

선망어업 수익분배제의 합리화에 관한 연구

강정우 · 류태모 · 김병호

부경대학교

목 차

I. 서론

II. 경영여건 및 어장적 여건의 변화

1. 자원 및 어장적 여건의 변화
2. 여타 여건
3. 경영 여건
4. 경영 내용

IV. 수익분배제의 개선방안

1. 선원 분배 방법
2. 수익분배 방법별 경영효과
3. 짓가림제의 개선방안

III. 수익분배제의 실태와 문제점

1. 수익분배제의 실태
2. 일본 대중형 선망의 실태
3. 수익분배제의 문제점

V. 결론

1

I. 서론

- EEZ체제 정착, TAC제도, WTO출범에 의한 외부 환경 악화와 더불어 선망어업의 수익성이 악화 되고 있음
- 본 연구는 대형선망어업의 경영개선을 위한 하나의 방안으로서 수익분배제의 개선을 고찰하고자 함
- 현행 임금형태는 고정급 병용짓가림제로서 도중 경비를 계상하지 않는다는 모순이 있음

2

II. 경영여건 및 어장적 여건의 변화

1. 자원 및 어장적 여건의 변화

<표2-1> 대형선망어선의 일본 EEZ 수역내 어획량 (단위: 톤)

구 분	총 어획량	일본 EEZ수역 어획량	대 비(%)
1996년도	470,614	83,873	18
1997년도	182,641	54,380	29
1998년도	207,463	56,879	27
평 균	286,906	65,044	22
1999년도	229,424	14,562	6
2000년도	170,972	5,979	3
2001년도	231,821	10,979	5
평 균	210,739	10,507	5

자료 : 대형선망수협, 2001.

3

2. 여타여건(TAC제도)

<표2-4> 대형선망어업 어획대상의 어종별 TAC와 소진실적 (단위: 천톤, %)

대상 어종	1999년			2000년			2001년			2002년9월		
	TAC	소진량	소진율	TAC	소진량	소진율	TAC	소진량	소진율	TAC	소진량	소진율
고등어	170	159.3	93.7	133	102.2	76.9	165	150.5	91.2	160	52.3	32.7
전갱어	13.8	6.93	50.2	13.8	13.8	100.3	10.6	6.5	61.6	10.6	9.4	89.5
정어리	22.6	16.18	71.6	22.6	1.5	6.6	19	0.118	0.6	17.	0	0
합 계	206.4	182.4	88.4	169.4	117.5	69.4	194.6	157.1	80.8	187.6	61.8	32.9

자료 : 해양수산부, 2002

4

2. 여타여건(수산보조금감축)

<표2-5> 선망 1통(어선6척)의 연간 유류 소모량

유류의 종류	연간 소모량 (드럼)	면세유가격 (드럼당)	과세유가격 (드럼당)	드럼당 가격차	연료비 추가부담금
고유황 경유	17,343	58,620원	127,581원	68,961원	12억원

* 1 드럼은 200리터이며, 면세유 가격은 2002.5.1 기준임.

5

2. 여타여건(수산보조금 감축)

<표2-6> 수협중앙회의 선망어업에 대한 영어자금지원실적 (단위 : 백만원)

1999년	2000년	2001년	2002년 7월
11,501	10,100	7,602	8,952

자료 : 대형선망수산업협동조합

<표2-7> 수협중앙회의 영어자금 지원실적 및 이차보전금 지원현황

구 분	1998년	1999년	2000년	2001년
일반은행 대출금리	12.33%	10.58%	9.41%	9.3%
이자율 차이	7.83%	5.34%	4.79%	4.3%
이차 보전금	535억원	431억원	491억원	382억원

자료 : 수협중앙회, 여신지원부

6

2. 여타여건(수입시장 개방)

<표2-8> 수입 조기 자유화시 어업내 생산자잉여 추정감소율(%)

대형트롤	대기저 (쌍)	대형선망	근해 안강망	기선 권현망	근해 채낚기	근해 통발
28.6	14.0	10.3	12.0	11.6	38.6	4.5

* 노르웨이, 미국 등지에서 고등어 수입

자료 : WTO뉴라운드 수산분야 협상과 수협의 대응방안, p. 124, 수협중앙회 조사연구보고 '01-1, 2001.

