

한국수산업의 문제점 및 대책

現代海洋

主 幹 金 琪 中

< 목 차 >

1. 우리나라 수산업실태
2. 추방위기의 대서양기지
3. 해마다 어려워만가는 북양어업
4. 신어장개척은 합작사업전략으로
5. 환영못받는 선어

1. 우리나라 수산업실태

오늘날의 수산업은 인구증가에 따르는 식량자원 확보라는 세계적 추세로 그 공급원을 차지하기 위한 경쟁이 치열하다. 세계수산물생산량은 1970년도에 6천 8백만톤이던 것이 1978년도 FAO 통계에 의하면 7천 3백여만톤으로 약 10%의 증가 추세를 보이고 있다. 이중 이웃 일본이 1천여만톤으로 세계 1위이고, 다음이 9백만톤의 소련, 3위는 중공의 4백 60만톤, 4위가 미국의 순위로서 특히 우리와 관계가 깊은 나라들로서 주목을 끈다. 한편 우리나라의 생산량은 10년전인 1972년도에 1백 34만톤, 1981년도에는 2백 60여만톤으로 거의 2배의 성장율을 나타내고 있다. 반면 어선은 1972년도에 6만 7천 6백척이었던 것이 1981년도에는 7만 4천척으로 약 10%증가 추세이다. 그러나 그 내용을 조사해보면, 어선평균톤수는 1972년도의 45만톤에 비해 60%에 가까운 78만톤으로 척수에 비해 어선이 대형화 되었고 어선동력화도 점차개량되어 1972년도의 21%에서 63%로 상승, 어선동력화, 대형화의 어획강도가 높아졌다. 따라서 꾸준한 생산량의 신장으로 오늘날 생산면으로 볼때 세계 제 8위의 수산선진국 대열에 올라섰다 하겠다. 같은 추세로 수출면에서도 1972년도의 1억 5천 2백만달러 보다 6.5배에 해당하는 무려 9억 7천만달러의 실적을 보유하여 세계 제 6위의 수산물수출국으로 등장했다. 한편

우리나라 어선총톤수의 40%에 해당하는 30만톤의 어선으로 수출총액의 50%에 해당하는 46만톤을 수출하고 있는 원양어업은 세계주요연안국들의 200해리 경제수역 선포에 따르는 어장상실 등 쓰라린 악조건을 극복해가면서 국위를 선양하는 유일한 경제산업으로 커왔다. 74개 회사로 구성된 원양어업은 참치연승이 태평양에 200척, 대서양에 66척, 인도양에 170척으로 모두 436척이 조업중이고, 트롤어업은 태평양에 59척 대서양에 182척, 인도양에 12척으로 모두 253척이 조업중이고, 채낚기어업은 태평양 17척, 대서양 18척, 인도양 1척, 기타 10척으로 총 729척에 1만 8천여명의 선원이 승선조업에 입하고 있다.

지금까지 인용한 통계에 의하면 우리나라 수산업이 점진적이기는 하나 꾸준히 발전해 온 흔적을 볼 수 있다. 그러다가 1977년에 접어들면서 세계적인 유통과동이 물고온 경제질서의 교란과 세계연안국들의 200해리 경제수역선포에 따르는 황금어장 상실로 우리나라 수산업계는 참으로 가혹한 시련기에 빠져들고 말았다.

2. 추방위기의 대서양기지

스페인본국에서 1천 6백해리 떨어진 대서양상에 있는 카나리아군도의 일부인 「라스팔마스」어업기지는 1965년부터 우리 원양어선이 개척, 오늘날 23개회사 소속선만도 76척이 사용하고 있는 대서양어업기지이다. 1974년 2월에 맺은 한·서 어업협정을 1981년 7월에 협정 이행부실등의 이유로 스페인은 일방적인 협정폐기조치를 통보해 왔고, 6개월이 지나면 자동 폐기되는 협정원칙을 내세워 지난 1982년 1월 23일자로 양국의 어업협정은 사실상 무효화 되고 말았다. 그러다가 드디어는 금년 4월 15일 스페인 의회를 통과

한 「라스팔마스」항만사용규제안이 시행령으로 카나리아 주정부에 하달되었다.

