 있는 농기계 은행 사업이다.

1) 농기계 임대사업

농기계가 농가의 생산성 향상에 기여해 왔으나 점차 부채발생의 주요인으로 작용하고 있음에 따라, 이를 해결하기 위해 공동이용을 통한 농기계 임대사업이 추진되었다. 농기계 임대사업은 농업생산 원가 상승으로 어려움을 겪고 있는 농업인들에게 농기계 구입에 따른 농가부채 경감을 위한 실질적인 지원정책으로 주목받고 있다.

사업 내용을 보면 지방자치단체의 농업기술센터 농기계 임대사업은 50% 국고보조를 받아 농기계를 구입하여 밭농사 농기계 위주로 단기임대(1~3일)를 하고 있다. 정부는 밭농사용 농기계 임대사업을 위해 농기계 임대소(지역 기술센터)를 2012년 기준 350개소를 설치할 계획이다. 개소당 사

업비는 6~12억 원(국고 50%, 지방비 50%) 규모이다. 농기계는 연간 사용기간이 짧아 농가가 구입하기 부담스러운 부속작업기 위주로 필요 농가에 임대된다.

그러나 임대혜택을 받는 농업경영인의 편중 현상, 임작업 농가와 마찰, 저가 임대료로 인한 자원 및 정비인력 확보의 어려움 등 문제점이 발생하고 있다. 임대료는 구입가격의 0.2~1.0% 수준으로 낮아 농가에 도움을 주는 반면 기술센터는 구조적으로 적자인 운영구조이다. 농가의 임대 농기계 관리에 모럴해저드가 만연함은 물론 고장율이 높고 내용연한이 짧아 운영비용이 증가하고 있다. 특히 밭작물 기계화율이 낮아 농기계 이용률 제고에 많은 기간이 소요되고 있다. 기종 제한, 적은 보유대수로 늘어나는 임대 수요에 대응 여력이 부족하다는 점 등이 문제점으로 나타나고 있다. 또한 지자체의 일관성 없는 운영, 농업 경영인의 고령화, 농기계 조작기술 부족 등 사업 외부의 문제 등이 개선 과제이다.

2) 농기계 은행사업

농기계 은행사업은 농협중앙회에서 벼농사용 기계(트랙터, 콤바인, 이앙기)를 구입해 장기임대 위주로 운영하면서 일부 농작업 대행을 하는 것을 말한다. 농기계 은행사업은 독일의 농기계 은행 모델을 1992년부터 우리나라 실정에 맞도록 발전시킨 형태이다.

정부는 2008년부터 2012년까지 1조 원의 자금을 지원하여 농기계 부채경감 및 공동이용 사업을 추진하였다. 2009년까지는 부채경감 차원에서 중고 농기계(트랙터, 이앙기, 콤바인)를 매입해 매도농가에게 장기 재임대 위주로 사업을 추진하였다. 중고 농기계 중 99%가 장기임대이고 임작업료는 민간의 90% 수준이다.

논농사용 농기계 은행사업은 책임운영 방식과 직영방식, 혼합 형태로

운영한다. 임대료는 농기계 구입가격의 90%(중고 80%), 임작업료는 지역 실정을 감안해 민간보다 낮은 90% 수준으로 조합에서 책정하고 있다. 책임 운영자는 일정 자격요건을 갖춰 지정된 자로서 조합에서 임차한 농기계를 포괄적으로 관리하고 자가 경작과 조합이 지정하는 경지에 대해 농작업 대행을 수행한다. 또한 위탁농가로부터 임작업료를 받아 조합에 임대료를 납부하는 농작업 대행자를 말한다. 2010년부터는 신규 농기계를 농작업 직영 조합 또는 책임운영자에게 공급해 농작업 대행 방향으로 사업을 추진하고 있다. 농기계 구입비용으로는 2010년 841억 원, 2011년 750억 원, 2012년 500억 원이 소요된다. 경운, 정지, 이앙, 수확비용 등 민간 임작업 면적 및 시장규모는 농경지 163만 8천 헥타의 37% 수준인 60만 3천 헥타로 1조 원 규모이다. 정부는 2014년에 벼는 재배면적의 65%, 밭은 50% 수준까지 임작업을 확대할 계획이다.

한편 농기계 은행사업 농기계 임차 보증료가 서울보증보험 보증요율 2.4%로 농신보보다 3배 높은 점이 문제로 지적되면서 농기계 은행사업용 농기계 장기임차 시 담보를 농신보로 지원하고, 농가가 농기계 매입 시 대출금 보증은 대부분 신용보증인 만큼 농업인이 농기계 임차 시 농림수산신용보증으로 지원하는 방안이 논의 중이다.

3. 일본 사례

일본의 경우 어선 노후화로 인한 성능 저하, 수리비 등 유지관리비 증가 등이 문제되면서 신조선의 도입에 대한 사회적 공감대가 마련되었다. 이에 어선 대체·갱신과 관련해 일찍부터 관련 사업이 도입·운영되기 시작하였다.

대표적인 것은 ‘후계자 대선취득지원리스사업’으로, 어선 리스 사업이

다. 이 사업은 어선 구입비용 경감과 방법 다양화라는 측면에서 2005년 도입되었으며, 표준선형의 도입을 통한 비용 및 어업인 부담 절감을 목적으로 하였다. 도입 이후 사업기간이 한 차례 연장되었으며, 2012년에 사업이 종료될 예정에 있다.

이러한 가운데 현재 어선 리스사업 이외에도 어선 대체·갱신을 위해 어업인 또는 경영체가 이용할 수 있는 여타의 사업이 도입·운영되고 있는 것으로 나타났다. 대표적 사업으로 어선어업구조 개혁사업의 세부사업인 ‘돈버는어업 창설지원사업’을 들 수 있다. 이 사업은 사업 도입목적이 어선 어업경영체의 수익성 향상인데, 이를 달성하기 위한 세부 방법으로서 노후 어선을 신조선 등으로 갱신할 수 있다.

후계자 대선취득지원 리스사업이 어선 대체·갱신만을 목적으로 실시 되는 것에 비해, 돈버는어업 창설지원사업은 수익성을 개선하기 위한 다양한 방법 중에서 어선의 대체·갱신을 할 수 있다는 점에서 차이가 있다. 실제 어업생산자, 단체 등은 노후어선을 대체·갱신하기 위해 각 사업체의 상황에 맞는 사업을 선택·이용하는 것으로 조사되었다.

후계자 대선취득지원 리스사업과 돈버는어업 창설지원사업의 목적은 <표 4-3>에서 제시한 바와 같다. 이하에서는 어선리스사업인 후계자 대선 취득지원 리스사업을 중심으로 살펴보고, 참고적으로 돈버는어업 창설지원 사업에 대해서도 검토하였다.

| 표 4-3 | 어선어업구조개혁 종합대책사업, 후계자 대선취득지원 리스사업 목적

| 사업명 | 사업 개요 |
|--------------------|--|
| 후계자 대선취득지원리스사업 | <ul style="list-style-type: none"> ○ 어업의 생산수단인 어선의 적절한 갱신을 통한 수산업의 건전한 발전 유도 ○ 어업협동조합 등이 리스사업을 실시할 때 리스료에 관련된 부가료의 일부(수수료 상당액)를 지원 ○ 사업실시단체: 민간단체 등 |
| 어선어업구조개혁 종합대책사업 | <ul style="list-style-type: none"> ○ 수익성 중시형 경영으로의 전환 도모(어선 어업의 고선평어선 갱신과 수익성 향상) ○ 2개 유형의 3개 사업 추진 <ul style="list-style-type: none"> - 수익성 향상 실증: 돈버는 어업창설지원사업 - 어업경영개선과 어선 갱신: 후계자 어업경영개혁신원 리스사업, 어선어업재생사업 |

1) 후계자 대선취득지원 리스사업

‘후계자 대선취득지원 리스사업’은 어선 구입비용 경감과 방법 다양화라는 측면에서 도입된 사업으로 2005년부터 실시되었다. 어선어업의 경우 상당수의 어선이 대체기에 있음에도 불구하고 어선 대체가 어렵자 표준선형의 도입을 통한 비용 절감 및 어업인 부담의 평준화를 목적으로 도입되었다. 이 사업은 어업 경영환경에 대한 효율적 대응으로 수산업의 건전한 발전과 국민에 대한 수산물의 안정 공급에 기여할 것으로 기대되었다.

후계자 대선취득지원 리스사업은 어협 등이 어업인을 대신해 어선을 취득하고 어업인(사용자)에게 어선을 리스한다. 이때 국가가 리스료의 일부를 보조하는 한편 해당 어선의 건조자금을 채무 보증하는 기금협회에 보조금을 보조한다. 리스료 지원은 리스기간(상한 15년) 동안 실시된다. 사업은 수산업협동조합, 중소기업 등의 협동조합이 실시한다.

‘후계자 대선취득지원리스사업’의 사업기간은 2005년부터 2012년으로, 2012년에 승인된 사업에 대해서만 시행된 이후 신규사업은 종료될 예정이다. 본 사업의 운용기관(대행)은 일본수산회로, 기금의 조성 관리 등을 담

당한다. 사업의 흐름을 보면 일본 정부가 일본수산회에 전체 사업기간 동안 소요되는 금액을 교부하게 되고, 수산회는 사업 요건에 적합하다고 판단될 경우 어선리스 사업자(어협 등)에게 리스료의 일부를 보조한다.

사업의 구조는 크게 ‘어선 리스에 대한 보조’, ‘리스어선의 심사’, ‘자금 융통 원활화’로 구분된다. ‘어선리스에 대한 보조’란 어업협동조합 등이 리스사업을 실시할 때 리스료 관련 부가료의 일부(수수료 상당액)를 지원하는 것을 의미한다. 리스 어선의 심사는 리스료 보조 및 리스 어선의 적정성을 검토하는 것이다. 자금 융통 원활화는 리스사업자가 리스 어선 조달을 위해 용자를 받을 때에 해당 용자를 보증하는 어업신용기금협회에 대해 대위변제 시 부담을 경감시키고자 보조금을 지급하는 것이다.

리스 어선의 적합성은 전문위원회인 ‘리스어선심사위원회’가 평가하는데, 현재 해양수산시스템협회가 리스어선심사위원회를 담당하고 있다.¹⁸⁾ 리스어선 심사는 ‘리스어선의 심사요령(2009년 1월 1일)’, ‘리스어선의 심사기준’에 근거해 이루어지고 있다. 즉, 리스어선의 안전성, 어획성능 등과 선가의 적정 수준을 평가하기 위해 마련된 리스어선의 심사요령·기준을 바탕으로 어선 심사가 이루어진다.¹⁹⁾ 만약 어선 리스사업과 관련해 어선심사(서류심사)에서 문제가 발견되면 이를 개선하도록 권고하는 역할도 수행하고 있는데, 심사기준을 공표하고 있기 때문에 일반적으로 심사단계에 접어든 이후에 통과하지 못한 경우는 없는 것으로 조사되었다.

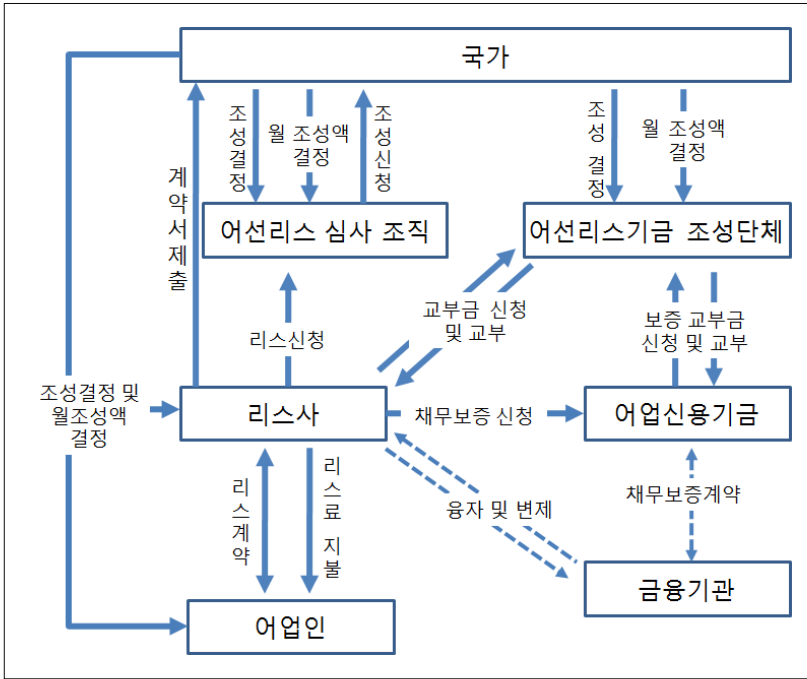
18) (사)해양수산시스템협회는 1924년 설립된 사단법인 어선기관사협회가 전신이며, 어선협회, FRP어선연구회, (사)수산전자협회 등 관련 단체가 통합되어 2001년에 출범한 단체로, 어선에 관련된 업무만 전담하여 어선 및 각종 기기, 설비, 시스템의 개발, 개량, 관공선 기본설계 등의 사업을 수행하고 있음. 어선 리스사업(후계자 대선취득지원사업)과 관련해 ‘리스어선심사위원회’를 설치하여 리스사업자가 제출한 신청서를 심사한 뒤 그 결과를 국가에 제출하는 업무를 담당하고 있음. 에너지 절감형 어선 설계, 건조비의 절감(설계비의 적합성 등) 등 리스 어선의 적합성에 대해 본 협회가 심사를 하고, 그 결과를 국가에 보고하여 이를 국가가 채택하면 사업이 추진됨.

19) 돈버는어업 창설지원사업의 경우 어선 적합성 심사는 사업시행자가 지역협의회, 중앙협의회 등을 개최하여 평가하며, 당 협회는 어선의 기본설계 등에 참여하는 수준으로 조사되었음.

어선 리스사업에 참여하고자 하는 어업인·어업경영체는 ‘경영개선계획’을 수립·제출하여 심사에서 채택되어야 한다. 사업에 선정된 어업인·어업경영체는 매월 정부의 보조금을 제외한 부분을 리스료로 지급한다.

【표 4-4】 후계자 대선취득지원 리스사업 개요

| 구 분 | 내 용 |
|---------|--|
| 사업 실시주체 | <ul style="list-style-type: none"> ○ 조성단체 : 민간단체(일본수산회) ○ 리스사업자 : 어업협동조합 등 어업인단체 ○ 어선심사기관 : 민간단체(사단법인 해양수산시스템협회) |
| 기간 | <ul style="list-style-type: none"> ○ 사업기간 : 2005년~2012년 (당초 2009년에서 연장) - 2012년 이후 신규사업 종료 예정 ○ 리스기간 : 최장 15년 |
| 사업내용 | <ul style="list-style-type: none"> ○ 리서선요건 : 어선 심사단체의 심사 요건(어선가의 적절성, 조업 효율성·안전성·거주성 등) ○ 어업인 요건 <ul style="list-style-type: none"> - 「어업경영 개선 및 재건정비에 관한 특별조치법」에 근거해 경영개선계획의 승인(단독형, 공동형)을 받은 자 - 20톤 미만 어선 사용 신규어업인 |



자료: 일본 수산청, “후계자 대선취득 지원 리스사업 개요”

| 그림 4-1 | 후계자 대선취득지원 리스사업의 구조

| 표 4-5 | 리스어선의 심사기준

| 구 분 | 심사항목 |
|-----------------|--|
| 안전성 (복원·내구성) | <ul style="list-style-type: none"> ○ 양중심계산서에 의한 건젠 및 횡메타센터높이 ○ 복원 |
| 조업성능 | <ul style="list-style-type: none"> ○ 조선면 ○ 어획물처리면 ○ 추진성능면 ○ 긴급시대응면 ○ 어로작업면 ○ 망천작업면 ○ 거주성면 |
| 선곽구조 | <ul style="list-style-type: none"> ○ 구조 ○ 선미부 및 선미구조 ○ 선도부구조 및 형상 ○ 플워크구조 및 형상 |
| 장비 | <ul style="list-style-type: none"> ○ 추진기관 등, 어로기계, 발전플랜트, 냉동냉장장치, 기타 |
| 비용절감 | <ul style="list-style-type: none"> ○ Initial Cost, Maintenance Cost, Running Cost |

자료: 일본 해양수산시스템협회, “후계자 대선취득 지원 리스사업 보고서”, 2012. 3.

보조금액은 리스료 총액에서 취득가격을 공제한 금액이 산정기준으로, 어선건조비 이외에 수수료, 보험료 등 부가부분이 보조대상이다. 구체적으로 보면 어업인·어업경영체의 부담이 연리환산으로 어선자금 수준이 될 수 있도록 계약 시 장기 프레임레이트에 따라 보조된다. 보조금액은 다음 식으로 계산된다.

| 보조총액 | 어선의 취득가격 × 계약연수 × 조성계수 |
|-------|--|
| 모델케이스 | <div><div>(연리환산 약 6.32(7.75~1.43)%) 어업자 부가료 부담(55.0)</div><div>리스료 총액(169.4)</div><div>어업자의 부담액(155.0)</div><div>어선 취득액(100)</div><div>조성액 (14.4)</div><div>부가료(69.4) (연리환산 약 7.75%)</div></div> |

자료 : 일본 해양수산시스템협회, “후계자 대선취득 지원 리스사업 보고서”, 2012. 3.

| 그림 4-2 | 어선리스료 산정방식

지금까지의 사업실적을 보면 총 18척이 사업에 참여하였으며, 세부 내용은 다음과 같다.

| 표 4-6 | 리스어선의 심사기준

| 어선종류 | 척수 | 리스사업실시자 |
|-----------|----|-------------------------|
| 원양다랑어연승어선 | 9척 | 일본다랑어·가다랑어어업협동조합연합회 |
| 근해저인망어선 | 6척 | 돗토리현어업협동조합 |
| | 1척 | 田後어업협동조합 |
| | 1척 | 히다카중앙어업협동조합 (NEDO이용) |
| 꽂지붕수망어업 | 1척 | 落石어업협동조합 |

자료 : 일본 해양수산시스템협회, “후계자 대선취득 지원 리스사업 보고서”, 2012. 3.

이 사업을 통해 어선을 대체·갱신할 경우, 어업인·어업경영체가 스스로 어선을 건조하거나 구매하는 경우와 비교해 자금 절감과 표준 규격선 등의 건조를 통해 선가(船價)를 절감²⁰⁾할 수 있는 장점이 있다. 즉, 사업 종료 후 어업인은 리스사업자(어협 등)에게 리스어선의 잔존가액을 지급하고 어선을 소유할 수 있기 때문에, 어업인은 어선리스 사업을 통해 어선을 취득할 경우 자기자금이 없어도 될 뿐만 아니라 어협 등 리스사업자의 신용에 의해 어선 이용이 가능하기 때문에 자기 신용력과 담보력 부족이 크게 문제가 되지 않는다는 장점이 있다고 평가된다. 또한 법정내용연수(강선:9년)를 초과하는 리스기간 설정으로 비용 경감이 가능한 것도 이점으로 꼽히고 있다.

사업 시행주체인 어협 등 어업인단체의 입장에서는 자기시장에 대한 양륙 의무화로 해당 어선의 양륙 수수료 수입을 기대할 수 있다는 장점이 있다고 평가된다.

반면 리스대상자의 경영 성패가 어협의 경영에 크게 영향을 주는 등 어선 취득자금에 대한 차입 부담을 지게 된다는 단점도 있는 것으로 평가되고 있다.

2) 돈버는어업 창설지원사업

‘돈버는어업 창설지원사업’은 ‘어업구조개혁 종합대책사업’의 일환으로 추진되는 사업이다. ‘어업구조개혁 종합대책사업’은 연안어업, 근해어업, 원양어업 및 양식어업을 대상으로 수익성을 중시하는 조업·생산체제로 전환하여 다양한 환경 변화에도 조업을 지속할 수 있는 건실한 경영체를 육성하기 위해 도입된 사업이다.

20) 일반적인 발주선에 비해 10% 정도 선가가 절감되는 것으로 평가되고 있음(일본 해양수산 시스템협회, “후계자 대선취득 지원 리스사업 보고서”, 2012. 3.)를 참고.

세부 사업은 ‘어업개혁추진 집중프로젝트 운영사업’, ‘돈버는 어업창설 지원사업’, ‘후계자 어업경영개혁지원 리스사업’, ‘어선어업 재생사업’, ‘중소어업경영지원협의회’ 등으로 구분된다. 이 중 ‘돈버는어업 창설지원사업’은 2016년, ‘후계자 어업경영개혁지원 리스사업’은 2011년, ‘어선어업 재생사업’은 2013년을 사업기한으로 하고 있다.

(1) 어선어업구조개혁 종합대책사업

‘어선어업구조개혁 종합대책사업’은 어려운 경영환경 하에서 어선 대체가 이루어지지 않은 채 생산기반이 약화된 일본 어선어업의 구조를 개혁하고자 민관협력으로 일본 어선어업의 부흥을 추진할 목적으로 도입되었다. 어업생산량 감소, 주요 어종의 산지가격 하락, 유가 급등, 기자재 가격 상승 등 어업 환경이 크게 변화하는 가운데, 어업경영체의 경영이 악화되자 어선 교체가 이루어지지 않아 노후화 등의 문제가 발생하였다. 이는 생산성 저하와 수익구조의 악화를 초래하는 악순환을 초래하는 것은 물론, 조업 안전성까지 위협하는 상황을 고착시키기에 이르렀다.

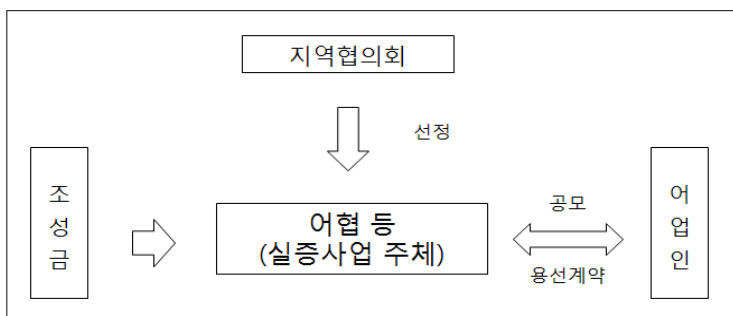
이러한 가운데 2003년도 수산청이 설치한 어선어업구조개혁 추진회의가 어선어업을 수익성과 노동 환경을 증시하는 체질로 전환하는 것이 급선무라고 보고, 대중형선망어선의 미니선단화(5척→2척), 생력에너지·생인·생력화어선(저인망) 등에 대한 방안을 검토하였다. 그 결과를 바탕으로 2007년도부터 근해 및 원양어업의 중소어업경영체를 대상으로 ‘어선어업구조개혁 종합대책사업’을 시작하였다.

‘어업구조개혁 종합대책사업’에서는 ‘어업개혁추진 집중프로젝트’를 실시하는데, 어업인과 지역이 합심하여 수익 개선계획을 수립한다. 마련된 계획을 바탕으로 i) 개혁형 어선 등의 수익성 개선 실증사업이나 ii) 어선 등의 수익성 회복 실증사업을 추진하는 경우 이를 지원한다.

‘개혁형 어선 등의 수익성 개선 실증사업’이란 생력에너지, 생인, 생력화를 실현한 개혁형 어선을 도입하여 새로운 조업형태의 수익성을 검증하는 것이다. 어선 등의 수익성 회복 실증사업에서는 어선 개조 및 새로운 조업방식을 도입함으로써 생산성을 3% 이상 향상시켜 감가상각전 이익을 확보할 수 있는 조업형태로 전환하는 것을 목표로 한다.

어선어업구조개혁 종합대책사업에 참여하기 위해서는 어업자와 지역이 공동으로 생산체제(어획~출하)를 개선하고 수익성을 향상시키기 위한 계획을 작성해야만 한다. 계획 작성을 위해서는 지역프로젝트 협의회²¹⁾를 통해 민관이 함께 수익성 향상 계획을 작성해야 한다. 작성된 계획은 어업개혁추진 집중프로젝트 중앙협의회에 제출한다. 중앙협의회는 계획을 심사하는데, 조업체제를 새롭게 정비한 어선의 수익성이 확보될 것으로 인정될 경우 이를 승인한다.

계획이 승인되면 이를 바탕으로 지역협의회가 선정한 어협 등이 공모를 통해 실증사업에 사용되는 어선을 용선(어협과 어업자가 용선계약을 체결)하여 계획을 실증하게 된다. 즉, 사업주체가 되는 어협과 용선계약의 상대방이 되는 어업인이 협력하여 사업을 추진한다.



| 그림 4-3 | 사업 개념도

21) 해당지역 어업인, 가공유통업자 대표, 지자체 직원, 학식자로 구성된 협의회를 의미함.

본 사업에 지급되는 보조금은 사업에 소요되는 제 경비이다. 사업주체인 어협과 용선계약을 체결한 어업인이 실증사업에 소요되는 경비를 보조 받아 사업을 추진한다. 보조 대상 경비는 선원 인건비 및 어선 감가상각비가 포함된 용선료와 유류비, 미끼비, 어상자비, 판매비, 기타 자재비, 기타 경비, 사업관리비, 소비세 등이다.

본 사업에 참여하여 획득한 어획물은 계획에 근거하여 판매하고, 판매 대금은 어협을 통해 전액 반환한다. 사업기간 종료 시 수익성을 계산하는데, 이때 어획량이 적어 판매대금으로 보전되지 않은 경비에 대해서는 50%에서 90%를 지원받는다. 이처럼 이 사업은 개혁형 어선 도입 등 어업자가 사업에 참여함으로써 발생하는 리스크를 정부가 담보하여 어업인의 부담을 경감시키는 장점이 있는 것으로 평가된다.

사업기간은 3년(개혁형 어선 등의 수익성 개선 실증)과 2년(어선 등의 수익성 회복 실증)으로 구분되는데, 1년째에 수익성이 있는 것으로 확인된 경우, 즉, 양륙금액이 보조금액을 상회한 경우에 사업은 종료된다. 어업구조개혁 종합대책사업은 2012년 4월 4일 기준 53건의 개혁계획이 승인을 받은 상태로, 그 중 39건의 사업이 시행되고 있다.²²⁾

세부 사례를 보면 대중형선망어업에서는 운반선 및 탐색선을 줄이고 이들 기능을 지닌 망선을 도입하여 연료비, 수선비 등을 삭감하였다. 동시에 ILO 기준에 부합하도록 어선원 거주 환경을 구비하였다. 지금까지 사업 추진 결과를 보면 기존 선단과 비교할 때 어획량과 어획능력이 모두 감소한 것으로 나타났다. 반면 양륙금액이 감소한 것에 걸맞게 비용도 줄어든 것으로 조사되었다.²³⁾ 이 사업을 통해 향후 어획량이 감소할지라도 비용

22) 이 중 약 11개 사업은 어업부흥계획으로 이전 되었음.

23) 아오모리현 하치노헤시 대중형선망의 경우 종래 망선, 운반선 2척, 탐색선 1척의 4척으로 조업하고 있던 대중형선망어선단이 2008년 4월에 참색기능부착운반선 1척, 운반기능부착망선 1척의 2척 체제로 조업하는 미니선단으로 생산체제를 변형하였다. 이를 통해 어선원이 52명에서 33명으로 삭감되어 유류비도 절감되는 등 비용 삭감을 실현하였으며, 또한 어획 직후 고등어를 선내에서 동결시킴으로써 단가의 상승을 실현한 것으로 조사되었다.

절감, 어획물 고부가 가치화를 통해 감가상각전 이익을 확보하고 차세대형 어선 건조 실현을 추구하였다.

이외에 생력에너지형 기관 및 선체, 생인화기기를 장치한 저인망어선, 소형화한 근해가다랑어 일본조어선 및 에너지와 비용을 절감한 근해다랑어연승어선 등을 활용하여 선내 동결, 고선도 유지, 활어기능 강화 등에 의해 어획물의 새로운 제품화·브랜드화 등의 실증이 진행되고 있다.

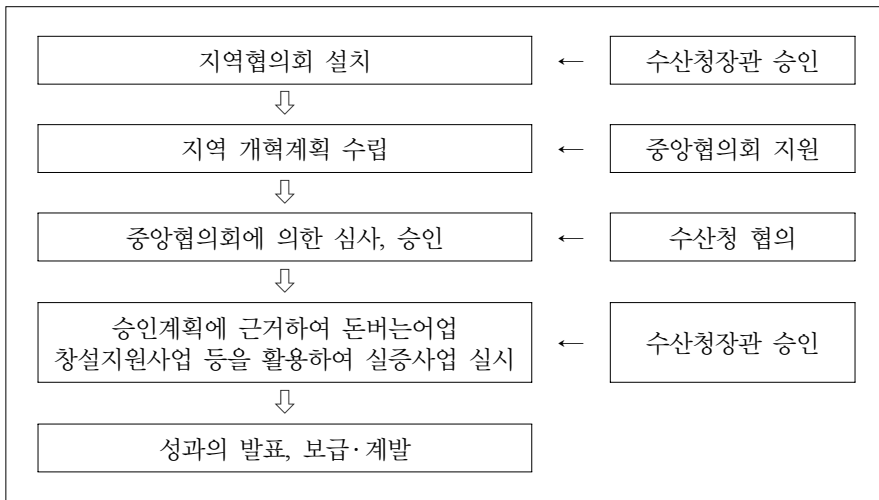
사업대상자는 이들 사업을 통해 자원관리를 추진하면서 수익성의 향상을 도모하고, 어선원의 노동 거주환경 개선 및 어선의 안전성을 충분히 확보함으로써 장래에 있어 어업·생산을 지속할 수 있는 어업경영으로의 전환을 도모하고 있다.

(2) 돈버는어업 창설지원사업

‘돈버는어업 창설지원사업’은 승인된 계획을 근거로 i) 개혁형 어선의 도입을 통한 수익성 개선 활동 ii) 기기의 정비 및 새로운 조업형태 채용을 통한 감가상각전 이익을 확보하는 수익성 회복 활동을 실증하는 어협 등에 대해 필요한 경비(용선료·양식용시설 대여비, 연료비, 자재비 및 사료비 등)를 3년 상한으로 지원하는 사업이다. 즉, 지역어업의 경영 개선을 위해 어선 건조, 가공, 판매 등 전 분야에 대해 수익성을 개선할 수 있는 방안을 모색하기 위한 것으로, 어선 등을 용선(공모)하여 수익성 향상을 입증하는 사업이다. 사업주체는 어협이며, 사업에 따라 2년 또는 3년을 상한으로 보조금이 지급된다.

사업에 선정되면 선주에게 배를 1년간 운영할 수 있는 비용(인건비, 유류비, 미끼료 등)이 용선료로 지급되는데, 어업인 입장에서 사업기간 동안 운영비에 어선 감가상각비가 정률법으로 적용되어 상당액이 포함되기 때문에 어선비용의 일부를 정부로부터 보조받는 효과가 있어 어선의 대체·

갱신의 수단으로 활용되고 있는 것으로 파악되었다. 사업은 다음과 같은 순서로 진행된다.



〈그림 4-4〉 개혁계획 승인과 사업의 흐름

주로 참여하는 어업은 대형선망 및 근해저인망어업(주로 선단조성을 통한 조업형태 변화(선망), 생력형어선 전환(저인망)을 생산측면 사업으로 추진)이며, 사업시행자는 지역프로젝트 운영자가 선정한 수산업협동조합, 중소기업 등의 협동조합이다. 해당 사업에 이용되는 어선은 공모로 선정하고, 어협은 선정된 어선(어업인)과 용선계약을 체결한다.

어업인의 입장에서 이 사업은 어선 소유자가 사업기간 동안 용선료를 수취함으로써 자금부담 없이 새로운 어선으로 조업하고 수익 측면의 효과까지 확인할 수 있다는 점이 장점으로 평가되었다. 반면 어선 건조에 자금이 필요하기 때문에 신용이 있는 어업인에 한정된다는 것은 단점으로 지적되었다. 또한 사업에 참여하기 위해서는 경영개선계획을 수립하여 승인을 받아야 하는데, 한 개의 경영개선계획에 대해서는 1회 지원이라는 방침이 있어, 동일한 어업이더라도 다른 성격·유형의 경영개선계획을 마련하여 승

인을 받아야한다는 점에서 어려움이 있는 것으로 조사되었다.

2008년 유가급등 계기로 ‘채산이 악화하고 있는 어선의 수익성 향상 실증사업’이 추가되었는데, 일정 요건을 충족할 경우 현재 보유한 어선을 이용한 조업체제 실증을 사업에 추가하였다. 이 때 용선기간은 2년에서 1년으로 단축되었다. 이 사업은 신규 어선건조 여력이 없지만 현재 수익상황을 개선하고 싶은 경영체에 효과적인 것으로 평가되었다.

3) 제도의 비교

노후어선의 갱신·대체와 관련해 대표적 사업은 어선 리스사업이었다. 그러나 일본의 생산자(어협·어업인)는 어선의 갱신·대체와 관련해 어선리스 사업(후계자 대선취득지원사업)과 함께 돈버는어업 창설지원사업 등 여타 사업도 유효하게 활용하고 있는 것으로 조사되었다.

후계자 대선취득지원사업과 돈버는어업 창설지원사업은 어선의 갱신·대체라는 측면에서 생산자가 유사한 용도로 활용하는 측면이 있으나, 기본적인 사업구조는 달랐다. 후계자 대선취득지원사업은 어선이라는 하드웨어(시설) 도입을 주목적으로 하는 반면, 돈버는어업 창설지원사업은 어선어업의 수익성 개선을 위한 다양한 방안의 효과를 입증해보는 사업으로 어선의 대체·갱신은 세부 방안 중 하나로 이용되었다.

일본의 어선금융제도는 수산당국의 정책에 의해 변화된 형태로 도입·운용되고 있었다. 어선 대체사업(어선 리스사업)은 당초 노후 어선이라는 하드웨어의 교체를 주목적으로 시작되었다. 그러나 이후 단순한 신조선 갱신·대체를 지양하고 어업경영체의 수익성 향상이라는 측면에서 어선 대체를 하나의 방안으로 활용하는 방향으로 전개되고 있었다. 즉, 수산당국이 하드웨어의 교체도 수익성 개선에 기여하는 방향으로 유도하고 있는 것으로 평가되었다.

4. 대만 사례

대만에서는 어선 리스와 같은 특화된 금융제도가 존재하는 것은 아니다. 그러나 중화민국 농업위원회 ‘농수금자(農業金融局) 효령’에 의거하여 어업경영 자금 지원 방식을 통해 손쉽게 어선을 건조할 수 있는 환경을 조성하고 있다. 따라서 본 절에서는 대만의 농수금자 효령의 내용을 중심으로 어선과 관련된 대출지원 제도에 대해서 살펴볼 것이다.

‘농수금자 효령’에 따르면, 자금 지원 대상은 어업경영에 실제로 종사하는 어민과 어업(민)단체 및 생산협동조합이다. 지원용도는 어선어업, 해상가두리양식, 육상양식, 레저어업(어업을 기초로 발전한 레저산업 관련 항목)에 필요한 설비 시공, 어선 건조, 구매, 수리 및 어업 기자재, 수산물의 생산·판매 관련 위생환경을 개선하기 위한 가공처리시설, 수산물처리시설의 추가 구매나 개선과 관련해 자금을 융자해준다. 대출 수탁기관은 농어업협회, 농어업협회의 신용부를 인계받은 은행지점, 그리고 대만 전국의 농업국고이다.

대출수탁기관이 대출 자금을 제공하고 농업발전기금 출자금에서 이차액을 보조하며 대출수탁기관이 대출의 리스크를 부담한다. 대출의 이율은 농업위원회가 필요에 따라 조정할 수 있으나 1998년 1월 15일부터 연이율 1.5%이다. 10%의 자기 자본이 있을 경우 90% 용자가 가능하다. 대출기한은 대출한도와 구입설비의 사용연한에 따라 차등이 있지만 자본금 지출은 최대 15년, 운영자금은 최장 3년이다.

대출은 크게 어선경영, 레저어업, 가공 및 유통, 양식어업으로 구분된다. 특히 어선과 관련된 어선경영 부분의 내용을 살펴보면 관광어선건조는 어선 톤(ton)당 최고 20만NT\$, 1톤 미만일 경우 1톤으로 계산하고 어선 1척당 최고대출한도는 1,000만NT\$로 규정하고 있다. 농업위원회가 지정한 에너지 절약형 어선 이외의 어업기계 설비구입은 실제금액의 90%를 대출하

되, 1인당 최고대출한도는 2,000만NT\$이다. 어망 및 어구 구매와 관련해서는 실제 금액의 90%를 대출하되 1인당 최고대출한도는 500만NT\$이다. 마지막으로 운영자금과 관련해서는 어선의 선체 길이에 따라 대출 금액을 차등하고 있다. 첫째, 일반 어선의 경우 톤(ton)당 최고 3만NT\$, 1톤 미만의 어선의 경우에는 1톤으로 간주하고 척당 최고대출한도가 1,000만NT\$이다. 둘째, 어선의 전체 길이가 18m이상일 경우 척당 최고 50만NT\$, 18m미만일 경우 척당 20만NT\$를 대출해준다. 셋째, 어업 면허가 있는 어선을 개조(汰建)·구입 또는 선체 건조가 이미 완성되었고 메인 엔진과 서브 엔진 등 주요 설비가 갖추어진 어선을 개조하는 경우에는 1인당 최고대출한도가 3,000만NT\$이다. 단, 만약 100톤 이하의 에너지 절약형 어선의 대출인 경우 그 한도를 공제할 수 있다.

대출의 상환은 자본금 지출의 경우에는 6개월을 1분기로 평균분할상환을 원칙으로 하고, 이자도 함께 납부한다. 개인사정을 참작하여 기한을 유예할 수 있으나 최장 3년을 초과할 수 없도록 규정하고 있다. 운영자금의 경우에는 6개월을 1분기로 평균분할상환을 원칙으로 하고, 이자도 함께 납부한다.

결론적으로 대만에서는 본 연구에서 고려하고 있는 어선 리스제도를 도입하고 있지 않은 것으로 나타났다. 다만 공공부분에서 어업경영대출지도를 통해 어선 건조에 필요한 자금을 쉽게 조달할 수 있는 여건을 마련하고 있다. 운영자금의 경우 톤당 최대 대출액을 설정하고, 어선 길이별 대출 가능 액을 세분해 놓았으며, 관광어선의 경우에도 톤당 최대 20만 NT\$까지 대출할 수 있도록 하였다. 또한 소형 어선 위주의 어선 건조가 활발하게 이뤄질 수 있는 금융제도뿐만 아니라 중소 조선소, 수리소 등 어선 관련 인프라가 잘 갖춰져 있었다.