7

3. 경영여건(노동력 수급)

<표2-9> 대형선망어업의 승선원 연령별 분포

연령	20대		30대		40대		50대		60대 이상		전체	
	인원	평균 연령	인원	평균 연령	인원	평균 연령	인원	평균 연령	인원	평균 연령	인원	평균 연령
E社선단	2	24	8	35.1	31	44.3	24	53	7	63.1	72	47.4
A社선단			9	35	16	43.3	11	53.8	3	60.6	39	45.7
G社선단	1	28	6	34.5	15	44.2	24	53.1	5	62.2	51	48.7
A社운반			7	37	24	43.6	18	53.7	1	62	50	46.7
합계	3	25.3	30	35.4	86	43.9	77	53.3	16	62.3	212	47.5

연령별 분포비율은 20대: 1.4%, 30대: 14.2%, 40대: 40.6%, 50대: 36.3%, 60대 이상: 78.6%

8

3. 경영여건(생산설비)

<표2-10> 대형선망어선 통당 시설 규모

년도	업체수	통수	어선 척수	총톤수 (톤)	주 기관		보조기관		소나 및 어탐기
					마력수	수량	마력수	수량	
1990	36	48	6.5	930	5,794	6.5	1,553	13	7.5대
2001	27	31	6	838	7,251	6	2,855	12	15.5대
증감율	△25%	△35%	△8%	△10%	25%	△8%	84%	8%	107%

자료 : 대형선망 어선명부, 각년도

9

4. 경영내용(어업수지)

<표2-11> 선망어업의 통당 경영의 추이 (단위 : 백만원)

년 도	승선인원 (명)	년간 조업일수	통당 어선척수	어업수입	어업비용	지급이자	이익
1989년	90	223	7	2,169	2,276	33	△140
1990년	89	242	6	2,317	2,447	46	△176
1992년	84	230	6	3,164	3,141	56	△33
1994년	81	251	6	3,571	3,698	132	△259
1996년	78	218	6	4,417	4,226	92	98
1998년	73	210	6	5,346	4,901	214	230
2000년	72	224	6	5,867	5,402	201	263

자료 : 어업경영조사보고 각년도, 수협중앙회.

10

4. 경영내용(재무구조)

(1) 건전성

<표2-12> 대형선망어업의 자기자본비율 및 부채비율 (단위 : %)

구 분	1990	1992	1994	1996	1997	1998	1999	2000
자기자본비율	78.4	79.1	78.9	80.3	75.9	74.8	72.9	71.26
부채비율	27.5	26.4	26.7	24.5	31.7	33.6	37.1	40.3

자료 : 수협중앙회, 어업경영조사보고, 각년도

* 자기자본비율=자기자본/총자본×100, 부채비율=부채/자기자본×100

11

4. 경영내용(재무구조)

(2) 수익성

<표2-13> 대형선망어업의 손익관계 비율 (단위 : %)

구 분	1986	1988	1990	1992	1994	1996	1997	1998	1999	2000
총자본 어업이익률	26.4	13.9	-4.2	0.6	-2.8	3.6	-1.5	10.1	7.1	9.9
매출액 어업이익률	21.7	15.7	-5.6	0.7	-3.5	4.3	-1.5	8.3	6.0	7.9

자료 : 수협중앙회, 어업경영조사보고, 각 년도

* 총자본어업이익률=어업이익/총자본×100, 매출액어업이익률=어업이익/매출액×100

12

III . 수익분배제의 실태와 문제점

1. 수익분배제의 실태(고정급)

<표3-1> 2001년도 선양어업 직급별 월고정급 (단위 : 원)

구분	직급별	금액	구분	직급별	금액
본선	기관장	1,772,000	본선	5기관원	935,000
	통신장	1,772,000		조리장	992,000
	항해사	1,112,000		기관장(갑)	1,512,000
	기관사	1,112,000		기관장(을)	1,452,000
	갑판장	1,051,000	등선	어항사	1,210,000
	조기장	1,051,000		갑판장	1,035,000
	어항사	1,478,000		조기장	1,035,000
	보양사	1,051,000		갑.기원	957,000
	1갑판원	972,000	운반선	조리원	937,000
	2갑판원	967,000		기관장	1,352,000
	3갑판원	957,000		국장	1,124,000
	4갑판원	945,000		항해사	1,112,000
	5갑판원	940,000		기관사	1,112,000
	6갑판원	935,000		갑판장	1,051,000
	1기관원	972,000		조기장	1,051,000
	2기관원	957,000		1갑판원	972,000
	3기관원	945,000		갑.기원	957,000
	4기관원	940,000		조리원	957,000

자료 : 대형선망수산업협동조합, 단체협정서, 2001.