내용을 간추려보면 스페인정부와 어업협정을 체결했거나 합작사업선박등만이 출입을 할수 있다는 골자로서 한국어선은 출입의 규제를 받게 되어있다. 더구나, 78명의 우리회원사 주재원과 가족 기타 600여명, 그리고 송출선원, 불법상륙 교포등 모두 5천여명이 거주하고 있는데 이 교포들에게도 현지 경찰당국의 단속의 손이 미치지 시작하고 있다하니, 연간 12만톤 이상을 어획, 1억 3천여만팔라를 벌어들인 우리나라 대서양어업에 치명적인 타격을 주게 되었다. 사태가 이렇게 악화된 진원과 1981년 7월에 스페인의 폐기선언 통보를 접수하고 6개월간을 수습하지 못한 배경을 살펴볼 필요가 있으며, 대서양의 먹구름을 거둘려면 파문의 뿌리를 들어내야 할것이다. 스페인은 10톤~2백만톤 규모의 연안어선들로서 1천톤 이상 규모의 우리나라어선과는 모로코, 모리타니, 세비잘어장에서 어업경쟁의 상대가 되지 못하고 있다. 더구나 우리나라의 일부 송출선원들의 양질의 노동력앞에 스페인으로 볼때는 실리없는 협정이라는 결론에 도달했고, 더구나 스페인 자본주들로 구성되어 있는 선주협회원들의 입김이 국회까지 작용하여 이번 법안을 가결시키기에 이르렀다는 현지의 소식이다.

한편 76척의 한국어선의 기지사용, 교포들의 육상노동으로 얻어지는 연간 약 1억팔라의 소득을 얻고 있는 「라스팔마스」의 선박대리점 조선소 및 선박수리소, 선구 및 선수품상들은 「라스팔마스」에 미치는 한국의 경제적이여가 큰데 무슨 소리냐고, 카나리아 주정부 의회를 통해 본국에서 하달될 시행령을 철회해줄 것을 진정했고 최근 들리는바에 의하면 「라스팔마스」에 한해서 시행령을 당분간 유보할 것을 검토중이라니, 불행중 다행이랄까, 허나 국가간의 우호관계나 국제적조약등을 자국위주로 안일하게 생각한다는 것은 금물이고 보면, 본국에서 유보검토 하겠다면 시행령이 언제 어떤 형태로 발동해서 우리에게 규제를 가하게 될지 불안하다. 차제에 수산계에서는 관민합심해서 대서양어업의 중요성과 가득울높은 수출산업과 미래의 식량자원확보라는 목표아래 국가간의 외교경로를 통해서 한·서

양국의 우호조약을 체결하도록 지체없이 촉구해야 되리라 굳게 믿는다.

3. 해마다 어려워만가는 북양어업

북양어업이라면 캄차카반도 주변 배링해와 알라스카연안까지, 미대륙과 아세아대륙간의 광활한 황금어장으로 한때 원양어업의 꽃이라 불리었다. 1977년 경제수역선포와동시 쏘련해역은 하루아침에 금어지역이 되었고, 다행히 1977년 1월에 한미어업협정을 체결, 최초로 8만여톤의 어획쿼타를 배정받아 그해 98%소진했고, 그후 해마다 배정량이 증가되어 1981년도에는 26만 8천여톤을 배정받아 이를 소진키위해 우리나라 14개출어사 약 30여척이 조업하고 있다. 그 대신 첫해인 1977년에 명태 1톤당 어획수수료가 3.4팔라하던 것이 매년 인상되어 1982년에는 23팔라로 무려 4년만에 8배가까이 올랐다, 조업규제는 한층 가혹해져서 년 1회 배정하던 쿼타량을 년 4회(분기마다)로 분할 배정하므로써 번거로운 외교절차를 거치도록 강요하고 있고, 금지어종 설정, 알라스카만의 금어기간 설정등 여러가지 형태로 규제를 가하고 있다. 더구나 주어종인 명태마저도 어획량의 30%는 피렛가공 수출하여야되고, 나머지 70%를 국내에 반입하는데 국민의 소비문화와 식성변천으로 시장가격이 하락되어 17키로그램들이 상차당 가격은 3천원선을 밑도는 시세이므로 4천원이라는 생산비를 건지기 어렵게 되어가고 있다. 미국은 한국과 1백년전에 수교한 국가이며, 지난 1950년 6·25 한국전쟁시의 혈맹인바, 현재 추진하고 있는 한미공동사업과 합작사업을 민간수산의교로서 기초를 닦고 정부차원의 교섭으로 열매를 맺어야 되리라 믿는다.

4. 신어장개척은 합작사업전략으로

1백 39개 연안국중 200해리경제수역 선포국은 89개국가에 이르고 있고, 장차 더욱 늘어갈 추세에 있다. 이들 자원을 갖고있는 수산후진국들은 장비와 기술이 없는 대신 어로조건규제, 일방적인 입어로 인상 등 어로원가의 상승은 물론 어

업경영변의 재산성이 결여된 상태까지 물고 갈 추세이다. 자원내셔널리즘에 입각한 후진국들은 자국의 이익을 위해서 한치의 양보도 없는 마치 전쟁을 방불케하는 현재의 국제원양어업이다. 천만다행한 한줄기 희망이 있다면 공존공영이념 아래 합작회사를 설립하여 양국이 공동관리 및 협력사업으로서 발전해가는 길은 남아있다. 그러나 이길도 순탄하지만은 않다.

