辛 再 基
〈民 正 黨〉
國會農林水産分科委員

2001년까지 漁民宿願 말끔히 解消

2兆673億원投入 機能施設도補強

일반적으로 인간이 생활에 필요한 재화(財貨)나 용역(用役)을 취득하고 이용하는 행위가 일정한 질서와 조직 아래 연속적, 반복적으로 이루어지는 사회현상을 경제라고 부른다.

그런데 이 경제를 영위하는 활동은 이를 주관하는 조직에 따라 크게 3가지로 분류된다. 즉, 소비활동의 주체인 가계(家計)와 생산활동의 주체인 기업(企業), 그리고 이 두가지 성격의 모두를 갖고 특수한 경제활동을 하는 주체인 정부(政府)가 그것이다.

사실 가정생활이나 기업 하나를 꾸려나가기도 그리 쉬운 일이 아닐진데 하물며 소비활동과 생산활동이라는 서로 상반된 목적을 적절히 조화시키면서 경제활동을 해야 하는 정부의 어려움은 두 말할 나위가 없을 것이다.

왜냐하면 산업별 균형있는 발전을 도모하고 투자의 시기와 결과를 고려, 완급에 따른 우선순위를 정하다 보면 반드시 어느 한쪽이 소외됐다든지, 아니면 불이익을 받았다든지, 혹은 순위의 선별이 잘못됐다는 등 불만의 목소리가 나올 수밖에 없기 때문이다.

어쩌면 이것은 당영한 일인지도 모르겠다. 원래 만인에게 모두 맞는 기성복이란 없는 법이기에 더

욱 그러하다.

해결책은 이같은 불협화음을 최소화시키는데 있는데, 이런 의미에서 가장 목청을 높일 수밖에 없는 계층이 있다면 아무래도 농어민을 들 수 있을 것 같다.

그도 그럴 것이 그동안 정부의 중화학정책에 따라 농수산분야의 피폐가 전국을 강타했고, 급기야 생산비도 못미치는 농수산물 가격은 도농(都農)간의 격차를 더욱 벌려놓음으로써 농어촌의 젊은 가용인력을 도시나 공단(工團)으로 내모는 결과를 초래하고 말았기 때문이다.

이로 인하여 농어촌인구의 고령화를 야기시켰고, 심지어 농어촌에서는 혼기를 맞은 여성인구의 도시유입으로 혼기의 남성이 배우자를 구하기 어려운 사태까지 나타나게 되었다.

5천년을 면면히 이어오던 농업국이 어느날 갑자기 무색해져 버리면서 농자천하지대본(農者天下之大本)이라는 자부심이 허울뿐인 구호로 뒤바뀌어 버렸을 뿐만 아니라 급기야는 농수산업의 공동화(空洞化)현상의 조짐까지 보이게 된 것이다.

그렇지만 다소 낙관적인 생각일는지는 모르겠으나 곰곰 따지고 들면 사실 이런 점들은 크게 우려할 바가 아닌지도 모르겠다. 왜냐하면 지금은 일류 선진국이라고 뽑내는 유럽 대부분의 국가도 과거 우리와 똑같은 과정을 겪었기 때문이다.

다만 한가지 염려스러운 것은 이러한 변혁의 과정에서 받은 충격이 최소가 되어야 했음에도 불구하고 우리의 경우 이를 매끄럽게 처리하지 못함으로써 적지않은 저항감을 불러일으켰다는 점이다. 다시 말해서 선진 각국은 적절한 보상책과 대체산업을 통하여 이를 원만히 해결했으나 우리는 여러가지 여건상 농어민에게 만족할만한 대안을 제시하지 못함에 따라 농수산행정의 불신과 강한 반발을 야기했다는 것이다.

그런데 이같은 일들은 대충 이해하고 넘어간다손 치더라도 이번 기회에 간과해서는 안될 사항은 수산업에 종사해온 사람들이 그동안 받아온 상대적 불이익의 문제다.