한편 2010년 기준 대만의 어선수는 약 12,800척, 어선세력은 67만 톤이다. 어선 척수 기준 전년과 비교하면 약 0.7% 증가하였지만 지난 20년간 어

선 척수는 연평균 1%, 톤수는 약 2% 감소한 셈이다. 90년대에는 어선 척수는 평균 2.3%, 어선톤수는 약 1.8%의 감소하였으나 2000년 들어서는 어선 수 감소세가 다소 주춤하는 경향을 나타내고 있다. 즉, 어선수는 0.1% 증가한 반면 어선척수는 오히려 1.7% 증가한 셈이다.

톤수별 어선 추이를 살펴보면 2010년 기준 5톤 미만 어선이 6,245척으로 전체 어선의 약 49%를 차지하였다. 다음으로는 20톤 이상 50톤 미만의 어선이 1,836척으로 전체 어선의 14%를 차지하였고, 10톤 이상 20톤 미만 어선이 1,482척으로 그 뒤를 이었다. 50톤 이상의 어선은 총 327척으로 2.6%를 차지하였다. 즉, 대만의 경우 50톤 미만의 어선이 10,433척으로 82%의 비중을 차지하였고, 나머지 어선은 50톤 이상의 대형 어선인 것으로 나타났다.

【표 4-7】 대만의 어선 추이

| 년도 | 어선(척) | 증감률 | 톤수 | 마력(HP) |
|------|--------|-------|---------|-----------|
| 1990 | 15,706 | - | 968,473 | 3,493,504 |
| 1995 | 13,865 | 4.5% | 898,419 | 3,665,443 |
| 2000 | 12,333 | -2.7% | 810,106 | 3,891,960 |
| 2001 | 13,286 | 7.7% | 818,230 | 3,960,372 |
| 2002 | 13,337 | 0.4% | 821,720 | 4,104,850 |
| 2003 | 13,399 | 0.5% | 825,615 | 4,142,295 |
| 2004 | 13,519 | 0.9% | 826,913 | 4,163,892 |
| 2005 | 13,463 | -0.4% | 807,246 | 4,189,610 |
| 2006 | 13,382 | -0.6% | 743,736 | 4,143,933 |
| 2007 | 13,022 | -2.7% | 727,211 | 4,092,009 |
| 2008 | 12,956 | -0.5% | 694,666 | 4,034,211 |
| 2009 | 12,685 | -2.1% | 665,124 | 3,963,180 |
| 2010 | 12,779 | 0.7% | 674,951 | 3,993,889 |

자료 : Taiwan Fisheries Agency, *Taiwan Fisheries Yearbook 2010*, 2010

| 표 4-8 | 대만의 톤수별 어선 주이

단위: 척, %

| 년도 | 0-4.9 | 5-9.9 | 10-19.9 | 20-49.9 | 50-99.9 | 100-199.9 | 200-499.9 | 500-999.9 | 1,000 |
|------|-------|-------|---------|---------|---------|-----------|-----------|-----------|-------|
| 2000 | 5,389 | 1,083 | 1,354 | 1,939 | 1,268 | 357 | 530 | 373 | 40 |
| 2001 | 6,210 | 1,161 | 1,451 | 1,906 | 1,269 | 322 | 546 | 381 | 40 |
| 2002 | 6,260 | 1,145 | 1,427 | 1,911 | 1,297 | 325 | 550 | 384 | 38 |
| 2003 | 6,422 | 1,110 | 1,422 | 1,906 | 1,270 | 271 | 556 | 403 | 39 |
| 2004 | 6,530 | 1,107 | 1,439 | 1,887 | 1,304 | 261 | 550 | 402 | 39 |
| 2005 | 6,444 | 1,104 | 1,488 | 1,888 | 1,323 | 259 | 526 | 394 | 37 |
| 2006 | 6,505 | 1,016 | 1,528 | 1,875 | 1,359 | 264 | 456 | 343 | 36 |
| 2007 | 6,294 | 945 | 1,523 | 1,844 | 1,374 | 231 | 454 | 321 | 36 |
| 2008 | 6,341 | 944 | 1,467 | 1,863 | 1,391 | 188 | 423 | 303 | 36 |
| 2009 | 6,169 | 931 | 1,467 | 1,842 | 1,397 | 185 | 371 | 287 | 36 |
| 2010 | 6,245 | 870 | 1,482 | 1,836 | 1,444 | 202 | 373 | 288 | 39 |
| 비중 | 48.9 | 6.8 | 11.6 | 14.4 | 11.3 | 1.6 | 2.9 | 2.3 | 0.3 |

자료: Taiwan Fisheries Agency, *Taiwan Fisheries Yearbook 2010*, 2010

업종별 어선수를 살펴보면 2010년 기준 대만의 전체 어선 중 기타어류 연승어선이 총 3,445척으로 27%를 차지하였고, 참치연승이 2,310척, Pole and Line Boote가 1,921척으로 각각 18%, 15%를 차지하였다.

| 표 4-9 | 대만의 업종별 어선수

단위: 척, %

| | 어선수 | 비중 |
|---------------------|--------|-----|
| 합계 | 12,776 | 100 |
| 기타어류연승 | 3,445 | 27 |
| 참치 연승 | 2,310 | 18 |
| Pole and Line Boote | 1,921 | 15 |
| 자망 | 1,700 | 13 |
| 저인망 | 1,675 | 13 |
| Torch Light Net | 1,147 | 9 |
| 기타 | 578 | 5 |

자료: Taiwan Fisheries Agency, *Taiwan Fisheries Yearbook 2010*, 2010

업종별 어선에서 가장 큰 비중을 차지하는 기타어류연승어선의 경우 50톤 미만의 소형어선이 94%의 비중을 차지하였다. 참치연승어선은 50톤 이상 100톤 미만의 어선이 703척으로 약 30%의 비중을 차지하였다.

대만 어선 관련 관계자 면담 결과 대만의 어선 평균 선령은 20이상 30년 미만인 것으로 조사되었다. 대부분 선주들은 어선이 노후화되었을 경우 자국 내에서 중고선을 구매하거나 어선 건조를 의뢰하는 것으로 나타났는데 2010년 기준 대만의 신조 어선수는 200척이다. 이 중에서도 Pole and Line Boote 어선이 74척으로 가장 많이 건조되었으며, 그 뒤를 이어 기타어류연승어선과 참치연승이 각각 35척, 29척 신조되었다. 톤수별 어선을 살펴보면 전반적으로 50톤 미만의 소형어선이 전체 신조 어선의 80% 이상을 차지하였고, 1,000톤 이상의 대형어선이 3척, 500척 이상 1,000톤 미만의 어선도 4척 건조되었다.

표 4-10 | 대만 업종별 어선 신조 현황(2010년 기준)

| | 전체 | 저인망 | 참치선망 | 참치연승 | 오징어채낚기 | Torch Light Net | 자망 | 기타어류연승 | Pole and Line Boote | 공공선 |
|----------------|--------|-------|-------|--------|--------|-----------------|-----|--------|---------------------|-------|
| 척수 합계 (a+b) | 200 | 15 | 3 | 29 | 4 | 5 | 34 | 35 | 74 | 1 |
| 톤수 합계 (c+d) | 13,501 | 1,301 | 2,852 | 22,189 | 9,100 | 27 | 200 | 520 | 146 | 1,859 |
| 50톤 미만 (척수)(a) | 162 | 7 | 1 | 7 | - | 5 | 34 | 34 | 74 | - |
| 톤수(c) | 1,153 | 226 | 20 | 2,005 | - | 27 | 200 | 460 | 146 | - |
| 50톤 이상 (척수)(b) | 38 | 8 | 2 | 22 | 4 | - | - | 1 | - | 1 |
| 톤수(d) | 12,348 | 1,075 | 2,832 | 20,184 | 9,100 | - | - | 60 | - | 1,859 |

자료 : Taiwan Fisheries Agency, *Taiwan Fisheries Yearbook 2010*, 2010

| 표 4-11 | 대만의 어업경영대출지도 요강

| 구분 | 상세구분 | 내용 |
|-----------|----------|---|
| 어선경영부분 | 관광어선건조 | · 어선의 톤(ton)당 최고 20만NT\$ · 1톤 미만 어선: 최고대출한도: 1,000만NT\$ |
| | 어업기계설비구입 | · 실금액의 90% 대출 · 1인당 최고대출한도: 2,000만NT\$ |
| | 어망, 어구구입 | · 실금액의 90% 대출 · 1인당 최고대출한도: 500만NT\$ |
| | 운영자금 | · 어선: 톤당 최고 3만NT\$ · 1톤 미만 어선: 최고대출한도: 1,000만NT\$ · 어선길이 18m 이상: 최고 50만 NT\$ · 어선길이 18m 이하: 최고 20만 NT\$ · 어선 개조·구입 또는 주요 설비를 인수한 개조 어선: 1인당 최고대출한도 3,000NT\$(단, 100톤 이하의 에너지 절약형 어선의 대출인 경우 한도 공제함) |
| 레저어업부분 | 자본금 지출 | · 1인당 최고대출한도: 1,000만NT\$ |
| | 운영자금 | · 1인당 최고대출한도: 200NT\$ |
| 가공 및 유통부분 | 자본금 지출 | · 1인당 최고대출한도: 800만NT\$ |
| | 운영자금 | · 1인당 최고대출한도: 200NT\$ |
| 양식어업부분 | 생산설비 | · 육상양식 1인당 최고 대출한도: 300NT\$ · 내수면 양식 1인당 최고대출한도: 250NT\$ · 해상 양식 1인당 최고대출한도: 100만NT\$ · 그물가두리(net cage) 1인당 최고대출한도: 600만 NT\$ |
| | 운영자금 | · 육상양식의 새우, 대합, 장어, 전복 양식업자 1인당 최대 300만NT\$ · 내수면양식 1인당 최대 160만NT\$ · 천해양식 및 대합양식업자 1인당 최대 120만 NT\$ · 그물가두리(net cage) 1인당 최고대출한도: 400만 NT\$ |

5. EU 사례

1) 유럽수산물기금의 어선지원 자금

영국은 EU 회원국이기 때문에 수산분야 지원정책은 EC의 공동어업정책((CFP : Common Fisheries Policy)의 큰 틀에서 이뤄진다고 볼 수 있다. 2002년에 마련된 공동어업정책은 경제·사회, 환경적으로 지속가능한 수산업으로 발전하기 위한 EU의 전략적 조치라고 할 수 있다. 이러한 전략과 더불어 변화하는 대내외적 환경변화에 수산업이 적응할 수 있도록 적절한 재정정책이 뒷받침될 필요가 있었기 때문에 유럽수산물기금(EFF : European Fisheries Fund)이 마련되었다. 따라서 영국의 어선 지원 금융을 살펴보기에 앞서 EFF를 간략히 살펴볼 필요가 있다.

EFF는 EU 수산부문의 주요한 재정지원정책으로 2007년 1월 1일에 발효되어 2013년까지 운영될 예정이다.²⁴⁾ EFF의 목적은 수익성 창출의 수산업, 친환경적인 수산부문 개발, 수산업 종사자 인구의 복지 기여 및 양식업을 포함해 수산업의 지속적 성장에 있다. EFF의 총 예산은 2007~2013년 총 7년간 43억 유로이며, EU의 모든 회원국이 신청가능하나 저개발지역(less developed regions)에 우선 지원을 원칙으로 하고 있다. 특히 기금 총 조성액의 75%에 해당하는 32억 유로는 ‘convergence objective’ 지역 즉 1인당 총국민생산이 EC 평균의 75% 미만에 해당하는 지역에 배정된다.

EFF는 전신인 수산업 지원을 위한 금융정책(FIFG : Financial Instrument for Fisheries Guidance)을 보다 간편하게 관리·시행하기 위해 2007년에 대체되었다. FIFG보다 유연함을 갖춘 것으로 평가되는 EFF는 자원회복계획을 수반하기 위한 정책, 선별적 어구 사용 어가에 대한 지원, 수산업의 대내외

24) EFF는 1993년에 마련된 수산업지원을 위한 금융정책(FIFG)을 대체하였음.

적 여건 변화에 따라 어려움을 겪는 지역에 대한 다양한 수익모델 창출 등을 통해 해양환경과 내수면어업에 긍정적인 영향을 미친 것으로 볼 수 있다. 또한 FIG 하에서는 신규 어선건조 또는 어선세력 증강에 대해서는 기금 지원이 이뤄지지 않았으나, EFF는 국가, 광역, 지자체의 예산 지출을 보완하는 방향으로 이뤄지면서 일정부분 융통성을 발휘하는 것으로 평가되고 있다.

EFF의 기금사업은 크게 5개 분야(5 priority axes) 19개 사업으로 분류할 수 있으며, 어선과 관련된 분야는 첫 번째 사업분야라고 할 수 있다.

첫 번째(priority axis 1) 분야는 어선의 적응조치분야로 어족자원의 지속가능성 보장 및 자원의 장기 이용을 위한 어획노력 관리가 주요 골자이며 6가지의 세부사업을 포함하고 있다. 특히 어선과 관련 있는 사업 분야는 어선투자지원사업으로, 이는 선령 5년 이상된 어선의 특정작업 또는 특정장비를 설치할 필요가 있을 때 어선주가 기금을 지원받을 수 있다. 이 때 지원액은 어선가치, 선령, 톤, 동력을 고려한 합리적인 수준에서 결정되며, 투자는 공동어업정책(CFP)의 목적을 충족시켜야 한다. 즉, 어획능력 증가없이 어선의 안전성 제고, 작업환경개선, 위생개선, 에너지효율화, 어획능력의 선별성을 제고시켜야 한다.

또한 연근해 소규모 어업지원사업이란 길이 12미터 미만이며 예망어구를 사용하지 않은 연근해 어선을 지원할 수 있다. EU에서 소규모 연근해어업은 수산경제에서 차지하는 중요성뿐만 아니라 많은 연안지역의 사회·경제적으로 중요한 구조적 역할을 하기 때문이다. 더불어 수산후계자지원사업이란 최초 어선구매자에 대해 지원하는 사업이다. 지원대상은 40세 미만의 어업인으로 최소한 5년간의 어업 경력을 보유하고 있어야 한다. 또한 어선의 간접 소유의 경우에는 지원대상 연령이 5~30세로 해상에서 조업 준비를 갖춘 자이며 어선은 길이 24미터 이하이어야 한다. 지원금은 어선구매금액의 15% 또는 5만 유로를 초과할 수 없다.

회원국별 기금을 사용 현황을 살펴보면 EU 가운데 수산업이 가장 발달한 스페인의 경우 EU 전체 기금의 26.3%인 11억 유로를 지원받고 있으며, 이들 기금은 priority axis 1, 2, 3 분야에 각각 35%, 30%, 27% 등 골고루 지원되고 있다. 영국의 경우도 전체 기금의 약 29%를 어선의 적응 조치분야에 지원하고 있는 것으로 나타났다.

| 표 4-12 | EFF의 지원사업

| 사업분야 | | 사업수 | 세부 사업 |
|-----------------|----------------------------|--------|---|
| priority axis 1 | 어선 적응조치 | 6 | 연구적 조업 중단사업, 잠정적 조업중단사업, 어선 투자지원사업, 소규모 연근해어업지원사업, 사회경제적 보상사업, 어업후계자지원사업, |
| priority axis 2 | 양식업, 내수면어업, 가공수산업, 수산업 마케팅 | 6 | 양식수산업에 대한 투자지원사업, 수산환경보호사업, 국민건강사업, 동물건강사업, 내수면어업 발전사업, 수산업의 가공 및 마케팅사업 |
| priority axis 3 | 공익사업 | 6 | 공동조치, 수산생물자원의 보호 및 개발, 어항·양육지 및 대피소 구축사업, 신규시설개발사업, 수산업홍보캠페인사업, 혁신적조치에 대한 시범사업, 어선 용도변경을 통한 현대화사업 |
| priority axis 4 | 어촌지역의 지속가능한 개발 | 1 | 소규모 연근해 어업, 사회경제적 조치, 증진(promotion), 교역 회원국에 의한 운영, 기타 금융보상의 잠정적 중단, 혁신적 조치 |
| priority axis 5 | 기술지원 | | 기술지원 |
| 합 계 | | 19개 사업 | |

자료 : EUROPEAN COMMISSION, *Ex-post evaluation of the financial instrument for fisheries guidance 2000~2006*, 2010

| 표 4-13 | EU 회원국의 분야별 수산기금 현황(2008년 기준)

단위: 천 유로

| 지역 | Priority axis 1 | | Priority axis 2 | | Priority axis 3 | | Priority axis 4 | | Priority axis 5 | | Total |
|----|-----------------|------|-----------------|------|-----------------|------|-----------------|------|-----------------|------|-----------|
| | 금액 | % | 금액 | % | 금액 | % | 금액 | % | 금액 | % | |
| BE | 7,562 | 28.8 | 5,000 | 19.0 | 9,488 | 36.1 | 2,900 | 11.0 | 1,312 | 5.0 | 26,262 |
| BG | 8,001 | 10.0 | 36,004 | 45.0 | 20,002 | 25.0 | 12,001 | 15.0 | 4,000 | 5.0 | 80,010 |
| CZ | - | - | 11,927 | 44.0 | 13,824 | 51.0 | - | - | 1,355 | 5.0 | 27,107 |
| DK | 21,365 | 16.0 | 7,150 | 35.3 | 46,015 | 34.4 | 12,461 | 9.3 | 6,684 | 5.0 | 133,675 |
| DE | 8,145 | 5.2 | 57,560 | 36.9 | 68,688 | 44. | 19,438 | 12.5 | 2,034 | 1.3 | 155,865 |
| EE | 15,265 | 18.0 | 24,584 | 29.1 | 21,210 | 25.1 | 19,282 | 22.8 | 4,228 | 5.0 | 84,568 |
| IE | 34,766 | 82.2 | - | - | 6,000 | 14.2 | 1,501 | 3.6 | - | - | 42,267 |
| EL | 77,272 | 37.2 | 59,690 | 28.7 | 32,320 | 15.6 | 33,300 | 16.0 | 5,250 | 2.5 | 207,832 |
| ES | 403,068 | 35.6 | 344,241 | 30.4 | 316,511 | 28.0 | 49,336 | 4.4 | 18,735 | 1.7 | 1,131,891 |
| FR | 59,621 | 27.6 | 63,029 | 29.2 | 85,049 | 39.4 | 5,700 | 2.6 | 2,653 | 1.2 | 216,053 |
| IT | 161,250 | 38.0 | 106,086 | 25.0 | 106,086 | 25.0 | 16,974 | 4.0 | 33,947 | 8.0 | 424,343 |
| CY | 2,200 | 11.2 | 3,250 | 16.5 | 12,924 | 65.5 | 1,000 | 5.1 | 0 | 1.8 | 19,724 |
| LV | 20,861 | 16.7 | 46,129 | 36.9 | 24,153 | 19.3 | 28,911 | 23.1 | 4,961 | 4.0 | 125,016 |
| LT | 13,668 | 25.0 | 22,431 | 41.0 | 9,249 | 16.9 | 6,694 | 12.2 | 2,672 | 4.9 | 54,713 |
| HU | - | - | 24,164 | 69.3 | 8,944 | 25.7 | - | - | 1,743 | 5.0 | 34,851 |
| MT | 2,175 | 26.0 | 1,760 | 21.0 | 4,095 | 48.9 | - | - | 0 | 4.1 | 8,372 |
| NL | 16,913 | 34.8 | 7,379 | 15.2 | 16,903 | 34.8 | 4,987 | 10.3 | 2,395 | 4.9 | 48,578 |
| AT | - | - | 5,164 | 98.2 | 0 | 1.0 | - | - | 0 | 0.9 | 5,259 |
| PL | 168,841 | 23.0 | 146,819 | 20.0 | 146,819 | 20.0 | 234,910 | 32.0 | 36,705 | 5.0 | 734,093 |
| PT | 53,065 | 21.5 | 78,058 | 31.7 | 90,027 | 36.5 | 17,403 | 7.1 | 7,931 | 3.2 | 246,485 |
| RO | 9,975 | 4.3 | 105,000 | 45.5 | 30,000 | 13.0 | 75,000 | 32.5 | 10,739 | 4.7 | 230,714 |
| SI | 2,164 | 10.0 | 7,141 | 33.0 | 7,574 | 35.0 | 2,164 | 10.0 | 2,597 | 12.0 | 21,640 |
| SK | - | - | 10,468 | 76.5 | 2,536 | 18.5 | - | - | 684 | 5.0 | 13,689 |
| FI | 3,445 | 8.7 | 16,990 | 43.1 | 14,784 | 37.5 | 3,606 | 9.1 | 1 | 1.6 | 39,449 |
| SE | 13,666 | 25.0 | 10,933 | 20.0 | 19,133 | 35.0 | 8,200 | 15.0 | 2,733 | 5.0 | 54,665 |
| UK | 39,635 | 28.8 | 33,590 | 24.4 | 49,621 | 36.0 | 11,598 | 8.4 | 3,384 | 2.5 | 137,828 |
| 합계 | 1,142,924 | 26.6 | 1,274,547 | 29.6 | 1,162,007 | 27.0 | 567,366 | 13.2 | 158,105 | 3.7 | 4,304,949 |

주: BE 벨기에, BG 불가리아, CZ 체코, DK 덴마크, DE 독일, EE 에스토니아, IE 아일랜드, EL 그리스, ES 스페인, FR 프랑스, IT 이탈리아, CY 사이프러스, LT 라트비아, HU 헝가리, MT 말타, NL 네덜란드, AT 오스트리아, PL 폴란드, PT 포르투갈, RO 루마니아, SI 슬로베니아, SK 슬로바키아, FI 핀란드, SE 스웨덴, UK 영국

자료: 유럽수산기금시행에 관한 2008년 연차보고서

2) 영국의 어선 지원 금융

영국의 어선지원금융은 EFF 하에서 이뤄지는 정책 금융이라고 할 수 있다. 앞에 언급한 바와 같이 영국은 EU에서 지원받는 EFF 기금과 자국의 예산을 추가하여 공동어업정책과 일관된 어업정책을 추진하고, 어선금융도 같은 맥락에서 이뤄진다고 할 수 있다.

영국은 아래 표에서 보는 바와 같이 약 70%가 선령 20년 이상된 노후화된 어선을 보유하고 있다. 이에 따라 공동어업정책 하에서 어선 현대화, 예를 들면 안전성 개선, 작업환경 개선, 위생, 식품 품질 개선, 에너지 효율화 및 선별적 어구 장착에 대한 지원이 적극적으로 이뤄졌다. 영국의 Convergence Area(1인당 GDP가 EC 평균의 75% 미만에 해당하는 지역) 중심으로 지원 규모를 살펴보면, 어선과 관련된 제1사업분야에 2007년 기준 1천만 유로가 지원되었다.

| 표 4-14 | 영국의 연도별 선령

단위: 년

| | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 |
|----|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 선령 | 22.3 | 22.7 | 23.2 | 23.5 | 23.9 | 24.2 | 24.6 | 24.8 | 25.2 | 25.8 | 26.4 |

자료: “The United Kingdom Operational Programme for the European Fisheries Fund(2007~2013)”

| 표 4-15 | 영국 Convergence Area의 EFF 지원(2007년 기준)

단위: 유로

| | 총예산 | EFF 지원예산 | 영국정부지원예산 | EFF 예산비중(%) |
|--------|------------|------------|------------|-------------|
| Axis 1 | 10,617,929 | 7,963,447 | 2,654,482 | 75 |
| Axis 2 | 19,225,061 | 14,418,796 | 4,806,265 | 75 |
| Axis 3 | 22,718,630 | 17,038,973 | 5,679,657 | 75 |
| Axis 4 | 4,141,622 | 3,106,217 | 1,035,405 | 75 |
| Axis 5 | 831,024 | 623,268 | 207,756 | 75 |
| 합계 | 57,534,266 | 43,150,701 | 14,383,565 | 75 |

자료: “The United Kingdom Operational Programme for the European Fisheries Fund(2007~2013)”

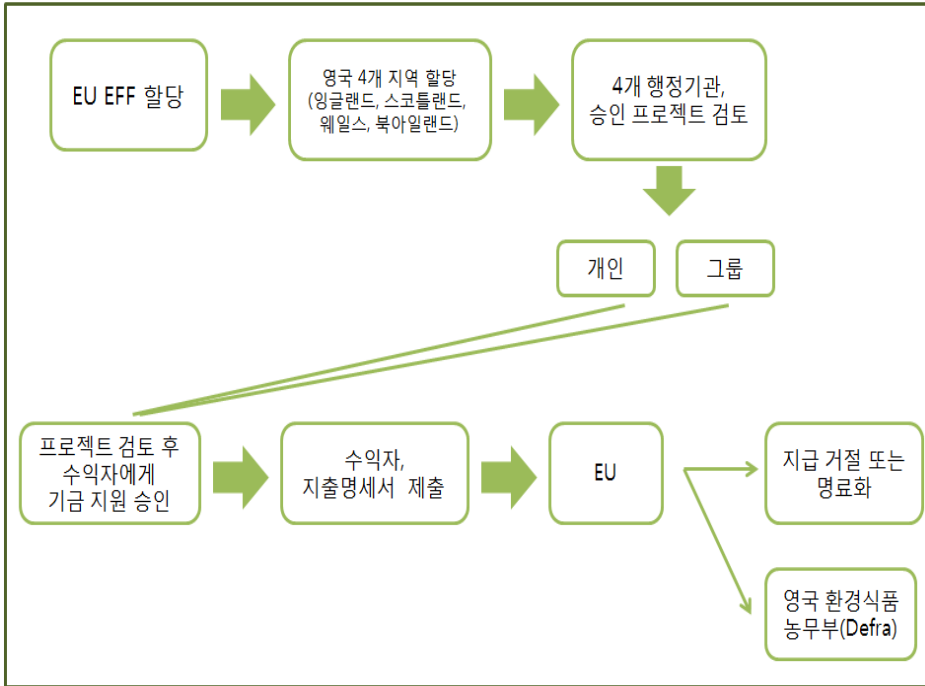
| 표 4-16 | 영국 어선수, 톤수, 동력

| | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 증감률 |
|----------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 어선수 | 7,651 | 7,559 | 7,422 | 7,137 | 7,039 | 8,265 | 6,759 | 6,775 | -1.7% |
| 톤수(천톤) | 265 | 264 | 241 | 229 | 223 | 267 | 215 | 213 | -3.1% |
| 동력(천 KW) | 976 | 997 | 942 | 913 | 901 | 1,019 | 865 | 859 | -1.8% |

자료 : “The United Kingdom Operational Programme for the European Fisheries Fund(2007~2013)”

단, 이 같은 지원은 해양환경에 미치는 영향을 줄이고, 지속가능한 자원으로 평가되는 어족자원의 수 증가에 기여하는 것으로 평가될 때 이뤄진다. 특히 어구의 선택적 어획능력을 증가시키기 위해서 2007~2013년 기간 동안 어구를 최대 2개까지 교체하는 데 기금 지원이 이뤄졌다. 또한 엔진 교체의 경우에는 연료비 저감 및 이산화탄소 배출을 줄일 수 있는 엔진 교체를 유도하였는데, 어선의 엔진 동력이 최소 20% 감소시킨다는 전제하에 지원이 이뤄졌다. 단, 동력을 사용하지 않는 12미터 미만의 어선은 제외되었다.

앞서 언급한 바와 같이 어선에 대한 금융지원은 전적으로 EU와 영국 정부의 관리하에 이뤄지고 있다. EU의 공동어업정책에 대한 영국에 대한 EFF 지원예산이 결정되면 4개 지역으로 구분으로 되어 있는 영국은 잉글랜드, 스코틀랜드, 웨일스, 북아일랜드의 각 수산 관련 행정기관에서 EFF와 관련된 프로젝트를 검토하게 된다. 사업 수행은 개인이 될 수도 있고, 어업인들이 그룹을 형성하게 될 경우에는 단체 그룹이 수행할 수도 있다. 이처럼 개인 또는 그룹에 대한 사업 승인이 이뤄지면, 기금 수혜대상자는 지출 명세서를 EU에 제출하게 되고, EU는 영국의 담당부처인 환경식품농무부(Defra)에 기금을 지급하게 된다.



| 그림 4-5 | 영국의 EFF 지원 프로세스

이상 영국의 어선 금융에 대한 사례를 요약하면, 영국은 EU의 공동어업정책하에서 유럽수산물기금(EFF)를 통해 어선감축 등을 수행하였으며, 어선의 노후화 문제를 개선하기 위해 어선현대화에 대해서도 지원이 이뤄지고 있다. 그 결과, 영국의 어선수는 2000년 이후 연평균 1.7%씩 감소하여 2007년 6,775척이다. 또한 어선의 노후화 문제를 개선하는 과정에서 어선톤수 감소 등을 꾸준히 추진한 결과, 어선 톤수는 2000년 이후 3.1% 감소하였고, 동력은 1.8% 감소하였다. 어선에 대한 금융 지원은 영국의 환경식품농무부를 주축으로 하여 이뤄지고 있으며, 중간에 민간금융기관이 개입하거나 하는 사례는 발견되지 않았다.

6. 시사점

국내외 어선금융과 관련한 사례분석 결과 다음과 같은 시사점을 도출하였다. 첫째, 현재 시행되고 있는 선박리스의 경우 리스회사는 국제금융시장에서 자금을 조달한다는 점을 주목할 만하다. 자금의 원천을 해외에서 조달할 경우 금리가 저렴하다는 측면에서는 바람직하지만 리스사의 신용이나 어업경영의 투명성과 수익의 안정성 등을 보장할 수 있는 시스템 마련이 필요하다. 또한 선박펀드를 활성화하기 위해 조세특례제도와 선수금 환급보증제도 등 관련 제도를 한시적으로 시행했던 점도 주목해야 한다.

둘째, 일본의 어선리스 사업인 ‘후계자 대선취득지원 리스사업’은 정부 주도로 추진됨에 따라 리스크 관리 측면에서 안정적인 제도로 정착할 수 있었다. 일반적으로 어업인·어업경영체가 어선건조 또는 취득할 경우 보증금 등을 준비할 필요가 없고, 표준규격선 등의 건조를 통해 선가를 절감²⁵⁾할 수 있는 것이 장점으로 알려지고 있다.

한편, 최근에 어선 리스사업이 중단되고 새로운 정책이 도입되었다. ‘돈버는어업 창설지원사업’이 그것이다. 어선의 수익성회복 활동에 대해 필요한 경비(용선료·양식용시설 대여비, 연료비, 자재비 및 사료비 등)를 3년을 상한으로 지원하는 사업이다. 주로 참여하는 어업은 대형선망 및 근해저인망어업(주로 선단조성을 통한 조업형태 변화(선망), 생력형어선 전환(저인망)을 생산측면 사업으로 추진)이며, 사업시행자는 협동조합이다.

본 사업은 어선 건조에 있어 자금조달이 필요하므로 일정한 신용이 있는 어업인에 한정된다는 한계가 존재하는 것으로 평가된다. 이 사업은 신규 어선 건조 여력이 없지만 현재 수익상황을 개선하고 싶은 경영체에 효

25) 일반적인 발주선에 비해 10% 정도 선가가 절감되는 것으로 평가되고 있음(참고: 일본 해양수산시스템협회, “후계자 대선취득 지원 리스사업 보고서”, 2012. 3.).

과적인 것으로 평가되고 있다.

셋째, 대만에서는 어선 리스와 같은 특화된 금융제도가 존재하는 것은 아니다. 그러나 중화민국 농업위원회 농수금자(農業金融局) 요령에 의거하여 어업경영 자금 지원 방식을 통해 손쉽게 어선을 건조할 수 있는 환경을 조성하고 있다. 즉, 어업경영대출지도를 통해 어선 건조에 필요한 자금을 쉽게 조달할 수 있는 여건을 마련하고 있었다. 특히 소형 어선 위주의 어선 건조가 활발하도록 금융제도뿐만 아니라 중소 조선소, 수리소 등 어선 관련 인프라가 잘 갖춰져 있는 점이 주요한 특징이다. 또한 대출수탁기관이 대출 자금을 제공하고 농업발전기금 출자금에서 이자차액을 보조하며 대출수탁기관이 대출의 리스크를 부담함에 따라 어선건조를 위한 금융리스크를 최소화시키고 있다.

넷째, 영국은 어선에 대한 금융 지원이 환경식품농무부를 주축으로 하여 이뤄지고 있으며, 중간에 민간금융기관이 개입하거나 하는 사례는 발견되지 않았다. EU의 공동 어업정책하에서 유럽수산기금(EFF)를 통해 어선감축 등을 수행하였으며, 어선의 노후화 문제를 개선하기 위해 어선현대화에 대해서도 지원이 이뤄지고 있다.

이상의 시사점을 종합해볼 때 우리나라의 어선건조 및 대체를 위한 어선금융 제도를 도입하는 데 있어 재원을 국내뿐만 아니라 해외에서 조달하는 방안을 검토해볼 필요가 있다. 또한 해외 사례에서 볼 수 있는 것처럼 어선금융 제도를 도입하기 위해서는 정부의 지원이 필요하므로 이에 대한 다양한 정책과제를 발굴하는 것이 필요하다.

제 5 장 어선리스제도 도입을 위한 타당성 검토

어선리스제도를 도입하기 위한 타당성은 경제적 측면과 법제도적 측면으로 구분하여 검토할 수 있다. 경제적 측면은 어선리스제도를 도입하기 위해서는 제도의 도입에 따른 편익과 제도가 안정적으로 확보될 수 있는 가능성을 판단하는 것이다.

리스 제도의 편익 분석은 어업인의 입장에서는 그 활용에 따른 어업경영의 개선과 리스료의 부담을 비교하고, 리스 사업자 입장에서는 리스 운용에 있어서 수익을 분석하는 것이다. 그리고 리스제도를 정책적으로 추진함에 있어서 거시경제적 파급효과를 분석할 필요가 있다. 한편 동 제도가 안정적으로 추진되기 위해서는 어업인이 리스료를 안정적으로 지급할 수 있는지에 대해서 분석할 필요가 있다.

법제도적 측면에 대한 타당성은 동 제도를 추진하는 데 있어 법제도적 근거가 마련되어 있는지를 검토하는 것이다. 이를 위해 현재 어선 또는 리스와 관련된 법률 현황과 한계점을 분석하였다.

1. 경제적 측면

1) 리스료와 어업경영 수익

(1) 리스료

어선 리스료는 기본적으로 어선 가격과 리스사의 운영비 등을 포함한 가격을 어선의 내용연수와 잔존가치 등을 고려하여 리스기간 동안 균등 분할해서 산정된다. 적용되는 이자율은 어업인의 신용, 리스기간, 초기 보증금 여부 등을 고려하여 결정된다.

① 리스료 결정 요인

가. 어선 가격

근해어업의 경우 지난 30여 년 동안 어선 신조 사례가 별로 없어 어선 신조가격에 대한 자료가 매우 부족한 실정이다. 본 연구에서는 ‘중소조선연구소’의 내부 자료를 활용하여 어선 신조 비용을 추정하고 이를 어선 가격으로 사용하였다. 어선 신조 비용은 톤당 비용이 업종별로 상이한 것으로 조사되었다.

대형선망의 경우 본선을 기준으로 톤당 신조비용은 4,500만 원~5,000만 원으로 조사되었는데 운반선 및 등선 등을 포함한 1통의 건조비용은 약 400억 원으로 조사되었다. 대형트롤과 쌍끌이 대형저인망 등 저인망의 경우 톤당 건조비용은 약 2,500~3,000만 원으로 조사되었고, 동해구 및 서남해구외끌이 중형저인망과 동해구중형트롤은 톤당 2,000~2,500만 원으로 조사되었다. 그리고 기선권현망, 근해통발과 근해안강망의 경우 톤당 1,500~2,000만 원으로 조사되었다.

한편 어선 신조 비용은 어선 톤당 비용 이외에 업종별 허가 톤수가 결정요인이다. 업종별 톤수는 「어업의 허가 및 신고 등에 관한 규칙(별표1: 근해어업의 종류별 어선 규모, 기관의 마력, 부속선의 수 및 규모)」에 규정된 허가톤수를 기준으로 하였다. 이에 따라 저인망류의 경우 약 41억 7천만 원, 중형저인망류의 경우 14억 7,500만 원, 기선권현망은 78,000만 원, 근해통발의 경우 17억 8,000만 원 정도로 추정되었다.

| 표 5-1 | 업종별 어선가격

단위: 천 원

| 어업별 | 톤수 ¹⁾ | 톤당 건조비용 ²⁾ | 어선 건조비용 |
|--------------|------------------|-----------------------|-----------|
| 쌍끌이대형저인망 | 139 | 30,000 | 4,170,000 |
| 외끌이대형저인망 | 139 | 30,000 | 4,170,000 |
| 대형트롤 | 139 | 30,000 | 4,170,000 |
| 동해구외끌이중형저인망 | 59 | 25,000 | 1,475,000 |
| 서남해구외끌이중형저인망 | 59 | 25,000 | 1,475,000 |
| 동해구중형트롤 | 59 | 25,000 | 1,475,000 |
| 대형선망 | 139 | 50,000 | 1통기준 |
| 기선권현망 | 39 | 20,000 | 780,000 |
| 근해통발 | 89 | 20,000 | 1,780,000 |
| 근해안강망 | 89 | 20,000 | 1,780,000 |

자료: 중소조선연구소의 내부자료와 「어업의 허가 및 신고 등에 관한 규칙」(별표1: 근해어업의 종류별 어선 규모, 기관의 마력, 부속선의 수 및 규모)을 참조하여 추정하였음

| 표 5-2 | 근해어업 종류별 어선 규모, 기관의 마력 부속선의 수 및 규모

| 어업의 종류 | 어선의 규모 | | 기관의 마력 | 부속선 | | | |
|------------------|-------------------|-------------------|--|-----|----|-----|----|
| | 구톤수 | 톤수 | | 종류 | 척수 | 구톤수 | 톤수 |
| 외끌이대형저인망어업 | 80톤 이상 170톤 미만 | 60톤 이상 140톤 미만 | - | - | - | - | - |
| 쌍끌이대형저인망어업 | 80톤 이상 170톤 미만 | 60톤 이상 140톤 미만 | - | - | - | - | - |
| 동해구 외끌이 중형저인망 어업 | 20톤 이상 80톤 미만 | 20톤 이상 60톤 미만 | 회전수 1,200 미만은 450마력 이하, 회전수 1,200 이상은 550마력 이하 | | | | |
| 서남해구 외끌이중형저인망어업 | 20톤 이상 80톤 미만 | 20톤 이상 60톤 미만 | 회전수 1,200 미만은 450마력 이하, 회전수 1,200 이상은 550마력 이하 | | | | |

표 5-2 | 근해어업 종류별 어선 규모, 기관의 마력 부속선의 수 및 규모(계속)

| 어업의 종류 | 어선의 규모 | | 기관의 마력 | 부속선 | | | |
|------------------------|-------------------|-------------------|---|---------------------------------|----|---------|----|
| | 구톤수 | 톤수 | | 종류 | 척수 | 구 톤수 | 톤수 |
| 서남해구 쌍끌이중형 저인망어업 | 20톤 이상 80톤 미만 | 20톤 이상 60톤 미만 | 회전수 1,200 미만은 450마력 이하, 회전수 1,200 이상은 550마력 이하 | | | | |
| 대형트롤 어업 | 80톤 이상 170톤 미만 | 60톤 이상 140톤 미만 | - | - | - | - | - |
| 동해구중형 트롤어업 | 20톤 이상 80톤 미만 | 20톤 이상 60톤 미만 | - | - | - | - | - |
| 대형선망 어업 | 70톤 이상 170톤 미만 | 50톤 이상 140톤 미만 | | 등선, 2척내 | | | |
| | | | | 운반선 | | | |
| 근해안강망 어업 | 10톤 이상 130톤 미만 | 8톤 이상 90톤 미만 | - | - | - | - | - |
| 근해통발 어업 | 10톤 이상 130톤 미만 | 8톤 이상 90톤 미만 | - | - | - | - | - |
| 기선권현망 어업 | 50톤 미만 | 40톤 미만 | 예인선 : 회전수 1,200 미만 220마력 이하, 회전수 1,200 이상 350마력 이하 | 가공 및 운반 겸용선 2척 이내 150톤 미만 | | | |
| | | | | 어로보조선, 2척 이내 | | | |

자료 : 「어업의 허가 및 신고 등에 관한 규칙」

나. 리스 기간

리스기간은 리스사와 선주(또는 어업경영체 및 어업경영인)와의 계약에 의해 정해진다. 선박의 경우 일반적으로 7년 이상 장기 계약을 하고 있다. 어선의 감가상각기간을 고려하고 어업활동의 안정적인 보장 등을 위해 본 연구에서는 리스기간을 10년과 15년으로 가정하였다.