한국에서 출자할당액을 자국에 대한 원조양식으로 요구하여 후일 합작회사에 출자한 어선 금액은 갖고 나오지 못하게 규제하려는 속셈이고, 냉동 냉장시설까지 요구해 오리라는 것을 짐작해야 된다.

최근의 S어업의 북미합작사업, S산업의 인도네시아 합작산업, O수산의 모로코합작사업 등이 그 예이다. 상대국의 까다로운 요구사항에 능동적으로 대처해 나가야할 운명에 놓여 있는 우리는 하루속히 영세성을 탈피, 어업의 성력화, 과감한 경영체신으로 소수정예화의 길을 앞당겨, 식량산업과 수출산업이념아래 정부와 긴밀한 협조아래 국가 정책적인 배려가 있어야 된다고 믿는다.

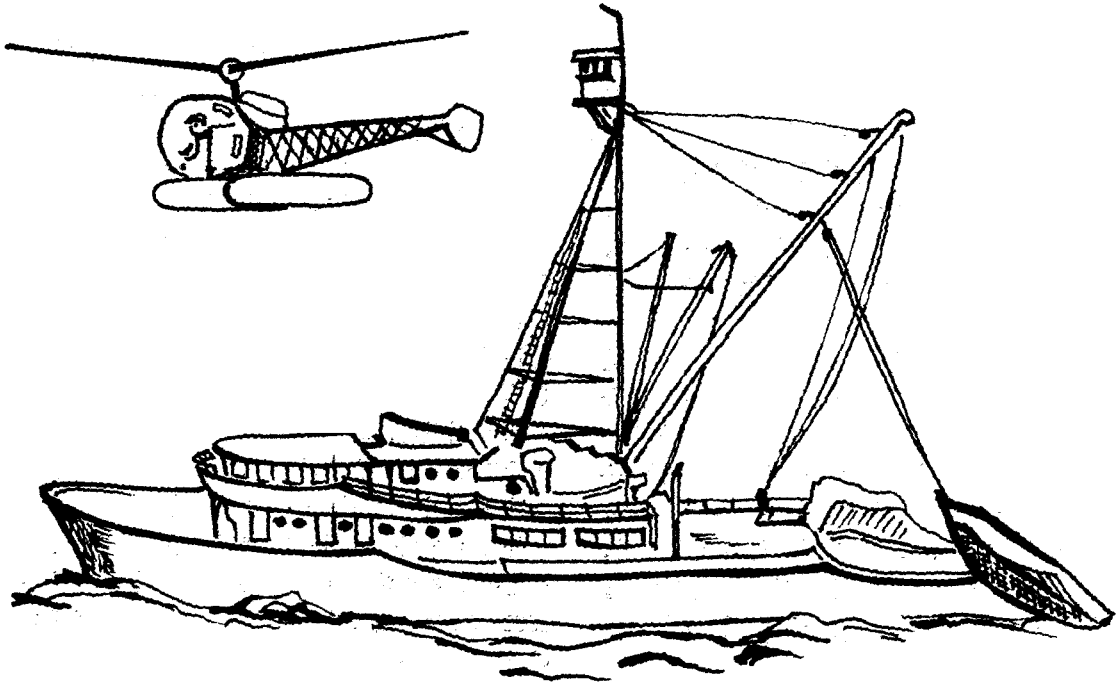
5. 환영못받는 선어

우리나라 국민소득수준향상으로 국민 식생활도 변천되어 식품선택성도 즉석식품과 휴대가 용이한 편리식품으로 그 형태가 변모되어 가고 있다. 재래의 선어소비추세에서 고급화된 가공식품을 국민의 대다수인 10대~40대까지의 활동기의 소비층이 요구하게 된 것이다. 이에 민감히 적응한 수요창출이 가로 놓인 당면문제가 아닌가 생각한다. 최근의 수산통계년보에 따르면 1백 80만톤 수산물국내소비량중 불과 18%인 33만 8천 4백톤만이 가공식품으로 되어있다. 더구나 이 중에는 엄밀한 뜻의 가공식품이라 할 수 없는 냉동품(冷凍品)이 57%를 점하는 19만 6천여톤이고 보면 연간 우리국민이 소비하는 수산물중 가공식품은 8%에 불과하고, 92%는 먹지 못하고 쓰레기통에 버리는 머리, 꼬리가 붙어있는채로 운반, 냉동, 판매되는 선어를 먹고 있었다는 이야기가 된다.

