

漁港에 따라 集中投資가 先決課題

# 技術·專門的으로 管理機構필요



許 在 弘  
〈統一民主黨〉

國會農林水産分科委員

굵직한 각종 시국 현안에 가려져 많은 사람들이 그런 일도 있었나 생각할는지 모르겠지만 지난 8월 30일 새벽 3시쯤 우리 나라 서해 중부해안지방에 강한 비바람을 동반한 해일이 발생했다.

이 해일로 3명이 사망하고 2명이 실종됐으며 5톤안밖의 어선을 비롯한 선박 630여척이 침몰하거나 파손됐을 뿐만 아니라 방조제, 방조제 2만여m가 유실 또는 파괴되었다.

특히 충남 보령군 해안의 경우 총 3만1,600여m의 방조제 가운데 3분의 1이 넘는 1만621m가 잘려나가는 피해를 입었다고 한다. 한

목격자의 말에 따르면 이 해일은 순간 최대 풍속 25m의 남동·남서풍과 함께 10m가 넘는 산더미 같은 파도가 평음을 내며 덮쳐왔다는 것이다.

마치 커다란 지진을 당한 것처럼, 집중 폭격을 맞은 것처럼 곳곳이 갈라지고 무너지고 파괴된 이번 해일의 전체 피해액은 줄잡아 500억원이 넘을 것이라고 어민들은 주장한다.

그러나, 문제는 피해액이 아니다. 이처럼 항상 예상되는 재난이 마치 연례행사처럼 빈번히 반복되고 있다는 점이 더욱 큰 문제인 것이다.

통계에 따르면 '82년부터 '86년 까지 이같은 재난으로 입은 연평균 피해가 어선 723척, 어항 184개 소이며 금액으로는 무려 121억1,200만원씩으로 나타나고 있다.

특히 '87년의 경우엔 태풍 셀마와 다이애너의 잇따른 내습으로 어선 6,593척이 피해를 입었으며 시설피해액은 자그마치 673억4,500만원이나 되었다니 참으로 기가 찰 노릇이다.

그렇다면 어민들이 재난없이 안심하고 생업에 전념할 수 있는 방법은 정녕 없는 것일까. 과연 연례행사처럼 이같은 홍역을 꼬박꼬박 치러야만 되는 것일까

이런 현실을 볼 때마다 착잡한 느낌을 어찌지 못하는 게 솔직한 심정이다. 천재(天災)라기엔 너무도 빈번한, 너무도 엄청난 재난에 그저 할 말을 잃을 뿐이다.

텔레비전에 나오는 화려한 경제 발전의 모습, 국민소득이 4,000달러를 넘어 선진국의 대열에 들어섰다는 귀에 따라운 자랑은 한갓 환상이었던 말인가. 우리 사회에 이렇게 골이 깊게 패이고 그늘진 구석이 있다는 사실을 알고 있는 국민이 과연 얼마나 될 것인지 궁금하기 짝이 없다.

두 말할 나위없이 이같은 불행의 근원은 어항기본시설의 미비에 있음은 정책당국도 부인하지 못하리라.

사람도 머리가 커지면 몸뚱이도 같이 커져야 정상인데 어떻게 된 일인지 우리 나라의 수산정책은 그동안 몸뚱이는 그대로인데 머리

만 커진 기형적인 성장을 거듭해 왔음은 다음 통계에서 한 눈에 알 수 있다.

즉, 우리 나라의 어선수는 현재 9만3,000여척으로 62년의 4만5,500여척에 비해 2배로 증가했으며, 선복량은 88만4,000<sup>6</sup>/T으로 62년의 16만2,000<sup>6</sup>/T에 비해 무려 5.5배 가까이 증가했다.

그러나, 이런 어선의 양적 증가에 앞서 우선되어야 할 어항개발 투자액은 67년부터 76년까지 10년간 연평균 14억원에 불과했으며, 이후 투자가 다소 늘었다고는 하나 '87년까지 총투자누계액이 2,670억원 남짓하니 그동안 입은 피해액을 감안한다면 극단적으로 말해 이는 투자랄 수도 없다 해도 과언이 아닐 것 같다.