13

III . 수익분배제의 실태와 문제점

1. 수익분배제의 실태(생산수당 및 운반수당)

<표3-2> 본선 및 등선의 생산장려수당 지급 기준

구분 총어획고	생산장려 수당	직책	선원수 (42명)	지급율 (%)	선원수 (43명)	지급율 (%)
5억까지 10억까지 15억까지 20억까지 25억까지 30억까지 35억까지 40억까지 45억까지 50억까지 60억까지 70억까지 80억까지 80억초과	1.0% 1.5% 2.0% 2.0% 2.2% 2.5% 2.7% 3.0% 3.3% 3.6% 4.0% 4.1% 4.2% 4.3%	(본)선장	1	4.50	1	4.47
		(본)기관장	1	4.50	1	4.47
		통신장	1	4.50	1	4.47
		어항장	1	4.50	1	4.47
		(등)선장A	1	4.50	1	4.47
		(등)선장B	1	3.85	1	3.82
		(등)기관장	2	3.27 (6.54)	2	3.25 (6.50)
		항·기· 어항사	3	2.63 (7.89)	3	2.60 (7.80)
		(본)갑·조·보	3	2.23 (6.69)	3	2.20 (6.60)
		(본)조리장	1	2.10	1	2.05
		선원 A	12	2.0 (24.36)	12	1.97 (23.64)
		선원 B	9	1.83 (16.47)	9	1.80 (16.20)
		선원 C	4	1.85 (6.6)	5	1.82 (8.10)
		선원 D	2	1.50 (3.01)	2	1.47 (2.94)

자료 : 대형선망수산업협동조합, 단체협약서, 2001년

14

1. 수익분배제의 실태(선원인건비 비중)

<표3-3> 어로경비중 임금의 비율

단위: 백만원

구분	수협표본	사례A社	사례B社	사례C社	사례D社	사례E社
(a) 어로경비	5,237	12,819	4,794	10,534	6,188	11,956
(b) 임금	1,653	4,103	1,597	3,632	2,057	3,496
(b) / (a)	31.5%	32%	33.3%	34.5%	33.2%	29.2%

<표3-4> 인건비 대 매출액

(단위: 백만원)

구분	수협표준	사례 A社	사례 B社	사례 C社	사례 D社	사례 E社
매출액(㉠)	5,867	16,701	5,580	11,617	7,163	12,494
인건비(㉡)	1,653	4,103	1,597	3,632	2,057	3,496
비율(㉡/㉠)	28.2%	24.6%	28.6%	31.3%	28.7%	28%

15

2. 일본 대중형 선망의 실태

<표3-5> 대중형선망어업경영의 M社 승선원월고정급 및 보험급분배代數 (단위: 엔)

직무명칭	월고정급			보험급 분배代數		
	양선	등선	운반선	양선	등선	운반선
어로장	540,000			어로장	3.5	
선두		348,000		선두		1.9
선장	360,000	330,000	336,000	선장	2.0	1.75
기관장	360,000	330,000	324,000	기관장	2.0	1.75
통신사	348,000	336,000	324,000	통신사	1.9	1.8
아바위	336,000			아바위	1.8	
1항사	324,000		306,000	1항사	1.7	1.55
1기사	324,000		306,000	1기사	1.7	1.55
갑판장		296,000		갑판장		1.3
조기장		270,000		조기장		1.25
환계	300,000			환계	1.5	
빛도계	288,000			빛도계	1.4	
로간계	282,000			로간계	1.35	
갑판원		252,000		갑판원		1.1
* A	276,000		276,000	* A	1.3	1.3
* B	264,000		264,000	* B	1.2	1.2
* C	252,000		240,000	* C	1.1	1.0
* D	240,000			* D	1.0	
기관원A	288,000		288,000	기관원A	1.4	1.4
기관원B	276,000		264,000	기관원B	1.3	1.2
船員	312,000	276,000	276,000	船員	1.6	1.3
견습원	216,000	216,000	216,000	견습원	0.9	0.9

