

증도 심심찮게 쓰이고 있긴  
**요** 하지만 지난 상반기 시정  
(市井)에 화제가 된 말이있  
다. 이른바 '총체적 난국'이란  
말이 바로 그것이다.

아마도 모든 상황이 물샐 틈  
없이 얽히고 설켜 도저히 타개  
해 나갈 방법이 묘연하다는 뜻  
에서 이런 말이 나오지 않았나  
생각된다.

어쨌든 이말은 시간이 흐르면

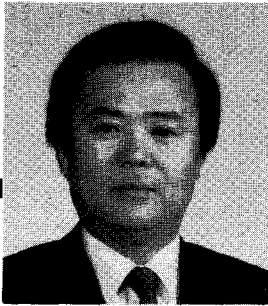
하고 있다는 사실이다.

쉬운 예를 든다면 지금 10만원  
이 넘는 쌀 한가마가 경우에 따  
라선 3만원이 될 수도 있다는 것  
이다.

물론 이렇게 된다면 일부 소비  
자의 입장에서는 값싼 쌀을 사먹  
게 된다고 박수를 칠지 모르겠  
으나 상대적으로 모든 농민은  
지금 짓고있는 농사를 그만 들  
수 밖에 없는 지경에 처하게 되  
고 말것이 분명하다. 열심히 땀  
흘리며 농사를 지어봤자 본전의  
반도 못 건지는 바보같은 짓을  
아무도 할 사람은 없을 것이기  
때문이다.

## 새障壁 UR에 對處하기 위해서도

# 投資확대더욱切迫



孫 井 植  
〈韓國漁港協會長〉

서 이제는 커다란 위기상황에 봉  
착할 때마다 하나의 관용구처럼  
쓰이게 되었다. 어항을 말하기에  
앞서 총체적 난국부터 들먹이는  
이유는 지금 우리나라의 농수산  
업이 바로 이러한 위기에 처해있  
기 때문이다. 더욱 안타까운 것  
은 많은 사람들이 이러한 총체적  
난국을 직접 피부로 절감하지 못

## 水産業도 UR과 對決

수산업은 어떠한가. 이 역시  
마찬가지다. 수산업이라 해서 거  
센 개방화의 물결속에 예외가 될  
리 만무한 것이다. 그렇다면 농  
수축산분야에 이러한 총체적 난  
국을 몰고 온 주범은 무엇인가.  
두말할 나위도 없이 잘 알려진대  
로 바로 '우루과이 라운드'이다.

그러나 안타까운 일은 이렇게  
범인이 무엇인지 번연히 알면서  
도 이를 쉽사리 피해나가거나 타  
개해 나갈 방법이 별로 없다는  
사실이 사태를 더욱 어렵게 만들  
고 있다는 점이다.

본론에 앞서 우루과이 라운드  
라는 것이 도대체 무엇인지부터  
대충 짚고 넘어갈 필요가 있다.

우루과이 라운드란 GATT(관세  
및 무역에 관한 일반협정)의 주  
요 회원국이 국제교역 질서의 재  
편을 위해 1986년 남미우루과이  
의 휴양도시 Punta del Este  
(Punta del Este)에서 회합을 가

진데 연유한 말이다.

여기서 라운드란 여러 차례에 걸쳐 논의를 한다는 뜻이다.

우루과이 라운드에서는 지금까지의 재화(財貨) 이용에 관한 관세·비관세의 소극적 논의에서 벗어나 앞으로는 서비스, 지적 소유권, 투자분야의 모든 문제까지 포함시키기로 했는데, 그 배경은 과거 세계무역의 주도권을 쥐고 있었던 미국과 EC등의 교역비중이 자꾸만 떨어지고 개발도상국의 위치가 커졌기 때문이다.

다시 말하면 금년말까지 시한으로 배수의 진을 치고 선진국의 이익강화에 도움이 될만한 모든 것들을 싸잡아 한번 협상해 보자는 것이다.

이에 따라 개발도상국 가운데서도 선두주자적인 우리나라로서는 집중견제를 받을 것이 확실시되기 때문에 앞으로의 교역에 크나큰 타격이 예상되며, 특히 농수축산분야는 치명적인 타격을 입을 수 밖에 없게 되었다.

농산물의 경우 완전 수입개방은 물론이려니와 심지어 이중국가제를 비롯한 일체의 농업보조금 지원까지 철폐해야 하는 실정인데, 이러한 압력은 바로 뒤이어 수산물, 축산물에도 이어질 것이 거의 확실하다.