이렇게 어항시설이 어선의 수용 수요에 절대량이 부족한 형편이다 보니 긴급한 상황이 벌어졌을 땐 심지어 밀집대피로 인한 상호간의 충돌피해까지 발생하는 경우가 적지않다고 하니 한숨이 절로 나온다.

더욱이 10톤미만의 소형어선이 전체 어선의 80%이상이나 되고 일본의 3배가 넘는 항간거리 33km인 우리 나라의 현실을 감안하면 오히려 이만한 피해액이 적게 느껴질 정도이다.

그렇다면 어떻게 해서 이런 일이 벌어졌는지 돌이켜 생각해보지 않을 수 없다. 그것은 한마디로 말해서 수산업에 대한 경시풍조 때문이었다고 단정해도 좋을 것 같다.

도로를 닦고, 교량을 건설하며, 빌딩을 세우는 일은 가시적인 사업이라서 국민들 보기에라도 그럴 듯하고 무언가 일하는 것같이 보여 실제적인 파급효과도 있다. 그러나, 바다에 방파제를 쌓고, 어항을 건설하는 일은 당장 그리 급한 일처럼 느껴지지 않는다. 게다가 바다에서 하는 사업이라 국민들의 눈에 잘 떨어 만무하니 파급효과도 떨어진다. 더구나 언제 회수될지도 모르는 바닷속에 거액을 투자한다는 것이 어리석어도 한참 어리석은 일처럼 느껴진다.

이런 근시안적인 단견(短見)이 오늘날 우리 수산업을 망쳐놓은 것이다. 온 세계가 인류 최후의 보고로 바다를 지목하고 국운(國運)을 걸다시피하면서 개발에 열을 올리고 있을 때 우리는 이렇게 팔짱만 낀 채 탄전을 피우고 있었던 것이다.

그러다가 세계 각국이 새해양법 시대를 선언하고 200해리 경제수역을 선포하는 등 수산자원의 자국화 경향이 본격적으로 나타나고 서야 비로소 허둥지둥 대책마련에 나서는 난맥상을 보이고 있음은 한번 깊이 반성해 볼 필요가 있다.

심지어 우리의 가장 큰 우방으로 믿어왔던 미국마저 치열한 수산자원의 자국화 경향에 관한 한 일보의 양보가 없음은 최근 한·미 오징어유자망어업협상을 둘러싸고 미국이 우리에게 보여준 자세에서 극명하게 드러나고 있다.

미국의 부시대통령은 유자망어업협상이 원만히 타결되지 않을

경우 부득이 전가(傳家)의 보도(寶刀)처럼 빈번히 등장하는 무역 보복조치를 취하지 않을 수 없다는, 어쩌면 우방으로서 너무하다 싶을 정도의 카드를 뽑아들으로써 마침내 우리의 양보를 얻어내는데 성공했다.

이렇듯 지금 세계의 추세는 온통 수산업이 자국의 경제력 향상을 위한 자원이라는 개념을 뛰어넘어 점차 무기화하려는 경향으로까지 치달고 있는 것이다.

일본 역시 예외가 아니다. 너무 자주 인용되는 바람에 통계수치를 비교해 보는 것조차 그리 썩 유쾌하지 못한 일이지만 아무래도 우리와 주변 여건이 가장 비슷한 일본의 수산업 및 어항개발에 관한 내용을 분석해 보는 것이 우리나라의 현실을 직시할 수 있는 계기가 될 것으로 판단, 한번 살펴보기로 한다.

우선 농림수산관계예산 총액에서 수산관계예산 총액이 차지하는 비율이 우리 나라의 경우 '87년 34%, '88년 31%, '89년 34%에 불과한데 비해 일본은 '86년 96%, '87년 98%, '88년 104%로 증가일로에 있다.

