

機構보완, 現場관리體制도 강화

機能수요위한 施設등 開發과 병행

崔 在 陽 <水産廳 施設課長>

서 언

어항의 효율성을 측정하는 데 있어 초기에는 구축되어지는 시설의 합리성을 기준으로 하여 왔으나 어항의 기능에 중점을 두는 방향으로 전환되어 왔으며, 최근에 와서는 국민경제적 측면에서 산업구조상 어항이 차지하는 경제적 우위를 기준하는 추세로 변화되고 있다.

따라서, 어항의 축조 못지않게 축조된 시설의 효율적인 관리·운영의 필요성이 점점되고 있는 실정으로, 본 내용에서는 '어항의 개발과 관리의 필요성', '어항관리제도' 등을 살펴보고, 향후 바람직한 개선방향을 제시코자 한다.

어항의 개발과 관리의 필요성

어업기반시설로서의 어항형성은 입지적 여건상 조업활동이 유리한 곳에 어촌취락의 군락과 더불어 자연적으로 형성되어 왔으며, 정부의 본격적인 개발은 1969. 12. 18 어항법의 제정으로 그 근거를 마련, 본격적인 개발이 시작되었다.

물론, 그 이전의 어항개발이 없었던 것은 아니나, 대부분이 자연적으로 형성된 토구나 현재 항만으로 지정, 운영되고 있는 대규모 항만에서 어업활동 근거지 기능을 수용하고 있었으며, 지금에 와서도 이들 항만에서 이

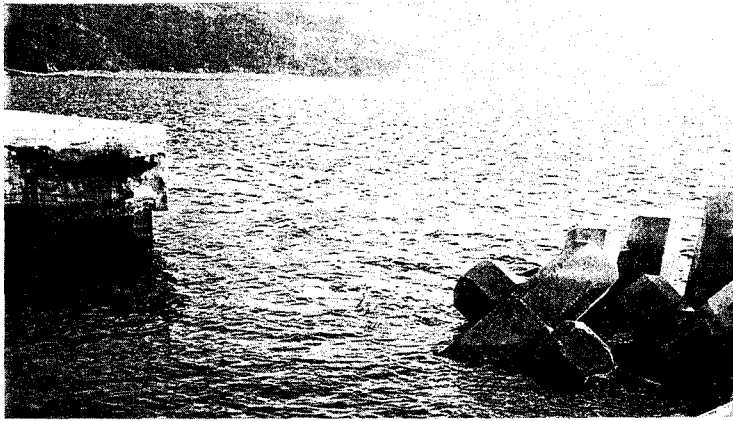
(표1) 지역별 수산물 계통판매 현황 (1988)

구 분	어 회 량		어 회 고	
	물 량(톤)	비율(%)	금액(백만원)	비율(%)
계	1,609,117	100.0	1,059,960	100.0
1·3종어항내	308,987	19.2	138,327	13.1
항 만 내	1,048,660	65.2	775,075	73.1
기 타 지역	251,470	15.6	146,558	13.8

(수협중앙회 '88 수산물 위(공)판장 현황 조사결과 자료분석)

(표2) 어 항 개 발 현 황 (단위:억원)

	총 계 회		'89까지		'90계획		'91~'92계획	
	항 수	금 액	항 수	금 액	항 수	금 액	항 수	금 액
계	391	5,344	117	3,049	18	618	256	1,317
1·3종어항	61	4,317	35	2,812	10	540	16	965
2종어항	330	1,027	82	597	8	78	240	352



루어지는 어획물 유통기능이 커다란 비중을 차지하고 있는 것도 사실이다. (표1 참조)

이는 첫째로 어항개발이 진행 단계인 점과 둘째로는 사회적 여건에 따라 작용하는 복합기능이 양호한 지역에서 형성되어 있는 기존 항만이 어업활동의 편리성에 있어서 우위를 점하고 있는 현실에 비추어 상호간에 밀접한 상관관계가 있음을 반증하고 있는 것이라 볼 수 있으며, 아울러, 단기간내에 어항으로의 기능이동은 기대하기 어려운 실정이다.