우리가 미래의 식품이라고 관심갖고 있는 연제품(煉製品)의 경우, 불과 1.2%인 4천 1백 25톤 뿐이다. 참고로 그비율을 조사해보면, 소건품(素乾品)이 4.7%, 염건품(鹽乾品)이 0.1%, 자건품(煮乾品)이 8.5%, 염장품(鹽藏品)이 6.1% 염신품(鹽辛品)이 1.6%, 통조림이 4.7%, 해조품(海藻品)이 8.6%, 한천(寒天)이 0.2%, 조미품(調味品)이 1.8%, 어유분(漁油粉)이 4.3%, 기타 1.0%로서, 가공이라면 냉동을 연상하리만큼 57%가 냉동이고, 잔여가공은 평균 5%정도로 그 비율이 미미하다. 어중에 따라 섭씨영하 20도나, 55도까지 하강하는 냉동시설은 부식하는 선어의 선도를 유지시키는 유일한 방법임에는 틀림이 없었고 그래서 우리는 콜드체인(COLD-CHAIN)을 수산물유통구조의 첫째 조건으로 꼽아왔다. 그러나 이제 냉동가공은 한낱 유통구조상의 수단에 불과하며, 진정한 식품가공의 성격을 잃어가고 있음을 알게 되었다.

즉 소비자가 선어를 외면하는 추세에서는 냉동선어도 환영하지 않았다는 산 증거를 우리는 1981년도 겨울에 보았기 때문이다. 당시 동해안에서 어획된 연안명태가 약 4만 8천톤, 배령해에서 반입된 북양명태가 약 16만톤, 모두 20여만톤이 냉동고에 보관되었다. 그 중 연안명태 1만여톤은 선어로 소비되었으나, 이상고온으로 마른명태용으로 건조장에 나가지 못한 2만여톤이 냉동 창고에 보관될 수 밖에 없었다.

17키로그램들이 한상자에 4천원씩 사들인 냉동업자들은 추석이 지나 5천원선으로 상승하기만 고대했으나 엇가는 상자당 3천원을 넘어갈 줄 모르면서 년말을 맞게되었다. 결국 소자본으로 아직 영세성을 면치 못한 냉동업자는 상자당 1천원씩의 적자를 감수하고 시장에 내보낼 수 밖에 뾰족한 방법이 없었다. 10만상자를 보관한 냉동업자는 4개월만에 약 1억원 이상의 적자를 감수해야했다. 덕분에 소비자는 파격적인 짚값으로 냉동된 명태를 맞볼수 있었다. 문제는 여기에서 끝나지 않았으니, 값이 싸다해서 많이 사 모으는 어리석은 소비자가 없어졌으니, 명태가치는 갈수록 하락할수 밖에 없었다. 동해안의 漁民이나 북양의 원양회사나 공히 생산비를 유지해야하는 기본원칙은 마찬가지이다. 상자당 2천 5백원 선



(헬리콥터로 魚群을 探索하는 잠치 巾着船)

으로는 생산비가 증대되지 못하여 출어를 포기해야된다. 이러한 현상은 비단 명태만에 국한된 것이 아니고, 대형선망수협산하의 선망어선에 잡히는 고등어 정어리 등, 약간의 가격차는 있으나, 공급과잉으로 인한 재화현상은 같다. 한미어업협정으로 북양의 명태와 잡어를 약 30만톤의 쿼타배정을 위한 수산외교를 활발히 진행시키고 있어 적극적인 수산외교의 성과를 기대하고 있으나, 81년도의 명태파동사태가 다시는 없을 것이라고 누가 단정할 수 있겠는지?

1981년도 통계에 따르면 우리나라 국내소비 수산물의 가공율은 18%이었다. 선진국 통계는 대략 70%의 가공비율과 비교해 볼때 어업생산면에서는 가히 수산선진국이라 불리우면서도 소비

형태와 유통면으로 분석해보면 후진국의 때를 벗지 못하고 있는 기형이다. 최근 관련업체에 따르면 수산에서 70억을 투자해서 해상공모선을 도입하고, 일본에서 가공기계(스티머기계)등 10억 원을 들여 시설하여 어장에서 어획한 명태를 냉동하기전 어묵형태로 가공하여 공모선에서 1차 가공, 육상에서 포장가공하여 시중에 직판하는 경제성 있고 탄력있는 제품을 선보일날이 멀지않았다하니, 막혔던 숨통이 뚫인듯이 시원하다. 바라전대, 이러한 O수산 같은 업체가 5개쯤 출범하여 진정한 수산 재투자가 바로 수산식품개발에 있음을 거듭 강조하면서, 이걸이 국가식량자원 확보책의 첩경임을 당부해둔다.