그런데 여기서 중요한 것은 이 수산관계예산 총액에서 어항관계 예산이 차지하는 비중이다. 우리나라의 경우 '87년 39.1%, '88년 38.2%, '87년 34.8%로 매년 하강추세를 보이고 있는 반면 일본은 '86년 57.5%, '87년 57.4%, '88년 61.1%로 오히려 증가추세에 있음은 물론이려니와 그 비율도 우리 나

●●

**어항에 관한  
집중적인 투자가  
선결되어야 할  
과제인 것만은  
틀림없다.**

**또 한가지  
부언할 것은  
이런 어항을 기술적이고  
전문적으로 관리하는  
기구가 없다는  
점이다.**



라의 거의 2배에 육박하고 있다는 사실이다.

이렇게 탄탄한 기본시설아래 수산업을 영위하다보니 단위 생산성이 높아질 것은 자명한 일이고, 수산업의 발전 역시 가속이 붙어 흔들림없는 수산대국으로 군림할 수 있게 된 것이다.

더욱 놀라운 일은 일본은 1950년 어항개발에 관한 기본법인 어항법이 제정된 이래 이를 근간으로 어항정비계획에 따라 지금까지 8차에 걸쳐 어항정비사업을 추진해오고 있는데 이에 투입되는 예산이 거의 천문학적인 숫자라는 점이다.

비교적 최근인 '82년부터 '87년까지 진행된 제7차 어항정비계획만 해도 여기에 투입된 예산이 2조100억엔(한화 10조902억엔)이었으며, '88년부터 '92년까지 계속될 제8차 어항정비계획엔 무려 2조4,100억엔(한화 12조982억엔)을 쏟아붓고 있는 중이다.

우리도 더 이상 뒤질 수만은 없다. 무언가 돌파구를 마련해야 한다. 그것은 한마디로 어항에 대한 과감한 투자로 든든한 기반시설을 확충하는 것 말고는 달리 방법이 없다.

앞서도 이야기했지만 어민들의 가장 소박한 소망인 안심하고 생업에 종사할 수 있도록 그 바탕을 마련해 주는 것이 곧 수산업 진흥의 첩경이 됨을 차체에 확실히 인식해야 할 것이다.

수산정책당국이 지향하고 있는 복지종합시설을 끌고루 갖춘 이른바 '이상어항'건설을 완공하기 위해서는 어쨌든 어항에 대한 투자라는 실제적이고도 구체적인 처방이 없이는 실현이 불가능한 일이다. 아무리 말로만 떠들어 본뜬 이는 공허한 울림만 있을 뿐이다.

그렇다고 해서 다른 산업부문을 제쳐놓고 어항건설만 하자는 것이 아니다. 일본처럼 범국가적인 대사업을 펼치자는 것도 아니다. 발등에 떨어진 불을 끄기 위한 최소한의 투자만이라도 우선적으로 실시하면서 점차 그 사업영역을 넓혀 나가면 의외로 쉽게 해결될 수도 있다.

현재 어민이나 어항관련업계가 바라는 수준은 우선 이른바 제6차 경제사회발전계획이 끝나는 '91년까지 지정항에 대한 기본시설만이라도 완공해 달라는 지극히 소박한 내용이다. 이를 위해서는 향후 매년 1,000억원 이상의 투자가 선결돼야 한다고 주장하고 있다.

또 한가지는 앞으로 어항사업이

확실한 성과를 거둘 수 있도록 일본과 같은 수준에는 못미치더라도 최소한 어항관계예산이 수산관계 예산의 50% 이상은 차지하는 비중으로 투자되어야 한다는 것이다.

정책당국도 이들 어민과 어항관계자의 주장이 전혀 근거없는 것이 아니라는 사실을 알고 있는 이상 겸허한 자세로 이를 받아들이는 성의를 보여주어야 할 것이고 또한 신뢰감을 심어주어야 할 것이다.

우리 사회는 이제 불신의 벽이 하도 높아 웬만한 정책당국의 발표쯤은 콧방귀를 꺼며 반신반의하는 풍조가 만연되어 있다. 이같은 현실을 빨리 극복하지 못하면 어찌면 우리 나라의 수산업은 영원히 다른 수산국을 따라 잡을 수 없는 낙후국이 될 가능성도 배제할 수 없다.

삼면이 바다인 우리나라의 수산업이 선진화되기 위해서는 수산해양개발을 통합 일원화 할 수 있는 해양산업부(가칭)를 신설해야 한다는게 평소 나의 소신이다.