숫적으로 보나, 1차산업에서 차지하는 비중으로 보나 농업분야에 눌려 열세를 면치못해온 수산업분야는 그간 목소리다운 목소리 한번 제대로 내지 못하고 지금껏 지내왔다.

이것은 정책당국의 책임도 적지않겠지만 무엇보다도 근본적으로는 수산업에 종사하는 사람의 책임도 그에 못지 않다고 아니할 수 없다.

우선 첫째로 자긍심의 부족을 들 수 있다. 왠지 수산업에 종사하는 사람들은 자신의 직업과 일에 대하여 뿌듯한 자부심이 부족한 편이다.

다음으로 수산업의 과학화와 발전에 대한 열의가 부족했다는 점을 지적하지 않을 수 없다. 현재처한 환경을 탓하기 전에 이를 극복하려는 노력이 있어야 함에도 이를 등한시 해왔는데 그러한 사실은 다음 통계에서 적나라하게 나타나고 있다.

지금까지 조사된 바에 따르면 우리 나라 연근해 수역은 모두 224만8,000㎢로 전국토의 10배에 달하며, 해안선 길이 1만3,200㎞, 자연부락간 거리 3.4㎞로 천혜의 수산업 여건을 형성하고 있다.

그럼에도 불구하고 실제 이용하고 있는 연근해 수역은 전체의 38%인 84만6,000㎢에 불과하며, 수산업에 종사하는 전문인력도 26만8,000명 정도에 그치고 있는 실정이다.

사정이 이렇다 보니 수산업에 대한 가장 기본적인 시설인 어항개발의 부진은 두말할 나위조차 없다. 3면 연안의 총 2,043개 어항중 지정항은 이의 19%인 391개항 뿐인데 이나마 완전히 개발이 된 것이 아니고 이제사 기본시설을 위해 공사를 진행중이거나 계획중인 것이 태반이다.

잘 알고 있는 것처럼 바다는 육지와 달라서 사고가 발생했다 하면 이는 곧 목숨과 직결된다 해도 과언이 아니다. 따라서 이같은 실정을 모두 종합해 본다면 그동안 수산업에 종사해온 사람들이 받은 푸대접과 불이익은 일일이 필설로 따질 수 없을 정도인지도 모르겠다.

그렇다고 해서 이런 악조건을 딛고 수산업에 종사해온 사람들이 이룬 업적을 과소평가할 수 없는 것이 현실이다.

지난해를 기준으로 해서 우리나라의 수산물 생산량은 320만9,000톤으로 세계 7위이며, 무려 82개국을 대상으로한 수산물 수출액 19억1,100만달러는 우리의 여건을 감안한다면 정말 놀랄만한 것이다.

더욱이 국민 한사람당 수산물 소비량이 연간 약 40kg으로써 동물성 단백질의 58%를 공급한다는 놀라운 사실은 국민건강증진에 대해 수산물이 차지하는 비중을 새삼 절감케 하고 있다.

이같은 수산업의 중요성과 개발의 필요성은 노태우 대통령께서 작년 7월 30일 현직 대통령으로서는 처음으로 충남 보령군 웅천면 무창포어항을 방문하여 임기중에 전국의 주요어항 61개소와 소규모 지방어항 325개소를 개발하겠다고 약속함으로써 보다 가시화 되었는데 수산업의 장래와 현실을 생각할 때 정말 다행스런 일이라고 아니할 수 없다.

뿐만아니라 노대통령은 앞으로도 정부는 수산업의 발전과 어민지원정책의 우선순위를 높여, 다가오는 2,000년대 새해양법시대를 맞아 어항을 단순한 어선 대피장소나 정박항 정도의 개념에서 한 차원 높이 올려 연근해 종합개발의 거점으로 발전시키겠다고 수산업종사자들에게는 참으로 고무적인 청사진을 펼쳐 보여주기도 했다.

이렇게 볼 때 2,000년대의 우리의 수산업은 참으로 중요한 위치를 차지한다고 말할 수 밖에 없겠다. 그것은 세계각국이 바다를 인

'94년~2001년까지는 어항개발 244km에 2조673억원을 집중투입함으로써 지금까지 일본을 부러운 눈길로 쳐다보았던 어항인의 꿈과 야망을 일거에 만족시킬 수 있게 되었다.