6

3. 수익 분배제의 문제점

- 생산장려금 계산시 도중경비를 계상하지 않고 있음
- 생산장려금 계산시 어획고에 체증되는 비율로 분배 몫을 정하도록 되어 있으므로, 비용은 전적으로 선주가 부담하고 있음
- 따라서 선원 측은 비용절감에 대한 유인을 가지지 못하게 됨으로써 어업비용의 증대가 초래됨
- 또한, 어로장에 대한 용역비가 어획고에 대한 단순 비율을 적용하여 계상되므로 과다하게 지급되고 있음

17

IV. 수익분배제의 개선 방안

1. 선원분배 방법

- ◇ 고정급 병용 짓가림제+생산장려금
직급별 고정급+ 생산수당 및 운반수당
- ◇ 최저보증부 짓가림제
{어획고-공동경비(판매직접경비+고정경비)} × 배분율
= 선원분배 몫
단, 선원분배 몫이 기본급에 미달하면 기본급을 지급
- ◇ 순수 짓가림제
{어획고-공동경비(판매직접경비+고정경비)} × 배분율
= 선원분배 몫
단, 기본급 보장하지 않음.

18

2. 수익분배 방법별 경영효과

(단위 : 백만원)

구분	규모	과목	현행임금제도	최저보증부 짓가림제	순수짓가림제
수협 표본 자료	1통	재경비합계	5,603	5,136	5,100
		순익분기점	5,321	5,321	4,587
		경영효과		466	1,015
사례 A社	2통	재경비합계	14,437	13,185	13,185
		순익분기점	12,252	10,679	10,679
		경영효과		1,251	1,251
사례 B社	1통	재경비합계	6,133	5,713	5,426
		순익분기점	6,679	5,810	5,313
		경영효과		420	707
사례 C社	2통	재경비합계	12,270	11,198	10,201
		순익분기점	13,032	10,860	9,060
		경영효과		1,072	2,068
사례 D社	1통	재경비합계	6,644	5,749	5,695
		순익분기점	6,080	4,822	4,732
		경영효과		895	959
사례 E社	2통	재경비합계	13,450	12,289	11,616
		순익분기점	15,005	12,061	10,640
		경영효과		1,161	1,834

註) 재경비합계 = 어로사업비+일반관리비+영업외비용(지급이자).
 기본급보장짓가림제에서의 경영개선효과 = 현행임금제도의 재경비합계액-최저보증부짓가림제에서의 재경비.
 순수짓가림제의 경영개선효과 = 현행임금제도의 재경비합계액-순수짓가림제의 재경비합계액.

19

3. 짓가림제의 개선방안

- ❖ 최저보증부 짓가림제를 도입하는 경우, 선주측은 비용 감소로 경영이 개선되나, 선원측은 분배 몫이 감소한다는 모순이 있음
- ❖ 선주와 선원의 공통적인 대처 방안은 1통당 선원 수의 절감이 가능하다면 생산성 향상과 더불어 1인당 분배 몫의 증대할 가능성이 있음
- ❖ 우리나라 선망 1통당 인원 72명(일본 대중형선망의 1통당 인원 : 45명~50명)의 조정 방안

20

V. 결 론

- 대형선망어업은 어선 및 어로장비 등에 대한 투자가 생산성 증대증대, 생력화 내지 인건비 절감으로 이어지지 못하고 있음
- 노동에 대한 보수는 선원과 어로장에 대한 것이 완전히 구분되어 있음, 선원의 임금은 고정급병용짓가림제이며, 어로장의 보수는 선주와 개별계약에 의하여 용역비 명목으로 지급되기 때문에 경영측의 부담이 가중되고 있음
- 현행 임금체제하에서는 한계이익이 (-)인 경우에도 선원 측에 의해 어획 증대 노력이 이루어짐으로써 채산성의 악화의 요인이 되고 있음

21

V. 결 론

- 어획고 증대에 따라 채산이 악화됨에도 불구하고 선원 측과 어로장의 분배 몫은 증대된다고 하는 모순이 초래됨
- 따라서 현행 고정급 병용 짓가림제는 어업경비를 노사간에 공동부담하는 임금형태로 개선이 요망됨
- 선원들 측의 최저생활 보장을 고려할 때 최저보증부 짓가림제가 유력한 대안으로 생각됨

22