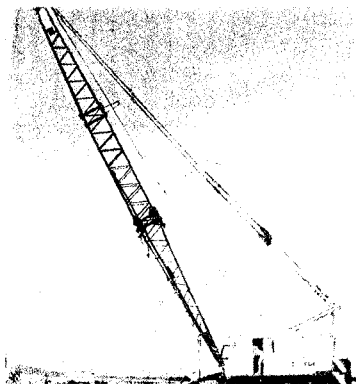
13대 국회에서 이 문제를 해결하는 것이 국회로 진출시켜준 수산계에 보답하는 일임을 알고 최선을 다해 국정에 임할 것이며 또한 나와 뜻을 같이한 몇몇 선배, 동료, 수산인의 노력보다는 수산인 전체의 적극적인 노력이 하나가 될 때만이 가능하다고 본다. 한마디로 현재와 같은 체제속에서는 수산업의 발전이 요원할 뿐만 아니라 정책당국의 각종 입안에 대해서도 기대할 수 없다는 것이다.

그런데 문제는 이를 주장하는 사람들의 근거가 상당히 설득력이 있다는 데 있다. 바다의 중요성이 국방, 해운, 수산 등 어느 한 면에서라도 외면할 수가 없는데 그동안 육상시설에만 치중한 나머지 바다 쪽은 거의 소외당해 왔다는 것이다. 그러다 보니 바다에 관한 업무까지도 자그마치 12개의 행정부처로 뿔뿔이 흩어져 신속한 행정력을 기대할 수 없게 되었다는 주장이다.

한 예로 선박에서 대량의 기름 유출사고가 발생했다면 우선 연안 어업의 피해나 항로상의 손실을 신속히 줄여야 할 텐데 이 문제에 관련된 부처가 해양경찰대, 환경청, 항만청, 수산청 등으로 되어 있어 책임문제의 소관문제를 따지다 보면 호미로 막을 것을 가래로도 못막게 되는 경우가 비일비재하다는 것이다.

뿐만 아니라 해저의 광물자원도 계속 개발해야 겠고, 점차 고갈되어 가는 수산자원도 보호해야 겠으며, 대륙붕이나 경제수역 등 영해관리와 해운·어업협정 등 주요 업무를 처리하기 위해선 지금보다 훨씬 강력한 행정부처가 요구된다는 것인데 참으로 그럴듯한 주장이다.

정책당국도 오죽하면 이런 말까



지 나오게 되었는지 그 배경을 차체에 한번 심각하게 짚고 넘어가볼 사항이 아닌가 생각된다.

어쨌든 이번 정기국회에서도 이런 문제가 심각히 논의되겠지만 우리 나라 수산업의 회생을 위해서는 어항에 관한 집중적인 투자가 선행되어야 할 과제인 것만은 틀림없다.

또 한가지 부연할 것은 이런 어항을 기술적이고 전문적으로 관리하는 기구가 없다는 점이다. 고속도로관리공단에서부터 심지어 최근에는 컨테이너부두공단 신설까지 입법예고되는 등 도처에 각종 시설관리공단이 즐비한데 유독 어항을 관리하는 기구만은 존재하지 않는다는 것이 참으로 선뜻 이해하기 어려운 부분이다. 이려고도 수산업에 종사하는 사람들 보고 소외감을 갖지 말라는 것은 한마디로 억지라고 단언해도 좋을 듯싶다.

정부예산상, 혹은 행정기구의 비대를 방지하기 위해 부득이하다면 이를 대행할 수 있는 전문기관이나 단체에 이를 위임, 대행하도록 한다면 똑같은 실효를 거두지 않을까 생각되는데 이 문제도 차체에 한번 연구에 불만한 사항이라고 판단된다.

결론적으로 어쨌든 명확한 것은 어항투자는 늘려야만 된다는 것과 그것도 가능하면 빠른 시일내에 이루어져야만 실기(失機)하지 않는다는 사실이다.

옛말에도 있지 않은가 “늦었다고 생각했을 때가 가장 빠를때”라고