다. 감가상각 기간

감가상각기간은 수협중앙회의 고정자산 감가상각요령상의 고정자산내 용연수표에 따라 강선 기준인 20년을 감가상각기간으로 설정하였다. 감가

상각률은 정률로 내용연수를 균등 분할하는 것으로 가정하였다. 따라서 리스기간을 10년으로 할 경우 잔존가치는 50%이고, 15년으로 설정할 경우 잔존가치는 25%로 하였다.

【표 5-3】 고정자산 감가상각요령상의 고정자산내용연수표

| 종 류 | 구조 및 용도 | 세목 | 내용 연수 |
|-------|-------------------------------------|----|----------|
| 7.선 박 | 「선박법」 제4조 내지 제19조의 적용을 받는 강선 | | |
| | 1) 유조선 | | 15 |
| | 2) 기타 「선박법」 제4조 내지 제 19조의 적용을 받는 목선 | | 18 |

자료 : 수협중앙회, 「고정자산 감가상각 요령」

라. 리스료율

리스료율은 리스사의 리스운영 비용과 리스사업을 위한 자금조달 비용 및 어선에 대한 보험료 등을 포함하여 결정된다. 본 연구에서는 리스료율을 6.0%와 일반적인 정책자금 금리인 3.0%로 가정하였다. 6.0%의 리스료율은 정부나 공공기관이 보증을 한 경우 가능한 수준이고 3.0%는 일본 등의 사례를 볼 때 정부에서 리스를 직접적으로 추진할 경우를 가정한 것이다.

마. 보증금 및 기타

리스사와 선주가 리스계약 시 보증금은 양자의 협의에 따른다. 일본의 어선 리스 사업에서는 이러한 보증금이 없는 것으로 나타났는데 일반적인 리스계약에는 보증금이 있다. 선박 리스의 경우 선박가격의 20%~30%를 보증금으로 정하고 있는데 어선의 경우 어업경영인(체)의 상황을 고려하여 10%로 가정하였다.

② 업종별 리스료

업종별 리스료는 리스기간과 리스료율의 조합에 따라 다르다. 본 연구에서는 4가지 추정 값을 도출하였다. 리스기간을 15년, 180개월을 기준으로

한 리스료율 i) 6.0%(시나리오 I), ii) 3.0%(시나리오 II)과 리스기간 10년, 120개월을 기준으로 한 리스료율 iii) 6.0%(시나리오 III)와 iv) 3.0%(시나리오 IV)로 추정하였다.

이에 따르면 대형 선망의 경우 월별 <시나리오 I>의 경우 월별 리스료는 3억 315만 7,000원으로 추정되었다. <시나리오 II>의 경우 월별 리스료는 2억 3,217만 4,000원, <시나리오 III>의 경우 월별 리스료가 3억 2,204만 1,000원으로 추정되었다. 리스기간 120개월, 리스료 3.0%를 가정한 <시나리오 IV>의 경우 월별 리스료는 2억 4,312만 1,000원으로 추정되었다. 대형저인망류의 경우 <시나리오 I>의 경우 월 리스료가 3,789만 5,000원, <시나리오 II>의 월 리스료는 2,902만 2,000원, <시나리오 III>의 경우 월 리스료는 4,025만 5,000원, <시나리오 IV>의 월 리스료는 3,039만 원으로 각각 추정되었다. 중형저인망류의 경우 <시나리오 I>, <시나리오 II>, <시나리오 III>, <시나리오 IV>의 경우 각각 월 리스료가 1,136만 8,000원, 870만 7,000원, 1,207만 7,000원, 911만 7,000원으로 추정되었다. 기선권현망의 경우도 각 시나리오에 대해 각각 월 리스료가 i) 757만 9,000원 ii) 580만 4,000원 iii) 805만 1,000원 iv) 607만 8,000원, 근해안강망 및 근해통발은 i) 1,515만 8,000원 ii) 1,160만 9,000원 iii) 1,610만 2,000원 iv) 1,215만 6,000원으로 추정되었다.

| 표 5-4 | 대형선망의 조건별 리스료 예시

단위: 천 원, %

| | | | | | | | | |
|------|------------|------------|---------|------------|------------|------------|---------|------------|
| 어선가격 | 40,000,000 | | | | | | | |
| 리스료율 | 6.0 | | 3.0 | | 6.0 | | 3.0 | |
| 기간 | 180개월 | | | | 120개월 | | | |
| 잔존가격 | 10,000,000 | | | | 20,000,000 | | | |
| 보증금 | 4,000,000 | | | | | | | |
| 개월 | ① | | ② | | ③ | | | |
| | 월 리스료 | 잔존가치 | 월 리스료 | 잔존가치 | 월 리스료 | 잔존가치 | 월 리스료 | 잔존가치 |
| 1 | 303,157 | 39,896,843 | 232,174 | 39,867,826 | 322,041 | 39,877,959 | 243,121 | 39,856,879 |
| 2 | 303,157 | 39,793,170 | 232,174 | 39,735,321 | 322,041 | 39,755,308 | 243,121 | 39,713,399 |
| 3 | 303,157 | 39,688,979 | 232,174 | 39,602,484 | 322,041 | 39,632,043 | 243,121 | 39,569,561 |
| } | | | | | | | | |
| 118 | 303,157 | 23,467,261 | 232,174 | 21,885,116 | 322,041 | 20,440,773 | 243,121 | 20,384,799 |
| 119 | 303,157 | 23,281,440 | 232,174 | 21,707,654 | 322,041 | 20,220,936 | 243,121 | 20,192,640 |
| 120 | 303,157 | 23,094,690 | 232,174 | 21,529,749 | 322,041 | 20,000,000 | 243,121 | 20,000,000 |
| } | | | | | | | | |
| 178 | 303,157 | 10,502,542 | 232,174 | 10,412,800 | | | | |
| 179 | 303,157 | 10,251,898 | 232,174 | 10,206,658 | | | | |
| 180 | 303,157 | 10,000,000 | 232,174 | 10,000,000 | | | | |

표 5-5 | 대형 저인망류의 조건별 리스료 예시

단위: 천 원, %

| | | | | | | | | |
|------|-----------|-----------|--------|-----------|-----------|-----------|--------|-----------|
| 어선가격 | 5,000,000 | | | | | | | |
| 리스료율 | 6.0 | | 3.0 | | 6.0 | | 3.0 | |
| 기간 | 180개월 | | | | 120개월 | | | |
| 잔존가격 | 1,250,000 | | | | 2,500,000 | | | |
| 보증금 | 500,000 | | | | | | | |
| 개월 | ① | | ② | | ③ | | | |
| | 월 리스료 | 잔존가치 | 월 리스료 | 잔존가치 | 월 리스료 | 잔존가치 | 월 리스료 | 잔존가치 |
| 1 | 37,895 | 4,987,105 | 29,022 | 4,983,478 | 40,255 | 4,984,745 | 30,390 | 4,982,110 |
| 2 | 37,895 | 4,974,146 | 29,022 | 4,966,915 | 40,255 | 4,969,413 | 30,390 | 4,964,175 |
| 3 | 37,895 | 4,961,122 | 29,022 | 4,950,311 | 40,255 | 4,954,005 | 30,390 | 4,946,195 |
| } | | | | | | | | |
| 118 | 37,895 | 2,933,408 | 29,022 | 2,735,639 | 40,255 | 2,555,097 | 30,390 | 2,548,100 |
| 119 | 37,895 | 2,910,180 | 29,022 | 2,713,457 | 40,255 | 2,527,617 | 30,390 | 2,524,080 |
| 120 | 37,895 | 2,886,836 | 29,022 | 2,691,219 | 40,255 | 2,500,000 | 30,390 | 2,500,000 |
| } | | | | | | | | |
| 178 | 37,895 | 1,312,818 | 29,022 | 1,301,600 | | | | |
| 179 | 37,895 | 1,281,487 | 29,022 | 1,275,832 | | | | |
| 180 | 37,895 | 1,250,000 | 29,022 | 1,250,000 | | | | |

표 5-6 | 중형 저인망류의 조건별 리스료 예시

단위: 천 원, %

| | | | | | | | | |
|------|-----------|-----------|-------|-----------|---------|---------|-------|---------|
| 어선가격 | 1,500,000 | | | | | | | |
| 리스료율 | 6.0 | | 3.0 | | 6.0 | | 3.0 | |
| 기간 | 180개월 | | | | 120개월 | | | |
| 잔존가격 | 375,000 | | | | 750,000 | | | |
| 보증금 | 150,000 | | | | | | | |
| 개월 | ① | | ② | | ③ | | ④ | |
| | 월 리스료 | 잔존가치 | 월 리스료 | 잔존가치 | 월 리스료 | 잔존가치 | 월 리스료 | 잔존가치 |
| 1 | 11,368 | 1,496,132 | 8,707 | 1,495,043 | 12,077 | | 9,117 | |
| 2 | 11,368 | 1,492,244 | 8,707 | 1,490,075 | 12,077 | | 9,117 | |
| 3 | 11,368 | 1,488,337 | 8,707 | 1,485,093 | 12,077 | | 9,117 | |
| } | | | | | | | | |
| 118 | 11,368 | 880,022 | 8,707 | 820,692 | 12,077 | 766,529 | 9,117 | 764,430 |
| 119 | 11,368 | 873,054 | 8,707 | 814,037 | 12,077 | 758,285 | 9,117 | 757,224 |
| 120 | 11,368 | 866,051 | 8,707 | 807,366 | 12,077 | 750,000 | 9,117 | 750,000 |
| } | | | | | | | | |
| 178 | 11,368 | 393,845 | 8,707 | 390,480 | | | | |
| 179 | 11,368 | 384,446 | 8,707 | 382,750 | | | | |
| 180 | 11,368 | 375,000 | 8,707 | 375,000 | | | | |

| 표 5-7 | 기선권현망의 조건별 리스료 예시

단위: 천 원, %

| | | | | | | | | |
|------|-----------|---------|-------|---------|--------|---------|-------|---------|
| 어선가격 | 1,000,000 | | | | | | | |
| 리스료율 | 6.0 | | 3.0 | | 6.0 | | 3.0 | |
| 기간 | 180개월 | | | | 120개월 | | | |
| 잔존가격 | 25,000 | | | | 50,000 | | | |
| 보증금 | 10,000 | | | | | | | |
| 개월 | ① | | ② | | ③ | | ④ | |
| | 월 리스료 | 잔존가치 | 월 리스료 | 잔존가치 | 월 리스료 | 잔존가치 | 월 리스료 | 잔존가치 |
| 1 | 7,579 | 997,421 | 5,804 | 996,696 | 8,051 | 996,949 | 6,078 | 996,422 |
| 2 | 7,579 | 994,829 | 5,804 | 993,383 | 8,051 | 993,883 | 6,078 | 992,835 |
| 3 | 7,579 | 992,224 | 5,804 | 990,062 | 8,051 | 990,801 | 6,078 | 989,239 |
| } | | | | | | | | |
| 118 | 7,579 | 586,682 | 5,804 | 547,128 | 8,051 | 511,019 | 6,078 | 509,620 |
| 119 | 7,579 | 582,036 | 5,804 | 542,691 | 8,051 | 505,523 | 6,078 | 504,816 |
| 120 | 7,579 | 577,367 | 5,804 | 538,244 | 8,051 | 500,000 | 6,078 | 500,000 |
| } | | | | | | | | |
| 178 | 7,579 | 262,564 | 5,804 | 260,320 | | | | |
| 179 | 7,579 | 256,297 | 5,804 | 255,166 | | | | |
| 180 | 7,579 | 250,000 | 5,804 | 250,000 | | | | |

| 표 5-8 | 근해 안강망 및 근해 통발의 조건별 리스료 예시

단위: 천 원, %

| | | | | | | | | |
|------|-----------|-----------|--------|-----------|-----------|-----------|--------|-----------|
| 어선가격 | 2,000,000 | | | | | | | |
| 리스료율 | 6.0 | | 3.0 | | 6.0 | | 3.0 | |
| 기간 | 180개월 | | | | 120개월 | | | |
| 잔존가격 | 500,000 | | | | 1,000,000 | | | |
| 보증금 | 20,000 | | | | | | | |
| 개월 | ① | | ② | | ③ | | | |
| | 월 리스료 | 잔존가치 | 월 리스료 | 잔존가치 | 월 리스료 | 잔존가치 | 월 리스료 | 잔존가치 |
| 1 | 15,158 | 1,994,842 | 11,609 | 1,993,391 | 16,102 | 1,993,898 | 12,156 | 1,992,844 |
| 2 | 15,158 | 1,989,659 | 11,609 | 1,986,766 | 16,102 | 1,987,765 | 12,156 | 1,985,670 |
| 3 | 15,158 | 1,984,449 | 11,609 | 1,980,124 | 16,102 | 1,981,602 | 12,156 | 1,978,478 |
| } | | | | | | | | |
| 118 | 15,158 | 1,173,363 | 11,609 | 1,094,256 | 16,102 | 1,022,039 | 12,156 | 1,019,240 |
| 119 | 15,158 | 1,164,072 | 11,609 | 1,085,383 | 16,102 | 1,011,047 | 12,156 | 1,009,632 |
| 120 | 15,158 | 1,154,735 | 11,609 | 1,076,487 | 16,102 | 1,000,000 | 12,156 | 1,000,000 |
| } | | | | | | | | |
| 178 | 15,158 | 525,127 | 11,609 | 520,640 | | | | |
| 179 | 15,158 | 512,595 | 11,609 | 510,333 | | | | |
| 180 | 15,158 | 500,000 | 11,609 | 500,000 | | | | |

| 표 5-9 | 상환기간 및 리스료율에 따른 월 리스료(예시)

단위: 천 원

| 어업별 | 톤수 ¹⁾ | 톤당 건조비용 ²⁾ | 어선 건조 비용 | 리스료 산출 기준 가격 | 월별 리스료(상환기간/리스료율) ³⁾ | | | |
|------------------|------------------|--------------------------|-----------|-----------------|---------------------------------|----------|----------|----------|
| | | | | | ①15/6.0% | ②15/3.0% | ③10/6.0% | ④10/3.0% |
| 쌍끌이대형저인망 | 139 | 30,000 | 4,170,000 | 50,000,000 | 37,895 | 29,022 | 40,255 | 30,390 |
| 외끌이대형저인망 | 139 | 30,000 | 4,170,000 | 50,000,000 | 37,895 | 29,022 | 40,255 | 30,390 |
| 대형트롤 | 139 | 30,000 | 4,170,000 | 50,000,000 | 37,895 | 29,022 | 40,255 | 30,390 |
| 동해구외끌이중형저 인망 | 59 | 25,000 | 1,475,000 | 15,000,000 | 11,368 | 8,707 | 12,077 | 9,117 |
| 서남해구외끌이중형 저인망 | 59 | 25,000 | 1,475,000 | 15,000,000 | 11,368 | 8,707 | 12,077 | 9,117 |
| 동해구중형트롤 | 59 | 25,000 | 1,475,000 | 15,000,000 | 11,368 | 8,707 | 12,077 | 9,117 |
| 대형선망 | 139 | 50,000 | 1통 기준 | 40,000,000 | 303,157 | 232,174 | 322,041 | 243,121 |
| 기선권현망 | 39 | 20,000 | 780,000 | 1,000,000 | 7,579 | 5,804 | 8,051 | 6,078 |
| 근해통발 | 89 | 20,000 | 1,780,000 | 2,000,000 | 15,158 | 11,609 | 16,102 | 12,156 |
| 근해안강망 | 89 | 20,000 | 1,780,000 | 2,000,000 | 15,158 | 11,609 | 16,102 | 12,156 |

주: 1) 업종별 톤수는 「어업의 허가 및 신고 등에 관한 규칙」(별표1: 근해어업의 종류별 어선 규모, 기관의 마력, 부속선의 수 및 규모) 참조

2) 중소조선연구원의 내부자료 활용

3) 감가상각 기간은 20년을 기준으로 15년 상환 시 어선의 잔존가치는 어선가의 25%, 10년 상환의 경우 50%로 가정

(2) 근해어업의 경영수익 현황

어선금융제도 도입의 경제적 타당성 분석을 위해서는 우선 대상 업종의 경영 상태를 분석할 필요가 있다. 리스를 활용할 경우 매월 또는 매분기 등에 리스료를 지급해야 하므로 어업 경영수익 규모가 리스료를 지급할 여력이 있어야만 기본적으로 리스 적용이 가능하기 때문이다. 본 연구에서는 근해어업을 중심으로 업종별 경영수익을 검토하였다.

2011년 어업경영조사²⁶⁾ 결과에 따르면 14개 허가어업은 어획량 감소에도 불구하고 kg당 판매단가 상승에 기인해 전년 9억 2,700만 원보다 34.7% 증가한 12억 5,000만 원의 어업수입을 기록했으며, 어업이익도 전년 1억 2,100만 원의 두 배가 넘는 2억 4,700만 원을 기록했다. 이에 따라 하나의 경영체당 평균 자산규모는 증가한 반면 부채는 감소하여 재무상황이 대폭 향상된 것으로 나타났다.

어업비용은 14개 허가어업에서는 어구비, 연료비, 임금 등 주요어업비용 증가로 전년대비 24.3% 증가한 것으로 나타났다. 특히 연료비가 35.4% 가장 큰 증가율을 보였고 다음으로 주부식비(18.5%), 수리비(14.8%) 등의 증가율이 높았다. 이에 따라 어업이익은 전년보다 오히려 0.3% 감소하였다. 당기순이익은 허가어업 평균은 2억 2,496만 원 적자를 기록하였다. 업종별 당기순이익은 대형선망이 43억 원을 상회한 순이익을 기록하여 허가어업 중 가장 높은 규모를 보였고 다음으로 동해구중형트롤(14억 1,975만 4,000원), 대형트롤(5억 1,252만 1,000원), 서남해구 외끌이중형저인망(4억 245만 4,000원) 등을 기록하였다.

한편 최근 5년간 평균 당기순이익의 추세를 보면 대형선망(19억 3,996만 1,000원), 동해구트롤(4억 9,121만 9,000원), 서남해구저인망(2억 65만

26) 통계법 제4조 제1항의 규정에 의한 일반통계(제30701호)를 근거로 농림수산물부장관허가어업 14개와 면허어업 중 정치망어업을 대상으로 재무상황, 조업상황, 수지상황 등에 대한 표본 조사 자료.

1,000원), 기선권현망(1억 8,071만 4,000원) 등의 순을 보였다. 지난 3년간 평균 당기순이익은 대형선망(28억 1,321만 1,000원)이 가장 컸고, 다음으로 동해구트롤(7억 4,745만 1,000원), 대형트롤(4억 1,497만 1,000원), 기선권현망(2억 7,087만 7,000원), 서남해구저인망(2억 4,405만 2,000원) 순으로 나타났다.

| 표 5-10 | 업종별 당기순이익 현황

단위: 천 원

| 업종 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 평균 3년 | 평균 5년 |
|------------|----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| 쌍끌이대형저인망 | -226,611 | -28,008 | 167,094 | 138,167 | 199,901 | 168,387 | 50,109 |
| 외끌이대형저인망 | 25,731 | 36,455 | 16,389 | 18,086 | 29,675 | 21,383 | 25,267 |
| 대형트롤 | -467,596 | -273,405 | 383,683 | 348,707 | 512,521 | 414,970 | 100,782 |
| 동해구외끌이저인망 | 39,856 | 57,457 | 61,616 | 106,366 | 137,515 | 101,832 | 80,562 |
| 서남해외끌이구저인망 | 121,831 | 149,264 | 168,014 | 161,687 | 402,454 | 244,052 | 200,650 |
| 동해구중형트롤 | 77,671 | 136,072 | 415,608 | 406,992 | 1,419,754 | 747,451 | 491,219 |
| 대형선망 | 237,226 | 1,022,946 | 2,449,460 | 1,685,808 | 4,304,365 | 2,813,211 | 1,939,961 |
| 기선권현망 | -142,852 | 233,790 | 198,202 | 238,181 | 376,248 | 270,877 | 180,714 |
| 근해통발 | 60,242 | 4,731 | 71,937 | 42,134 | 157,715 | 90,595 | 67,352 |
| 근해안강망 | 77,563 | 152,461 | 137,048 | 158,757 | 180,725 | 158,843 | 141,311 |

자료: 수협경제연구원, 『어업경영조사』, 각 연도의 업종별 당기순이익 자료를 근거로 본 연구에 맞도록 정리하였음

(3) 업종별 리스료 지급 가능 여부

이상의 리스료 추정과 업종별 경영수익(당기순이익)을 근거로 어업인들의 리스료가 지급가능 여부를 분석하였다. 업종별로 보면 쌍끌이 및 외끌이 대형저인망의 경우 당기순이익이 2011년 기준 1억 9,990만 1,000원,

2,967만 5,000원인데 반해 연간 리스료는 3억 4,826만 4,000원~4억 8,306만 1,000원으로 리스료 지급이 불가능한 것으로 보인다. 따라서 본 업종에서 어선리스제도 도입은 경제적 측면에서는 어려울 것으로 판단된다.

대형트롤의 경우 2011년 당기순이익을 기준으로 보면 리스료 지급이 가능할 것으로 보이지만 3년 평균 및 5년 평균 당기순이익을 기준으로 할 때는 리스료 지급이 일부 가능한 것으로 보인다. 따라서 대형트롤 업종의 경우 리스조건에 따라 가능한 조건부 도입으로 판단된다.

중형저인망류인 서남해구 외끌이중형저인망과 동해구중형트롤의 경우 리스료가 1억 448만 4,000~1억 4,492만 4,000원으로 당기순이익을 하회하고 있어 리스제도도입이 가능할 것으로 판단된다. 다만, 동해구 외끌이중형저인망의 경우 2011년 이익을 유지할 경우에 한해 제도 도입이 가능한 것으로 보인다.

대형선망의 경우 리스료의 범위가 27억 8,608만 8,000원~38억 6,449만 2,000원으로 2011년 당기순이익 규모가 지속적으로 유지될 경우 리스제도를 안정적으로 도입할 수 있을 것으로 보인다.

기선권현망은 리스료가 당기순이익을 하회하고 있어서 리스제도 도입이 가능할 것으로 판단된다.

근해통발어업은 2011년 당기순이익 규모가 지속적으로 유지되고 리스료율이 3.0% 이하의 정책자금 금리 수준에서 결정된다고 가정하면 리스제도를 부분적으로 활용할 수 있을 것으로 보인다.

근해 안강망의 경우도 2011년 수준의 당기순이익을 유지하면 리스를 활용할 수 있을 것으로 판단된다.

표 5-11 | 업종별 당기순익 대비 리스크 지급 가능 여부

단위: 천 원

| 어업별 | 당기순이익 | | | 연간 리스크 | | | | 리스크 지급 가능 여부 |
|--------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------------|
| | 2011 | 평균 3년 | 평균 5년 | ① | ② | ③ | ④ | |
| 쌍끌이대형저인망 | 199,901 | 168,387 | 50,109 | 454,740 | 348,264 | 483,06 | 364,680 | 불가능 |
| 외끌이대형저인망 | 29,675 | 21,383 | 25,267 | 454,740 | 348,264 | 483,060 | 364,680 | 불가능 |
| 대형트롤 | 512,521 | 414,970 | 100,782 | 454,740 | 348,264 | 483,060 | 364,680 | 일부 가능 |
| 동해구외끌이중형저인망 | 137,515 | 101,832 | 80,562 | 136,416 | 104,484 | 144,924 | 109,404 | 일부 가능 |
| 서남해구외끌이중형저인망 | 402,454 | 244,052 | 200,650 | 136,416 | 104,484 | 144,924 | 109,404 | 가능 |
| 동해구중형트롤 | 1,419,754 | 747,451 | 491,219 | 136,416 | 104,484 | 144,924 | 109,404 | 가능 |
| 대형선망 | 4,304,365 | 2,813,211 | 1,939,961 | 3,637,884 | 2,786,088 | 3,864,492 | 2,917,452 | 일부 가능 |
| 기선권현망 | 376,248 | 270,877 | 180,714 | 90,948 | 69,648 | 96,612 | 72,936 | 가능 |
| 근해통발 | 157,715 | 90,595 | 67,352 | 181,896 | 139,308 | 193,224 | 145,872 | 일부 가능 |
| 근해안강망 | 180,725 | 158,843 | 141,311 | 181,896 | 139,308 | 193,224 | 145,872 | 일부 가능 |

| 표 5-12 | 당기 순익별 리스료와 당기순이익 차이

단위: 천 원

| | 2011 | | | | 평균 3년 | | | | 평균 5년 | | | |
|----------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|----------|----------|------------|----------|------------|----------|------------|----------|
| | ① | ② | ③ | ④ | ① | ② | ③ | ④ | ① | ② | ③ | ④ |
| 쌍끌이대 형저인망 | -254,839 | -148,363 | -283,159 | -164,779 | -286,353 | -179,877 | -314,673 | -196,293 | -404,631 | -298,155 | -432,951 | -314,571 |
| 외끌이대 형저인망 | -425,065 | -318,589 | -453,385 | -335,005 | -433,357 | -326,881 | -461,677 | -343,297 | -429,473 | -322,997 | -457,793 | -339,413 |
| 대형트롤 | 57,781 | 164,257 | 29,461 | 147,841 | -39,770 | 66,706 | -68,090 | 50,290 | -353,958 | -247,482 | -382,278 | -263,898 |
| 동해구외 끌이중형 저인망 | 1,099 | 33,031 | -7,409 | 28,111 | -34,584 | -2,652 | -43,092 | -7,572 | -55,854 | -23,922 | -64,362 | -28,842 |
| 서남해구 외끌이중 형저인망 | 266,038 | 31,932 | -40,440 | 35,520 | 107,636 | 139,568 | 99,128 | 134,648 | 64,234 | 96,166 | 55,726 | 91,246 |
| 동해구중 형트롤 | 1,283,338 | 1,315,270 | 1,274,830 | 1,310,350 | 611,035 | 642,967 | 602,527 | 638,047 | 354,803 | 386,735 | 346,295 | 381,815 |
| 대형선망 | 666,481 | 1,518,277 | 439,873 | 1,386,913 | -824,673 | 27,123 | -1,051,281 | -104,241 | -1,697,923 | -846,127 | -1,924,531 | -977,491 |
| 권현망 | 285,300 | 306,600 | 279,636 | 303,312 | 179,929 | 201,229 | 174,265 | 197,941 | 89,766 | 111,066 | 84,102 | 107,778 |
| 근해통발 | -24,181 | 42,588 | -53,916 | 47,352 | -91,301 | -48,713 | -102,629 | -55,277 | -114,544 | -71,956 | -125,872 | -78,520 |
| 안강망 | -1,171 | 42,588 | -53,916 | 47,352 | -23,053 | 19,535 | -34,381 | 12,971 | -40,585 | 2,003 | -51,913 | -4,561 |

2) 어선 리스에 따른 편익

(1) 업종별 어업경영 개선 효과

어선 금융제도의 도입으로 어선의 신조가 활성화 될 경우 연료비 및 수리비 등 어업경비가 절감됨으로써 어업 경영을 개선할 것으로 기대된다.

구체적으로 어선 신조가 이루어져 수리비 100%와 연료비 30%가 절감된다면 출어비의 20% 이상을 절감할 수 있을 것으로 보인다. 특히 연료비의 비중이 높은 근해안강망과 수리비 비중이 높은 외끌이 대형저인망의 비용 절감효과가 상대적으로 클 것으로 보인다.

| 표 5-13 | 경비절감 효과

단위: 천 원

| | 쌍끌이 저인망 | 외끌이 저인망 | 대형 트롤 | 동해구 트롤 | 대형 선망 | 기선 권현망 | 근해 안강망 |
|------------|------------|------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| 출어비 (A) | 2,877,624 | 394,887 | 1,328,178 | 653,334 | 5,949,003 | 1,239,440 | 316,788 |
| 연료비 | 1,747,920 | 101,825 | 744,350 | 165,403 | 2,472,542 | 590,436 | 164,934 |
| (%) | 96.7 | 37.1 | 68.6 | 65.2 | 57.9 | 76.2 | 99.2 |
| 수리비 | 269,489 | 83,915 | 106,266 | 85,260 | 880,771 | 166,127 | 50,992 |
| (%) | 9.4 | 21.3 | 8.0 | 13.0 | 14.8 | 13.4 | 16.1 |
| 절감액 (B) | 793,865 | 114,463 | 329,571 | 134,881 | 1,622,534 | 343,258 | 100,472 |
| B/A(%) | 27.6 | 29.0 | 24.8 | 20.6 | 27.3 | 27.7 | 31.7 |

한편, 비용감소에 따른 당기순이익의 개선 효과를 추정해 보면²⁷⁾ 쌍끌이 대형저인망의 경우 543.9%, 외끌이 대형저인망 243.6%, 기선권현망 278.5% 정도의 순이익이 증가할 것으로 추정되었다.

27) 운용 리스를 활용하고 연료비 30%, 수리비와 감가상각비는 100% 감소한다고 가정할 경우.

| 표 5-14 | 업종별 어선 신조에 따른 비용절감 및 당기순익 변화(2011년 기준)

단위: 천 원, %

| 업종 | 항목 | 2011 | | |
|--------------|-------|------------|------------|---------|
| | | 현재 | 비용절감 후 | 절감효과(%) |
| 허가어업 | 총비용 | 1,492,356 | 1,343,352 | 10.0 |
| | 당기순이익 | (224,964) | (75,960) | (66.2) |
| 쌍끌이대형저인망 | 총비용 | 5,557,929 | 4,459,824 | 19.8 |
| | 당기순이익 | 199,901 | 1,298,006 | 549.3 |
| 외끌이대형저인망 | 총비용 | 1,012,916 | 937,661 | 7.4 |
| | 당기순이익 | 29,675 | 104,930 | 253.6 |
| 대형트롤 | 총비용 | 4,666,543 | 4,069,496 | 12.8 |
| | 당기순이익 | 512,521 | 1,109,568 | 116.5 |
| 동해구외끌이중형저인망 | 총비용 | 438,741 | 385,959 | 12.0 |
| | 당기순이익 | 137,515 | 190,297 | 38.4 |
| 서남해구외끌이중형저인망 | 총비용 | 914,184 | 780,567 | 14.6 |
| | 당기순이익 | 402,454 | 536,072 | 33.2 |
| 동해구중형트롤 | 총비용 | 3,261,333 | 3,040,628 | 6.8 |
| | 당기순이익 | 1,419,754 | 1,640,459 | 15.5 |
| 대형선망 | 총비용 | 15,285,368 | 12,416,397 | 18.8 |
| | 당기순이익 | 4,304,365 | 7,173,336 | 66.7 |
| 기선권현망 | 총비용 | 3,195,957 | 2,148,026 | 32.8 |
| | 당기순이익 | 376,248 | 1,424,179 | 278.5 |
| 근해통발 | 총비용 | 872,158 | 728,250 | 16.5 |
| | 당기순이익 | 157,715 | 301,623 | 91.2 |
| 근해안강망 | 총비용 | 860,351 | 733,341 | 14.8 |
| | 당기순이익 | 180,725 | 307,735 | 70.3 |

(2) 국민경제 부가가치 증대 및 관련 산업 활성화

① 부가가치 증대 및 고용 창출

어선 신조 사업비는 원양어선 5,500억 원, 근해 어선 1조 3,000억 원으로 약 1조 8,000억 원으로 추정되고 있는데 이를 모두 리스 또는 펀드를 활용하여 조달 할 경우 연관 산업을 통해 부가가치 증가와 고용창출로 연결될 수 있다.

구체적으로 금융서비스 연관 산업의 부가가치 창출은 1조 7,050억 원, 고용은 1만 8,054명으로 추정된다. 조선 연관 산업의 경우 부가가치 1조 676억 원, 고용창출 10,397명으로 추정된다. 결국 어선금융 제도의 도입은 개략적으로 국민경제 전체에 2조 7,726억 원의 부가가치 유발과 2만 8,451명 정도의 고용을 유발할 것으로 추정된다.

표 5-15 | 어선금융 도입 시 부가가치 유발 규모

단위: 억 원

| 부문 | 부가가치 유발 계수 | 부가가치 유발 규모 |
|--------------|------------|------------|
| 선박 | 0.593127 | 10,676 |
| 금융 및 보험관련서비스 | 0.947227 | 17,050 |
| 합계 | 1.540354 | 27,726 |

자료: 한국은행, 「산업연관표」, 2010

표 5-16 | 어선금융 도입 시 고용창출 규모

단위: 명

| 부문 | 취업유발계수 | 고용유발계수 | 취업유발 | 고용유발 |
|--------------|--------|--------|--------|--------|
| 선박 | 6.9 | 5.8 | 12,428 | 10,397 |
| 금융 및 보험관련서비스 | 10.7 | 10.0 | 19,222 | 18,054 |
| 합계 | 17.6 | 15.38 | 31,650 | 28,451 |

자료: 한국은행, 「산업연관표」, 2010

* 취업(고용)유발계수: 특정 산업부문에 대한 최종수요가 1단위(10억 원)가 발생할 경우 해당 산업을 포함한 모든 산업에서 직·간접적으로 유발되는 취업자(피용자) 수

② 관련 산업 활성화: 중소조선 산업의 활성화

현재 어선건조를 위한 조선소를 확보하는 것이 시급하다. 전문가들에 의하면 그동안 국내에서 신규 어선의 건조가 거의 없었기 때문에 어선 건조와 관련해 1~2개의 조선소를 특화할 경우에는 건조가 가능하며, 정부의 지원 없이는 건조하려는 업체가 없을 가능성이 매우 높다는 의견이다.²⁸⁾ 이는 현재 국내에서 어선 건조를 위해서는 조선소가 설계를 해외에서 구입해야 하고 어선의 주요 부품도 모두 구매해야 하는 실정이기 때문에 수익성이 없기 때문이다. 그런데 어선금융이 활성화될 경우 지속적으로 일정규모의 어선 건조가 가능해짐에 따라 중소조선업의 활성화를 도모할 수 있다.

그동안 우리나라가 선박금융제도를 도입함으로써 우리나라의 조선 산업의 경쟁력을 제고했던 사례로 볼 때 어선금융 제도의 도입이 중소조선 산업 발전에 상당한 기여를 할 것으로 예상된다.

2. 법률적 측면

어선금융제도는 어선과 금융 부문을 종합한 것으로 이와 관련된 법률도 금융 관련 법률, 어선 관련 법률, 어선금융 전반의 리스크 관리와 관련된 법률 등으로 구분 할 수 있다.

1) 금융 관련 법률

어선금융과 관련한 법률로는 리스 및 펀드에 대해 정하고 있는 「여신전문금융업법」과 펀드와 관련한 「자본시장금융투자업에관한법률」이 있다.

「여신전문금융업법」 제2조 10에서 금융리스 즉, 시설대여에 대한 정의

28) 전문가 자문회의 의견, 2012.4.10.(부록 참조)

를 하고 있다. 이에 따르면 ‘시설대여’란 대통령령으로 정하는 물건(이하 “특정물건”이라 한다)을 새로 취득하거나 대여받아 거래 상대방에게 대통령령으로 정하는 일정 기간 이상 사용하게 하고, 그 사용 기간 동안 일정한 대가를 정기적으로 나누어 지급받으며, 그 사용 기간이 끝난 후의 물건의 처분에 관하여는 당사자 간의 약정(約定)으로 정하는 방식의 금융을 말한다. 또한 제28조에서는 적용범위를 정하고 있다.

「자본시장과금융투자업에관한법률」 제194조 11항에서는 투자회사 재산을 선박에 투자하는 투자회사 설립을 금지하고 있다. 그런데 리스제도 도입을 위한 근거법률은 포괄적으로 정하고 있으나 구체적으로 어선에 대한 규정은 미비하므로 이에 대한 보완이 필요하다.

2) 어선 관련 법률

「어선법」에서는 어선의 건조와 관련하여 우수사업장 지정과 표준어선형의 개발에 대해 규정하고 있고 「어업의 허가 및 신고 등에 관한 규칙」에서는 어업의 종류와 어선의 규모와 관련하여 규정하고 있다. 그리고 「수산업법」의 제8장 수산업발전기금에서는 간접적으로 어선의 신조를 지원할 수 있는 근거를 마련하고 있다.