류 최후의 보고라고 단정짓고 앞다퉈 국운을 걸다시피 하며 뛰어들고 있는 모습에서 그 편린을 엿볼 수 있을 것이다.

현재 각종 수산종묘의 양산과 공급 및 방류를 꾀하고 수산자원의 서식환경을 조성할 수 있도록 보전수역와 보호수면을 전문적으로 관리할 어업자원공사의 설립을 검토하고 있는데 앞으로 적극 추진해야 할 과제라고 생각한다.

그동안 수산업에 관한 연구기관으로는 수산진흥원 이외에 이렇다 할만한 기관이 없어 연구와 사업이라는 서로 상충된 업무로 인하여 '딜레마'에 빠졌던 점을 상기하면 이런 구상은 긍정적인 평가를 받아야 마땅하다고 여겨진다.

어업자원공사에서 수산자원 조성에 관한 정부위촉사업이나 기타 관련사업을 대행한다면 수산업에 종사하는 사람들이 보다 간편하고 신속하게, 그리고 과학적이며 생산적으로 생업에 충실할 수 있을 것이기 때문이다.

그러나, 이 모든 것보다도 가장 우선되어야 할 과제는 아무래도 어업기반시설의 확충을 들지 않을 수 없다.

'구슬이 서 말이라도 꿰어야 보배'란 우리 나라 속담이 있는 것처럼 아무리 수산자원을 조성하고 선복량을 늘려도 이를 수용할 수 있는 기반시설이 제대로 갖춰지지 않는다면 말짱 헛일이 될 가능성이 높은 것이다.

편안한 내 집같이 안심하고 생업에 충실할 수 있도록 하는 일-그것은 아무래도 어항건설을 확대하고 이에 대한 투자를 늘리는 것이 최고의 방편이 될 것같다.

이것은 앞서 말한 노태우 대통령의 어민에 대한 공약과 같은 사항이기 때문에 이의 실천적인 의지도 아울러 포함된다.

따라서 향후 어항개발은 완공위주로 하고 이를 크게 두 갈래로 나누어서 실시할 계획을 세워놓고 있다. 즉, 92년까지의 계획과 이후 2001년까지의 계획이 그것이다.

'92년까지는 61개의 1종·3종 어항의 기본시설을 완공하고, 이후 2001년까지 249개의 신규어항을 개발함으로써 어민의 숙원을 말끔히 해소시켜 나갈 계획이란 것이다.

더욱이 무엇보다 중요하며 기대할 수 있는 것은 이 기간(1992년~2001년)동안 어항개발에 투자되는 금액이 무려 2조2,828억원이나 된다는 점이다. 이는 그동안 정부가 어항개발에 투자해온 금액과 비교해보면 한 눈에 그 투자액의

방대한 규모를 짐작할 수 있을 것이다.

지난 '87년까지 어항개발에 투자된 금액의 총계는 2,670억원—이것도 최근에 크게 늘어나 이 정도이며, '67년부터 '76년까지 10년간의 연평균 투자액은 14억원이니 그 이전은 더 말할 것도 없다.

어쨌든 이 야심에 찬 청사진을 연도별로 살펴 보면 '92년에 어항개발 12㎞에 980억원, '93년에 어항개발 14㎞에 1,175억원, 그리고 '94년~2001년까지는 어항개발 244㎞에 2조673억원을 집중투입함으로써 지금까지 일본을 부러운 눈길로 쳐다보았던 어항인의 꿈과 야망을 일거에 만족시킬 수 있게 되었다.

이에 따라 어항수도 조정이 되는데 지금의 391개항이 2배에 가까운 640개항으로 늘어남으로써 그동안 가장 큰 논란의 대상이었던 항간거리가 종래의 33㎞에서 20㎞로 크게 줄게 된다.