다소 장황하게 우루과이 라운드에 대해서 설명하는 이유는 이러한 최대의 악재를 만나 총체적 난국에 처한 지금, 이에 대처할 마땅한 승부수나 묘안이 없을까 답답한 심정 때문이다.

이를 위해서 범국가적인 지원과 농어민 복지정책을 마련하고는 있지만 다른 산업은 모두 제쳐놓고 유독 농수축산업만은 선별적으로 육성한다는 것은 산업

간 형평의 원칙에도 어긋나기 때문에 정부로서도 선뜻 나서지 못하고 있는 것으로 알고 있다.

게다가 막대한 지원뒤엔 필연적인 인플레이의 우려가 뒤따르게 마련이니 방관할 수도, 적극 개입할 수도 없는 진퇴유곡의 곤란을 겪고 있는 듯하다.

## 漁港建設에도 影響

넓은 의미에서 볼 때 어항건설도 수산업과 불가분의 관계가 있음을 감안한다면 우루과이 라운드의 영향권 안에 있다고 봐도 좋을 것 같다. 어항이 수산업의 기간산업으로 차지하는 비중이 거의 절대적이기 때문에 더욱 그러하다.

더욱이 건설부문도 개방대상에 들어 있으므로, 어항인에게 우루과이 라운드는 강건너 불이 아니다.

우리나라 수산업이 국민총생산(GDP)에서 차지하는 비율은 약 1.3%쯤 된다고 한다. 그러나 올해 전체예산에서 수산업 부문이 차지한 비율은 약 0.7% 남짓할 따름이다.

뿐만 아니라 전체 농수산 관계 예산에서 수산관계 예산이 차지하는 비율도 '87년 1천 1백 65억원으로 8.8%, '88년 1천 2백 16억원으로 8.0%, '89년 1천 6백 26억원으로 9.5%, '90년 1천 7백 56억원으로 14.5%로 비율상으로는 다소 증가하고 있으나 절대 총액 면에서는 여전히 미미하기 짝이 없다. 이 정도의 배려로 수산업 발전을 도모하기엔 아무래도 역부족이라는 느낌이 강하게 든다.

이를 어항부문만 국한해서 본

다면 수산관계 총예산 가운데 어항관계 총예산이 차지하는 비율은 '87년 39.1%, '88년 38.2%, '89년 35.1%, '90년 35.3%로 해마다 뒷걸음질, 혹은 제자리 걸음을 하고 있다.

이에 반해 가까운 일본은 '87년 57.4%, '88년 61.1%, '89년 61.6%로 우리와 거의 배에 가까운 투자를 과감히 어항에 하고 있는 것이다.

이러한 수치만을 놓고 볼 때 많은 수산인이나 어항인들의 뼈저린 노력에 비해 그동안 정책적인 투자가 이에 뒤따르지 못했음이 명백해졌다.

## 跳躍기회 될수도

게다가 옆친데 덮친 격으로 우루과이 라운드로 인하여 수산업 부문의 개방이 점차 이루어질 경우 우리나라 수산업은 그러잖아도 정책적 소외로 곤란을 겪고 있는 판국에 결정적인 타격을 입을 가능성도 배제할 수 없으며, 사정이 이렇게까지 진전된다면 어항건설도 어려움을 면치 못할 게 뻔하다.

수산업을 떠난 어항건설이란 생각할 수도 없기 때문이다.

그런데 여기에서 역설적인 논리를 한가지 펴보기로 한다. 그것은 우루과이 라운드의 거센 소용돌이 속에서 이같은 수산부문의 푸대접이 오히려 전화위복의 기틀이 될 가능성도 없지 않다는 점이다.

왜냐하면 수산부문에 대한 정부의 보조나 지원이 농업부문과 비교가 되지 않을 정도로 적다는 현실이 수입개방에 대한 자생력

과 적응력을 상대적으로 높여줄 수 있기 때문이다.

즉, 우루과이 라운드라는 것은 어차피 상호 보완성 혹은 상관성이 있으므로 우리에게 개방을 요구하는 무역상대국(선진제국) 역시 수입제한을 축소하거나 철폐를 하지않을 수 없다는 것이다.