「어선법」 제25조 1항은 농림수산식품부장관은 어선 또는 설비를 건조·제조하거나 정비(개조 또는 수리를 포함한다)하는 사업장 중 농림수산식품부령으로 정하는 시설기준에 적합한 사업장에 대하여 어선, 어선의 설비 또는 어선용품의 우수건조사업장·우수제조사업장 또는 우수정비사업장으로 지정할 수 있도록 하였다. 2항에서는 우수건조사업장·우수제조사업장 또는 우수정비사업장의 지정을 받으려는 자는 어선, 어선의 설비 또는 어선용품의 건조·제조 또는 정비 규정을 작성하여 농림수산식품부장관의 승인을 받을 것을 의무화하고 있다. 제33조는 농림수산식품부장관은 어선의

개량과 어업경영의 합리화를 도모하기 위하여 어업의 종류별로 표준 어선형을 개발하여 고시할 수 있도록 규정하고 있다.

한편 「어업의 허가 및 신고 등에 관한 규칙」 제3조 1항에서는 근해어업의 종류별 어선의 규모, 기관의 마력, 부속선의 수 및 규모를 정하고 있다.

「수산업법」의 제79조에서는 수산발전기금을 어선원의 복지증진 등에 필요한 사업으로서 농림수산식품부장관이 정하는 사업에 기금을 사용할 수 있도록 하였다. 이는 어선원의 복지가 필요한 경우 어선의 개량 등에도 기금을 사용할 수 있는 근거로 해석할 수 있다. 그러나 이러한 규정들은 포괄 규정으로 실제로 어선 리스와 관련한 재원을 마련하기 위해서는 하위법령 등에서 구체적인 규정을 보완할 필요가 있다.

3) 리스크 관리 및 기타 관련 법률

리스크 관리와 관련해서는 「농림수산업자신용보증법」을 통해 담보능력이 미약한 농림수산업자 등의 신용을 보증함으로써 농림수산업에 필요한 자금을 원활하게 마련할 수 있도록 규정하고 있다. 제5조에서는 신용보증 업무를 농업협동조합중앙회에서 담당하도록 하고 업무의 범위는 i) 기금의 관리, ii) 신용보증, iii) 제2호의 업무와 관련된 신용조사, iv) 제2호의 업무와 관련된 구상권의 행사 등을 하도록 규정하고 있다.

「농림수산식품투자조합결성및운용에관한법률」 제8조 1항에서 투자관리전문기관은 농식품투자 모태조합의 자산을 조합이나 회사에 출자할 수 있도록 하였는데 이는 어선의 신조 시 신기술사업이나 어선펀드를 모집할 때 활용할 수 있는 근거를 마련하였다. 다만, 이를 위해서는 좀 더 세부적인 내용 등 개선이 필요하지만 포괄적인 의미에서 이를 활용할 수 있을 것으로 보인다. 한편 제12조에서는 수산부문이 빠져있어 이에 대한 개정이 필요할 것으로 보인다.

어업인의 어선 리스 및 펀드 사업에 적극적인 참여를 지원하기 위해 해당자에게 조세특례를 적용할 경우 「조세특례제한법」의 개정이 필요하다. 지금은 폐지되었지만 과거 선박펀드의 활성화를 위해 동 법 제87조의 5, 선박투자회사의 주주에 대한 과세특례 조항을 삽입한 바 있다.

어선 리스제도를 도입 재원을 마련하는 데 있어 펀드를 구성할 경우 이상의 조세특례 제도를 보완 장치로 활용할 수 있도록 관계법령의 개선이 반드시 필요하다.

표 5-17 어선금융 관련 법률 및 주요 내용

| 제도 | 법률명 | 제정 또는 개정일 | 법률 목적 | 관련 조문 |
|----------|-----|--|--|---|
| 어선 관련 | 어선법 | [시행 2012.7.15] [법률 제10847호, 2011.7.14, 일부개정] | <p>제1조(목적) 이 법은 어선의 건조·등록·설비·검사 및 조사·연구에 관한 사항을 규정하여 어선의 효율적인 관리와 안전성을 확보하고, 어선의 성능향상을 도모함으로써 어업생산력의 증진과 수산업의 발전에 이바지함을 목적으로 한다. <개정 2009.5.27></p> | <p>제25조(어선 등 우수건조사업장 등의 지정) ① 농림수산식품부장관은 어선 또는 제3조 각 호에 따른 설비를 건조·제조하거나 정비(개조 또는 수리를 포함한다. 이하 같다)하는 사업장 중 농림수산식품부령으로 정하는 시설기준에 적합한 사업장에 대하여 어선, 어선의 설비 또는 어선용품의 우수건조사업장·우수제조사업장 또는 우수정비사업장으로 지정할 수 있다. ② 제1항에 따라 우수건조사업장·우수제조사업장 또는 우수정비사업장의 지정을 받으려는 자는 어선, 어선의 설비 또는 어선용품의 건조·제조 또는 정비 규정을 작성하여 농림수산식품부장관의 승인을 받아야 한다. ③ 어선, 어선의 설비 또는 어선용품이 제1항에 따른 우수건조사업장·우수제조사업장에서 건조·제조되고 제2항에 따른 건조·제조규정에 따라 적합하게 건조·제조된 것을 농림수산식품부령으로 정하는 바에 따라 확인한 경우에는 그 어선, 어선의 설비 또는 어선용품에 관하여는 제21조제1항 각 호에 따른 검사 중 최초로 실시하는 검사 또는 제22조제1항 및 제6항에 따른 검사를 할 경우 그 확인된 부분에 대한 검사를 생략할 수 있다. ④ 어선, 어선의 설비 또는 어선용품이 제1항에 따른 우수정비사업장에서 정비되고 제2항에 따른 정비규정에 따라 적합하게 정비된 것을 농림수산식품부령으로 정하는 바에 따라 확인한 경우에는 그 정비를 받은 날부터 6개월 이내에 실시하는 제21조 제1항 제1호 또는 제2호에 따른 정기검사 또는 중간검사를 할 경우 그 확인된 부분에 대한 검사를 생략할 수 있다. ⑤ 제1항에 따른 어선, 어선의 설비 또는 어선용품의 우수건조사업장·우수제조사업장 및 우수정비사업장의 지정과 제2항에 따른 건조·제조 및 정비 규정의 승인에 필요한 사항은 농림수산식품부령으로 정한다. [본조신설 2009.5.27]</p> <p>제33조(표준어선형의 개발) 농림수산식품부장관은 어선의 개량과 어업경영의 합리화를 도모하기 위하여 어업의 종류별로 표준어선형을 개발하여 고시할 수 있다. [전문개정 2008.3.28]</p> |

표 5-17 | 어선금융 관련 법률 및 주요 내용(계속)

| 제도 | 법률명 | 제정 또는 개정일 | 법률 목적 | 관련 조문 |
|---------------|-------------------------------|---|---|---|
| 어선 관련 | 어업의 허가 및 신고 등에 관한 규칙 | [시행 2012.8.6] [농림수산식품부령 제 301호, 2012.8.6, 타법 개정] | 제1조(목적) 이 규칙은 「수산업법」 및 같은 법 시행령에 따른 어 업의 허가·신고와 시험 어업·연구어업·교습어 업의 신청 등에 필요한 사 항을 규정함을 목적으로 한다. <개정 2010.4.28> | 제3조(어업의 종류별 어선의 규모 등) ① 법 제41조 제4항 및 제64조에 따른 근해어업의 종류별 어선의 규모, 기 관의 마력, 부속선의 수 및 규모는 별표1과 같다. 다만, 외국정부 또는 외국 인과의 어업에 관한 협정이나 어업협력에 관한 합의 등(이하 “외국과의 어 업협력”이라 한다)에 따라 외국의 관할 수역에서 입어가 허용되어 농림수 산식품부장관이 필요하다고 인정하는 경우에는 본문의 기준을 적용하지 아 니한다. <개정 2010.4.28> |
| 리스 및 펀드 | 여신전문 금융업법 | [시행 2012.9.2.] [법률 제11461호, 2012.6.1, 타법개정] | 제1조(목적) 이 법은 신용카드업, 시 설대여업(施設貸與業), 할부금융업(割賦金融業) 및 신기술사업금융업 (新技術事業金融業)을 하는 자의 건전하고 창 의적인 발전을 지원함 으로써 국민의 금융편 의를 도모하고 국민경 제의 발전에 이바지함 을 목적으로 한다. [전문개정 2009.2.6] | 제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다. <개정 2010.3.12> 1. “여신전문금융업(與信專門金融業)”이란 신용카드업, 시설대여업, 할부금 융업 또는 신기술사업금융업을 말한다. 10. “시설대여”란 대통령령으로 정하는 물건(이하 “특정물건”이라 한다)을 새로 취득하거나 대여받아 거래상대방에게 대통령령으로 정하는 일정 기간 이상 사용하게 하고, 그 사용 기간 동안 일정한 대가를 정기적으로 나누어 지급받으며, 그 사용 기간이 끝난 후의 물건의 처분에 관하여는 당사자 간 의 약정(約定)으로 정하는 방식의 금융을 말한다. 12. “할부금융업”이란 할부금융을 업으로 하는 것을 말한다. 13. “할부금융”이란 재화(財貨)와 용역의 매매계약(買賣契約)에 대하여 매도 인(賣渡人) 및 매수인(買受人)과 각각 약정을 체결하여 매수인에게 용자한 재화와 용역의 구매자금을 매도인에게 지급하고 매수인으로부터 그 원리금 (元利金)을 나누어 상환(償還)받는 방식의 금융을 말한다. 제28조(적용 범위) 이 절은 제3조 제2항에 따라 시설대여업의 등록을 한 자(이하 “시설대여업 자”라 한다)가 하는 시설대여업과 연불판매업무에 적용한다. [전문개정 2009.2.6] |

표 5-17 | 여신금융 관련 법률 및 주요 내용(계속)

| 제도 | 법률명 | 제정 또는 개정일 | 법률 목적 | 관련 조문 |
|---------------|--|--|--|---|
| 리스 및 펀드 | | | | 제52조(다른 법률과의 관계) ① 여신전문금융회사와 제3조 제3항 제2호에 따른 겸영여신업자에 대하여는 「한국은행법」 및 「은행법」을 적용하지 아니한다. |
| | 자본시장과 금융투자업 에 관한 법률 | [시행 2012.7.26] [법률 제10924호, 2011.7.25, 타법개정] | 제1조(목적) 이 법은 자본시장에서의 금융혁신과 공정한 경쟁을 촉진하고 투자자를 보호하며 금융투자업을 건전하게 육성함으로써 자본시장의 공정성·신뢰성 및 효율성을 높여 국민경제의 발전에 이바지함을 목적으로 한다. | 제194조(투자회사의 설립 등) ⑪ 투자회사의 발기인은 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 투자회사를 설립하여서는 아니 되며, 투자회사는 설립 후에도 그 투자회사의 정관을 다음 각 호의 어느 하나에 해당하도록 변경하여서는 아니 된다. 2. 투자회사자산을 선박에 투자하는 투자회사 <개정 2009.2.3> |
| 리스 크 관리 | 농림 수산업자 신용보증법 | [시행 2012.3.2] [법률 제10522호, 2011.3.31, 타법개정] | 제1조(목적) 이 법은 담보능력이 미약한 농림수산업자 등의 신용을 보증함으로써 농림수산업에 필요한 자금을 원활하게 마련할 수 있게 하여 농어촌 경제의 균형 있는 발전에 이바지함을 목적으로 한다. [전문개정 2010.3.12] | 제2조(정의) ① 기금의 운용에 관한 업무나 그 밖에 이 법에 따른 신용보증에 관한 업무는 농업협동조합중앙회에서 취급한다. ② 이 법에서 “금융기관”이란 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 것을 말한다. <개정 2010.5.17, 2011.3.31> 1. 「농업협동조합법」에 따라 설립된 지역농업협동조합, 지역축산업협동조합, 품목별·업종별 협동조합과 농협은행 2. 「수산업협동조합법」에 따라 설립된 지구별수산업협동조합·업종별수산업협동조합·수산물가공수산업협동조합과 수산업협동조합중앙회 3. 「산림조합법」에 따라 설립된 지역산림조합, 품목별·업종별산림조합과 산림조합중앙회 |

| 표 5-17 | 어선금융 관련 법률 및 주요 내용(계속)

| 제도 | 법률명 | 제정 또는 개정일 | 법률 목적 | 관련 조문 |
|------------------|-----------------------|--|--|---|
| 리스 크 관리 | | | | <p>4. 「은행법」 제2조 제1항 제2호에 따른 은행</p> <p>5. 농림수산업자등에게 자금을 융통하는 것을 업(業)으로 하는 자로서 대통령령으로 정하는 자</p> <p>③ 이 법에서 “농림수산업자금”이란 농어가(農漁家) 경제의 안정과 농림수산업 경영의 개선 등 농림수산업의 발전을 위하여 대출·급부(給付) 등의 방법으로 농림수산업자등에게 융통되는 자금 중 대통령령으로 정하는 자금을 말한다. [전문개정 2010.3.12]</p> <p>제5조(관리기관)</p> <p>② 제1항에 따라 보증업무를 취급하는 기관(이하 “관리기관”이라 한다)은 기금의 회계와 그 기관의 다른 회계를 구분하여 회계처리하여야 한다. [전문개정 2010.3.12]</p> <p>제5조의 2(관리기관의 업무) 관리기관은 다음 각 호의 업무를 수행한다.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 기금의 관리 2. 신용보증 3. 제2호의 업무와 관련된 신용조사 4. 제2호의 업무와 관련된 구상권의 행사 5. 신용보증제도의 조사·연구 6. 제1호부터 제5호까지의 업무에 딸린 업무로서 금융위원회의 승인을 받은 업무 [전문개정 2010.3.12] |
| 재 정 지 원 | 수산업법 (수산업발 전기금) | [시행 2012.7.26] [법률 제10947호, 2011.7.25, 타법개정] | 제1조(목적) 이 법은 수산업에 관한 기본제도를 정하여 수산 자원 및 수면을 종합적으로 이용하여 수산업의 생산성을 높임으로써 수산업의 발전과 어업의 민주화를 도모하는 것을 목적으로 한다. | 제79조(기금의 용도) ① 기금은 다음 각 호의 사업을 위하여 필요한 경우에 용자 등의 방법으로 지원할 수 있다. 14. 어선원의 복지증진, 그 밖에 수산업의 발전에 필요한 사업으로서 농림수산식품부장관이 정하는 사업 |

표 5-17 | 여선금융 관련 법률 및 주요 내용(계속)

| 제도 | 법률명 | 제정 또는 개정일 | 법률 목적 | 관련 조문 |
|----|--|---|--|--|
| | 조세특례 제한법 | [시행 2012.7.27] [법률 제11232호, 2012.1.26, 타법개정] | 제1조(목적) 이 법은 조세(租稅)의 감면 또는 중과(重課) 등 조세특례와 이의 제한에 관한 사항을 규정하여 과세(課稅) 의 공평을 기하고 조 세정책을 효율적으로 수행함으로써 국민경 제의 건전한 발전에 이바지함을 목적으로 한다. [전문개정 2010.1.1] | 제87조의 5(선박투자회사의 주주에 대한 과세특례) ① 삭제 <2005.12.31> |
| | 농림수산식 품투자조합 결성 및 운용에 관한 법률 | [시행 2012.2.23] [법률 제11091호, 2011.11.22, 일부개정] | 제1조(목적) 이 법은 농림수산식품 산업에 대한 투자를 촉진하고 농림수산식 품경영체의 건전한 성 장기반을 조성하여 국 민경제의 균형 있는 발전에 이바지함을 목 적으로 한다. | 제4조(국가의 책무) 국가는 농림수산식품산업에 대한 투자를 촉진하고 성장 기반을 조성하기 위하여 필요한 종합적인 시책을 강구·시행하여야 한다. 제8조(농식품투자모태조합의 출자) ① 투자관리전문기관은 농식품투자모태조합의 자산을 다음 각 호의 조합 이나 회사에 출자할 수 있다. 1. 제11조에 따라 농식품경영체에 대한 투자를 목적으로 결성된 조합 2. 「중소기업창업 지원법」 제2조제5호에 따른 중소기업창업투자조합 3. 「벤처기업육성에 관한 특별조치법」 제4조의 3 제1항에 따른 한국벤처 투자조합 4. 「여성전문금융업법」 제41조제3항에 따른 신기술사업투자조합 5. 「자본시장과 금융투자업에 관한 법률」 제9조 제18항 제7호에 따른 사 모투자전문회사 |

| 표 5-17 | 어선금융 관련 법률 및 주요 내용(계속)

| 제도 | 법률명 | 제정 또는 개정일 | 법률 목적 | 관련 조문 |
|----|-----|-----------|-------|---|
| | | | | <p>6. 그 밖에 농림수산물부장관이 정하는 농식품경영체에 투자를 목적으로 결성된 조합</p> <p>② 농식품투자모태조합의 존속기간은 30년 이내의 범위에서 대통령령으로 정하는 기간으로 한다.</p> <p>③ 그 밖에 농식품투자모태조합의 관리·운용 등에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.</p> |
| | | | | <p>제12조(기금의 투자 등)</p> <p>① 기금관리주체는 대통령령으로 정하는 비율 이내의 자금을 그 기금운용계획에 따라 농식품경영체에 투자하거나 농식품경영체에 대한 투자를 목적으로 설립된 조합 또는 회사에 출자할 수 있다.</p> <p>② 기금관리주체가 기금운용계획의 범위에서 행하는 농식품경영체에 대한 투자나 제1항에 따른 조합에 대한 출자에 관하여는 관계 법령에 따른 인가·허가·승인 등을 받은 것으로 본다.</p> <p>③ 「보험업법」 제2조 제5호에 따른 보험회사는 같은 법 제106조, 제108조 및 제109조에도 불구하고 금융위원회가 정하는 범위에서 농식품경영체에 투자하거나 농식품경영체에 대한 투자를 목적으로 설립된 조합에 출자할 수 있다.</p> <p>④ 지방자치단체가 「지방자치법」 제142조 또는 다른 법률에 따라 설치한 기금을 관리하는 자는 지방자치단체의 조례로 정하는 바에 따라 농식품경영체에 대한 투자를 목적으로 설립된 조합 또는 회사에 출자할 수 있다. <신설 2011.11.22></p> |

3. 소결

이상의 경제성 분석 결과를 종합하면 리스료 지급가능성과 리스 활용에 따른 편익을 종합적으로 고려해 볼 때 중형트롤어업과 기선권현망어업에 어선 리스의 적용이 우선적으로 가능한 것으로 보인다. 그리고 정책적 지원이나 업종의 생산 전망 등에 따라 대형선망, 중형저인망류, 근해통발 및 안강망 업종 등도 어선 리스 적용이 가능하다. 다만 대형저인망의 경우 현재로서는 어선 리스 도입에 따른 편익이 큰 것으로 나타났으나 당기순이익은 너무 낮아 현재로서는 리스의 적용이 어려울 것으로 예상된다.

어선 리스의 도입을 위해서는 이상에서 분석한 경제성과 법률적 측면 이외에도 어선 및 어업정책, 업종별 특성 등을 고려해야 한다. 예를 들어 서남해구 중형저인망의 경우 경제성을 고려하면 리스제도 도입 가능성이 높은 것으로 판단할 수 있지만 업종의 이익배분 또는 선원 임금 지급방식인 비율제(보합－일명 짓가림제)를 고려해 볼 때 어선리스를 선원 측에서 반대할 가능성이 높다. 비율제는 근로계약기간 내 어선주(고용주)는 자기 선박과 어로작업의 노하우를 투자하고 선원은 노무를 제공하여 공동의 파트너가 되어서 고용기간 종료 시에 어로(조업)경비를 제외한 수 어획량에 대비하여 수익을 배분하는 전통적인 임금 지급방식이다. 따라서 리스료가 어업비용에 포함됨에 따라 수익이 감소하므로 선원의 입장에서는 어선 리스를 활용하는 데 부정적인 입장을 가질 수 있다. 따라서 서남해구 중형저인망업종의 경우 어선 리스를 활용하는 것이 실제적으로는 어려울 가능성이 높다.²⁹⁾

한편, 대형 트롤의 경우 어획 남획 등에 대한 우려 업종으로 어선 신조에 대한 정책 지원이 어려울 가능성이 높다. 따라서 어선 리스를 추진함에

29) 서남구 중형저인망수협 관계자 면담 결과.

있어서 정부의 직간접적 지원이 필요한하므로 이러한 지원의 명분을 찾는 것이 필요하다. 다시 말해서 동 업종의 어선 신조 또는 대체를 위한 정책이 마련되어야 어선 리스를 적용할 수 있을 것으로 보인다.

이러한 맥락에서 업종별 어선 리스 도입 여부를 제시하면 다음과 같다. 쌍끌이 및 외끌이 대형저인망의 경우 경제성 측면에서 어선 리스를 활용하여 신조 어선을 확보할 경우 어업 경영비용의 감소가 매우 큰 것으로 나타나 어선 리스 활용이 매우 필요하다. 그러나 리스로 지급 여력이 턱없이 부족하므로 정부의 적극적인 정책적 지원 없이는 어선리스제도 도입이 어려울 것으로 보인다.

대형선망 등의 경우 어선 리스에 따른 어업 경영비용이 절감되는 것으로 나타났으나 어업 경영수익의 불안정성이 크므로 이를 보완할 수 있는 제도적 장치가 마련되어야 제도 도입이 가능한 것으로 판단된다.

대형트롤과 중형저인망류의 경우 경제적 측면에서는 어선 리스 도입이 부분적으로 가능한 것으로 나타났는데 임금지급 방식 등 업종의 특성 등을 고려해 볼 때 실제 어선 리스를 도입하는 것이 용이하지 않을 수 있으므로 이에 대한 보완이 필요하다.

기선권현망의 경우 근해 어업 업종 중 우선적으로 리스의 활용이 가능한 업종으로 나타났다. 근해 통발 및 안강망의 경우 적극적인 정책 지원이 없이는 리스의 활용이 불가능한 것으로 나타났다. 이상을 정리하면 다음 표와 같다.

| 표 5-18 | 어선 리스 적용 가능성 순위

| | 경제성 | | 법률적 측면 | 기타 | 어선 리스 적용 가능성 |
|--------------|-----------|----------|-----------|---------------------------|--------------------|
| | 리스료 지급 | 경영 개선 | | | |
| 쌍끌이대형저인망 | xx | ◎ | ○ | - 임금: 비율제 - 자원남획 가능 업종 | × |
| 외끌이대형저인망 | xx | ◎ | ○ | | × |
| 대형트롤 | △ | ◎ | ○ | | ○ |
| 동해구외끌이중형저인망 | × | ○ | ○ | | × |
| 서남해구외끌이중형저인망 | ○ | ○ | ○ | | ○ |
| 동해구중형트롤 | ○ | ○ | ○ | | ○ |
| 대형선망 | △ | ○ | ○ | - 업계의 높은 관심 | ◎ |
| 기선권현망 | ○ | ◎ | ○ | - | ◎ |
| 근해통발 | × | ○ | ○ | - | △ |
| 근해안강망 | △ | ○ | ○ | - | △ |

◎: 매우 좋음, 매우 큼, 매우 높음

○: 좋음, 큼, 높음

△: 보통임, 중간임

×: 나쁨, 적음, 낮음

xx: 매우 나쁨, 매우 적음, 매우 낮음

제 6 장 어선리스제도 도입을 위한 정책방안

1. 기본 방향

1) 어선리스제도 도입을 위한 목표 및 기본 정책방향

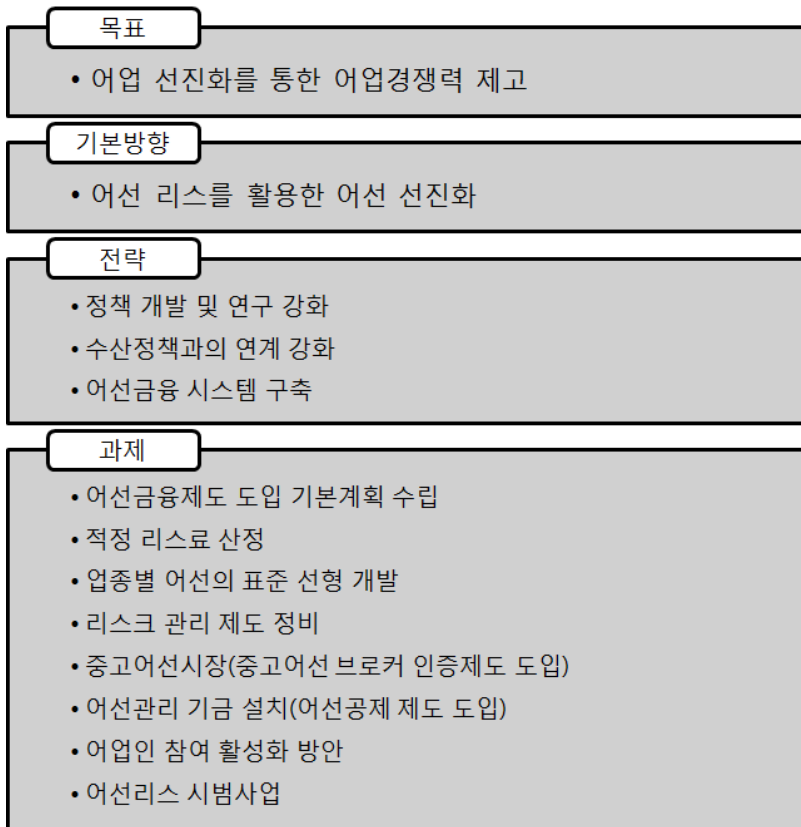
어선 신조 및 대체를 위한 재원조달 방법으로 리스를 활용하고 이를 안정적으로 운영하기 위해서는 제도적인 뒷받침이 필요하다. 다시 말해서 어선리스를 제도화하는 방안을 마련하는 것이 필요하다.

어선리스제도의 목표는 어선 신조 및 대체를 위한 재원조달을 용이하게 함으로써 신규 어선의 확보를 통한 어업경영 개선 등 어업 선진화를 도모하여 어업 경쟁력을 개선하는 것이다. 이러한 목표를 달성하기 위해서는 어선 리스를 활용한 어선 선진화를 기본 방향으로 설정하는 것이 필요하다.

추진전략으로는 금융, 어업정책 및 리스크 관리 등 관련 제도의 정비 및 개선을 위한 관련부처와 협조체계를 강화, 부내 업무조정, 집행업무를 담당할 전문기관 지정 등이 필요하다. 그리고 현재 중요한 정책 현안인 FTA 이행에 따른 어업인 지원대책, 수산부문의 기후변화 대응 대책, 신수산 거버넌스 구축 등 다양한 정책과 연계하는 전략이 필요하다.

또한 어업의 특성을 반영한 어선금융시스템을 구축해야 한다. 어선금융시스템 구축은 일반적인 금융시스템과는 달리 어업의 산업적 특성을 반영할 필요가 있다.

따라서 어선금융과 관련한 정책개발과 연구를 강화해야 한다. 이는 어선 리스를 포함한 어선 금융을 제도화하기 위해서는 어업뿐만 아니라 다른 산업부문 및 다양한 관련 제도 등이 정비되어야 하므로 지속적인 연구가 필요하다.



| 그림 6-1 | 어선리스제도 도입 목표 및 기본 방향

이러한 전략하에서 구체적인 정책과제를 보면 다음과 같다. 우선, 업종별로 다양한 환경과 특성을 보이고 있기 때문에 업종별로 어선금융제도 도입을 위한 기본계획 수립이 필요하다. 그리고 어업의 불안정적인 수익구조 및 열악한 경영 상황을 고려한 적정 리스료 산정이 필요하다. 또한 친환경 어업 및 어선원의 복지 등을 반영하면서 다수의 어업인들이 활용할 수 있는 표준어선의 개발이 필요하다. 표준 선형의 개발을 포함한 어선리스 시범사업의 추진도 필요하다. 시범사업의 추진을 통해 어선리스제도의 도입과 관련한 문제점을 선제적으로 해결하여 정책의 효과를 제고할 수 있기

때문이다.

그리고 리스크 관리를 위한 제도적인 장치가 마련되어야 한다. 리스크 관리제도는 사전적으로는 어선 금융을 취급하는 업체 및 어업인의 신용을 보장하는 방법과 사후적으로는 부실채권에 대한 채권회수 시스템의 마련이 필요하다. 신용보강을 위해서는 보증보험을 활용하는 방법과 관련 기금 및 펀드를 어선금융사업에 직접 투자하는 방법이 있다. 예를 들어 농식품 모태펀드 또는 공제제도 등을 활용하거나 어선관리 기금의 설치 등을 검토해 볼 수 있다.

한편, 사후적으로 채권 회수를 위해서는 우선 중고어선 가격평가 지침의 마련이 시급하고 중장기적으로 중고어선 시장, 어선은행 설립 등에 대한 검토가 필요하다. 중고어선 시장의 개설과 더불어 중고어선 브로커 인 증제도의 검토도 필요하다.

어선리스제도가 활성화되기 위해 어업인들의 적극적인 참여가 필요한데 이를 위해서는 어선금융제도를 이용하는 어업인에 대해 이자율에 대한 이차보전이나 한시적인 세제 감면 등 다양한 형태의 지원책이 필요하다.

2) 어선리스제도 도입 추진 일정

이상에서 논의한 바와 같이 어선리스제도의 도입은 여러 가지 부문을 연계하여 종합적인 시스템을 구축하는 작업으로 단기간에 이루어지기는 어렵다. 따라서 단계별로 추진하는 것이 필요하다.

2020년까지 어선리스제도의 도입계획은 다음과 같다. 2014년까지 어선 리스 시범사업을 완료하고 원양어업을 대상으로 어선 리스 타당성 분석을 실시한다. 원양어선 등 대규모 자금을 필요로 하는 경우 리스뿐만 아니라 펀드를 함께 고려한 타당성 분석을 하도록 한다. 아울러 중고어선 시장 또는 어선은행을 포함한 어선거래시스템을 구축한다.

2016년까지는 1차 시범사업을 평가하고 원양어업을 대상으로 한 2차 시범사업을 추진한다. 그리고 어선, 금융, 리스크 관리 등 관련 분야의 법제도를 정비한다. 시범사업 평가를 반영하여 어선 리스 담당기관을 설립 또는 위탁 지정 한다.

2020년까지는 연안어업을 대상으로 어선 리스 시범사업을 완료하고 1, 2차 시범사업의 평가결과를 반영하여 향후 계획을 수립한다.

| 표 6-1 | 어선리스제도의 단계별 도입 체계

| 1단계(~2014) | 2단계(2014~2016) | 3단계(2017~2020) |
|--|--|---|
| <1차 시범사업 실시> - 중고어선 시장 및 어선은행 설립 검토(용역) 원양 어업에 대한 어선 리스 타당성 용역 | - 1차 시범사업 평가 - 2차 시범사업 계획수립 및 시행(원양어선) - 관련 법제도 정비 - 담당 조직 등 설치 | - 연안 어업에의 어선 리스 시범사업 실시 - 2차 시범사업 평가 향후 계획 수립 |

2. 세부 추진방안

1) 어업별 어선금융 도입을 위한 기본계획 수립

어선금융제도의 도입을 위해서는 어업별 어선에 대한 실태조사와 정책적 우선순위를 정해서 어업별로 어선금융 도입 계획을 수립하여 추진하는 것이 바람직하다.

특히 연안어업의 경우 규모가 영세하고 숫자가 많아 어선금융을 도입하는 데 있어 면밀한 검토가 필요하다. 원양어업의 경우 어선 노후화 정도가 매우 심각하므로 신조가 시급하나 어선 건조자금이 상대적으로 매우 크고 국제적으로 조업수역에 대한 배타적 권리가 강화되고 있는 추세이므로 조업수역과 어업자원 등을 고려한 원양어업의 향후 전망을 토대로 장기적

관점에서 금융 계획을 수립해야 한다.

구체적인 사업 내용은 계획 수립을 위한 어업별, 업종별 어선과 어업 경영 실태를 조사하고 이를 근거로 제도 도입 계획을 2020년까지 단계별로 수립한다. 계획은 어선금융 관련 상하위 법률 체계, 업종별 어선금융 적용 타당성 분석 및 우선순위 설정, 단계별 도입 계획 등을 포함한다.

2) 어선의 표준 선형 개발

어선 리스를 추진하기 위해서는 표준형 어선의 개발이 필요하다. 왜냐 하면 어선 리스 사용자들의 다양한 선호를 반영하여 어선을 건조할 경우 어선 가격의 상승과 어선의 재리스가 불가능하기 때문이다. 그러나 선주에 따라 어선에 대한 다양한 선호를 고려하지 않고, 일률적인 동일한 형태의 어선을 건조할 경우 어선 리스에 대한 수요가 발생하지 않을 수도 있다. 따라서 선주의 선호를 적절히 반영하면서 어선을 재리스할 수 있는 표준형 어선의 개발이 반드시 필요하다.

표준형 어선의 개발은 어선의 톤수 및 어선원 복지공간에 대한 국제 기준을 반영해야 한다. 또한 업종별 및 어선종류별 표준형 어선의 개발이 필요하다. 본 연구에서는 예시적으로 연근해 어선 표준화를 제시하였다.

(1) 어선 표준화의 필요성³⁰⁾

‘어선 표준화’란 어업인들의 이익 또는 편리가 공정하게 얻어지도록 통일하고 단순화를 도모할 목적으로 어선의 규모, 어로장비 및 어로시스템, 구획배치 등을 제시하는 것을 말한다. 이는 첫째, 최근 문제가 되고 있는 불법개조에 따른 업종 간의 분쟁을 해소하고 어업허가 연장을 위한 검토 기준을 마련할 수 있다.

30) 어선의 표준화 부분은 중소조선연구소의 자문을 받아 집필하였음.

둘째, 정부의 연근해어선 감척 또는 신조선 건조지원 시 비용 문제를 해소하고 중고선 및 폐선 처리 시에도 발생할 수 있는 비용발생을 최소화시킬 수 있다.

셋째, 어선원의 선내 거주환경을 개선하여 선원공급이 용이해질 수 있다. 그러나 이를 위해서는 어선 증톤이 필요한데 무분별하게 어선의 규모만 증가시킬 경우 자칫 증톤의 효과는 떨어지고 어업비용만 증가하여 채산성이 떨어질 수 있다. 이러한 문제점을 개선하기 위해서는 어선의 규모 증가에 따라 저항추진 성능, 최적 어로시스템 배치, 선내 어선원 주거 공간 확보 등을 체계적으로 검토하고 성능을 검증한 표준선 개발·보급이 필요하다.

(2) 어선 표준화 범위

어선의 경우 표준화 범위는 대형선망수산업협동조합, 대형트롤수산업협동조합 등의 어업인 단체인 수산업협동조합 중심으로 단체 표준이 작성되는 것이 일반적이다. 어선의 표준화 범위는 연안 및 근해어선으로 나누어 각각 규모, 선형, 어로시스템 등을 요약하면 다음과 같다.

① 연안어선

연안어선이 경우 대량생산하는 점을 감안하여 표준화 대상을 축소하는 것이 바람직하다. 가족형어선 규모와 5명 이상이 탑승하여 조업하는 기업형으로 구분하여 해역별로 두 가지 형태의 표준어선 선형이 필요할 것이다. 한편, 갑판실의 경우 선주의 다양한 욕구를 충족시키고 표준선의 활용성을 높이기 위해 규모별 최소 두 가지의 갑판실 형태를 갖는 것으로 표준화하여야 한다.

| 표 6-2 | 연안주력업종 및 개략규모(예)

| 해역 | 주력 업종 | 주력 규모 |
|----|-----------------------|----------|
| 동해 | 복합어업(채낚기), 자망어업, 통발어업 | 2톤급, 8톤 |
| 남해 | 복합어업, 자망어업, 통발어업 | 5톤, 8톤 |
| 서해 | 복합어업, 자망어업, 낚시어업 | 4톤급, 9톤급 |

어로시스템은 어로작업의 효율성 건조선가 등에 영향을 미치며, 조업의 자동화 정도를 나타내는 것으로 어로시스템의 표준화는 어선 표준화의 중요한 부분이다.

| 표 6-3 | 톤급별 어로시스템 명세(예)

| 구분 규모 | 기기명 | 개략용량/사양 | 수 량(set) | 비 고 |
|----------|--------|------------------|----------|-----|
| 2톤급 | 사이드 드럼 | 주기구동형 권상력 0.5ton | 1 | |
| | 양망기 | 양망력 150 kgf | 1 | |
| | 양승기 | 양승력 100 kgf | 1 | |
| 7톤급 | 사이드 드럼 | 주기구동형 권상력 2.0ton | 1 | |
| | 양망기 | 양망력 350 kgf | 1 | |
| | 조상기 | 권상력 150 kgf | 8 | |
| | 집어등 | 1.5kw | 1 | |
| | 어탐기 | 칼라 어군탐지기 | 1 | |

나. 근해어선

어창의 적재량에 따라 업종별로 두 가지 정도의 표준선이 필요하다. 어창의 크기가 결정되면 주기관 적재공간과 창고, 유류 및 선수미 탱크 등을 배치할 수 있으므로 선형을 결정할 수 있을 것이다. 선형 및 규모의 표준화에 앞서 선단조업을 하는 경우 적정규모의 선단 구성 표준화가 우선되어야 한다. 다음의 예시는 선망어업의 선단구성과 구성 선박별 규모를 나타낸 것이

다. 선단 재구성에 따라 기존의 선단보다 전체규모는 감소할 수도 있다.

근해어선의 어로시스템은 자동화된 장비를 탑재하거나 생인력화를 위한 어로장비가 지속적으로 개발되는 점 등을 감안할 때 업종별로 기본적으로 탑재할 장비를 제외한 어로장비는 선주가 결정할 수 있도록 하는 것이 바람직하다. 다시 말해서 표준어선의 경우 모든 어로 장비를 탑재할 필요는 없고 해당어업에 필수적으로 필요한 장비의 목록을 표준화하여 제공하는 것이 바람직할 것이다.