물론 이 항간거리 20㎞도 일본의 항간거리 11㎞에 비하면 여전히 2배 가까이나 멀지만 종래의 항간거리를 3분의 1 가량이나마 축소한다는 것은 상당히 의미있는 일일뿐만아니라 조업에도 고무적인 일이 될 것으로 믿어 의심치 않는다.

그 까닭은 악천후시 대피에 따른 위험부담을 크게 줄일 수 있게 됨으로써 조업기간 및 시간을 연장할 수 있고, 아울러 이것은 곧 생산성 향상과 연결되며, 생산성 향상은 다시 소득증대로 파급의 도를 높일 수 있기 때문이다.

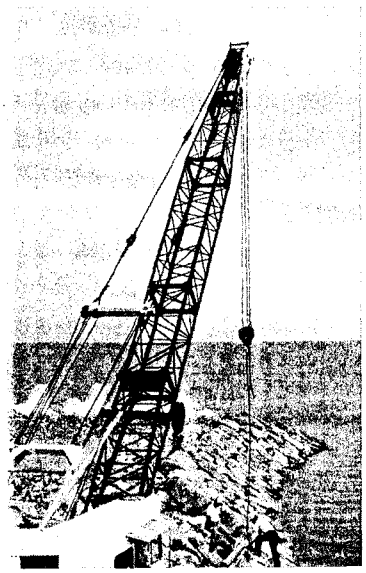
한편, 이같은 어항개발과 함께 병행하여 실시되는 기존시설의 정비 및 기능시설 보강도 결코 간과해서는 안될 주요 사업의 하나이다.

새로 어항을 개발하는 것 못지 않게 노후하고 취약한 시설을 보강함으로써 어민들의 이용도를 제고시킬 수 있는 것이다.

또한 양륙, 보급, 대피같은 기능시설을 보강하여 관광을 겸한 국민휴양지로서의 쾌적한 어항이 될 수 있도록 종합개발을 한다면 지금까지 이모저모로 소외당해온 수산업 종사자들에게 정말 크고 좋은 선물이 될 수 있을 것 같다.

특히 이같은 어항개발로 인한 생산성향상과 생업에 전념할 수 있는 여유, 그리고 어항의 관광지화 내지는 국민휴양지로의 개발은 어민들에게 어업외 소득의 기회까지 제공해줄 수 있어 어가소득이 '88년 682만1,000원에서 2001년에는 2,558만원으로 대폭 늘어날 것을 기대하고 있다.

그러나, 어항개발과 관련한 수산업 발전이 늘상 분홍빛 꿈과 희망만이 아른거리는 것이 아니라는 사실도 차제에 깊이 인식할 필요가 있다.



세계 각국의 수산자원 자국화 현상으로 자원쟁탈전의 벽은 더욱 높아질 것이며, 수산물의 개방압력에 따라 국제경쟁력도 한층 강화될 것이다.

그런가 하면 수산업과 다른 산업이 가득률의 효율성을 문제삼아 이용상의 경합으로 마찰을 빚을 가능성도 있으며, 임해공단 조성으로 인한 오염문제 역시 그렇게 쉽게 넘어갈 성질의 것이 못된다.

바로 이 모든 것이 우리가 극복해야만 될 과제인 동시에 목표인 것이다.

그러므로 이 과제와 목표를 동시에 달성키 위해서 가장 시급히 갖춰야 할 자세는 신뢰의 회복이다. 믿고, 따라주고, 감싸주고, 밀어주면 아무리 어려운 문제라도 쉽게 해결할 수 있기 때문이다.

생각해보라, 신이 아닌 이상 정책당국도 시행착오가 있을 수 있지 않겠는가. 이것을 최소화 할 수 있는 것이 바로 전체 수산인의 포용력인 것이다.

어항인들도 이런 자세로 어항개발에 임한다면 진정으로 어민에게 봉사할 수 있고 그에 따른 반대급부로 커다란 보람과 함께 소득도 얻을 수 있으리라 생각한다.

우리 모두 이번 기회에 하느님께서 우리 민족에게 광활한 육지 대신 3면에 바다를 주신 의미를 한번 깊이 되새겨 어항발전의 획기적 전기로 삼기로 하자.