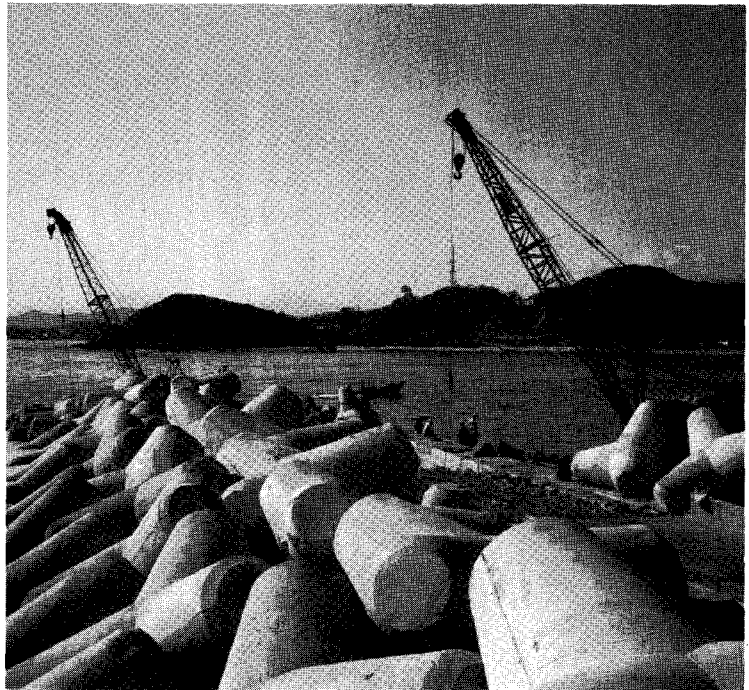
현재의 추세로 볼 때 수산부문 개방에 약간의 유예기간이 있을 것으로 예상되는데 바로 이 기간 동안 수산인 모두가 단합하여 연근해 어업구조를 조정하고, 해외어업협력과 각종 기술을 적절히 습득한다면 우리 수산업은 오히려 제 2의 도약을 할 수 있는 계기를 맞을 가능성도 없지 않다.

말하자면 우리도 지금까지 대부분 국내소비용으로만 머물렀던 수산물을 여러가지방법을 강구하여 역수출을 시도한다면 해마다 과잉생산이니, 적정생산이니 하는 굴레에서 벗어날 수 있을 뿐만 아니라 경우에 따라서는 수산업의 기업화도 이룩할 수 있을 것이기 때문이다.

더군다나 지금 서양에서는 식생활개선 운동이 한창 벌어지고 있으며, 이의 일환으로 수산물 많이 먹기가 큰 붐을 이루고 있다는 소식을 들었을 때 매우 고무적인 일이 아닐 수 없다.

따라서 이를 위해선 이러한 각종 개방정책과 시류에 차분히, 그러나 적극적으로 대응할 수 있는 능력과 기술을 배양해야 한다.

잘 알고 있는 바와 같이 우리나라 연근해 수역은 모두 2백24만8천km<sup>2</sup>로 전국토 넓이의 10배에 달한다. 게다가 해안선의 길이는



1만2천8백Km에 이르고 있으며, 자연부락간 거리는 3.4Km로 천혜의 수산업 여건을 형성하고 있는 것이다.

이 엄청난 자연의 조건을 우리는 어떻게 이용하고 있는가. 겨우 연근해 전체 수역의 38%에 불과한 84만6천km<sup>2</sup>만을 이용하고 있을 따름이다.

이렇게 드넓은 개발의 여지를 잔뜩 남겨두고 있으면서도 연간 수산물 생산량이 3백30여만톤으로 세계 8위이고, 수산물 수출은 18억2천여만 달러로 세계 4위라면서 마치 유수의 수산대국이라도 된 듯 착각에 빠진 수산인도 없지 않은 것이 현실이다.

이에 대한 극명한 예가 바로 어항시설의 낙후성이다. 수산업에 대한 가장 기본적인 시설인 어항개발의 부진을 보면 우리나라 수산업의 현주소를 짐작할 수

있을 것이기 때문이다.

3면을 통틀어도 어항은 모두 1천9백87개에 불과하며, 이 가운데서도 지정항은 전체의 20%인 3백91개 뿐이라는 엄연한 사실이다. 게다가 항간거리도 일본에 비해 무려 3배나 먼 33Km나 되는 형편이다.

## 投資擴大로 對應해야

그러므로 작게는 우루과이 라운드의 여파로 곧 밀어닥칠 수산업 개방에 대처하고, 크게는 수산업의 대외 경쟁력을 높일 수 있는 방안이 절실히 요청되고 있는데 그것은 다름아닌 수산업의 기반조성확립이다.

그리고 이러한 기반조성확립의 근본적인 대책으로 어항건설이 필연적이라는데 대해 이론이 없

을 것이다.

여기서 어항건설의 당위성이 드러난다. 더욱이 앞서 말한 것처럼 3면에 전개 돼 있는 미활용 주변수역을 좀더 유효 적절하게 이용하기 위해선 어항을 핵으로 한 수산업의 거점을 이룩하는 것이 무엇보다도 당면한 과제인 동시에 시급한 일이 아닐 수 없다.