표 6-4 | 대형선망어선 선단구성선박 적정규모

| 선종 \ 선단구성 | 기존선단 | | 4척 선단 | | 감톤효과 |
|-----------|------|-----|-------|-----|------|
| | 규모 | 승선원 | 규모 | 승선원 | |
| 본선 | 129 | 27 | 190 | 24 | - 61 |
| 등선1 | 85 | 8 | 85 | 8 | 0 |
| 등선2 | 65 | 8 | - | - | 65 |
| 운반선1 | 200 | 10 | 200 | 10 | 0 |
| 운반선2 | 200 | 10 | 200 | 10 | 0 |
| 운반선3 | 200 | 10 | - | - | 200 |
| 소 계 | 879 | 73 | 675 | 52 | 204 |

3) 적정 리스료 산정

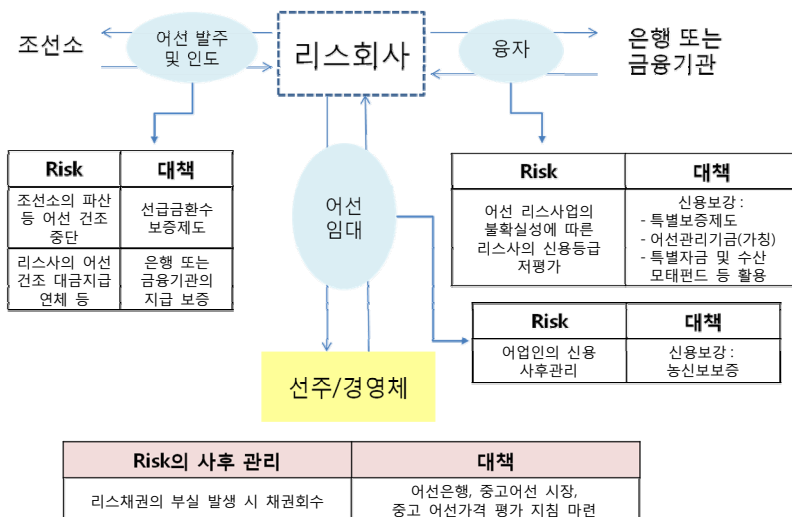
적정 리스료를 결정하는 데 있어 어업인의 리스료 지급 여력 즉, 어업 경영 상태는 중요한 요인이다. 앞서 분석한 업종별 어업 경영수익과 리스료를 비교해볼 때 일부 업종의 경우 어선리스제도를 도입하기가 불가능하다. 이는 리스료는 정책금리 및 일반 담보대출 금리 등과 비교할 때 상대적으로 높은 수준으로 인식되는 점과 무관하지 않다.

근본적으로 리스료는 금리 이외에도 리스사의 리스사업 운영비를 포함

하기 때문이다. 다시 말해서 리스료는 리스회사의 자금 조달금리, 관리 비용, 보증보험 수수료 등으로 구성되므로 일반적인 대출금리보다 높은 수준에서 결정될 수밖에 없다. 또한 고정 이율로 리스료가 산정되면 장기간 리스를 할 경우 시중 금리가 하락하면 리스료는 상대적으로 더욱 높게 된다. 따라서 이에 대한 대책을 마련해야 한다. 구체적으로는 업종별로 적정리스료를 산출해야 하므로 업종별 경영수익 등을 고려한 시나리오 분석이 필요하다.

4) 리스크(Risk) 관리

어선리스제도와 관련한 리스크는 리스사—금융기관, 리스사—조선소, 리스사—어업인 간의 리스크로 구분할 수 있다. 리스사—금융기관의 리스크는 리스사가 금융기관에 대해 리스사업 자금을 조달할 경우 발생하는 리스크이다. 즉, 불확실성이 높은 어업을 대상으로 리스 사업을 추진하는 데 따른 리스크 관리의 문제를 말한다.



| 그림 6-2 | 어선리스제도의 리스크 관리대책

리스사—조선소의 리스크는 조선소의 입장에서는 리스사의 대금지급 지체 또는 부실 리스크가 있고, 리스사는 조선소의 파산 등으로 어선 건조가 지체되거나 중단될 경우 등의 리스크가 있다. 리스사—어업인(임차인) 리스크는 어업인의 리스로 연체 등 리스 채권에 대한 리스크 관리이다.

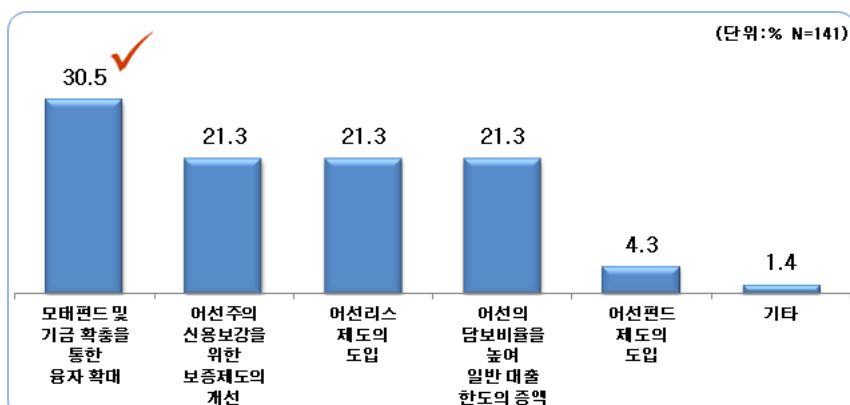
따라서 이와 관련해서는 다음과 같은 방안들을 고려할 필요가 있다.



현재 어선 신조와 관련된 정책자금 지원되지 않는 상황에서 어선 신조를 위한 재원조달 활성화 정책으로 바람직한 것은 무엇이라고 생각하십니까?

모태펀드 및 기금 확충을 통한 용자 확대 30.5%

어선 신조를 위한 재원조달 활성화 정책에 대해서 살펴본 결과, ‘모태펀드 및 기금 확충을 통한 용자 확대’라는 응답이 30.5%로 가장 높게 나타난다. 그 다음으로, ‘어선주의 신용보강을 위한 보증제도의 개선’이라는 응답이 21.3%, ‘어선리스제도의 도입’이라는 응답이 21.3%, ‘어선의 담보비율을 높여 일반 대출 한도의 증액’이라는 응답 역시 21.3%로 세 응답이 비슷하게 나타났다.



(1) 어선관리기금 설립

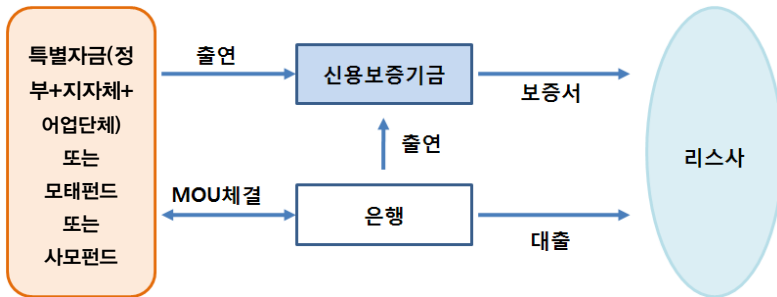
정부·지자체 및 어업인 단체(수협)가 출자하여 기금(가칭 어선관리기금)을 설립하여 부실채권이 발생할 경우 이를 보전하고 사후적으로 어선 매각을 통해 자금을 회수할 수 있도록 한다. 구체적으로 리스회사는 기금에 일정 수준의 수수료를 지급하고 이는 리스료에 포함되도록 한다.

(2) 농식품모태펀드 연계

현재 추진되고 있는 농식품모태펀드를 온렌딩 방식을 도입하여 리스사업에 투자하는 방안을 검토해볼 수 있다. 전체 리스사업 금액의 일부를 모태펀드에서 출자하는 방법과 자펀드를 결성하여 직접적으로 리스사업을 추진하는 방법이 있다. 정부가 적극적으로 농식품모태펀드를 활용할 수 있는 분야를 개발하고 있는 점을 고려해볼 때 어선리스사업에 대한 펀드 활용 가능성이 매우 높은 것으로 조사되었다. 모태펀드를 활용할 경우 이미 관련법이 마련되어 있어 신속한 사업 추진이 가능하다는 장점이 있다.

(3) 신용보증기금 활용(협약에 의한 특별보증제도)

현재 중소기업 보증을 담당하고 있는 신용보증기금(이하 신보)의 ‘협약에 의한 특별보증’ 제도를 활용하는 방법으로 정부 및 지자체, 어업인 단체가 신보에 특별자금(또는 모태펀드)을 출연하여 은행 등 금융권에 리스사의 신용을 보강함으로써 리스사의 어선리스사업 자금유동성을 원활히 하도록 한다.



| 그림 6-3 | 특별보증제도를 활용한 신용 보장 구조

| 표 6-5 | 신용보증기금의 협약에 의한 특별보증 사례

| |
|--|
| <p>○ 하남시 소상공인 신용 보증</p> <ul style="list-style-type: none"> - 하남시가 신보에 2억 원을 출연하고, 이를 재원으로 하남시가 추천하는 소상공인에 대해 운용배수(12배) 內 최대 24억 원의 신용보증 공급 - 대상기업: 하남시가 추천하는 소상공인 - 대상자금: 각종 운전자금 - 기업한도: 같은 기업당 2,000만 원 이내 - 보 증 료: 1.0% 고정보증료율 - 특별출연금 운용배수에 의한 총량한도 소진 또는 대위변제로 인해 특별출연금 소진 시까지 운용 |
| <p>○ 지역상생보증 사례</p> <ul style="list-style-type: none"> - 글로벌 금융위기 이후 실물경제의 위축으로 어려움을 겪고 있는 GM대우, 쌍용차 협력업체에 대하여 지자체와 금융기관 매칭으로 보증기관에 최대 200억 원을 출연하고 보증기관은 12배수 범위 내에서 협력업체에 보증을 지원하여 유동성을 강화 - 지자체 및 금융기관은 특별출연 금액의 20%를 우선 출연 - 대상기업: GM대우, 쌍용차가 추천하는 협력업체(대기업 포함) - 대상자금: 각종 운전자금 - 보증대상처: 협약은행(기업은행, 농협중앙회, 신한은행) |

(4) 어선공제제도 도입

‘공제제도’란 특정 목적으로 조직된 단체의 소속구성원(조합원) 간의 상호부조를 위해 운영되는 제도이다. 공제가입 대상이 불특정 다수가 아닌 조합원이라는 점에서 보험과 다르다. 그러나 일부 공제의 경우, 조합원이 아닌

일반인을 대상으로 상품을 판매하는 등 보험의 한 형태로 운영되고 있다. 즉 농협공제, 수협공제, 새마을금고공제, 신협공제는 일반인을 대상으로 공제상품을 판매하고 있다. 이와 같은 공제제도는 산업의 특수성을 반영하여 다양한 분야에서 활용되고 있다. 대표적으로는 건설공제제도가 있다. 건설공제는 건설공제조합에서 운영하고 있는데 그 기능은 다음과 같다.

i) 조합원이 건설업을 영위함에 필요한 각종 보증, ii) 조합원의 건설업영위에 필요한 자금의 융자, iii) 조합원이 건설공사 대금으로 받은 어음의 할인, iv) 조합원의 공사용 기자재의 구매알선, v) 조합원에 고용된 자의 복지향상과 업무상 재해로 인한 손실을 보상하는 공제사업, vi) 건설업 경영 및 건설기술의 개선·향상과 관련한 연구 및 교육에 관한 사업, vii) 건설 관련 법인에의 출연, viii) 조합원 공동이용시설의 설치·운영 기타 조합원의 편익증진을 위한 사업, ix) 조합원의 정보처리 및 컴퓨터 운용과 관련한 서비스의 제공, x) 조합의 목적달성에 필요한 관련 사업에의 투자, xi) 국가·지방자치단체 또는 건설협회 및 건설근로자퇴직공제회가 위탁하는 사업 등을 수행하고 있다.

특히 보증업무는 우리나라 건설공사에서 발생하는 보증의 대부분을 소화하고 있으며, 융자업무는 건설공사에 필요한 자금을 적기에 신속히 공급하고 있다는 특성 때문에 건설업계의 자금지원 창구로서 막대한 기여를 하고 있다.³¹⁾

이상의 사례를 볼 때 공제제도의 어선금융 부문에 도입 가능성은 높다고 볼 수 있다. 이는 건설업과 어선어업이 다음과 같은 점에서 서로 공통점이 있기 때문이다. 우선 어업과 건설은 선박과 건축물을 새롭게 만들어야 하고 비교적 큰 자금이 필요하다. 둘째, 장기간 동안 자본이 사업에 묶여 있고 회수에 많은 시간이 필요하다. 셋째, 큰 자금 대출을 필요로 한다는

31) 황진희·이연경·최영석, 『해운산업 신성장동력 확보를 위한 선박 S&P 비즈니스 활성화 방안 연구』, 한국해양수산개발원, 2011. 12.

점이다. 이와 함께 어업의 산업적 특성인 불안정한 수익구조에 따른 금융 부실의 문제를 해결하기 위해서는 어업인들이 상호출자한 기금을 통해 부분적으로 해결할 수 있는 방안을 마련해야 한다. 이미 수협에 공제제도가 있는데 이를 어선금융 리스크 관리에 활용할 수 있다.

즉 공제회를 통해 어업의 불황으로 어선 리스료를 지급하지 못할 경우 이를 지급하는 것이다. 이 경우 리스 부실을 막을 수 있게 됨에 따라 동 제도의 안정성을 확보할 수 있고 리스료율을 낮출 수 있는 이점이 있다.

(5) 중고어선 시장 개설

정부가 제도적으로 어선 중고시장을 개설하는 방안을 고려해볼 수 있다. 중고어선 시장이 개설되면 부실이 발생한 어선을 중고선 시장에서 중고선 시세에 따라 매각할 수 있다. 이에 따라 부실 발생 리스크가 예측 가능해지므로 리스사의 사업 참여가 상대적으로 용이해질 수 있다.

이와 관련된 업무를 할 수 있는 어선 중개기관의 설립이 필요하다. 이는 새로운 조직을 신설하거나 기존 조직을 활용할 수도 있다. 구체적으로는 현재 선박 중개업체가 어선 중개를 취급할 수 있도록 제도를 마련하거나 별도의 어선 중개업체를 양성하는 방법이 있다.

일반 선박의 경우 중고선 매매는 1997년부터 2002년까지는 연간 매매액이 100억 달러 미만이었으나 2003년에 165억 달러로 확대된 후 2007년에 500억 달러를 상회하였다. 한편 2008년 하반기 이후의 금융 및 해운 위기에 따라 2008년 거래액은 335억 달러로 하락하며 현재까지 약보합세를 보이고 있다.

2001년 이래 중고선 매매(secondhand S&P) 시장 규모의 변화는 BDI와 유사하게 움직인다. 2010년 전 세계 중고선 매매액, 중고선 매매량, 중고선 매매척수는 지난 10년간(2001~2010년) 연평균 각각 11.6%, 6.3%, 6.2% 증가

한 240억 달러, 6,587만 DWT, 1,310척이었다. 이는 중고선 시장에서 거래되고 있는 척당 선박가치가 과거보다 높게 평가되고 있음을 의미한다.

우리나라에서는 선박중개업을 해운중개업으로 “해상화물운송의 중개, 선박의 대여·용대선 또는 매매를 중개하는 사업”으로 정의하고 있다.³²⁾ 우리나라의 선박중개규모는 아직 크지 않고 대부분이 국제거래 시세 등을 참조하여 거래되고 있다. 국제 중고선 매매는 대부분 영국 런던, 노르웨이 오슬로, 그리스 피레우스, 일본 도쿄, 홍콩 시장 등에서 거래가 된다.

한편, 정부가 제도적으로 중고어선시장 개설이 어려운 경우 중고어선 중개 브로커를 양성하고 인증제를 도입하여 추진하는 방법도 있다. 중고어선 매각은 어선관리 조직에서 담당할 수 있는 규정과 감가상각분을 고려한 표준 중고어선 가격평가지침 등을 마련해야 한다.

5) 어업인 참여 활성화 대책

어업인들의 리스제도 활용을 제고하기 위해서는 상대적으로 높은 리스료에 대해 시중 금리와의 차액을 이차보전하거나 보증료 등 수수료 감면, 또는 법인세제 감면 등 한시적인 세제 혜택 등을 고려할 수 있다. 다만 어업인 입장에서 그동안 어업경영비로 지급하던 어선의 수리비 및 감가상각비, 관련 공제비 등 어선관리비는 절감할 수 있으므로 이에 대한 구체적인 검토가 필요하다.

리스료와 시중 금리와의 차액에 대해 어선관리기금(가칭)이나 정부 또는 지자체에서 이차 보전을 담당한다. 이 경우 금리 차액을 결정하는 기준 금리로는 시중 은행의 담보대출 금리, 국고채 금리 등이 있다. 다만, 어업 활동을 위한 이차보전도 금지 수산보조금으로 분류되고 있으므로 직접적

32) 「해운법」 제1장 총칙 제2조(정의) 5: 해운중개업을 경영하려는 자는 국토해양부령으로 정하는 바에 따라 국토해양부장관에게 등록해야 하며, 시설 및 경영형태와 관련하여 상법상의 주식회사인 경우 다른 특별한 조건 없이 해운중개업에 등록할 수 있다.

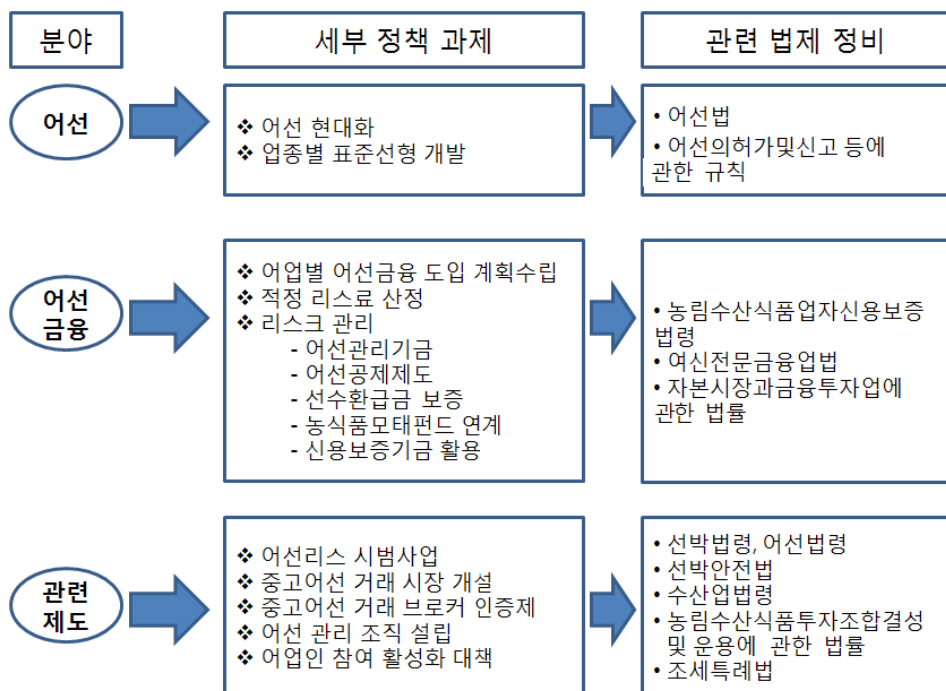
인 이차보전보다는 다른 제세공과금의 감면 등을 동시에 고려하도록 하는 것이 필요하다.

어업인의 신용 보증을 위한 보증 수수료를 일부 감면해줌으로써 어업인의 부담을 경감해줄 수 있다. 보증 수수료는 일반적으로 보증 금액의 1.5~2% 수준에서 결정되는데 이를 최저 수준인 1%로 감면하는 방안을 마련하는 것이 필요하다.

또한 한시적으로(약 3년) 어업용 재산의 재산세, 어선 입출항 수속비, 조합비, 협회비 등 조세공과금을 일부 면제 또는 감면함으로써 어업인들의 부담을 경감시켜주는 방안도 고려해볼 필요가 있다.

6) 법제도 개선 방향

법률적 타당성을 보면 어선금융과 관련해서 「여신전문금융업법」, 「자본시장금융투자업에 대한 법률」 등을 근거로 할 수 있다. 다만 여기서 규정하고 있는 선박의 경우 어선을 제외하고 있는데 이에 대한 개선이 필요하다. 어선과 관련해서는 어선의 톤수에 대한 규정이 개정될 경우 어선표준화, 적정리스료 산출 등에 영향을 미치므로 어선금융제도 도입 이전에 이에 대한 검토가 필요하다. 한편 리스크 관리와 관련해서는 「농림수산업자 신용보증법」에서 리스 또는 펀드제도를 도입할 경우와 기존의 금융기관이 아닌 새로운 형태의 조직을 설립할 경우 금융기관의 정의를 개정할 필요가 있다. 또한 어선금융제도의 활성화를 위한 조세특례 등을 적용할 경우 조세특례 제한법의 개정이 필요하다. 어선금융제도를 추진함에 있어 자금을 조달할 때 「농림수산식품투자조합결성 및 운용에 관한 법률」에서 수산업에 대한 투자 조항 등을 개정할 필요가 있다.



| 그림 6-4 | 어선금융 제도 도입을 위한 정책 및 법제 정비방안

제 7 장 결론 및 정책 제언

1. 결론(요약)

최근 WTO/DDA 보조금 논의에서 어선세력을 확대시킬 수 있는 어선 건조에 대해서는 보조금 지급을 금지하자는 논의가 진행되고 있다. 이에 따라 어선에 대한 직접적인 보조나 정책자금의 지원은 더욱 어려워질 것으로 예상된다. 따라서 어선 신조 자금을 마련하기 위해서는 새로운 형태의 금융방법을 모색할 필요가 있다. 특히 어선 신조는 큰 규모의 자금이 필요한 만큼 체계적으로 자금을 조달하기 위한 방안 검토가 시급하다.

이에 본 연구는 금융 방법 중의 하나인 리스를 어선 신조 및 대체를 위한 재원조달 방법으로 활용할 수 있는지에 대한 타당성 분석과 어선 리스를 안정적으로 추진하기 위한 제도화 방안을 제시하고자 하였다. 이를 위해 우선 수산금융과 관련하여 어선금융에 대한 개념을 정립하였다.

어선 신조를 위한 자금 마련을 위해서는 정부 지원을 제외하고는 어업인 개인의 자본을 사용하거나 은행 등 금융기관에서 직접 대출을 받는 방법이 일반적이었다. 그런데 최근 금융 산업의 발달에 따라 대출 이외에도 펀드나 리스 등 새로운 형태의 금융 방법들이 개발됨에 따라 어선 신조 자금 조달에 활용해볼 수 있게 되었다. 선박의 경우 이미 리스 및 펀드 등의 금융방법 활용이 활성화되고 있다.

국내외 어선금융과 관련한 사례분석 결과 다음과 같은 시사점을 도출하였다. 첫째, 현재 시행되고 있는 선박리스의 경우 리스회사는 국제금융시장에서 자금을 조달한다는 점을 주목할 필요가 있다. 그리고 선박 금융을 활성화시키기 위한 다양한 정책지원이 이루어지고 있는 점도 시사하는 바가 크다. 둘째, 일본의 어선리스사업인 ‘후계자 대선취득지원 리스사업’은

정부주도로 추진됨에 따라 리스크 관리 측면에서 안정적인 제도로 정착할 수 있었다. 일반적으로 어업인·어업경영체가 어선 건조 또는 취득할 경우 보증금 등을 준비할 필요가 없고, 표준규격선 등의 건조를 통해 선가를 절감³³⁾할 수 있는 것이 장점으로 알려지고 있다. 이 사업은 신규 어선 건조 여력이 없지만 현재 수익상황을 개선하고 싶은 경영체에 효과적인 것으로 평가되고 있다.

셋째, 대만에서는 어선 리스와 같은 특화된 금융제도는 없다. 그러나 중화민국 농업위원회 농수금자(農業金融局) 효령에 의거하여 어업경영 자금 지원방식을 통해 손쉽게 어선을 건조할 수 있는 환경을 조성하고 있다.

이상의 시사점을 종합해볼 때 우리나라의 어선 건조 및 대체를 위한 어선금융제도를 위한 도입 재원을 국내뿐만 아니라 해외에서 조달하는 방안을 검토할 필요가 있다. 또한 해외 사례에서 볼 수 있는 것처럼 어선금융제도를 도입하기 위해서는 정부 지원이 필요하므로 이에 대한 다양한 정책과제를 발굴하는 것이 필요하다.

한편 어선리스제도가 도입될 경우 어선 신조 활성화로 어업경영 측면에서는 연료비 및 수리비 등 비용이 절감되어 어업의 경쟁력이 제고될 것으로 기대된다. 또한 금융 산업 및 중소 조선산업의 부가가치 제고와 고용 창출 효과도 기대할 수 있다. 근해 업종을 중심으로 어선리스제도 도입의 타당성을 분석한 결과 현재로는 대형선망, 기선권현망, 대형 트롤 등이 어선 신조 및 대체를 위해 리스를 활용할 수 있는 업종으로 나타났다.

쌍끌이 및 외끌이 대형저인망의 경우 경제성 측면에서 어선 리스를 활용하여 신조 어선을 확보할 경우 어업경영 비용의 감소가 상당히 큰 것으로 나타난다. 그러나 당기순익을 고려해볼 때 리스로 지급 여력이 부족하므로 정부의 적극적인 정책적 지원없이 어선리스제도 도입이 어려울 것

33) 일반적인 발주선에 비해 10% 정도 선가가 절감되는 것으로 평가되고 있음(참고: 일본 해양수산시스템협회, “후계자 대신취득지원 리스사업 보고서”, 2012. 3.).

으로 보인다.

대형선망 등의 경우 어선 리스에 따른 어업 경영비용이 절감되는 것으로 나타났으나 어업경영 수익의 불안정성이 커서 이를 정책적으로 보완하여 리스로 지급의 안정성이 보장되어야 어선리스제도 도입이 가능한 것으로 판단된다.

대형트롤과 중형저인망류의 경우 경제적 측면에서는 어선 리스 도입이 부분적으로 가능한 것으로 나타났는데 임금방식과 업종의 특성 등을 고려해볼 때 실제로 어선리스제도 도입을 위해서는 정책적 지원이 반드시 필요한 것으로 나타났다.

기선권현망의 경우 근해 어업 업종 중 가장 우선적으로 리스의 활용이 가능한 업종으로 나타났다. 근해 통발 및 안강망의 경우 적극적인 정책지원이 없이는 리스의 활용이 불가능한 것으로 나타났다. 이상을 정리하면 다음과 같다.

| 표 7-1 | 어선 리스 적용 가능성 순위

| | 쌍끌이 대형 저인망 | 외끌이 대형 저인망 | 대형 트롤 | 동해구 외끌이 중형 저인망 | 서남해구 외끌이 중형 저인망 | 동해구 중형 트롤 | 대형 선망 | 기선 권현망 | 근해 통발 | 근해 안강망 |
|----------|------------------|------------------|----------|-------------------------|--------------------------|-----------------|----------|-----------|----------|-----------|
| 우선 순위 | × | × | ○ | × | ○ | ○ | ◎ | ◎ | △ | △ |

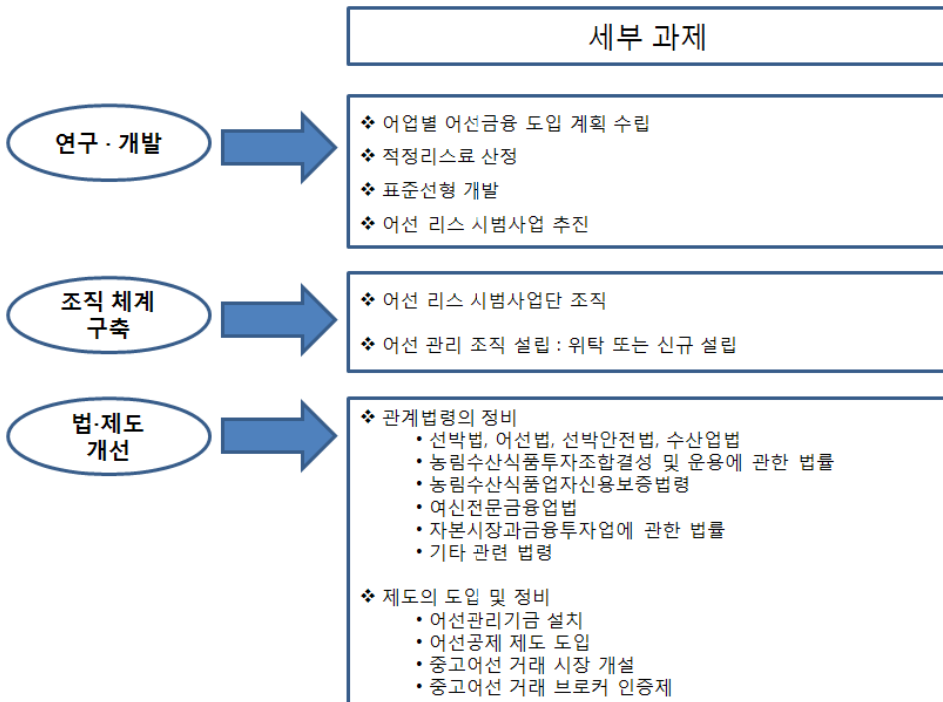
◎: 매우 높음, ○: 높음, △: 중간임, ×: 낮음

어선금융제도 도입의 기본방향과 관련해서 어선리스제도는 어업선진화 또는 어선 현대화 정책을 보조하여 어업경쟁력을 제고하는 것을 목표로 하고 어선 리스를 활용한 어선선진화를 기본 방향으로 설정하였다. 그리고 이러한 정책 목표와 방향을 충족시키기 위해서는 어선의 표준화, 적정리스료 산정, 리스크 관리, 어업인 참여 활성화 대책 등의 정책과제가 필요하다.

구체적으로는 금융 리스크 관리, 표준형 어선 개발, 조선사의 신용보강 시스템 구축, 중고 어선시장 또는 어선 거래시스템 구축 등이 필요하다.

2. 정책 제언

본 연구의 결과를 바탕으로 향후 추진해야 할 세부과제를 연구개발, 조직, 법·제도를 부분별로 정리·요약하면 다음과 같다.



| 그림 7-1 | 어선금융제도 도입을 위한 부분별 과제

연구개발 분야에서는 어선금융 도입 기본계획 수립, 적정리스크 산정, 표준선형 개발과 어선리스 시범사업 등의 세부과제를 추진하도록 한다.

조직 부분에서는 어선리스 시범사업과 어선관리를 위한 조직 설립을

정책과제로 추진한다. 법제도 부문에서는 어선 리스 관련 법체계를 검토하고 개선·정비를 추진한다. 또한 어선 리스 관련 제도, 리스크 관리를 위한 어선관리 기금의 설치 또는 어선공제 제도, 중고어선 거래를 위한 시스템 구축 및 중고어선 브로커 인증제 등을 추진한다.

1) 연구 및 개발

(1) 어업별 어선금융 도입을 위한 기본계획 수립

① 필요성 및 사업 내용

어선금융제도 도입을 위해서는 어업별 어선에 대한 실태조사와 정책적 우선순위를 정해서 어업별로 어선금융 도입 계획을 수립하여 추진하는 것이 바람직하다.

특히 연안어업의 경우 규모가 영세하고 숫자가 많아 어선금융을 도입하는 데 있어 면밀한 검토가 필요하다. 원양어업의 경우 어선 노후화 정도가 매우 심각하므로 신조가 시급하나 어선 건조자금의 상대적 규모가 매우 크다. 또한 국제적으로 조업수역에 대한 배타적 권리가 강화되고 있는 추세이므로 조업수역과 어업자원 등을 고려한 원양어업에 대한 향후 전망을 토대로 장기적 관점에서 금융 계획을 수립해야 한다.

구체적인 사업 내용은 계획 수립을 위한 어업별, 업종별 어선과 어업경영 실태를 조사하고 이를 근거로 제도의 도입 계획을 2020년까지 단계별로 수립하는 것이다. 계획은 어선금융 관련 상하위 법률 체계, 업종별 어선금융 적용 타당성 분석 및 우선순위 설정, 단계별 도입 계획 등을 포함한다.

② 추진 계획

| 표 7-2 | 어선금융 도입계획 수립 추진일정

| 추진일정 정책과제 | 1단계 (2013~2014) | 2단계 (2015~2016) | 3단계 (2017~2020) |
|-----------------|---|---|--------------------|
| 어선금융 도입계획 수립 | 근해 및 원양 어업의 어선금융 도입을 위한 실태조사 및 계획 수립 | 연안어업의 어선금융 도입을 위한 실태조사 및 계획 수립 | |

(2) 적정 리스료 산정을 위한 모형 개발

① 필요성 및 사업 내용

앞서 언급한 바와 같이 리스료의 결정은 어업인의 리스료 지급 여력, 금리, 리스사업 운영비, 리스 기간, 금리의 변동 여부 등 다양한 요인이 포함된다. 특히 리스를 활용할 경영체의 경영수익 구조 등도 고려해야 한다.

그리고 어업인의 적극적인 참여를 유도하기 위한 정책 지원도 함께 고려되어야 한다. 이러한 모든 요인을 종합하여 어업인, 리스 운영사, 정부가 만족할 수 있는 수준에서 리스료가 정해져야 한다.

따라서 어선리스 사업을 안정적으로 추진하고 활성화시키기 위해서는 이상의 모든 요인을 포함한 리스료 모형을 개발해야 한다.

② 추진 계획

| 표 7-3 | 적정 리스료 산정모형개발 추진일정

| 추진일정 정책과제 | 1단계 (2013~2014) | 2단계 (2015~2016) | 3단계 (2017~2020) |
|--------------|----------------------------|---------------------------------|--------------------|
| 적정리스료 산정 | 근해어업의 적정리스료 산정 모형 개발 | 원양 및 연안어업의 적정리스료 산정 모형 개발 | - |

(3) 표준선형 개발

① 필요성 및 사업 내용

어선 리스를 안정적으로 추진하기 위해서는 다수의 어업인이 사용할 수 있도록 표준화된 어선의 개발이 필요하다. 현재 우리나라의 어선 선형개발은 매우 부진한 상황이다. 선형개발은 어업의 다양한 업종별 특징과 어선 톤수의 조정 등과도 연계되어 있으므로 단순한 설계 이상의 작업을 필요로 한다. 따라서 표준선형의 개발은 정책과제로 추진되어야 한다. 표준선형개발은 향후에도 지속적으로 활용이 가능하므로 정부의 R&D 사업으로 지원하는 것이 바람직하다.

구체적으로 표준선형의 개발은 어선 리스를 활용할 업종별로 단계적으로 추진되어야 한다. 따라서 앞서 논의한 바와 같이 근해어업의 업종별 선형개발이 우선적으로 추진되고 다음으로 원양어업, 연안어업 순으로 추진되어야 한다. 표준화의 범위는 어업별·업종별 단체 즉, 수산업협동조합을 중심으로 단체 표준을 개발하는 것이 일반적이므로 수협을 중심으로 사업을 추진하도록 한다.

② 추진 계획

| 표 7-4 | 표준선형 개발 추진일정

| 추진일정 정책과제 | 1단계 (2013~2014) | 2단계 (2015~2016) | 3단계 (2017~2020) |
|--------------|----------------------|----------------------|----------------------|
| 표준 선형 개발 | 근해어업의 업종별 표준선형 개발 | 원양어업의 업종별 표준선형 개발 | 연안어업의 업종별 표준선형 개발 |

(4) 어선리스 시범사업

① 필요성 및 사업 내용

어선리스제도를 성공적으로 도입하기 위해 시범사업을 실시하는 것이 필요하다. 어선리스제도를 추진하는 데는 여러 가지 시행착오가 발생할 것으로 예상되는데 이러한 문제를 최소화시키기 위해서 시범사업의 추진은 중요하다.

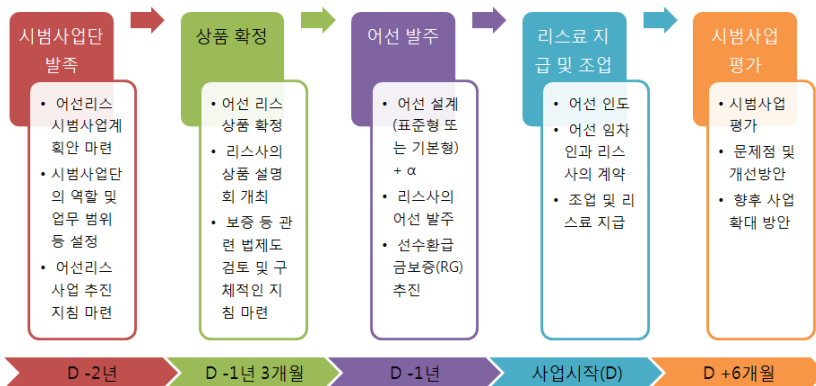
시범사업은 어선을 건조하는지 아니면 중고어선을 구입하는지에 따라 다소 차이가 발생한다. 시범사업은 준비기간을 고려해볼 때 어선을 새로 건조할 경우 사업 시작시점으로부터 약 2년 정도의 시간이 필요하므로 이를 고려해야 한다. 중고선을 구입할 경우 리스료가 상대적으로 저렴하고 어선 건조 기간의 단축으로 시범사업 기간이 단축될 수 있다.

우선 시범사업 계획안을 사업시작 목표연도의 2년 전에는 마련해야 한다. 계획안에는 대상 어선, 어선리스 시범사업의 타당성 분석과 표준선형 개발, 리스료 산정, 사업공정표와 예산 등이 포함되어야 한다. 대상 어선은 정부 또는 지자체와 근해어업 단체, 연구원 등 전문가가 협의하여 선정할 필요가 있다.