1989년말 현재 지정어항의 개

발현황 (표2 참조)을 보면, 기본 시설 완공률이 30% 정도에 지나지 않고 있으며, 일부 어항을 제외하고는 대부분의 어항이 소재 지역의 어선이용에 국한되고는 있으나, 어항개발의 진척과 육상 기능시설의 확충, 항만기능의 폭주로 인한 어항으로의 기능이동 등으로 어선 이용량이 늘어나고 있는 것이 현실이며, 그 추세는 더욱 가속될 것으로 전망된다.

이에 따라, 어항 부지·수면의 이용과 더불어, 타용도 수요증대에 대비, 기능시설의 배치 및 부지·수면의 효과적 이용 등, 종합

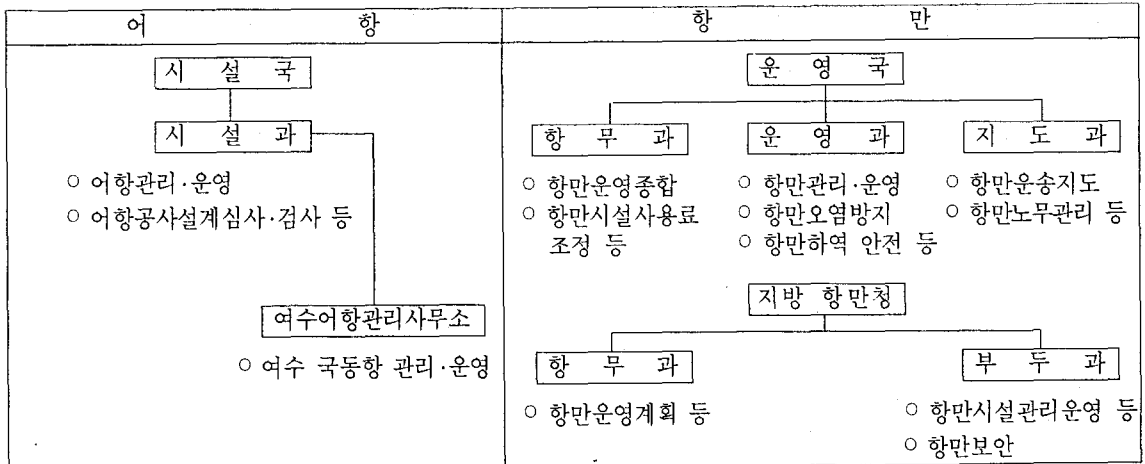
적인 측면에서 어항이용의 편리 및 합리성 추구를 목표로 한 관리·운영의 필요성이 대두되고 있다.

현행 어항관리제도

현행 어항법에 의한 지정어항은 1·2·3·종의 3개 종류로 구분되어 1·3종 어항은 수산청장, 2종어항은 시·도지사가 각각 관리토록 규정되어 있으며, 수산시설 관리 규정상 1·3종 어항의 관리를 위임하고, 해당지역의 지구별 수산업협동조합장을 관리 대행자로 지정, 세부적인 사항을 관리대행케 하고는 있으나, 실질적인 관리에 어려움이 있는 것이 사실이다.

이로 인하여 관리상에 있어서는 어선정박, 어획물 양륙, 출어준비를 위한 어구손질 및 처리·가공 등 상대적으로 많은 공간을 필요로 하는 어업의 특성에 비추어 이용자 상호간 공유개념의 결여 또는 부족에서 오는 결과로 일부이기는 하나 수면과 부지의 무단점유, 폐선방치, 시설훼손 등

(표3) 어항과 항만의 관리·운영체제 비교



이 나타나고 있으며, 운영상에 있어서는,

첫째, 특정 어항으로의 이용편중 현상을 들 수 있다. 이의 근본적 원인은 어항이 갖고 있는 유치 매력 즉, 어획물 유통·소비·기능시설, 교통 등 제반여건구비 정도에서 오는 것으로, 일부 이용률이 극히 저조한 어항이 있는 반면, 이용량이 많아 혼잡이 가증되는 곳도 있어 이에 대한 합리적 조정이 절실한 실정이나, 단기간내 이의 해결은 어려울 것으로 전망된다.