이를 위해서 크게 세가지 측면이 고려되어야 할 것으로 생각한다.

첫째, 어항투자규모의 확대이다.

우리나라 속담에 '구슬이 서말이라도 꿰어야 보배'란 말이 있는 것처럼 아무리 좋은 계획과 명분을 가진다해도 이를 실행에 옮기지 못한다면 이는 무의미한 공론에 불과할 따름이다.

수산청을 비롯한 행정부처와 관련기관에서도 어항개발을 위한 중·장기 계획을 작성하고 있는 것으로 알고 있지만 근본적인 문제는 예산상의 뒷받침 없이는 실현이 불가능하다는 사실이다.

물론 지금 개최중인 정기국회에서 이러한 문제가 논의되고 있는데, 몇몇의 힘만으로 예산상의 문제를 해결하기엔 너무도 벅찬 과제임이 틀림없다. 어항인을 비롯한 모든 수산인이 발벗고 나서 여론을 환기시키고, 적극적인 설득과 건의와 참여가 있어야 할 것으로 믿는다.

어항투자규모의 확대는 그만큼 어항인들에게는 절박한 과제인 동시에 나아가 현재 우리나라가 처한 수산업 발전의 관건이 될 수 있기 때문이다.

둘째, 어항개발을 위한 정책적인 지원이다.

엄밀하게 말해서 우리나라의 어항개발 역사는 아직도 일천하기 때문에 어항건설에 대한 인식이 제대로 돼있지 않은 것이 현실이다.

심지어 1969년에 제정된 어항법이 그동안 단 한차례의 손질도 없이 지금까지 그대로 적용돼 오는 현실이 어항개발의 낙후성을 웅변으로 증명해 준다.

이에 따라 수산청과 어항협회, 그밖에 많은 수산관련 인사들이 뜻을 모아 우선급한대로 꼭 필요한 어항법을 개정하기로 뜻을 모아 개정작업중에 있는데 이러한 사항들이 하루라도 빨리 매듭지어져야 하는 것으로 생각된다.

지금 우리앞에 펼쳐진 1차산업에 대한 거센 도전과 개방압력은 무엇 하나 어물어물하게 틈을 주지않고 급박하게 돌아가고 있다.

그러므로 이러한 대세에 따르기 위해서도, 어항개발을 위한 최소한의 법규는 빠른 시일내에 정비할 필요가 있으며 기왕에 마련된 안이라면 하루라도 지체할 명분이 없다.

또한 이밖에 어항건설에 장애가 되는 많은 제도적 모순이 있을 줄로 안다. 계약에서부터 준공에 이르기까지 정책적 배려가 필요한 부분이 있다면 이를 종합하여 시정함으로써 어항발전의 새 전기를 마련해야 할 것이다.

## 漁港人 意識改革절실

셋째, 어항인의 의식개혁과 단합이다.

이제 어항은 과거와 같은 어선 정박항의 개념으로 개발해서는

안 될 것으로 생각한다. 수산업 발전의 핵과 거점으로, 수산업의 대외 경쟁력 향상을 위한 교두보로 결정적인 역할을 해야 한다.

이를 위해선 어항인의 의식개혁, 이른바 발상의 전환이 요청된다. 즉, 어항인 모두는 어항공사 수주에 최대의 목표를 삼는 것이 아니라, 한 차원 높은 사명감을 갖고, 거시적 안목으로 어항건설에 임해야 할 것이다.

이는 앞서 말한 수산업의 구조조정을 위해서도 어항을 수산업의 중요한 생산기지로, 수산물 유통의 거점으로, 어촌지역 사회의 근거지로 개념의 재정립이 필요하기 때문이다.

주먹구구식 경영과 건설은 이제 더이상 통용될 수 없는 한계에 도달했다는 뜻이다.

이를 위해선 어항인의 단합이 필요하다. 지난 '87년 한국어항협회창립 이후 이러한 역할을 대행, 최상의 노력을 다하고 있지만 분명히 명심할 사항은 어항인에 대한 위상 확립이 곧 어항발전의 밑거름이 된다는 사실이다.

어항인들의 자조적인 품념은 그동안 어항인들이 단합을 하지 못했음을 스스로 인정하는 부분이다.

따라서 이제부터라도 모든 어항인은 작게는 동업자의 우의로써, 크게는 수산업 발전의 첨병으로 대승적 시각을 갖고 새로운 어항인상을 구축해 나가야 할 것이다.

이것이 수산업이 현재 처한 '총체적 난국'을 헤쳐나가는 지름길이 될 수 있으며, 어항발전의 밑거름이 될 것이 분명하기 때문이다. ㉔