계획안이 마련되면 이를 근거로 시범사업추진단을 조직해야 하는데 시범사업단에서는 어선리스시범사업 추진 지침을 마련해야 한다. 시범사업추진단에서는 리스상품 즉, 정확한 리스료와 시범사업에 필요한 정책사업 지침을 마련해야 한다. 이러한 준비가 모두 끝나면 표준선형개발과 함께 어선을 발주한다. 어선의 건조가 완료되면 사업대상자(선주)는 어선을 인도받고 조업을 시작한다. 이후 리스료를 지급하고 일정기간(약 6개월~1년) 정도 지나면 시범사업을 평가한다.

| 표 7-5 | 어선리스제도 시범사업 절차

| 구 분 | 주 요 내 용 | 시간 (사업시작 기준) |
|-------------------|--|--------------------|
| 1) 시범사업 계획안 마련 | <ul style="list-style-type: none"> - 어선리스사업의 타당성 및 경제성 분석 - 표준형 어선 개발, 리스료 산정, 사업공정표, 예산 등 - 지자체 및 근해어업단체 등과 협의를 통해 대상어선 선정 - 사업참여자 선정: 리스사, 조선소, 금융·보증기관, 자문단 등 | 2년 전 |
| 2) 시범사업단 발족 | <ul style="list-style-type: none"> - 시범사업단의 역할 및 업무 범위 등 설정 - 어선리스사업 추진 지침 마련 | 1년 6개월 전 |
| 3) 상품 확정 | <ul style="list-style-type: none"> - 시범사업단에서 어선 리스상품 확정 - 리스사의 상품 개요 및 약관 등 상품 설명회 개최 - 보증 등 관련 법제도 등에 대한 구체적인 지침 마련 | 1년 3개월 전 |
| 4) 어선 발주 | <ul style="list-style-type: none"> - 어선 설계(표준형 또는 기본형) + α - 리스사의 어선 발주 - 선수환급보증(RG) 및 어선 건조 공정 확인 (어선 건조기간: 6개월~1년) | 1년 전 |
| 5) 리스료 지급 및 조업 | <ul style="list-style-type: none"> - 어선 인도 - 어선 임차인과 리스사의 계약 - 조업 및 리스료 지급 | 사업 시작 (D-DAY) |
| 6) 시범사업 평가 | <ul style="list-style-type: none"> - 시범사업 평가 - 문제점 및 개선방안 - 향후 사업 확대 방안 | 6개월 이후 |



| 그림 7-2 | 어선리스제도 시범사업 절차

시범사업은 어업별로 단계적으로 추진한다. 우선 근해어업을 대상으로 추진하고 2단계에서 원양어업, 3단계로 연안어업 순으로 시범사업을 추진 하도록 한다.

② 추진 계획

표 7-6 | 어선리스 시범사업 추진일정

| 추진일정 정책과제 | 1단계 (2013~2014) | 2단계 (2015~2016) | 3단계 (2017~2020) |
|--------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| 어선리스 시범사업 | 1차 시범사업실시 대상: 근해어업 | 2차 시범사업실시 대상: 원양어업 | 3차 시범사업실시 대상: 연안어업 |

2) 조직체계 구축

(1) 어선 리스 시범사업추진단 조직

① 필요성 및 사업 내용

앞서 언급한 어선 리스 시범사업의 추진을 위해서는 시범사업추진단을 조직해서 한시적으로 운영해야 한다. 시범사업추진단은 사업 추진을 총괄 하는 정부 및 지자체 공무원, 사업 대상자와 시범사업에 대한 전문가 자문 위원으로 구성할 수 있다.

시범사업추진단은 시범사업에 필요한 의사결정과 실무를 담당한다. 어선 리스 상품 즉, 정확한 리스료와 시범사업에 필요한 정책사업 지침을 마련해야 한다. 이러한 준비가 모두 끝나면 표준선형 개발과 함께 어선을 발주한다. 신조 어선을 이용하여 조업한 후 일정 기간(약 6개월~1년) 정도 지나면 시범사업을 평가하고 이후 2차 시범사업의 실시나 본 사업 실시를 검토하는 것까지 시범사업추진단에서 담당한다. 시범사업추진단 구성은 다음과 같다.

| 표 7-7 | 어선리스 시범사업추진단 조직 구성내용

| 구성원 | 세부 내용 |
|------------|-----------------------------------|
| 정부·지자체 | 농림수산식품부 및 관련 지자체 |
| 자문위원 | 어업인, 연구원 |
| 어선임차인 | 근해어업인 중 시범사업 참여를 희망하는 자 |
| 리스사 | 금융사 중 시범사업 참여를 희망하는 업체 |
| 조선소 | 국내외 조선소 중 시범사업 참여를 희망하는 업체 |
| 보증기관 | 신용보증기금 |
| 금융기관 또는 펀드 | 모태펀드, 사모펀드, 은행 중 시범사업 참여를 희망하는 업체 |

시범사업추진단은 시범사업의 대상 업종에 따라 구성원이 차이를 보이므로 시범사업 추진 단계별로 새롭게 구성되어야 한다.

② 추진 계획

시범사업추진단 조직은 시범사업 계획과 맞물려 추진되어야 하므로 1차 시범사업이 추진되는 2013년에 1차 시범사업추진단이 구성되어야 한다. 2차 시범사업추진단은 2015년, 3차의 경우 2017년에 각각 조직되어 시범사업 평가를 완료한 후 해산한다.

| 표 7-8 | 어선리스 시범사업추진단 조직 추진일정

| 추진일정 정책과제 | 1단계 (2013~2014) | 2단계 (2015~2016) | 3단계 (2017~2020) |
|--------------|--------------------|--------------------|--------------------|
| 시범사업단 조직 | 1차 시범사업단 조직 | 2차 시범사업단 조직 | 3차 시범사업단 조직 |

(2) 어선 관리 조직 설립

① 필요성 및 사업 내용

어선 리스 및 펀드 등 어선금융제도를 총괄한 어선 관련 일체의 업무를 할 수 있는 어선 관리 조직의 신설이 필수적이다. 이러한 조직은 새로운 조직을 신설하거나 기존 조직을 활용할 수도 있다. 예를 들어 현재 농림수산식품부와 국토해양부로 이원화³⁴⁾되어 있는 어선관리를 어선의 건조, 등록, 안전검사와 어선 리스 운영 등을 통합적으로 운영할 수 있도록 조직의 정비가 필요하다. 나아가 어선원·어선관리, 어선원 양성, 보험 및 재무관리 등 종합적인 서비스를 제공하는 방안도 고려해 보도록 한다.

② 추진 계획

표 7-9 | 어선리스 관리 조직의 설립 추진일정

| 추진일정 정책과제 | 1단계 (2013~2014) | 2단계 (2015~2016) | 3단계 (2017~2020) |
|--------------|--------------------------------|--------------------|--------------------|
| 어선관리 조직 설립 | 어선관리 조직의 설립 및 운영의 타당성 분석 | 어선관리조직 설립 | — |

3) 법·제도 개선

(1) 법령의 정비

① 필요성 및 사업 내용

어선금융제도 도입을 위해서는 기존의 「어선법」, 「수산업법」, 「선박법」, 「농림수산물업자신용보증법」, 「여신전문금융업법」 등 관련 법령의 개정 및 정비가 필요하다.

구체적으로 금융 리스크 관리와 관련해서는 「농림수산업자신용보증법」

34) 어선건조와 등록은 농림수산식품부가, 안전검사는 국토해양부가 담당.

에서 리스 또는 펀드제도를 도입할 경우, 기존의 금융기관이 아닌 새로운 형태의 조직을 설립할 경우 금융기관의 정의를 개정할 필요가 있다. 또한 어선금융제도의 활성화를 위한 조세특례 등을 적용할 경우 「조세특례 제한법」의 개정이 필요하다.

어선금융제도를 추진함에 있어 자금을 조달할 때 「농림수산식품투자조합결성 및 운용에 관한 법률」에서 수산업에 대한 투자 조항 등을 개정할 필요가 있다.

② 추진 계획

| 표 7-10 | 어선리스 도입을 위한 법률정비 추진일정

| 정책과제 | 추진일정 | 1단계 (2013~2014) | 2단계 (2015~2016) | 3단계 (2017~2020) |
|--------|------|--------------------------|------------------------|--------------------|
| 법률의 정비 | | 어선리스 관련 법률 정비 연구용역 실시 | 관련 법률의 개정 및 제정 등 정비 | - |

(2) 어선관리 기금 조성

① 필요성 및 사업 내용

어선 리스를 제도화하기 위해서는 리스크 관리 등에 예산이 필요하다. 리스사업을 민간 리스회사 또는 공공기관에서 담당하더라도 리스크 관리를 위해 재원을 마련해야 한다.

이를 위해서 정부·지자체 및 어업인 단체(수협)가 출자하고 어선관리와 관련한 수수료 등을 재원으로 기금(가칭 어선관리기금)을 설치하거나 어선공제 제도의 도입이 필요하다.

어선관리 기금에서는 리스회사가 기금에 일정 수준의 수수료를 지급하고 이를 리스료에 포함하도록 한다. 그리고 어선리스의 부실채권이 발생할 경우 이를 보전하고 사후적으로 어선 매각을 통해 자금을 회수할 수 있도록 한다.

어선공제제도는 공제회를 통해 어업의 불황으로 어선 리스료를 지급하지 못할 경우 이를 지급하는 것이다. 이 경우 리스 부실을 막을 수 있게 됨에 따라 이 제도의 안정성을 확보할 수 있고 리스료율을 낮출 수 있는 이점이 있다. 어선 금융의 리스크를 관리하는 차원에서 어업의 산업적 특성인 불안정한 수익구조에 따른 금융부실의 문제를 해결하기 위해 수협이 공제보험제도를 확대해서 추진하거나 별도의 어선 선주와 리스운영사가 공동으로 출자하여 공제기금을 마련도록 한다.

어선관리기금 또는 어선공제제도 도입에 대해서는 좀 더 심도 있는 검토가 필요하므로 이에 대한 연구가 우선적으로 필요하다.

② 추진 계획

| 표 7-11 | 어선관리기금 조성 추진일정

| 추진일정 정책과제 | 1단계 (2013~2014) | 2단계 (2015~2016) | 3단계 (2017~2020) |
|--------------|---|------------------------------|--------------------|
| 어선관리기금 조성 | - 어선관리 기금 설치 타당성 분석 - 어선공제제도 도입 타당성 분석 | 타당성 분석결과에 따른 어선관리기금 조성 | - |

(3) 중고어선 거래 시장 개설

① 필요성 및 사업 내용

정부가 제도적으로 중고 어선시장을 개설하는 방안을 고려해볼 수 있다. 중고시장이 형성되면 부실이 발생한 어선을 중고선 시장에서 시세에 따라 매각할 수 있어 부실 발생리스크가 예측 가능해지므로 리스사의 사업 참여가 상대적으로 용이해질 수 있다. 이미 어선 거래 시스템에 대한 연구가 완료되었는데 어선 거래시스템을 조속히 구축해야 한다.

그러나 중고어선 거래가 빈번하게 발생하지 않은 경우에는 중고어선

거래 브로커 인증제를 도입하여 중고어선 거래의 투명성을 확보하고 중고어선 거래를 활성화하는 방안을 고려할 필요가 있다.

현재 어선을 포함한 선박 거래 비즈니스는 해운업에서 규정하고 있는 해운부대업으로 등록하면 누구든지 할 수 있다. 브로커 인증제도를 통해 시장에서 신뢰를 높일 수 있고, 자격증 획득을 위한 교육을 통해 전문성도 확보할 수 있을 것으로 기대된다. 현재 중국 상하이에서는 선박중개브로커 자격시험을 실시하고 있다. 우리나라도 브로커 자격증(면허증)을 부여하는 방안을 적극적으로 모색할 필요가 있다.

② 추진 계획

| 표 7-12 | 중고어선 거래 시스템 구축 추진일정

| 추진일정 정책과제 | 1단계 (2013~2014) | 2단계 (2015~2016) | 3단계 (2017~2020) |
|--------------------|---|--------------------|--------------------|
| 중고 어선 거래 시스템 구축 | - 어선거래시스템 구축 - 중고어선 거래 브로커 인증제 제도 도입에 대한 타당성 분석 연구 | - | - |

참 고 문 헌

〈국내 문헌〉

- 강연실, 『수산발전기금 조성 및 운용방안에 관한 연구』, 해양수산부, 2000.
- 강청용 외, 『농기계임대사업의 활성화 방안 연구』, 농촌경제연구원, 2003. 12.
- 국회사무처, 『해운산업의 구조조정을 통한 경쟁력 강화 방안에 관한 연구』, 2009.
- 김경호, 「IMF 이후 한국수산금융의 현황과 정책방향」, 『수산경영론집』, 제32권 제2호 통권 제60호, 2001. 12.
- 김규형 외, 『선박금융론』, 2009.
- 김은수, 「중국 선박금융 동향」, 『해양물류연구』, 제7권, 2010.
- 김효의, 「선박금융과 조선산업」, 『코딩리서치』, 제312호, 2008년 겨울, pp.99~167.
- 농림수산식품부, 「어선·어선원 기반 어업선진화 방안」, 2012. 1.
- 류정곤, 「한·일 수산정책자금 지원제도 비교」, 『해양수산』, 통권216호, 한국해양수산개발원, 2002.
- 박광서·이정선, 「한국 해운산업 발전을 위한 선박금융 활성화 방안에 관한 연구」, 『해양물류연구』, 제27권 제4호, 통권71호, 2011.
- 백승택, 「선박금융의 리스크 평가」, 『수출보험』, 통권148호, 3~4월, 2008.
- 부산광역시 수산정책과, 「근해어업선진화 추진계획」, 2010. 11.
- 손일태·김건우, 「해운산업의 효율적인 자금조달 방안」, 『산연논총』, 제27집, 2002. 12.
- 수산청, 『수산청 30년사』, 1996.
- 수협경제연구원, 『어업경영조사』, 2000년 이후 각 연도.
- 수협중앙회, 「고정자산 감가상각 요령」
- 오세영, 「선박리스에 관한 일고찰」, 『월간 해양수산』, Vol. 1, 한국해양수산개발원, 1984.
- 이기환, 「해양(선박)금융의 육성전략과 추진방향」, 『부산발전포럼』, 통권 제116호, 3~4월, 2009.
- 임정덕 외, 『조선산업의 환경변화와 선박금융』, 산업연구원, 2009.
- 임종관, 『선박투자회사제도의 도입방안 연구』, 한국해양수산개발원. 2001.

- 정대·정영석·유일선·이기환, 「수산금융법제의 개선방안에 관한 연구」, 『한국해법학회지』, 제33권 제2호, 2011. 11.
- 정상근, 「선박금융지원수단으로서 수출기반 보험의 문제점과 개선방안」, 2011, 『동아법학』, 제52호, 2011, pp. 713~735.
- 정영석, 『해상법원론』, 텍스트북스, 2009.
- 주문배 외, 『수산정책자금의 효율성 제고방안』, 해양수산부, 2001.
- 최영곤, 「선박금융 위험의 평가와 관리시스템에 관한 연구」, 2011 논문집, 제30집, 동부산대학교, 2011, pp. 329-353.
- 최진이, 「선박펀드 활성화를 위한 선박투자회사제도의 개선방안에 관한 연구」, 『해사법연구』, 제22권 제3호, 2010. 11.
- 홍성인, 「중국조선산업의 확장과 대응전략: 종합경쟁력으로 중국의 추격을 따돌려라」, 『해양한국』, 통권 제375호, 2004. 12.
- 황두건, 「선박금융의 현황과 활성화」, 『물류혁신』, 제5권 제1호 통권15호, 2008.
- 황진희·이연경·최영석, 『해운산업 신성장동력 확보를 위한 선박S&P 비즈니스 활성화 방안 연구』, 한국해양수산개발원, 2011. 12.
- 해양경찰청, 『해양사고 통계연보』, 각 연도.

〈국외 문헌〉

- EUROPEAN COMMISSION, *Ex-post evaluation of the financial instrument for fisheries guidance 2000~2006*, European Commission, 2010.
- Taiwan Fisheries Agency, *Taiwan Fisheries Yearbook 2010*, 2010.
- 일본 해양수산시스템협회, “후계자 대신취득지원 리스사업 보고서”, 2012. 3.
- 일본 수산청, “후계자 대신취득지원 리스사업 개요”

〈인터넷 자료〉

- 농림수산식품부, 수산정보포털(www.fips.gc.kr)
- 통계청 농림어업조사 등록어선통계 (<http://meta.kosis.kr/bzmt/main.jsp>)
- 머니투데이 더 벨(the bell),
(<http://www.mt.co.kr/view/mtview.php?type=1&no=2012030708519690347&outlink=1>)

해양과 조선

(http://www.shipbuilding.or.kr/Report/Report_2011/ShipFinance-Report201112/Interview/MTM.html)

“The United Kingdom Operational programme for the European Fisheries Fund(2007~2013)”

(<http://archive.defra.gov.uk/foodfarm/fisheries/documents/fisheries/20080912ukoperationalprogramme.pdf>)

한국여신금융협회 홈페이지(www.crefia.or.kr)

부 록 1. 1차 어선금융제도 도입연구 자문회의 결과

- 목적 : 어선리스·펀드 제도 도입의 타당성 검토를 위한 전문가 자문회의
- 일시 : 2012년 4월 10일(화) 오후 3시
- 장소 : 한국해양수산개발원 대회의실(KBS 미디어센터빌딩 14층)
- 참석자 : 자문위원, 연구진 등

| 표 1 | 자문위원

| 기 관 명 | 부 서 명 | 직 위 | 성 명 |
|-----------|-----------|--------|-----|
| 농림수산식품부 | 어업정책과 | 사무관 | 장묘인 |
| 부산시 | 수산정책과 | 과장 | 송양호 |
| 대학교 | 부경대학교 | 교수 | 장영수 |
| 대학교 | 해양대학교 | 교수 | 이기환 |
| 중소조선연구원 | 선박기술연구본부 | 본부장 | 백영수 |
| 업계 | 원양산업협회 | 센터장 | 송기선 |
| 업계 | 대형선망수협 | 과장 | 한창은 |
| 농업정책자금관리단 | 투자관리부 | 부장 | 박춘성 |
| 산은캐피탈 | 리스금융2실 | 실장 | 이관용 |
| 연구감리위원 | 한국해양수산개발원 | 선임연구위원 | 신영태 |

□ 부산시

- 현재 부산시의 어선의 선령은 평균 26~27년 정도로 매우 노후화되어 있음
 - 특히 대형기저는 매우 심각한 상태임
- 또한 부산시는 대기업 자본 철수 등으로 어업 자본이 부족한 상태에서 정부의 직접 보조는 어려운 상황이기 때문에 펀드나 리스를 고려할 필요가 있음
 - 부산시 선망어업의 경우 1척당 100억 원의 수익이 발생하기 때문에 모태펀드와 펀드, 리스와 연계를 고려할 필요 있음

□ 원양산업협회

- 2009년 농림수산부에서 원양 어업의 어선 노후화 개선을 위한 수요조사를 통해 정책자금 지원 5,500억 원과 더불어 4,000억 원을 확보할 필요가 있다는 결론이 도출되었으며, 이 같은 맥락에서 펀드가 거론되었음
- 그러나 원양어업에 대한 안정적 수익성과 조업상의 안전문제가 펀드 도입의 걸림돌로 작용하였음
 - 펀드의 경우 투자수익을 6~7% 보장 문제와 SPC의 경영권 침해 가능성이 제기되어 2009년 이후 현재까지 담보 상태임
 - 대기업(예: 동원산업)은 어선을 구매할 여력이 충분히 있지만 대부분의 영세하나 근해어선 등은 어선을 구매하지 못하고, 수리해서 사용하는 경우가 많음
- 이 같은 맥락에서 어선리스제도 도입은 매우 필요하고 시급한 것으로 보고 있음
- 또한 원양협회 측은 담보제공과 관련해 조선소가 어선을 적기에 만들 수 있는가에 대한 문제도 고민해볼 필요가 있다는 입장임

- 80년대 이후 우리나라는 어선 건조를 하지 않았으며, 노르웨이, 스페인, 미국, 동남아 국가 등 일부 국가들만 어선 건조를 하고 있음
- 어선 구매 관련 표준설계와 관련해, 조선소 입장에서는 어선 설계도만 있다고 설계가 가능하다는 입장이지만 설계비가 전체 금액의 10%를 차지하고 있어 표준설계의 효과가 반감되는 결과를 가져옴

□ 산은캐피탈

- 이미 한국정책금융공사에서는 간접대출제도를 통해(온렌딩) 중소 중견 해운사의 선박구입자금을 지원하고 있음
- 지원 대상은 국내 건조 신조선과 중고선이며, 자금중개기관인 민간금융에 장기저리의 자금을 공급하면 민간금융기관이 선박금융 수요 발굴과 여신심사를 하는 방식임
- 따라서 간접대출제도를 이용하여 어선 구입비용 등을 지원할 수 있을 것으로 평가함

□ 중소조선연구원

- 어선 건조와 관련해 1~2개의 조선소를 특화할 경우에는 건조가 가능하며, 정부의 지원없이 건조하려는 업체가 없을 가능성이 매우 높다는 입장임
- 근해어선의 경우 부산 다대포조선 등이 특화 조선소로 가능할 것으로 보고 있으며, 원양어선을 불가할 것으로 보고 있음
- 즉, 업종별로 차별화하여 정부의 지원이 필요하다는 입장임
- 조선도가 설계를 해외에서 구매하면서 어선의 주요 부품도 모두 구매해야 하는 실정이기 때문에 조선소 단독으로 어선 건조를 하는 것은 수익성이 없음

□ 농업정책자금관리단

- 현재 농식품모태펀드가 운영되고 있으며, 간접대출방식을 도입하고 있음
 - 농업의 경우 많은 업체가 참여하고 있고, 신청 건수도 많음. 수산 분야에는 본래 7개 펀드가 배정되어 있었으나, 펀드 매집이 잘 되지 않는 경향이 있음
- 펀드의 경우 수요 근거가 있으면 펀드 조성이 가능함. 즉, 자금 공급 방식에 있어 금융의 문제가 아니라 수산업의 수익성이 문제임
 - 따라서 수익성 악화로 인한 금융제도 도입이 어려울 경우에는 정부의 개입이 필요함

□ 농림수산식품부

- 동원, 사조와 같은 대기업은 어선 건조와 관련해 용자만으로도 사업진행이 가능하고 영세한 근해어업의 경우에는 어선 건조 관련 시범사업을 하고자 함
- 영세한 근해어업을 대상으로 한 금융제도를 도입하기 위해서는 담보대출 문제가 가장 고민이기 때문에 이를 위해서는 정부에서 하는 리스사업을 통해서 어선을 구매하는 새로운 형태의 어선구입 모델이 필요함
 - 즉 정부가 리스사업을 통해서 배를 건조하여 대여하고, 대여료를 받는 모델을 구축하고, 점차 이를 민간으로 이양함으로써 어업선 진화를 달성하고자 함
 - 정부는 내년 2013년 신규사업으로 계획 중에 있으며, 리스사업을 하기 위해서는 어선에 대한 정보 축적 및, 거래시장이 형성이 전제되어야 함

□ 선망수협

- 국내 어선의 노후화가 매우 심각한 상태이며, 노후화로 인한 어선 사고가 매우 빈번하게 발생하고 있음
- 현재 근해 선망어선은 일본으로부터 중고선 수입에 100% 의존하고 있는 실정이며, 국내에서 어선을 건조할 조선소조차도 없는 것이 현실임
 - 1995년 선망어선이 국내에서 한 척 건조되었을 뿐 어선 건조 실적이 전무하여, 어선 설계도도 없는 실정임
 - 따라서 리스사업 도입에 앞서 조선소 문제도 다시 한번 심각하게 고려해볼 필요가 있음

□ 부경대학교

- 그동안 어업인들이 저리의 정책사업을 사용한 경험이 있고, 새로운 금융제도에 대한 의구심이 많기 때문에 정책자금 3% 이상의 금리라면 선주들이 꺼려할 가능성이 매우 높음
 - 따라서 수산업의 특성을 반영한 금융제도 도입이 급선무임
- 또한 리스제도 도입과 관련해 연구의 범위를 좁힐 필요성이 있음
 - 즉, 실현가능성이 높은 어업, 즉, 원양의 참치선망 등 대형어군을 대상으로 조업하는 어업 등을 우선 대상으로 연구할 필요가 있을 것임
- 더불어 금융제도 시스템에 초점을 맞추기보다는 어선어업의 경영형태에 포커스를 맞춘 금융제도 도입을 고려해야 함
 - 수익분배제도, 소유과 경영분리 등 경영형태에 따른 어선 경영을 어떻게 매치시킬 것인가 또는 새로운 경영방식 도입까지 고민해볼 필요가 있음

부록 2. 2차 어선금융제도 도입연구 자문회의 결과

- 목적 : 어선리스제도 도입 연구결과 보고 및 전문가 자문회의
- 일시 : 2012년 12월 21일(금) 오전 10시
- 장소 : 서울역사 회의실(KTX 별실)
- 참석자 : 자문위원, 연구진 등

| 표 1 | 자문위원

| 기 관 명 | 부 서 명 | 직 위 | 성 명 |
|-----------|----------|------|----------------|
| 농림수산식품부 | 어업정책과 | 사무관 | 임동규 (자료 협조) |
| 부산시 | 수산정책과 | 과장 | 송양호 |
| 중소조선연구원 | 선박기술연구본부 | 본부장 | 백영수 |
| 업계 | 대형기선저인망 | 지도상무 | 김성문 |
| 업계 | 대형선망수협 | 과장 | 한창은 |
| 농업정책자금관리단 | 투자관리부 | 부장 | 박춘성 |

□ 회의 결과

- 어선 리스에 대한 올바른 이해가 필요함
- 농식품모태펀드의 경우 투자 아이টে을 적극적으로 찾고 있는 바 어선리스사업이 실시되면 이에 투자할 용의가 있음
- 대형선망 및 대형기선저인망의 경우 어선노후화가 심각한데 최근 일본 중고선 도입도 어려워짐에 따라 어선 대체 및 신조에 대한 정책이 시급함

- 부산시의 경우 연구결과를 바탕으로 시범사업을 적극적으로 추진하겠음
- 리스료와 관련해서는 초기 보증금을 10%가 아닌 20~30%를 어선주가 부담하고 리스기간도 좀 더 짧게 설정하는 것을 검토해야 함
- 부산시를 중심으로 어선 리스 TF를 구성할 예정임

부록 3. 어업인 의견조사

1) 설문지

안녕하십니까?

한국해양수산개발원 입니다.

최근 어선의 노후화가 심화됨에 따라 연료비를 비롯하여 어선 수리비 등 어업경비의 증가로 어업경영난과 해양안전사고의 빈번한 발생으로 어선원의 승전기피도 심화되고 있는 상황입니다. 이에 어선 신조가 절실히 필요함에도 불구하고 높은 신조비용과 어업경영의 어려움, 금융시스템의 부재 등으로 이를 위한 재원조달이 어려운 실정입니다. 특히 수산자원을 고갈시킬 우려가 있는 어선 신조를 위한 보조금 등이 WTO/DDA에서 철폐 대상으로 논의되고 있어 어선 신조를 위한 정책자금의 확대가 현실적으로 불가능한 상황입니다.

이에 본 원에서는 「어업 선진화를 위한 어선금융제도 도입을 위한 연구」를 수행하면서 노후어선의 교체를 위한 재원조달 방안으로 어선 리스와 어선펀드제도에 대한 연구를 추진 중입니다. 이러한 맥락에서 새로운 어선금융제도 도입을 위해서 정부, 업계, 학교 및 연구소 등 다양한 참여자의 의견을 반영하고자 합니다.

아무쪼록 바쁘신 가운데에도 본 조사에 응해 주셔서 어선금융제도의 도입 타당성 및 관련 정책방안 도출에 많은 도움 부탁드립니다.

귀하의 응답 내용 및 본 조사 결과는 통계법 규정에 따라 비밀이 보장되며 통계자료 및 연구목적 이외에는 사용되지 않습니다. 감사합니다.

2012. 4

조사기관 : 한국해양수산개발원

연구책임자 : 엄선희 전문연구원

담 당 자 : 정명화 전문연구원

전 화 : 02) 2105-2747, 2105-2906

| | | | |
|-------|------------------------------|----|--|
| 소속 기관 | ①대학 ②연구소 ③수산업계 및 단체 ④ 정부 ⑤기타 | | |
| 기관명 | | 직급 | |

한 국 해 양 수 산 개 발 원

㉔ 어선 확보를 위한 자금 조달 ㉔

1. 현재 우리나라 어선의 노후화 심화에 따른 가장 큰 문제는 무엇이라고 생각하십니까?

- ① 어선의 해양안전사고 발생
- ② 어업경비 상승
- ③ 어선원 복지 공간의 부족
- ④ 조업의 비효율성
- ⑤ 어선 건조기술 등 관련 기술의 퇴화
- ⑥ 어선원의 승선기피
- ⑦ 기타()

2. 어선 신조가 필요하다고 생각하십니까?

- ① 매우 필요하다
- ② 필요하다
- ③ 모르겠다
- ④ 필요하지 않다
- ⑤ 전혀 필요하지 않다

3. 어선 신조를 위해 가장 시급히 필요한 정책은 무엇입니까?

- ① 어선의 표준 선형 개발 등 기술개발
- ② 어선 톤수제한 등 관련 규제 완화
- ③ 어업인의 신용보강 등 리스크관리 시스템 구축
- ④ 어선거래소(가칭)와 같은 어선 거래 시스템 및 관리 조직 구성
- ⑤ 어선 리스 또는 펀드제도를 운용할 수 있는 모태펀드 또는 기금의 구성

⑥ 어선 리스 또는 펀드 등 어선 대상 금융 상품의 개발

⑦ 기타 ()

4. 어선 신조를 위한 정책적 지원이 필요하다고 생각하십니까?

① 매우 필요하다

② 필요하다

③ 모르겠다

④ 필요하지 않다

⑤ 전혀 필요하지 않다

5. 현재 어선 신조와 관련된 정책자금 지원되지 않는 상황에서 어선 신조를 위한 재원조달 활성화 정책으로 바람직한 것은 무엇이라고 생각하십니까?

① 어선의 담보비율을 높여 일반 대출 한도의 증액

② 어선주의 신용보강을 위한 보증제도의 개선

③ 모태펀드 및 기금 확충을 통한 융자 확대

④ 어선리스제도의 도입

⑤ 어선펀드제도의 도입

⑥ 기타()

㉔ 어선리스제도 도입의 필요성 ㉔

6. 귀하께서 대출 이외 자금조달 방법 중 어선리스제도에 대해 어느 정도 알고계십니까?

- ① 매우 잘 알고 있다
- ② 알고 있다
- ③ 들어본 적은 있다
- ④ 모른다
- ⑤ 전혀 들어본 적도 없다

7. 귀하께서는 자본 조달방법으로써 어선리스제도를 도입할 필요가 있다고 생각하십니까?

- ① 매우 필요하다
- ② 필요하다
- ③ 보통이다
- ④ 필요 없다
- ⑤ 전혀 필요없다

7-1. 어선리스제도가 필요하다면 그 이유는 무엇이라고 생각하십니까?

- ① 어업의 경쟁력 강화를 위해
- ② 리스료를 비용으로 처리하여 투명하고 건전한 어업경영의 재무구조를 유지할 수 있기 때문에
- ③ 노후어선을 교체하여 어업경영비용을 감소시킬 수 있으므로
- ④ 향후 보조금 등 정부 지원 등이 감소할 것으로 예상되기 때문에
- ⑤ 노후어선을 교체하여 해양안전사고를 예방하고 어선원에게 쾌적한 공간을 제공하여 어선원 승선기피 문제를 해결하기 위해
- ⑥ 기타()

㉔ 어선펀드제도 도입의 필요성 ㉔

8. 귀하께서 대출 이외 자금조달 방법 중 어선펀드제도에 대해 어느 정도 알고계십니까?
- ① 매우 잘 알고 있다
 - ② 알고 있다
 - ③ 들어본 적은 있다
 - ④ 모른다
 - ⑤ 전혀 들어본 적도 없다
9. 귀하께서는 자본 조달방법으로써 어선펀드제도를 도입할 필요가 있다고 생각하십니까?
- ① 매우 필요하다
 - ② 필요하다
 - ③ 보통이다
 - ④ 필요 없다
 - ⑤ 전혀 필요없다
10. 어선펀드제도가 필요하다면 그 이유는 무엇이라고 생각하십니까?
- ① 어업의 경쟁력 강화를 위해
 - ② 투명한 어업경영의 재무구조를 유지할 수 있기 때문에
 - ③ 노후어선을 교체하여 어업경영비를 감소시킬 수 있으므로
 - ④ 향후 보조금 등 정부 지원 등이 감소할 것으로 예상되기 때문에
 - ⑤ 노후어선을 교체하여 해양안전사고를 예방하고 어선원에게 쾌적한 공간을 제공하여 어선원 승선기피 문제를 해결하기 위해
 - ⑥ 기타()

㉞ 어선리스 및 펀드제도 도입을 위한 선결 요건 ㉞

11. 국내 어선리스제도 도입을 위해 다음 중 가장 우선적으로 필요한 사항은 무엇이라고 생각하십니까?

- ① 정확한 리스료의 산정
- ② 어선리스제도에 대한 대어업인 홍보
- ③ 어업인의 신용보강 등 리스크관리 시스템 구축
- ④ 어선거래소(가칭)와 같은 어선거래제도의 정착
- ⑤ 어선 리스 및 펀드제도를 운용할 수 있는 모태펀드 또는 기금의 구성
- ⑥ 어선 신조를 위한 기술 개발
- ⑦ 기타()

12. 어선리스 및 펀드제도 도입과 관련해 기타 의견이 있으시다면, 기재해 주십시오.

감사합니다.

2) 설문조사 결과

(1) 조사 설계

| | | |
|-------|---|---|
| 조사 대상 | → | <ul style="list-style-type: none"> 전국의 근해, 원해 어업 선주 및 수협/협회 관계자 농림수산식품부 및 부산시 공무원 |
| 표본수 | → | <ul style="list-style-type: none"> 총 141명 |
| 조사 방법 | → | <ul style="list-style-type: none"> CATI(Computer Assisted Telephone Interview) 우편 조사(Post Research) |
| 표본추출 | → | <ul style="list-style-type: none"> 유의 표본 추출 (Purposive Sampling) |
| 조사기간 | → | <ul style="list-style-type: none"> 2012년 8월 13일(월) ~ 9월 27일(목) |

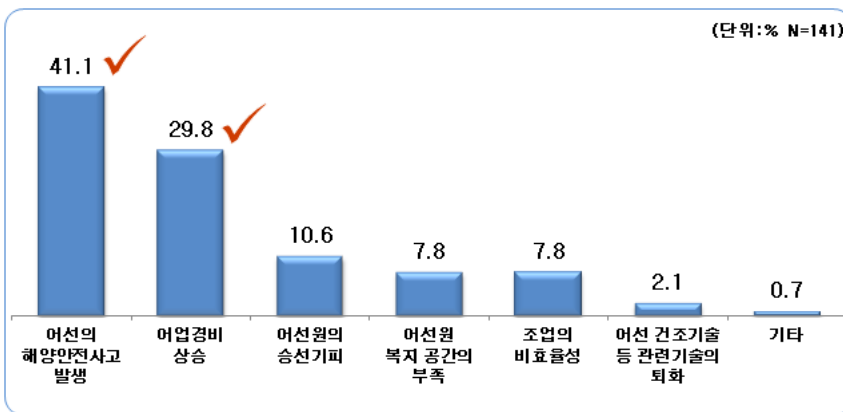
(2) 응답자 특성

| | | 사 례 수 | 비 율(%) |
|----------|-----------|-------|--------|
| ■ 전 체 ■ | | 141 | 100.0 |
| 소속 기관 | 수산업계 | 98 | 69.5 |
| | 정부 | 43 | 30.5 |
| 세부 소속 기관 | 대형선망수협 | 13 | 9.2 |
| | 대형기선저인망수협 | 15 | 10.6 |
| | 기선권현망수협 | 7 | 5.0 |
| | 근해통발수협 | 1 | 0.7 |
| | 근해안강망수협 | 8 | 5.7 |
| | 기타근해조업 | 12 | 8.5 |
| | 원양협회 | 37 | 26.2 |
| | 수협/협회관계자 | 5 | 3.5 |
| | 농림부공무원 | 34 | 24.1 |
| | 부산시공무원 | 9 | 6.4 |
| 조업 형태 | 근해어업 | 56 | 39.7 |
| | 원해어업 | 37 | 26.2 |
| | 기타 | 48 | 34.0 |



문1. 현재 우리나라 어선의 노후화 심화에 따른 가장 큰 문제는 무엇이라고 생각하십니까?

- 어선 노후화 심화에 따른 가장 큰 문제점에 대해서, ‘어선의 해양안전사고 발생’이라는 응답이 41.1%로 가장 높게 나타났고, ‘어업경비 상승’이라는 응답이 29.8%로 그 다음임. 그 밖에, ‘어선원의 승선기피’라는 응답이 10.6%, ‘조업의 비효율성’ 7.8%, ‘어선원 복지 공간의 부족’ 7.8%, ‘어선 건조기술 등 관련기술의 퇴화’ 2.1% 등의 순임.