둘째, 어항기능 이외의 용도로 활용되어 기능을 저해하는 경우를 들 수 있다. 이의 대표적 유형을 보면, 해상화물·여객운송, 관광·위락등의 형태로 나타나고 있으며, 지역의 여건상 이에 대한 전면 통제가 어려워, 항내시설에 대한 이용측면에서의 합리적 조정이 불가피한 사항으로 판단된다.

금후 어항관리·운영방향

그동안 정부의 어항정책 방향은 극심한 시설부족 타개를 위한 기본시설 축조에 치중하여 왔으며, 이에 따라 어항의 관리·운영 측면이 도외시된 면도 없지 않으나, 개발효과를 거두기 위한 최선의 방안은 어항의 효율적 관리·운영이라 본다.

이를 위한 앞으로의 어항관리·운영 방향을 살펴보면,

첫째, 어항관리·운영체제의 합리적 조정을 들 수 있다. 현재 어항 및 항만의 관련 조직을 비교(표3 참조) 하여 보면, 어항관련 조직은 1개과에서 관리·운

영 업무를 담당하고 있으나, 항만의 경우 1개국 3개과, 또한 산하조직에 2개씩과를 두고 있다. 물론 항만은 어항과 달리 현장주재하의 이용통제를 요하고는 있으나, 실질적 어항관리·운영을 위하여는 별도의 조직 신설이 절실한 실정이며, 이와 병행하여 관할 지방 자치단체에 관리·운영권을 위임, 시·군에서 관리토록 하여 현장관리체제를 강화하는 방안도 검토할 필요가 있다.

둘째, 어항과 지역발전의 연계성을 도모할 필요가 있다. 이는 지방자치제도가 실시됨에 따라 지방화 추세는 가속되어질 것이고, 어항이 해당지역의 정주생활권중심지로서의 역할 수행을 다하기 위하여는 소재지역의 인문·사회적 여건 등 지역적 특성에 맞추어 관리·운영에 탄력성을 부여하는 것이 원활한 지역발전에 효과적이기 때문이다.

셋째, 화물 및 여객운송, 레저·관광 등 어항기능의 복합적 양상상에 비추어, 장기적으로 어항구역의 용도별 세분화 필요성이 나타날 것이며, 이러한 기능수요를 위한 시설이 어항개발과 병행되어야 될 것으로 본다.

넷째, 어항내 육상기능시설의 보완이 필요하다. 일부 도서·벽지 대피어항을 제외하고는 지역적 이용편중 해소와 어항의 활성화를 위하여 위판장, 급유시설 등 기능시설의 유치가 우선되어야 하므로 현재 이러한 기능시설의 주시설 및 운영자인 수협이 시설계획을 수립하여 이에 대한 시설유치를 적극 추진하여야 하며 어항내에 시설할 경우, 최우선적인 부지 및 시설비 지원으로 시설유치에 힘써야 할 것이나,

이의 단기간내 해결은 어려울 것이므로 장기적인 안목에서 지속 추진 해야할 것이다.

다섯째, 어항기능 저해요소의 과감한 척결 및 강력한 제재가 필요하다. 현행 어항법상 불법행위의 제재조치가 미약하여 강력 제재가 어려운 실정이므로 이의 법적보완이 시급하며, 어항법개정시 반드시 반영되어야 할 사항이다.

결 언

보다 나은 어항을 만들기 위해서는 이용자의 협력과 공동참여가 선행되어야 효과를 거둘 수 있으며, 실제 사용자이며 수익자인 지역어민들과 지구별 수협의 적극적인 관심과 열의가 절실히 요구된다. ㉔



그동안 정부의 어항정책 방향은 극심한 시설부족 타개를 위한 기본시설 축조에 치중하여 왔으며, 이에 따라 어항의 관리·운영측면이 도외시된 면도 없지 않으나, 개발효과를 거두기 위한 최선의 방안은 어항의 효율적 관리·운영이라 본다.