응답자 특성

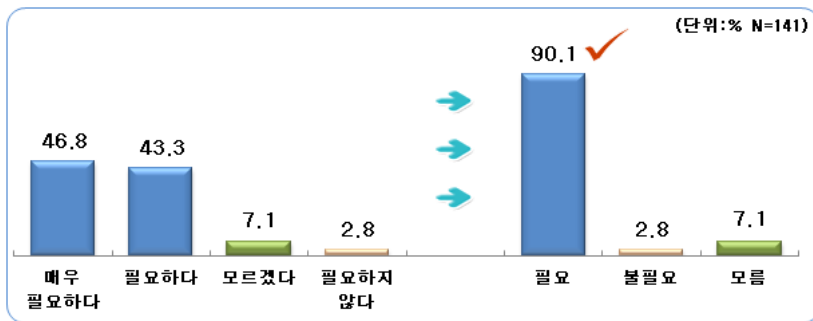
- ▷ ‘어선의 해양안전 사고 발생’이라는 응답은 정부부처(60.5%) 및 농림수산식품부 공무원(64.7%) 등에서 특히 높고,
- ▷ ‘어업경비 상승’이라는 응답은 수산업계(35.7%) 및 기선권현망수협(42.9%), 원양협회(40.5%), 수협/협회 관계자(60.0%) 등에서 높았으며,
- ▷ ‘어선원의 승선기피’라는 응답은 근해안강망수협(25.0%) 등에서 상대적으로 높게 나타남.

| 단위 : % | | 사례 수 | 어선의 해양 안전 사고 발생 | 어업 경비 상승 | 어선원의 승선 기피 | 어선원 복지 공간의 부족 | 조업의 비효율성 | 어선 건조 기술 등 관련 기술의 퇴화 | 기타 |
|-----------|----------|-------|-----------------|----------|------------|---------------|----------|----------------------|-----|
| ■ 전 체 ■ | | (141) | 41.1 | 29.8 | 10.6 | 7.8 | 7.8 | 2.1 | 0.7 |
| 소속기관 | 수산업계 | (98) | 32.7 | 35.7 | 12.2 | 8.2 | 8.2 | 3.1 | 0.0 |
| | 정부 | (43) | 60.5 | 16.3 | 7.0 | 7.0 | 7.0 | 0.0 | 2.3 |
| 세부 소속기관 | 대형선망 | (13) | 23.1 | 30.8 | 7.7 | 7.7 | 30.8 | 0.0 | 0.0 |
| | 대형기선저인망 | (15) | 33.3 | 26.7 | 20.0 | 13.3 | 0.0 | 6.7 | 0.0 |
| | 기선권현망 | (7) | 28.6 | 42.9 | 14.3 | 14.3 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| | 근해통발 | (1) | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 100.0 | 0.0 | 0.0 |
| | 근해안강망 | (8) | 37.5 | 37.5 | 25.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| | 기타 근해조업 | (12) | 25.0 | 25.0 | 16.7 | 16.7 | 8.3 | 8.3 | 0.0 |
| | 원양협회 | (37) | 40.5 | 40.5 | 8.1 | 5.4 | 5.4 | 0.0 | 0.0 |
| | 수협/협회관계자 | (5) | 20.0 | 60.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 20.0 | 0.0 |
| | 농림부공무원 | (34) | 64.7 | 11.8 | 2.9 | 8.8 | 8.8 | 0.0 | 2.9 |
| | 부산시공무원 | (9) | 44.4 | 33.3 | 22.2 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| 조업 형태 | 근해어업 | (56) | 28.6 | 30.4 | 16.1 | 10.7 | 10.7 | 3.6 | 0.0 |
| | 원해어업 | (37) | 40.5 | 40.5 | 8.1 | 5.4 | 5.4 | 0.0 | 0.0 |
| | 기타 | (48) | 56.3 | 20.8 | 6.3 | 6.3 | 6.3 | 2.1 | 2.1 |
| 어선 신조 필요성 | 필요 | (127) | 41.7 | 29.1 | 10.2 | 7.9 | 7.9 | 2.4 | 0.8 |
| | 불필요 | (4) | 0.0 | 75.0 | 0.0 | 0.0 | 25.0 | 0.0 | 0.0 |
| | 모름 | (10) | 50.0 | 20.0 | 20.0 | 10.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| 어선리스 인지도 | 인식 | (96) | 44.8 | 25.0 | 7.3 | 9.4 | 10.4 | 2.1 | 1.0 |
| | 비인식 | (45) | 33.3 | 40.0 | 17.8 | 4.4 | 2.2 | 2.2 | 0.0 |
| 어선리스 필요성 | 필요 | (100) | 39.0 | 31.0 | 7.0 | 8.0 | 11.0 | 3.0 | 1.0 |
| | 보통 | (35) | 45.7 | 22.9 | 22.9 | 8.6 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| | 불필요 | (6) | 50.0 | 50.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| 어선펀드 인지도 | 인식 | (86) | 41.9 | 27.9 | 9.3 | 8.1 | 9.3 | 2.3 | 1.2 |
| | 비인식 | (55) | 40.0 | 32.7 | 12.7 | 7.3 | 5.5 | 1.8 | 0.0 |
| 어선펀드 필요성 | 필요 | (77) | 39.0 | 31.2 | 9.1 | 7.8 | 9.1 | 2.6 | 1.3 |
| | 보통 | (52) | 42.3 | 26.9 | 13.5 | 9.6 | 5.8 | 1.9 | 0.0 |
| | 불필요 | (12) | 50.0 | 33.3 | 8.3 | 0.0 | 8.3 | 0.0 | 0.0 |



문2. 귀하께서는 어선 신조가 필요하다고 생각하십니까?

- 어선 신조의 필요성에 대해서, ‘필요하다’는 응답이 90.1%(매우 : 46.8% + 필요 : 43.3%)로 나타나 대부분의 응답자가 어선 신조 필요성에 공감하는 것으로 나타남.



응답자 특성

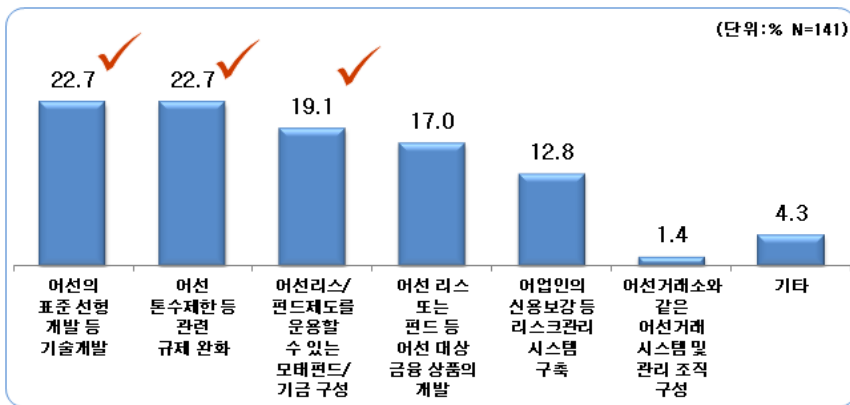
- ▷ ‘필요’라는 응답은 대부분의 응답자에게서 높게 나타난 가운데, 일부 기타 근해어업 선주(83.3%) 및 원양협회(83.8%) 및 부산시 공무원 (66.7%)의 경우 ‘필요하다’는 응답이 낮음.

| 단위: % | | 사례 수 | 매우 필요하다 | 필요하다 | 모르겠다 | 필요하지 않다 | 필요 | 불필요 | 모름 |
|-----------|----------|-------|---------|-------|-------|---------|-------|-------|-------|
| ■ 전 체 ■ | | (141) | 46.8 | 43.3 | 7.1 | 2.8 | 90.1 | 2.8 | 7.1 |
| 소속 기관 | 수산업계 | (98) | 40.8 | 49.0 | 6.1 | 4.1 | 89.8 | 4.1 | 6.1 |
| | 정부 | (43) | 60.5 | 30.2 | 9.3 | 0.0 | 90.7 | 0.0 | 9.3 |
| 세부 소속 기관 | 대형선망 | (13) | 46.2 | 53.8 | 0.0 | 0.0 | 100.0 | 0.0 | 0.0 |
| | 대형기선저인망 | (15) | 53.3 | 46.7 | 0.0 | 0.0 | 100.0 | 0.0 | 0.0 |
| | 기선권현망 | (7) | 71.4 | 14.3 | 0.0 | 14.3 | 85.7 | 14.3 | 0.0 |
| | 근해통발 | (1) | 0.0 | 100.0 | 0.0 | 0.0 | 100.0 | 0.0 | 0.0 |
| | 근해안강망 | (8) | 37.5 | 50.0 | 12.5 | 0.0 | 87.5 | 0.0 | 12.5 |
| | 기타 근해조업 | (12) | 50.0 | 33.3 | 0.0 | 16.7 | 83.3 | 16.7 | 0.0 |
| | 원양협회 | (37) | 21.6 | 62.2 | 13.5 | 2.7 | 83.8 | 2.7 | 13.5 |
| | 수협/협회관계자 | (5) | 80.0 | 20.0 | 0.0 | 0.0 | 100.0 | 0.0 | 0.0 |
| | 농림부공무원 | (34) | 70.6 | 26.5 | 2.9 | 0.0 | 97.1 | 0.0 | 2.9 |
| | 부산시공무원 | (9) | 22.2 | 44.4 | 33.3 | 0.0 | 66.7 | 0.0 | 33.3 |
| 조업 형태 | 근해어업 | (56) | 50.0 | 42.9 | 1.8 | 5.4 | 92.9 | 5.4 | 1.8 |
| | 원해어업 | (37) | 21.6 | 62.2 | 13.5 | 2.7 | 83.8 | 2.7 | 13.5 |
| | 기타 | (48) | 62.5 | 29.2 | 8.3 | 0.0 | 91.7 | 0.0 | 8.3 |
| 어선 신조 필요성 | 필요 | (127) | 52.0 | 48.0 | 0.0 | 0.0 | 100.0 | 0.0 | 0.0 |
| | 불필요 | (4) | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 100.0 | 0.0 | 100.0 | 0.0 |
| | 모름 | (10) | 0.0 | 0.0 | 100.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 100.0 |
| 어선 리스 인지도 | 인지 | (96) | 57.3 | 38.5 | 2.1 | 2.1 | 95.8 | 2.1 | 2.1 |
| | 비인지 | (45) | 24.4 | 53.3 | 17.8 | 4.4 | 77.8 | 4.4 | 17.8 |
| 어선 리스 필요성 | 필요 | (100) | 55.0 | 39.0 | 4.0 | 2.0 | 94.0 | 2.0 | 4.0 |
| | 보통 | (35) | 25.7 | 57.1 | 14.3 | 2.9 | 82.9 | 2.9 | 14.3 |
| | 불필요 | (6) | 33.3 | 33.3 | 16.7 | 16.7 | 66.7 | 16.7 | 16.7 |
| 어선 펀드 인지도 | 인지 | (86) | 60.5 | 34.9 | 3.5 | 1.2 | 95.3 | 1.2 | 3.5 |
| | 비인지 | (55) | 25.5 | 56.4 | 12.7 | 5.5 | 81.8 | 5.5 | 12.7 |
| 어선 펀드 필요성 | 필요 | (77) | 53.2 | 40.3 | 5.2 | 1.3 | 93.5 | 1.3 | 5.2 |
| | 보통 | (52) | 42.3 | 44.2 | 11.5 | 1.9 | 86.5 | 1.9 | 11.5 |
| | 불필요 | (12) | 25.0 | 58.3 | 0.0 | 16.7 | 83.3 | 16.7 | 0.0 |



문3. 어선 신조를 위해 가장 시급히 필요한 정책은 무엇입니까?

- 어선 신조를 위해 시급한 정책에 대해서 살펴본 결과, ‘어선의 표준선형 개발 등 기술개발’이라는 응답이 22.7%, ‘어선 톤수 제한 등 관련 규제 완화’라는 응답이 22.7%, ‘어선리스/펀드제도를 운용할 수 있는 모태펀드/기금 구성’이라는 응답이 19.1%로 세 응답이 비슷하게 나타남.
- 그 다음으로 ‘어선 리스 또는 펀드 등 어선 대상 금융 상품의 개발’이라는 응답이 17.0%, ‘어업인의 신용보강 등 리스크 관리 시스템 구축’이라는 응답이 12.8%, ‘어선거래소와 같은 어선거래 시스템 및 관리 조직 구성’이라는 응답이 1.4%로 나타남.



응답자 특성

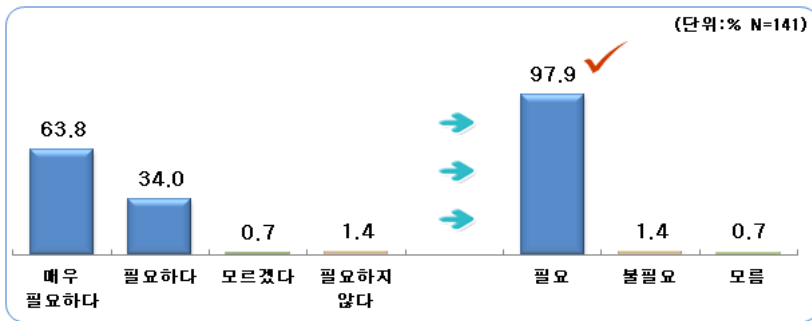
- ▷ ‘어선의 표준선형 개발 등 기술개발’이라는 응답은 정부(34.9%) 및 농림부 공무원(38.2%), 근해안강망수협(37.5%) 등에서 특히 높고,
- ▷ ‘어선 톤수제한 등 관련 규제 완화’라는 응답은 기타 근해어업 선주(33.3%), 수협/협회 관계자(40.0%) 등에서 높았으며,
- ▷ ‘어선리스/펀드제도를 운용할 수 있는 모태펀드/기금 구성’이라는 응답은 대형선망수협(30.8%), 농림부 공무원(29.4%) 등에서 상대적으로 높게 나타남.

| 단위 : % | | 사례 수 | 어선의 표준 선형 개발 등 기술 개발 | 어선 톤수제한 등 관련 규제 완화 | 어선 리스/펀드 제도를 운용할 수 있는 모태 펀드/기금 구성 | 어선 리스 또는 펀드 등 어선 대상 금융 상품의 개발 | 어업인의 신용보강 등 리스크 관리 시스템 구축 | 어선거래소와 같은 어선 거래 시스템 및 관리 조직 구성 | 기타 |
|-----------|----------|-------|----------------------|--------------------|-----------------------------------|-------------------------------|---------------------------|--------------------------------|------|
| ■ 전 체 ■ | | (141) | 22.7 | 22.7 | 19.1 | 17.0 | 12.8 | 1.4 | 4.3 |
| 소속 기관 | 수산업계 | (98) | 17.3 | 27.6 | 15.3 | 22.4 | 11.2 | 1.0 | 5.1 |
| | 정부 | (43) | 34.9 | 11.6 | 27.9 | 4.7 | 16.3 | 2.3 | 2.3 |
| 세부 소속 기관 | 대형선망 | (13) | 15.4 | 15.4 | 30.8 | 15.4 | 7.7 | 0.0 | 15.4 |
| | 대형기선저인망 | (15) | 13.3 | 20.0 | 13.3 | 46.7 | 6.7 | 0.0 | 0.0 |
| | 기선권현망 | (7) | 14.3 | 28.6 | 0.0 | 42.9 | 0.0 | 0.0 | 14.3 |
| | 근해통발 | (1) | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 100.0 | 0.0 | 0.0 |
| | 근해안강망 | (8) | 37.5 | 25.0 | 0.0 | 0.0 | 25.0 | 0.0 | 12.5 |
| | 기타근해조업 | (12) | 16.7 | 33.3 | 8.3 | 25.0 | 8.3 | 0.0 | 8.3 |
| | 원양협회 | (37) | 18.9 | 32.4 | 18.9 | 16.2 | 10.8 | 2.7 | 0.0 |
| | 수협/협회관계자 | (5) | 0.0 | 40.0 | 20.0 | 20.0 | 20.0 | 0.0 | 0.0 |
| | 농림부공무원 | (34) | 38.2 | 11.8 | 29.4 | 0.0 | 14.7 | 2.9 | 2.9 |
| | 부산시공무원 | (9) | 22.2 | 11.1 | 22.2 | 22.2 | 22.2 | 0.0 | 0.0 |
| 조업 형태 | 근해어업 | (56) | 17.9 | 23.2 | 12.5 | 26.8 | 10.7 | 0.0 | 8.9 |
| | 원해어업 | (37) | 18.9 | 32.4 | 18.9 | 16.2 | 10.8 | 2.7 | 0.0 |
| | 기타 | (48) | 31.3 | 14.6 | 27.1 | 6.3 | 16.7 | 2.1 | 2.1 |
| 어선 신조 필요성 | 필요 | (127) | 23.6 | 19.7 | 21.3 | 17.3 | 12.6 | 0.8 | 4.7 |
| | 불필요 | (4) | 0.0 | 75.0 | 0.0 | 25.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| | 모름 | (10) | 20.0 | 40.0 | 0.0 | 10.0 | 20.0 | 10.0 | 0.0 |
| 어선 리스 인지도 | 인지 | (96) | 19.8 | 24.0 | 21.9 | 15.6 | 12.5 | 1.0 | 5.2 |
| | 비인지 | (45) | 28.9 | 20.0 | 13.3 | 20.0 | 13.3 | 2.2 | 2.2 |
| 어선 리스 필요성 | 필요 | (100) | 21.0 | 21.0 | 23.0 | 17.0 | 12.0 | 1.0 | 5.0 |
| | 보통 | (35) | 31.4 | 28.6 | 5.7 | 14.3 | 17.1 | 2.9 | 0.0 |
| | 불필요 | (6) | 0.0 | 16.7 | 33.3 | 33.3 | 0.0 | 0.0 | 16.7 |
| 어선 펀드 인지도 | 인지 | (86) | 22.1 | 22.1 | 25.6 | 11.6 | 11.6 | 1.2 | 5.8 |
| | 비인지 | (55) | 23.6 | 23.6 | 9.1 | 25.5 | 14.5 | 1.8 | 1.8 |
| 어선 펀드 필요성 | 필요 | (77) | 13.0 | 24.7 | 28.6 | 19.5 | 11.7 | 0.0 | 2.6 |
| | 보통 | (52) | 36.5 | 19.2 | 9.6 | 13.5 | 11.5 | 3.8 | 5.8 |
| | 불필요 | (12) | 25.0 | 25.0 | 0.0 | 16.7 | 25.0 | 0.0 | 8.3 |



문4. 어선 신조를 위한 정책적 지원이 필요하다고 생각하십니까?

- 어선 신조를 위한 정책 지원 필요성에 대해서, ‘필요하다’는 응답이 97.9%(매우 : 63.8% + 필요 : 34.0%)로 대부분의 응답자가 정책 지원에 대해 필요하다고 응답함.



🔍 응답자 특성

- ▷ 대부분의 응답자가 정책 지원의 필요성에 공감하는 가운데, 일부 부산시 공무원의 경우 불필요 의견이 있는 것으로 나타남.

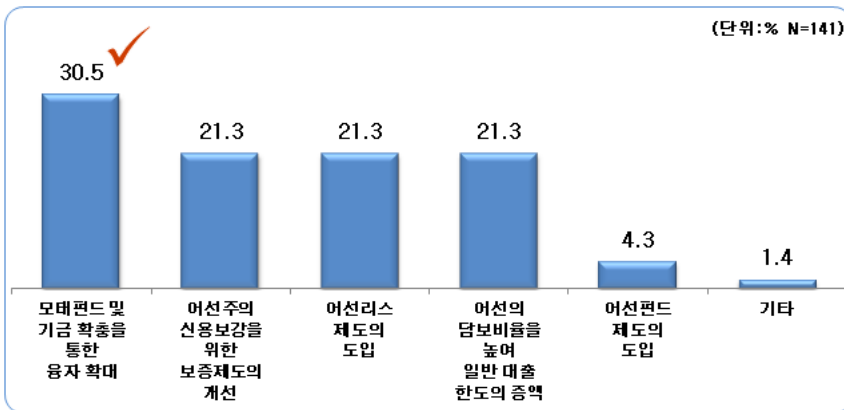
| 단위 : % | | 사례 수 | 매우 필요하다 | 필요하다 | 모르겠다 | 필요하지 않다 | 필요 | 불필요 | 모름 |
|-----------|----------|-------|---------|-------|------|---------|-------|------|-----|
| ■ 전 체 ■ | | (141) | 63.8 | 34.0 | 0.7 | 1.4 | 97.9 | 1.4 | 0.7 |
| 소속 기관 | 수산업계 | (98) | 71.4 | 28.6 | 0.0 | 0.0 | 100.0 | 0.0 | 0.0 |
| | 정부 | (43) | 46.5 | 46.5 | 2.3 | 4.7 | 93.0 | 4.7 | 2.3 |
| 세부 소속 기관 | 대형선망 | (13) | 84.6 | 15.4 | 0.0 | 0.0 | 100.0 | 0.0 | 0.0 |
| | 대형기선저인망 | (15) | 80.0 | 20.0 | 0.0 | 0.0 | 100.0 | 0.0 | 0.0 |
| | 기선권현망 | (7) | 100.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 100.0 | 0.0 | 0.0 |
| | 근해통발 | (1) | 0.0 | 100.0 | 0.0 | 0.0 | 100.0 | 0.0 | 0.0 |
| | 근해안강망 | (8) | 75.0 | 25.0 | 0.0 | 0.0 | 100.0 | 0.0 | 0.0 |
| | 기타 근해조업 | (12) | 83.3 | 16.7 | 0.0 | 0.0 | 100.0 | 0.0 | 0.0 |
| | 원양협회 | (37) | 51.4 | 48.6 | 0.0 | 0.0 | 100.0 | 0.0 | 0.0 |
| | 수협/협회관계자 | (5) | 100.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 100.0 | 0.0 | 0.0 |
| | 농림부공무원 | (34) | 52.9 | 41.2 | 2.9 | 2.9 | 94.1 | 2.9 | 2.9 |
| | 부산시공무원 | (9) | 22.2 | 66.7 | 0.0 | 11.1 | 88.9 | 11.1 | 0.0 |
| 조업 형태 | 근해어업 | (56) | 82.1 | 17.9 | 0.0 | 0.0 | 100.0 | 0.0 | 0.0 |
| | 원해어업 | (37) | 51.4 | 48.6 | 0.0 | 0.0 | 100.0 | 0.0 | 0.0 |
| | 기타 | (48) | 52.1 | 41.7 | 2.1 | 4.2 | 93.8 | 4.2 | 2.1 |
| 어선 신조 필요성 | 필요 | (127) | 66.9 | 30.7 | 0.8 | 1.6 | 97.6 | 1.6 | 0.8 |
| | 불필요 | (4) | 75.0 | 25.0 | 0.0 | 0.0 | 100.0 | 0.0 | 0.0 |
| | 모름 | (10) | 20.0 | 80.0 | 0.0 | 0.0 | 100.0 | 0.0 | 0.0 |
| 어선 리스 인지도 | 인지 | (96) | 70.8 | 28.1 | 0.0 | 1.0 | 99.0 | 1.0 | 0.0 |
| | 비인지 | (45) | 48.9 | 46.7 | 2.2 | 2.2 | 95.6 | 2.2 | 2.2 |
| 어선 리스 필요성 | 필요 | (100) | 68.0 | 31.0 | 0.0 | 1.0 | 99.0 | 1.0 | 0.0 |
| | 보통 | (35) | 48.6 | 45.7 | 2.9 | 2.9 | 94.3 | 2.9 | 2.9 |
| | 불필요 | (6) | 83.3 | 16.7 | 0.0 | 0.0 | 100.0 | 0.0 | 0.0 |
| 어선 펀드 인지도 | 인지 | (86) | 68.6 | 30.2 | 0.0 | 1.2 | 98.8 | 1.2 | 0.0 |
| | 비인지 | (55) | 56.4 | 40.0 | 1.8 | 1.8 | 96.4 | 1.8 | 1.8 |
| 어선 펀드 필요성 | 필요 | (77) | 75.3 | 24.7 | 0.0 | 0.0 | 100.0 | 0.0 | 0.0 |
| | 보통 | (52) | 50.0 | 44.2 | 1.9 | 3.8 | 94.2 | 3.8 | 1.9 |
| | 불필요 | (12) | 50.0 | 50.0 | 0.0 | 0.0 | 100.0 | 0.0 | 0.0 |



문5. 현재 어선 신조와 관련된 정책자금 지원되지 않는 상황에서 어선 신조를 위한 재원조달 활성화 정책으로 바람직한 것은 무엇이라고 생각하십니까?

○ 어선 신조를 위한 재원조달 활성화 정책에 대해서 살펴본 결과, ‘모태펀드 및 기금 확충을 통한 용자 확대’라는 응답이 30.5%로 가장 높게 나타남. 그 다음으로, ‘어선주의 신용보강을 위한 보증제도의 개선’이라는 응답이 21.3%, ‘어선리스제도의 도입’이라는 응답이 21.3%, ‘어선의 담보비율을 높여 일반 대출 한도의 증액’이라는 응답 역시 21.3%로 세 응답이 비슷하게 나타남.

○ 그 밖에 ‘어선펀드제도의 도입’이라는 응답은 4.3%로 나타남.



🔍 응답자 특성

▷ ‘용자 확대’라는 응답은 정부부처(48.8%), 수협/협회 관계자(40.0%) 등에서 특히 높고,

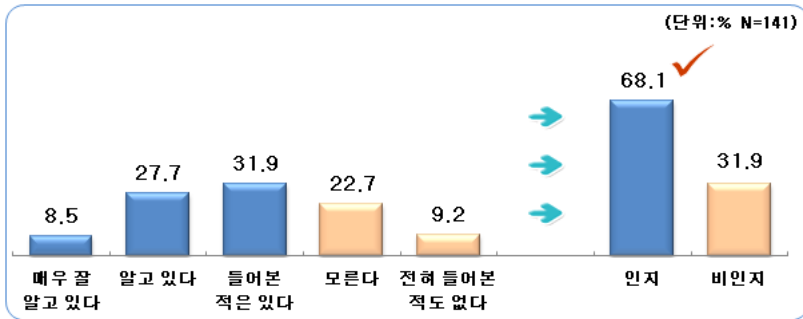
- ▷ ‘대출 한도 증액’이라는 응답은 기선권현망수협(42.9%), 근해안강망수협(37.5%) 등에서 높았으며,
- ▷ ‘보증제도의 개선’이라는 응답은 대형선망수협(30.83%), 원양협회(32.4%) 등에서 높았으며,
- ▷ ‘어선리스제도의 도입’이라는 응답은 대형선망수협(30.8%), 기타 근해어업 선주(33.3%), 농림부 공무원(29.4%)에서 상대적으로 높게 나타남.

| 단위 : % | | 사례수 | 모태펀드 및 기금 확충을 통한 용자 확대 | 어선의 담보비율을 높여 일반 대출 한도의 증액 | 어선주의 신용보강 을 위한 보증제도 의 개선 | 어선리스 제도의 도입 | 어선펀드 제도의 도입 | 기타 |
|-----------------|-------------|-------|------------------------------------|---------------------------------------|--------------------------------------|-------------------|-------------------|-----|
| ■ 전 체 ■ | | (141) | 30.5 | 21.3 | 21.3 | 21.3 | 4.3 | 1.4 |
| 소속 기관 | 수 산 업 계 | (98) | 22.4 | 26.5 | 25.5 | 20.4 | 4.1 | 1.0 |
| | 정 부 | (43) | 48.8 | 9.3 | 11.6 | 23.3 | 4.7 | 2.3 |
| 세부 소속 기관 | 대 형 선 망 | (13) | 15.4 | 15.4 | 30.8 | 30.8 | 0.0 | 7.7 |
| | 대 형기선저인망 | (15) | 33.3 | 40.0 | 6.7 | 20.0 | 0.0 | 0.0 |
| | 기 선 권 현 망 | (7) | 28.6 | 42.9 | 14.3 | 0.0 | 14.3 | 0.0 |
| | 근 해 통 발 | (1) | 0.0 | 0.0 | 100.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| | 근 해 안 강 망 | (8) | 12.5 | 37.5 | 37.5 | 12.5 | 0.0 | 0.0 |
| | 기 타 근해조업 | (12) | 25.0 | 25.0 | 16.7 | 33.3 | 0.0 | 0.0 |
| | 원 양 협 회 | (37) | 18.9 | 21.6 | 32.4 | 18.9 | 8.1 | 0.0 |
| | 수협/협회관계자 | (5) | 40.0 | 20.0 | 20.0 | 20.0 | 0.0 | 0.0 |
| | 농 립 부 공 무 원 | (34) | 47.1 | 8.8 | 8.8 | 29.4 | 2.9 | 2.9 |
| | 부 산 시 공 무 원 | (9) | 55.6 | 11.1 | 22.2 | 0.0 | 11.1 | 0.0 |
| 조업 형태 | 근 해 어 업 | (56) | 23.2 | 30.4 | 21.4 | 21.4 | 1.8 | 1.8 |
| | 원 해 어 업 | (37) | 18.9 | 21.6 | 32.4 | 18.9 | 8.1 | 0.0 |
| | 기 타 | (48) | 47.9 | 10.4 | 12.5 | 22.9 | 4.2 | 2.1 |
| 어선 신조 필요성 | 필 요 | (127) | 33.1 | 19.7 | 21.3 | 20.5 | 3.9 | 1.6 |
| | 불 필 요 | (4) | 0.0 | 50.0 | 0.0 | 50.0 | 0.0 | 0.0 |
| | 모 름 | (10) | 10.0 | 30.0 | 30.0 | 20.0 | 10.0 | 0.0 |
| 어선 리스 인지도 | 인 지 | (96) | 36.5 | 15.6 | 18.8 | 24.0 | 3.1 | 2.1 |
| | 비 인 지 | (45) | 17.8 | 33.3 | 26.7 | 15.6 | 6.7 | 0.0 |
| 어선 리스 필요성 | 필 요 | (100) | 36.0 | 17.0 | 16.0 | 26.0 | 3.0 | 2.0 |
| | 보 통 | (35) | 17.1 | 31.4 | 34.3 | 11.4 | 5.7 | 0.0 |
| | 불 필 요 | (6) | 16.7 | 33.3 | 33.3 | 0.0 | 16.7 | 0.0 |
| 어선 펀드 인지도 | 인 지 | (86) | 36.0 | 15.1 | 17.4 | 25.6 | 4.7 | 1.2 |
| | 비 인 지 | (55) | 21.8 | 30.9 | 27.3 | 14.5 | 3.6 | 1.8 |
| 어선 펀드 필요성 | 필 요 | (77) | 39.0 | 19.5 | 11.7 | 24.7 | 5.2 | 0.0 |
| | 보 통 | (52) | 23.1 | 23.1 | 28.8 | 17.3 | 3.8 | 3.8 |
| | 불 필 요 | (12) | 8.3 | 25.0 | 50.0 | 16.7 | 0.0 | 0.0 |



문6. 귀하께서는 대출 이외 자금조달방법 중 어선리스제도에 대해 어느 정도 알고 계십니까?

- 어선리스제도 인지도를 살펴본 결과, ‘알고 있다’는 응답이 68.1%(매우 : 8.5% + 알고 있다 : 27.7% + 들어봄 : 31.9%)로, 응답자 10명 중 7명 가량이 어선리스제도에 대해서 알고 있는 것으로 나타남.



9 응답자 특성

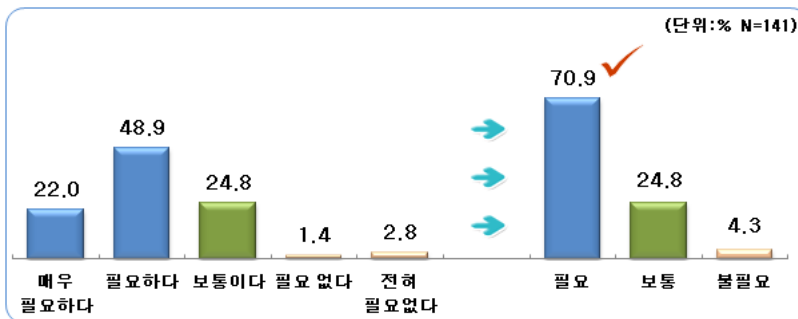
- ▷ ‘알고 있다’는 응답은 정부부처(81.4%), 대형선망수협(100.0%), 대형기선저인망수협(86.7%), 수협/협회 관계자(100.0%), 농림부 공무원(88.2%) 등에서 특히 높고,
- ▷ ‘모른다’는 응답은 수산업계(37.8%), 근해안강망수협(62.5%), 기타 근해어업 선주(50.0%), 원양협회(56.8%) 등에서 상대적으로 높게 나타남.

| 단위 : % | | 사례수 | 매우 잘 알고 있다 | 알고 있다 | 들어본 적은 있다 | 모른다 | 전혀 들어본 적도 없다 | 인지 | 비인지 |
|-----------------|---------------|-------|---------------------|----------|-----------------|------|-----------------------|-------|------|
| ■ 전 체 ■ | | (141) | 8.5 | 27.7 | 31.9 | 22.7 | 9.2 | 68.1 | 31.9 |
| 소속 기관 | 수 산 업 계 | (98) | 4.1 | 28.6 | 29.6 | 26.5 | 11.2 | 62.2 | 37.8 |
| | 정 부 | (43) | 18.6 | 25.6 | 37.2 | 14.0 | 4.7 | 81.4 | 18.6 |
| 세부 소속 기관 | 대 형 선 망 | (13) | 0.0 | 61.5 | 38.5 | 0.0 | 0.0 | 100.0 | 0.0 |
| | 대 형 기 선 저 인 망 | (15) | 6.7 | 40.0 | 40.0 | 13.3 | 0.0 | 86.7 | 13.3 |
| | 기 선 권 현 망 | (7) | 0.0 | 28.6 | 28.6 | 0.0 | 42.9 | 57.1 | 42.9 |
| | 근 해 통 발 | (1) | 0.0 | 0.0 | 100.0 | 0.0 | 0.0 | 100.0 | 0.0 |
| | 근 해 안 강 망 | (8) | 12.5 | 25.0 | 0.0 | 37.5 | 25.0 | 37.5 | 62.5 |
| | 기 타 근 해 조 업 | (12) | 8.3 | 25.0 | 16.7 | 41.7 | 8.3 | 50.0 | 50.0 |
| | 원 양 협 회 | (37) | 2.7 | 13.5 | 27.0 | 43.2 | 13.5 | 43.2 | 56.8 |
| | 수협/협회관계자 | (5) | 0.0 | 40.0 | 60.0 | 0.0 | 0.0 | 100.0 | 0.0 |
| | 농 립 부 공 무 원 | (34) | 23.5 | 32.4 | 32.4 | 8.8 | 2.9 | 88.2 | 11.8 |
| | 부 산 시 공 무 원 | (9) | 0.0 | 0.0 | 55.6 | 33.3 | 11.1 | 55.6 | 44.4 |
| 조업 형태 | 근 해 어 업 | (56) | 5.4 | 37.5 | 28.6 | 17.9 | 10.7 | 71.4 | 28.6 |
| | 원 해 어 업 | (37) | 2.7 | 13.5 | 27.0 | 43.2 | 13.5 | 43.2 | 56.8 |
| | 기 타 | (48) | 16.7 | 27.1 | 39.6 | 12.5 | 4.2 | 83.3 | 16.7 |
| 어선 신조 필요성 | 필 요 | (127) | 9.4 | 28.3 | 34.6 | 22.0 | 5.5 | 72.4 | 27.6 |
| | 불 필 요 | (4) | 0.0 | 50.0 | 0.0 | 0.0 | 50.0 | 50.0 | 50.0 |
| | 모 름 | (10) | 0.0 | 10.0 | 10.0 | 40.0 | 40.0 | 20.0 | 80.0 |
| 어선 리스 필요성 | 필 요 | (100) | 11.0 | 32.0 | 39.0 | 12.0 | 6.0 | 82.0 | 18.0 |
| | 보 통 | (35) | 0.0 | 20.0 | 17.1 | 51.4 | 11.4 | 37.1 | 62.9 |
| | 불 필 요 | (6) | 16.7 | 0.0 | 0.0 | 33.3 | 50.0 | 16.7 | 83.3 |
| 어선 펀드 인지도 | 인 지 | (86) | 12.8 | 40.7 | 38.4 | 7.0 | 1.2 | 91.9 | 8.1 |
| | 비 인 지 | (55) | 1.8 | 7.3 | 21.8 | 47.3 | 21.8 | 30.9 | 69.1 |
| 어선 펀드 필요성 | 필 요 | (77) | 13.0 | 32.5 | 35.1 | 11.7 | 7.8 | 80.5 | 19.5 |
| | 보 통 | (52) | 1.9 | 25.0 | 30.8 | 36.5 | 5.8 | 57.7 | 42.3 |
| | 불 필 요 | (12) | 8.3 | 8.3 | 16.7 | 33.3 | 33.3 | 33.3 | 66.7 |



문7. 귀하께서는 자본 조달방법으로써 어선리스제도를 도입할 필요가 있다고 생각하십니까?

- 어선리스제도 도입 필요성을 살펴본 결과, ‘필요하다’는 응답이 70.9% (매우 : 22.0% + 필요 : 48.9%)로 나타나 대체로 필요성에 대해서 공감하는 것으로 나타남.
- 특히, 어선리스제도를 알고 있는 사람(N=96)의 경우 필요하다는 응답이 85.4%로 나타나 제도를 알고 있는 것만으로도 필요성에 대해서 더욱 공감하는 것으로 나타남.



9 응답자 특성

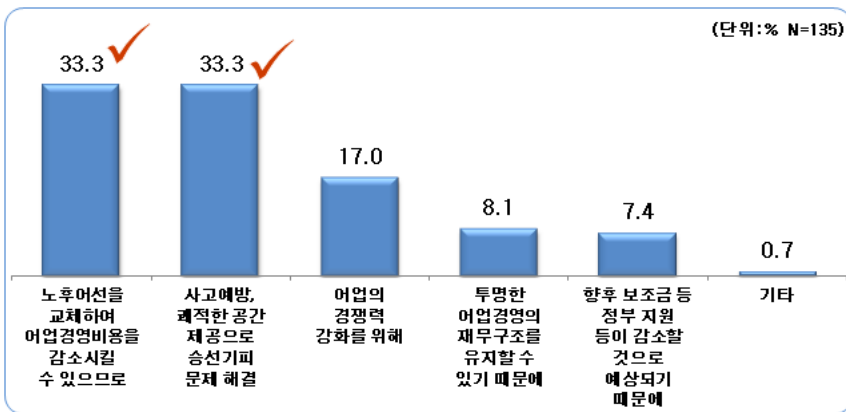
- ▷ ‘필요하다’는 응답은 대형선망수협(84.6%), 대형기선저인망수협(86.7%), 농림부 공무원(82.4%), 어선리스제도 인지자(85.4%) 등에서 특히 높고,
- ▷ ‘보통’이라는 응답은 원양협회(37.8%), 어선리스제도 비인지자(48.9%) 등에서 상대적으로 높게 나타남.

| 단위 : % | | 사례수 | 매우 필요 하다 | 필요 하다 | 보통 이다 | 필요 없다 | 전혀 필요 없다 | 필요 | 보통 | 불필요 |
|-----------------|---------------|-------|----------------|----------|----------|----------|----------------|-------|-------|-------|
| ■ 전 체 ■ | | (141) | 22.0 | 48.9 | 24.8 | 1.4 | 2.8 | 70.9 | 24.8 | 4.3 |
| 소속 기관 | 수 산 업 계 | (98) | 23.5 | 43.9 | 26.5 | 2.0 | 4.1 | 67.3 | 26.5 | 6.1 |
| | 정 부 | (43) | 18.6 | 60.5 | 20.9 | 0.0 | 0.0 | 79.1 | 20.9 | 0.0 |
| 세부 소속 기관 | 대 형 선 망 | (13) | 46.2 | 38.5 | 15.4 | 0.0 | 0.0 | 84.6 | 15.4 | 0.0 |
| | 대 형 기 선 저 인 망 | (15) | 26.7 | 60.0 | 13.3 | 0.0 | 0.0 | 86.7 | 13.3 | 0.0 |
| | 기 선 권 현 망 | (7) | 57.1 | 0.0 | 28.6 | 0.0 | 14.3 | 57.1 | 28.6 | 14.3 |
| | 근 해 통 발 | (1) | 0.0 | 100.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 100.0 | 0.0 | 0.0 |
| | 근 해 안 강 망 | (8) | 12.5 | 37.5 | 37.5 | 0.0 | 12.5 | 50.0 | 37.5 | 12.5 |
| | 기 타 근 해 조 업 | (12) | 33.3 | 50.0 | 16.7 | 0.0 | 0.0 | 83.3 | 16.7 | 0.0 |
| | 원 양 협 회 | (37) | 8.1 | 43.2 | 37.8 | 5.4 | 5.4 | 51.4 | 37.8 | 10.8 |
| | 수협/협회관계자 | (5) | 20.0 | 60.0 | 20.0 | 0.0 | 0.0 | 80.0 | 20.0 | 0.0 |
| | 농 립 부 공 무 원 | (34) | 20.6 | 61.8 | 17.6 | 0.0 | 0.0 | 82.4 | 17.6 | 0.0 |
| | 부 산 시 공 무 원 | (9) | 11.1 | 55.6 | 33.3 | 0.0 | 0.0 | 66.7 | 33.3 | 0.0 |
| 조업 형태 | 근 해 어 업 | (56) | 33.9 | 42.9 | 19.6 | 0.0 | 3.6 | 76.8 | 19.6 | 3.6 |
| | 원 해 어 업 | (37) | 8.1 | 43.2 | 37.8 | 5.4 | 5.4 | 51.4 | 37.8 | 10.8 |
| | 기 타 | (48) | 18.8 | 60.4 | 20.8 | 0.0 | 0.0 | 79.2 | 20.8 | 0.0 |
| 어선 신조 필요성 | 필 요 | (127) | 24.4 | 49.6 | 22.8 | 0.8 | 2.4 | 74.0 | 22.8 | 3.1 |
| | 불 필 요 | (4) | 0.0 | 50.0 | 25.0 | 0.0 | 25.0 | 50.0 | 25.0 | 25.0 |
| | 모 름 | (10) | 0.0 | 40.0 | 50.0 | 10.0 | 0.0 | 40.0 | 50.0 | 10.0 |
| 어선 리스 인지도 | 인 지 | (96) | 28.1 | 57.3 | 13.5 | 0.0 | 1.0 | 85.4 | 13.5 | 1.0 |
| | 비 인 지 | (45) | 8.9 | 31.1 | 48.9 | 4.4 | 6.7 | 40.0 | 48.9 | 11.1 |
| 어선 리스 필요성 | 필 요 | (100) | 31.0 | 69.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 100.0 | 0.0 | 0.0 |
| | 보 통 | (35) | 0.0 | 0.0 | 100.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 100.0 | 0.0 |
| | 불 필 요 | (6) | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 33.3 | 66.7 | 0.0 | 0.0 | 100.0 |
| 어선 펀드 인지도 | 인 지 | (86) | 25.6 | 59.3 | 12.8 | 1.2 | 1.2 | 84.9 | 12.8 | 2.3 |
| | 비 인 지 | (55) | 16.4 | 32.7 | 43.6 | 1.8 | 5.5 | 49.1 | 43.6 | 7.3 |
| 어선 펀드 필요성 | 필 요 | (77) | 35.1 | 51.9 | 10.4 | 1.3 | 1.3 | 87.0 | 10.4 | 2.6 |
| | 보 통 | (52) | 7.7 | 50.0 | 40.4 | 1.9 | 0.0 | 57.7 | 40.4 | 1.9 |
| | 불 필 요 | (12) | 0.0 | 25.0 | 50.0 | 0.0 | 25.0 | 25.0 | 50.0 | 25.0 |



문7-1. 어선리스제도가 필요하다면 그 이유는 무엇이라고 생각하십니까?

- 어선리스제도가 도입이 필요하다고 생각하는 사람(N=135)을 대상으로 그 이유를 살펴본 결과, ‘노후어선을 교체하여 어업경영 비용을 감소시킬 수 있으므로’라는 응답이 33.3%, ‘사고예방, 쾌적한 공간 제공으로 승선기피 문제 해결’이라는 응답이 33.3%로 두 응답이 비슷하게 높게 나타남.
- 그밖에, ‘어업의 경쟁력 강화를 위해’라는 응답이 17.0%, ‘투명한 어업 경영의 재무구조를 유지할 수 있기 때문에’라는 응답이 8.1%, ‘향후 보조금 등 정부 지원 등이 감소될 것으로 예상되기 때문에’라는 응답이 7.4%로 나타남.



9 응답자 특성

- ▷ ‘어업경영 비용을 감소’라는 응답은 대형선망수협(46.2%), 기선권현망수협(50.0%), 부산시 공무원(44.4%) 등에서 특히 높고,

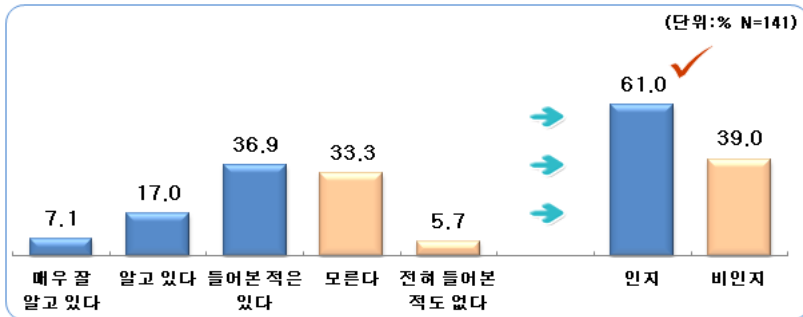
- ▷ ‘승선기피 문제 해결’이라는 응답은 기선권현망수협(50.0%), 기타 근해어업 선주(58.3%), 부산시 공무원(44.4%) 등에서 높았으며,
- ▷ ‘어업의 경쟁력 강화’라는 응답은 원양협회(27.3%) 등에서 상대적으로 높게 나타남.

| 단위 : % | | 사례 수 | 노후 어선을 교체하여 어업경영 비용을 감소시킬 수 있으므로 | 사고예방, 쾌적한 공간 제공으로 승전기피 문제 해결 | 어업의 경쟁력 강화를 위해 | 투명한 어업경영의 재무구조를 유지할 수 있기 때문에 | 향후 보조금 등 정부 지원 등이 감소될 것으로 예상되기 때문에 | 기타 |
|-----------------|-------------|-------|--|---|-------------------------|--|---|-----|
| ■ 전 체 ■ | | (135) | 33.3 | 33.3 | 17.0 | 8.1 | 7.4 | 0.7 |
| 소속 기관 | 수 산 업 계 | (92) | 33.7 | 31.5 | 20.7 | 7.6 | 5.4 | 1.1 |
| | 정 부 | (43) | 32.6 | 37.2 | 9.3 | 9.3 | 11.6 | 0.0 |
| 세부 소속 기관 | 대 형 선 망 | (13) | 46.2 | 23.1 | 23.1 | 7.7 | 0.0 | 0.0 |
| | 대형기선저인망 | (15) | 40.0 | 33.3 | 6.7 | 6.7 | 6.7 | 6.7 |
| | 기 선 권 현 망 | (6) | 50.0 | 50.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| | 근 해 통 발 | (1) | 100.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| | 근 해 안 강 망 | (7) | 14.3 | 28.6 | 28.6 | 14.3 | 14.3 | 0.0 |
| | 기 타 근해조업 | (12) | 25.0 | 58.3 | 16.7 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| | 원 양 협 회 | (33) | 30.3 | 24.2 | 27.3 | 9.1 | 9.1 | 0.0 |
| | 수협/협회관계자 | (5) | 20.0 | 20.0 | 40.0 | 20.0 | 0.0 | 0.0 |
| | 농 립 부 공 무 원 | (34) | 29.4 | 35.3 | 11.8 | 11.8 | 11.8 | 0.0 |
| | 부 산 시 공 무 원 | (9) | 44.4 | 44.4 | 0.0 | 0.0 | 11.1 | 0.0 |
| 조업 형태 | 근 해 어 업 | (54) | 37.0 | 37.0 | 14.8 | 5.6 | 3.7 | 1.9 |
| | 원 해 어 업 | (33) | 30.3 | 24.2 | 27.3 | 9.1 | 9.1 | 0.0 |
| | 기 타 | (48) | 31.3 | 35.4 | 12.5 | 10.4 | 10.4 | 0.0 |
| 어선 신조 필요성 | 필 요 | (123) | 35.0 | 30.1 | 17.9 | 8.1 | 8.1 | 0.8 |
| | 불 필 요 | (3) | 33.3 | 33.3 | 33.3 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| | 모 름 | (9) | 11.1 | 77.8 | 0.0 | 11.1 | 0.0 | 0.0 |
| 어선 리스 인지도 | 인 지 | (95) | 31.6 | 31.6 | 16.8 | 9.5 | 9.5 | 1.1 |
| | 비 인 지 | (40) | 37.5 | 37.5 | 17.5 | 5.0 | 2.5 | 0.0 |
| 어선 리스 필요성 | 필 요 | (100) | 32.0 | 34.0 | 15.0 | 9.0 | 9.0 | 1.0 |
| | 보 통 | (35) | 37.1 | 31.4 | 22.9 | 5.7 | 2.9 | 0.0 |
| | 불 필 요 | (0) | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| 어선 펀드 인지도 | 인 지 | (84) | 32.1 | 31.0 | 15.5 | 8.3 | 11.9 | 1.2 |
| | 비 인 지 | (51) | 35.3 | 37.3 | 19.6 | 7.8 | 0.0 | 0.0 |
| 어선펀 드필요 성 | 필 요 | (75) | 36.0 | 37.3 | 8.0 | 9.3 | 8.0 | 1.3 |
| | 보 통 | (51) | 29.4 | 27.5 | 27.5 | 7.8 | 7.8 | 0.0 |
| | 불 필 요 | (9) | 33.3 | 33.3 | 33.3 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |



문8. 귀하께서는 대출 이외 자금조달방법 중 어선펀드제도에 대해 어느 정도 알고계십니까?

- 어선펀드제도 인지도를 살펴본 결과, ‘알고 있다’는 응답이 61.0%(매우 : 7.1% + 알고 있다 : 17.0% + 들어봄 : 36.9%)로, 응답자 10명 중 6명 가량이 어선펀드제도에 대해서 알고 있는 것으로 나타남.
- 어선리스제도의 인지도가 68.1%인데 비해 어선펀드제도 인지도는 61.0%로, 7.1%P 정도 낮음.



9 응답자 특성

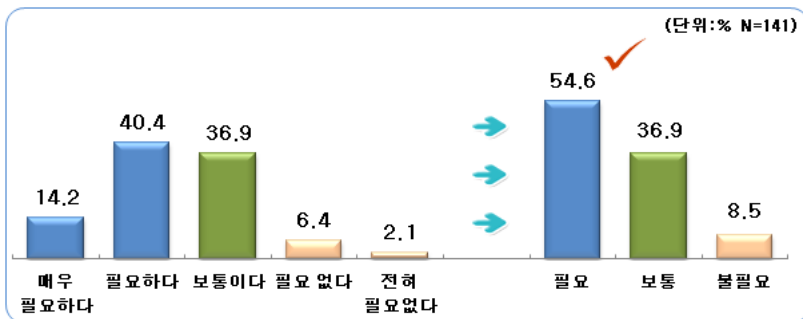
- ▷ ‘알고 있다’는 응답은 정부부처(83.7%), 농림부 공무원(85.3%), 수협/협회 관계자(100.0%) 등에서 특히 높고,
- ▷ ‘모른다’는 응답은 기선권현망수협(57.1%), 근해안강망수협(75.0%), 기타 근해어업 선주(58.3%), 원양협회(59.5%) 등에서 상대적으로 높게 나타남.

| 단위 : % | | 사례수 | 매우 잘 알고 있다 | 알고 있다 | 들어본 적은 있다 | 모른다 | 전혀 들어본 적도 없다 | 인지 | 비인지 |
|-----------|---------------|-------|------------|-------|-----------|-------|--------------|-------|-------|
| ■ 전 체 ■ | | (141) | 7.1 | 17.0 | 36.9 | 33.3 | 5.7 | 61.0 | 39.0 |
| 소속 기관 | 수 산 업 계 | (98) | 2.0 | 13.3 | 35.7 | 41.8 | 7.1 | 51.0 | 49.0 |
| | 정 부 | (43) | 18.6 | 25.6 | 39.5 | 14.0 | 2.3 | 83.7 | 16.3 |
| 세부 소속 기관 | 대 형 선 망 | (13) | 0.0 | 38.5 | 38.5 | 23.1 | 0.0 | 76.9 | 23.1 |
| | 대 형 기 선 저 인 망 | (15) | 0.0 | 13.3 | 53.3 | 33.3 | 0.0 | 66.7 | 33.3 |
| | 기 선 권 현 망 | (7) | 0.0 | 0.0 | 42.9 | 14.3 | 42.9 | 42.9 | 57.1 |
| | 근 해 통 발 | (1) | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 100.0 | 0.0 | 0.0 | 100.0 |
| | 근 해 안 강 망 | (8) | 12.5 | 12.5 | 0.0 | 75.0 | 0.0 | 25.0 | 75.0 |
| | 기 타 근 해 조 업 | (12) | 8.3 | 0.0 | 33.3 | 50.0 | 8.3 | 41.7 | 58.3 |
| | 원 양 협 회 | (37) | 0.0 | 8.1 | 32.4 | 51.4 | 8.1 | 40.5 | 59.5 |
| | 수협/협회관계자 | (5) | 0.0 | 40.0 | 60.0 | 0.0 | 0.0 | 100.0 | 0.0 |
| | 농 립 부 공 무 원 | (34) | 23.5 | 29.4 | 32.4 | 11.8 | 2.9 | 85.3 | 14.7 |
| | 부 산 시 공 무 원 | (9) | 0.0 | 11.1 | 66.7 | 22.2 | 0.0 | 77.8 | 22.2 |
| 조업 형태 | 근 해 어 업 | (56) | 3.6 | 14.3 | 35.7 | 39.3 | 7.1 | 53.6 | 46.4 |
| | 원 해 어 업 | (37) | 0.0 | 8.1 | 32.4 | 51.4 | 8.1 | 40.5 | 59.5 |
| | 기 타 | (48) | 16.7 | 27.1 | 41.7 | 12.5 | 2.1 | 85.4 | 14.6 |
| 어선 신조 필요성 | 필 요 | (127) | 7.9 | 18.1 | 38.6 | 30.7 | 4.7 | 64.6 | 35.4 |
| | 불 필 요 | (4) | 0.0 | 0.0 | 25.0 | 25.0 | 50.0 | 25.0 | 75.0 |
| | 모 름 | (10) | 0.0 | 10.0 | 20.0 | 70.0 | 0.0 | 30.0 | 70.0 |
| 어선 리스 인지도 | 인 지 | (96) | 10.4 | 25.0 | 46.9 | 15.6 | 2.1 | 82.3 | 17.7 |
| | 비 인 지 | (45) | 0.0 | 0.0 | 15.6 | 71.1 | 13.3 | 15.6 | 84.4 |
| 어선 리스 필요성 | 필 요 | (100) | 9.0 | 21.0 | 43.0 | 25.0 | 2.0 | 73.0 | 27.0 |
| | 보 통 | (35) | 0.0 | 8.6 | 22.9 | 57.1 | 11.4 | 31.4 | 68.6 |
| | 불 필 요 | (6) | 16.7 | 0.0 | 16.7 | 33.3 | 33.3 | 33.3 | 66.7 |
| 어선 펀드 인지도 | 인 지 | (86) | 11.6 | 27.9 | 60.5 | 0.0 | 0.0 | 100.0 | 0.0 |
| | 비 인 지 | (55) | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 85.5 | 14.5 | 0.0 | 100.0 |
| 어선 펀드 필요성 | 필 요 | (77) | 10.4 | 24.7 | 42.9 | 19.5 | 2.6 | 77.9 | 22.1 |
| | 보 통 | (52) | 1.9 | 9.6 | 34.6 | 50.0 | 3.8 | 46.2 | 53.8 |
| | 불 필 요 | (12) | 8.3 | 0.0 | 8.3 | 50.0 | 33.3 | 16.7 | 83.3 |



문9. 귀하께서는 자본 조달방법으로써 어선펀드제도를 도입할 필요가 있다고 생각하십니까?

- 어선펀드제도 도입 필요성을 살펴본 결과, ‘필요하다’는 응답이 54.6% (매우 : 14.2% + 필요 : 40.4%)로 나타나 대체로 필요성에 대해서 공감하는 것으로 나타남. 그러나 어선리스제도의 필요성에 대해서 70.9%의 응답자가 긍정적이었던 것에 비해 16.3%p 정도 필요 응답이 낮음.
- 그러나 어선펀드제도를 알고 있는 사람(N=86)의 경우 필요하다는 응답이 69.8%로 나타나, 어선리스제도와 마찬가지로 펀드 제도를 알고 있는 것만으로도 필요성에 대해서 더욱 공감하는 것으로 나타남.



🔍 응답자 특성

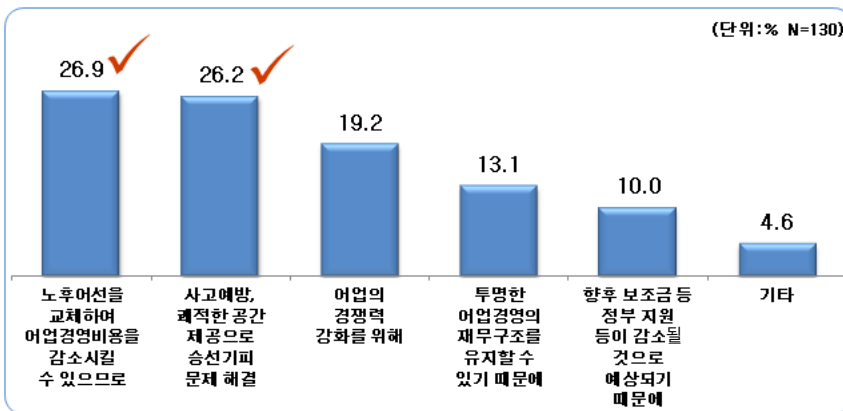
- ▷ ‘필요하다’는 응답은 정부부처(65.1%), 대형기선저인망수협(80.0%), 부산시 공무원(66.7%), 어선펀드제도 인지자(69.8%) 등에서 특히 높고,
- ▷ ‘보통’이라는 응답은 원양협회(45.9%), 수협/협회 관계자(60.0%) 등에서 상대적으로 높게 나타남.

| 단위 : % | | 사례수 | 매우 필요 하다 | 필요 하다 | 보통 이다 | 필요 없다 | 전혀 필요 없다 | 필요 | 보통 | 불필요 |
|-----------------|-------------|-------|----------------|----------|----------|----------|----------------|------|------|-------|
| ■ 전 체 ■ | | (141) | 14.2 | 40.4 | 36.9 | 6.4 | 2.1 | 54.6 | 36.9 | 8.5 |
| 소속 기관 | 수 산 업 계 | (98) | 12.2 | 37.8 | 37.8 | 9.2 | 3.1 | 50.0 | 37.8 | 12.2 |
| | 정 부 | (43) | 18.6 | 46.5 | 34.9 | 0.0 | 0.0 | 65.1 | 34.9 | 0.0 |
| 세부 소속 기관 | 대 형 선 망 | (13) | 30.8 | 30.8 | 38.5 | 0.0 | 0.0 | 61.5 | 38.5 | 0.0 |
| | 대형기선저인망 | (15) | 13.3 | 66.7 | 20.0 | 0.0 | 0.0 | 80.0 | 20.0 | 0.0 |
| | 기 선 권 현 망 | (7) | 14.3 | 28.6 | 14.3 | 28.6 | 14.3 | 42.9 | 14.3 | 42.9 |
| | 근 해 통 발 | (1) | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 100.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 100.0 |
| | 근 해 안 강 망 | (8) | 12.5 | 25.0 | 37.5 | 12.5 | 12.5 | 37.5 | 37.5 | 25.0 |
| | 기 타 근해조업 | (12) | 16.7 | 33.3 | 41.7 | 8.3 | 0.0 | 50.0 | 41.7 | 8.3 |
| | 원 양 협 회 | (37) | 2.7 | 37.8 | 45.9 | 10.8 | 2.7 | 40.5 | 45.9 | 13.5 |
| | 수협/협회관계자 | (5) | 20.0 | 20.0 | 60.0 | 0.0 | 0.0 | 40.0 | 60.0 | 0.0 |
| | 농 립 부 공 무 원 | (34) | 17.6 | 47.1 | 35.3 | 0.0 | 0.0 | 64.7 | 35.3 | 0.0 |
| | 부 산 시 공 무 원 | (9) | 22.2 | 44.4 | 33.3 | 0.0 | 0.0 | 66.7 | 33.3 | 0.0 |
| 조업 형태 | 근 해 어 업 | (56) | 17.9 | 39.3 | 30.4 | 8.9 | 3.6 | 57.1 | 30.4 | 12.5 |
| | 원 해 어 업 | (37) | 2.7 | 37.8 | 45.9 | 10.8 | 2.7 | 40.5 | 45.9 | 13.5 |
| | 기 타 | (48) | 18.8 | 43.8 | 37.5 | 0.0 | 0.0 | 62.5 | 37.5 | 0.0 |
| 어선 신조 필요성 | 필 요 | (127) | 15.7 | 40.9 | 35.4 | 6.3 | 1.6 | 56.7 | 35.4 | 7.9 |
| | 불 필 요 | (4) | 0.0 | 25.0 | 25.0 | 25.0 | 25.0 | 25.0 | 25.0 | 50.0 |
| | 모 름 | (10) | 0.0 | 40.0 | 60.0 | 0.0 | 0.0 | 40.0 | 60.0 | 0.0 |
| 어선 리스 인지도 | 인 지 | (96) | 17.7 | 46.9 | 31.3 | 3.1 | 1.0 | 64.6 | 31.3 | 4.2 |
| | 비 인 지 | (45) | 6.7 | 26.7 | 48.9 | 13.3 | 4.4 | 33.3 | 48.9 | 17.8 |
| 어선 리스 필요성 | 필 요 | (100) | 19.0 | 48.0 | 30.0 | 3.0 | 0.0 | 67.0 | 30.0 | 3.0 |
| | 보 통 | (35) | 0.0 | 22.9 | 60.0 | 17.1 | 0.0 | 22.9 | 60.0 | 17.1 |
| | 불 필 요 | (6) | 16.7 | 16.7 | 16.7 | 0.0 | 50.0 | 33.3 | 16.7 | 50.0 |
| 어선 펀드 인지도 | 인 지 | (86) | 18.6 | 51.2 | 27.9 | 1.2 | 1.2 | 69.8 | 27.9 | 2.3 |
| | 비 인 지 | (55) | 7.3 | 23.6 | 50.9 | 14.5 | 3.6 | 30.9 | 50.9 | 18.2 |



문10. 어선펀드제도가 필요하다면 그 이유는 무엇이라고 생각하십니까?

- 어선펀드제도가 도입이 필요하다고 생각하는 사람(N=130)을 대상으로 그 이유를 살펴본 결과, ‘노후어선을 교체하여 어업경영 비용을 감소시킬 수 있으므로’라는 응답이 26.9%, ‘사고예방, 쾌적한 공간 제공으로 승선기피 문제 해결’이라는 응답이 26.2%로 두 응답이 주로 나타남.
- 그밖에, ‘어업의 경쟁력 강화를 위해’라는 응답이 19.2%, ‘투명한 어업 경영의 재무구조를 유지할 수 있기 때문에’라는 응답이 13.1%, ‘향후 보조금 등 정부 지원 등이 감소할 것으로 예상되기 때문에’라는 응답이 10.0%로 나타남.



응답자 특성

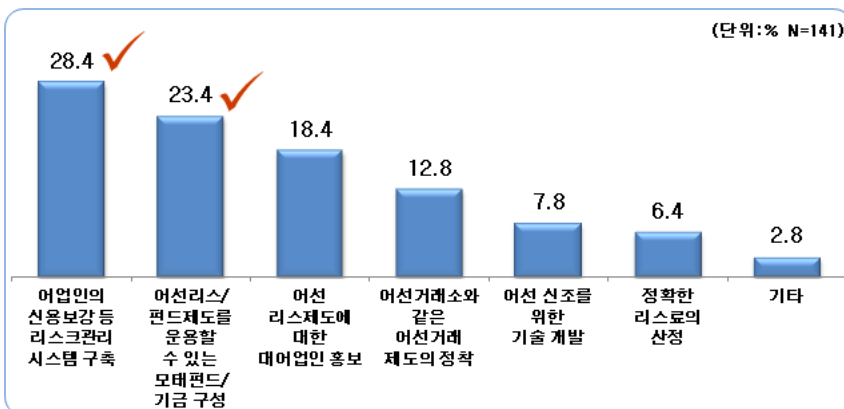
- ▷ ‘어업경영비용 감소’라는 응답은 원양협회(37.5%), 부산시 공무원(55.6%) 등에서 특히 높고,
- ▷ ‘승선기피 문제 해결’이라는 응답은 기타 근해어업 선주(36.4%) 등에서 높았으며,
- ▷ ‘어업의 경쟁력 강화를 위해’라는 응답은 대형선망협회(30.8%) 등에서 상대적으로 높게 나타남.

| 단위 : % | | 사례 수 | 노후어선을 교체하여 어업경영 비용을 감소시킬 수 있으므로 | 사고예방, 쾌적한 공간 제공으로 승선기피 문제 해결 | 어업의 경쟁력 강화를 위해 | 투명한 어업경영의 재무구조를 유지할 수 있기 때문에 | 향후 보조금 등 정부 지원 등이 감소될 것으로 예상되기 때문에 | 기타 |
|-----------|-------------|-------|---------------------------------|------------------------------|----------------|------------------------------|------------------------------------|-------|
| ■ 전 체 ■ | | (130) | 26.9 | 26.2 | 19.2 | 13.1 | 10.0 | 4.6 |
| 소속 기관 | 수 산 업 계 | (87) | 27.6 | 25.3 | 19.5 | 14.9 | 6.9 | 5.7 |
| | 정 부 | (43) | 25.6 | 27.9 | 18.6 | 9.3 | 16.3 | 2.3 |
| 세부 소속 기관 | 대 형 선 망 | (13) | 23.1 | 30.8 | 30.8 | 0.0 | 0.0 | 15.4 |
| | 대 형기선저인망 | (15) | 6.7 | 33.3 | 6.7 | 20.0 | 26.7 | 6.7 |
| | 기 선 권 현 망 | (4) | 50.0 | 25.0 | 25.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| | 근 해 통 발 | (0) | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| | 근 해 안 강 망 | (7) | 14.3 | 28.6 | 14.3 | 28.6 | 0.0 | 14.3 |
| | 기 타 근해조업 | (11) | 27.3 | 36.4 | 18.2 | 9.1 | 0.0 | 9.1 |
| | 원 양 협 회 | (32) | 37.5 | 15.6 | 21.9 | 18.8 | 6.3 | 0.0 |
| | 수협/협회관계자 | (5) | 40.0 | 20.0 | 20.0 | 20.0 | 0.0 | 0.0 |
| | 농 립 부 공 무 원 | (34) | 17.6 | 29.4 | 20.6 | 8.8 | 20.6 | 2.9 |
| | 부 산 시 공 무 원 | (9) | 55.6 | 22.2 | 11.1 | 11.1 | 0.0 | 0.0 |
| 조업 형태 | 근 해 어 업 | (50) | 20.0 | 32.0 | 18.0 | 12.0 | 8.0 | 10.0 |
| | 원 해 어 업 | (32) | 37.5 | 15.6 | 21.9 | 18.8 | 6.3 | 0.0 |
| | 기 타 | (48) | 27.1 | 27.1 | 18.8 | 10.4 | 14.6 | 2.1 |
| 어선 신조 필요성 | 필 요 | (118) | 28.8 | 23.7 | 19.5 | 12.7 | 10.2 | 5.1 |
| | 불 필 요 | (2) | 50.0 | 0.0 | 50.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| | 모 름 | (10) | 0.0 | 60.0 | 10.0 | 20.0 | 10.0 | 0.0 |
| 어선 리스 인지도 | 인 지 | (92) | 25.0 | 27.2 | 20.7 | 12.0 | 10.9 | 4.3 |
| | 비 인 지 | (38) | 31.6 | 23.7 | 15.8 | 15.8 | 7.9 | 5.3 |
| 어선 리스 필요성 | 필 요 | (97) | 28.9 | 26.8 | 16.5 | 12.4 | 11.3 | 4.1 |
| | 보 통 | (30) | 23.3 | 26.7 | 23.3 | 16.7 | 3.3 | 6.7 |
| | 불 필 요 | (3) | 0.0 | 0.0 | 66.7 | 0.0 | 33.3 | 0.0 |
| 어선 펀드 인지도 | 인 지 | (84) | 29.8 | 22.6 | 21.4 | 13.1 | 10.7 | 2.4 |
| | 비 인 지 | (46) | 21.7 | 32.6 | 15.2 | 13.0 | 8.7 | 8.7 |
| 어선 펀드 필요성 | 필 요 | (77) | 27.3 | 29.9 | 19.5 | 13.0 | 10.4 | 0.0 |
| | 보 통 | (52) | 26.9 | 21.2 | 19.2 | 13.5 | 9.6 | 9.6 |
| | 불 필 요 | (1) | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 100.0 |



문11. 국내 어선리스제도 도입을 위해 다음 중 가장 우선적으로 필요한 사항은 무엇이라고 생각하십니까?

- 어선 리스/펀드 제도 도입을 위한 필요 사항에 대해서 살펴본 결과, ‘어업인의 신용보강 등 리스크 관리 시스템 구축’이라는 응답이 28.4%, ‘어선 리스/펀드 제도를 운용할 수 있는 모태펀드/기금 구성’이라는 응답이 23.4%로 두 응답이 주로 높게 나타남.
- 그 다음으로 ‘어선리스제도에 대한 대어업인 홍보’라는 응답이 18.4%, ‘어선 거래소와 같은 어선거래제도의 정착’이라는 응답이 12.8%, ‘어선 신조를 위한 기술 개발’이라는 응답이 7.8%, ‘정확한 리스료의 산정’이라는 응답이 6.4%로 나타남.



응답자 특성

- ▷ ‘리스크 관리 시스템 구축’이라는 응답은 대형선망협회(53.8%) 등에서 특히 높고,
- ▷ ‘모태펀드 기금 구성’이라는 응답은 정부부처(32.6%), 부산시 공무원(44.4%), 대형기선저인망수협(46.7%) 등에서 상대적으로 높게 나타남.

| 단위 : % | | 사례수 | 어업인의 신용보강 등 리스크 관리 시스템 구축 | 어선 리스/ 펀드 제도를 운용할 수 있는 모태펀드/ 기금 구성 | 어선리스 제도에 대한 대어업인 홍보 | 어선거래 소와 같은 어선거래 제도의 정착 | 어선 신조를 위한 기술 개발 | 정확한 리스료의 산정 | 기타 |
|-----------------|---------------|-------|--|---|---------------------------------|---------------------------------------|-----------------------------|-------------------|------|
| ■ 전 체 ■ | | (141) | 28.4 | 23.4 | 18.4 | 12.8 | 7.8 | 6.4 | 2.8 |
| 소속 기관 | 수 산 업 계 | (98) | 29.6 | 19.4 | 20.4 | 10.2 | 9.2 | 8.2 | 3.1 |
| | 정 부 | (43) | 25.6 | 32.6 | 14.0 | 18.6 | 4.7 | 2.3 | 2.3 |
| 세부 소속 기관 | 대 형 선 망 | (13) | 53.8 | 15.4 | 7.7 | 0.0 | 7.7 | 7.7 | 7.7 |
| | 대 형 기 선 저 인 망 | (15) | 26.7 | 46.7 | 26.7 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| | 기 선 권 현 망 | (7) | 28.6 | 28.6 | 14.3 | 14.3 | 14.3 | 0.0 | 0.0 |
| | 근 해 통 발 | (1) | 0.0 | 0.0 | 100.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| | 근 해 안 강 망 | (8) | 12.5 | 0.0 | 50.0 | 0.0 | 0.0 | 25.0 | 12.5 |
| | 기 타 근 해 조 업 | (12) | 16.7 | 16.7 | 25.0 | 8.3 | 16.7 | 8.3 | 8.3 |
| | 원 양 협 회 | (37) | 32.4 | 10.8 | 13.5 | 21.6 | 13.5 | 8.1 | 0.0 |
| | 수협/협회관계자 | (5) | 20.0 | 40.0 | 20.0 | 0.0 | 0.0 | 20.0 | 0.0 |
| | 농 립 부 공 무 원 | (34) | 23.5 | 29.4 | 14.7 | 23.5 | 2.9 | 2.9 | 2.9 |
| | 부 산 시 공 무 원 | (9) | 33.3 | 44.4 | 11.1 | 0.0 | 11.1 | 0.0 | 0.0 |
| 조업 형태 | 근 해 어 업 | (56) | 28.6 | 23.2 | 25.0 | 3.6 | 7.1 | 7.1 | 5.4 |
| | 원 해 어 업 | (37) | 32.4 | 10.8 | 13.5 | 21.6 | 13.5 | 8.1 | 0.0 |
| | 기 타 | (48) | 25.0 | 33.3 | 14.6 | 16.7 | 4.2 | 4.2 | 2.1 |
| 어선 신조 필요성 | 필 요 | (127) | 28.3 | 24.4 | 18.1 | 12.6 | 7.1 | 6.3 | 3.1 |
| | 불 필 요 | (4) | 25.0 | 25.0 | 25.0 | 25.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| | 모 름 | (10) | 30.0 | 10.0 | 20.0 | 10.0 | 20.0 | 10.0 | 0.0 |
| 어선 리스 인지도 | 인 지 | (96) | 27.1 | 28.1 | 17.7 | 12.5 | 6.3 | 5.2 | 3.1 |
| | 비 인 지 | (45) | 31.1 | 13.3 | 20.0 | 13.3 | 11.1 | 8.9 | 2.2 |
| 어선 리스 필요성 | 필 요 | (100) | 28.0 | 27.0 | 18.0 | 14.0 | 5.0 | 6.0 | 2.0 |
| | 보 통 | (35) | 28.6 | 14.3 | 20.0 | 8.6 | 17.1 | 8.6 | 2.9 |
| | 불 필 요 | (6) | 33.3 | 16.7 | 16.7 | 16.7 | 0.0 | 0.0 | 16.7 |
| 어선 펀드 인지도 | 인 지 | (86) | 24.4 | 30.2 | 17.4 | 14.0 | 7.0 | 4.7 | 2.3 |
| | 비 인 지 | (55) | 34.5 | 12.7 | 20.0 | 10.9 | 9.1 | 9.1 | 3.6 |
| 어선 펀드 필요성 | 필 요 | (77) | 28.6 | 37.7 | 13.0 | 11.7 | 3.9 | 5.2 | 0.0 |
| | 보 통 | (52) | 26.9 | 7.7 | 25.0 | 11.5 | 15.4 | 7.7 | 5.8 |
| | 불 필 요 | (12) | 33.3 | 0.0 | 25.0 | 25.0 | 0.0 | 8.3 | 8.3 |



문12. 어선리스 및 펀드제도 도입과 관련해 기타 의견

○ 어선 리스 및 펀드 제도에 대한 건의 사항으로 어민 대상의 홍보가 필요하다는 점, 저금리로 진행해야 한다는 점, 투명한 자금 운영 등의 의견이 있음.

| 의견 | 사례수 | 비율(%) |
|---|-----|-------|
| 어선리스 펀드제도에 대한 어업인들에 대한 홍보강화 | 2 | 1.4 |
| 리스 펀드를 저금리로 하고 정부보조금 지원이 필요하다 | 1 | 0.7 |
| 리스제도에 홍보가 필요하다. 이자가 싸야 한다 | 1 | 0.7 |
| 선박 건조는 꼭 국내에서 제한하지 말고 경쟁력 있는 국제적으로 활용하는 것도 방법임 | 1 | 0.7 |
| 설문에서 같은 내용이 중복되고 있다 | 1 | 0.7 |
| 신조를 할 때 정부보조금이 지원되면 좋겠다 | 1 | 0.7 |
| 어민들이 재무를 좀 더 투명하게 하고 펀드나 리스제도 잘 활용해서 했으면 한다 | 1 | 0.7 |
| 어선리스제도가 우리나라 실정에 맞게 「연근해 구조특별개선법」에 따라 어업인에게 보상이 되고 난 뒤 정부가 추진을 했으면 | 1 | 0.7 |
| 어선 신조 때 정부지원이 필요하다 | 1 | 0.7 |
| 어선 신조 시 정부에서 자금지원해줄 때 담보설정이 어렵다. 후치로 하면 좋겠다 | 1 | 0.7 |
| 어선의 노후와 수리비 및 각종 어로정비 등의 증가, 승선원의 고령화, 열악한 어선환경 및 해양사고 등으로 젊은 인력의 승선 기피 현상 등을 개선하기 위하여 어선의 신조가 필수적인데 각종 규제 및 신조선 비용의 증가로 신조 재원조달이 어려운 상황이다. 각종 규제 완화 및 정책자금 및 어선 신조 자금조달에 관한 금융지원 정책이 꼭 필요한 것으로 사료됨 | 1 | 0.7 |

| 의견 | 사례수 | 비율(%) |
|--|-----|-------|
| 어업인들이 자금조달이 어렵다. 정부정책에 어선 리스를 도입해서 자금조달을 투명하게 대출받을 수 있도록 | 1 | 0.7 |
| 어업인들이 재산을 담보로 리스로 자금을 빌리는 문제이므로 신중을 기해서 도입을 해줬으면 한다 | 1 | 0.7 |
| 원양어선 노후어선만 대책이 있으므로, 영세한 국내선박에도 관심을 가지고 대책 필요 | 1 | 0.7 |
| 장기(10~15년)로 하여 분할 상환하는 제도가 필요 단, 저금리로 해야 함 | 1 | 0.7 |
| 조합장과 선주 전문가들로 설문 조사를 해서 정책에 반영해야 함 | 1 | 0.7 |
| 톤수 제한없이 어선리스/어선펀드를 이용할 수 있도록 바람 | 1 | 0.7 |
| 펀드/리스에 필요한 제도가 어업인들에게 과연 받아들여질 것인지 의문 | 1 | 0.7 |

어선 선진화를 위한
어선금융제도 도입방안 연구

2012年 12月 29日 印刷
2012年 12月 31日 發行

| | |
|------------|--------------------------------|
| 編輯兼 發行人 | 金 學 韶 |
| 發行處 | 韓國海洋水產開發院 서울특별시 마포구 매봉산로 45 |
| 전 화 | 02-2105-2700 FAX: 02-2105-2800 |
| 등 록 | 1984년 8월 6일 제313-1984-1호 |

組版・印刷 / 세븐스가든 02-2263-0066 정가 15,000원

판매 및 보급 : 정부간행물판매센터 Tel: 02-394-0337

