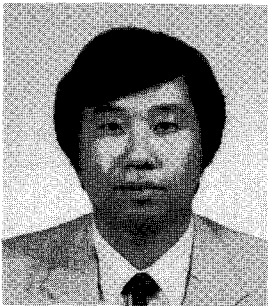


漁港投資

우선規模擴大 가장時急

辛 英 泰 <韓國農村經濟研究院 責任研究員>



投資規模 너무 未洽

어항은 태풍 등 자연재해로부터 어민들의 생명과 재산을 보호하며, 어업생산에 필요한 각종 생산요소는 어항을 통하여 공급되고 있다. 또한 생산된 수산물도 어항에 양륙, 1차적으로 가격이 결정되며 이들 물량은 다시 소비지로 출하되거나 가공공장에 원료로 공급됨으로써 어항은 수산물 유통, 가공기로서의 역할도 수행하고 있다. 한편 어촌지역 주민들의 생활이 어항을 중심으로 이루어지고 있고 어업관련산업이 주가 되는 지역경제도 어항과 밀접한 관련을 맺고 있다.

이상에서 볼 때 어항의 개발확대는 아무리 강조해도 지나침이 없을 것이다.

그러나 현실적으로 여러가지 제약이 존재하고 있어 어항에 대한 투자를 획기적으로 증대하는 데는 한계가 있는데 이러한 제약

요인 중에서 가장 중요한 것이 예산부족이다. 즉 1990년 수산예산은 국가 전체예산의 0.7%인 1,756억원으로서 이것은 1989년 수산부문의 GNP 구성비 1.3%에도 훨씬 못미치고 있다. 물론 수산부문에 대한 예산자체가 적지도 하지만 어항에 대한 투자가 수산예산 중 가장 큰 부분을 차지하고 있어 어항에 더 많은 예산을 할애하기 힘들 것이라는 문제를 제기할 수도 있다. 그러나 이것은 뒤에서 살펴 보겠으나 반드시 그렇지도 않다.

어항개발에 대한 투자가 제약되는 두번째의 요인으로는 앞에서 언급한 어항의 기능 내지 역할에 대한 인식부족과 어항투자자체가 가지는 특성을 들 수 있다. 즉 어항은 생산 및 어가소득 증대와 어촌지역 주민들의 삶의 질을 개선시키는 데 매우 중요한 역할을 하나 간접적으로 기여함으로써 일반적으로 어항의 중요성을 간과하기 쉽다. 뿐만 아니

라 어항의 이용자는 불특정 다수이며, 어항투자에 대한 효과는 장기에 걸쳐 서서히 나타나는데 반해 개발초기에 많은 자금을 필요로 하는 것도 어항투자확대를 어렵게 하는 하나의 요인이 된다.

지금까지의 논의를 종합할 때 어항은 어업생산증대와 어가소득증대는 물론 어촌지역 주민들의 삶의 질을 개선하는데 매우 중요한 역할을 하고 있으나, 예산부족, 어항에 대한 인식부족, 어항투자 자체가 가지는 특성 등으로 인해 대대적인 투자가 이루어지지 못하고 있다고 할 수 있다.

따라서 본고에서는 우선 어항에 대한 투자현황을 개괄적으로 살펴보고, 어항에 대한 투자가 확대되어야 할 이유를 검토한 후 금후 어항투자의 방향에 관한 몇 가지 사항을 제안하고자 한다.

日, 水産産豫算의 61.6%

어항에 대한 투자는 다음 표에서 보듯이 매년 상당한 속도로 증가하고 있어 긍정적인 현상을 보이고 있다. 그러나 이러한 증가세도 다음과 같은 몇 가지 측면을 고려해 볼 때 극히 만족스런 수준에 있다고 할 수는 없다.

첫째, 어항에 대한 투자가 크게 증가해 온 것은 사실이나 다른 부

“
1989년
일본의 수산관계
예산총액은 3,329억엔
인데 이 중
어항관계 예산이
2,051억엔으로서
전체의
61.6%를
차지하고 있다.
반면 우리나라
경우 전체 수산예산
1,626억원 중
571억원이
어항관계예산으로서
전체의 35.1%만이
어항에 투자되고
있을 뿐이다.
”

문에 대한 투자도 그와 유사한 정도로 증가해 왔으므로 어항에 대한 투자증가율이 특히 컸다고 말할 수 없다는 것이다. <표1참조>

즉, 직접 비교에 다소의 문제점이 있으나 1983~89년간 어항투자(정부예산분)는 2.93배 증가했는데 전체 수산예산도 동기간 2.78배 증가함으로써 어항투자의 상대적인 우세가 뚜렷이 나타나고 있지는 않다. 둘째, 그동안의 어항투자에도 불구하고 아직 항간거리가 33km로서 선진국인 일

본의 11km에 비해 3배나 되고 2001년까지의 시설계획량 451,990km에 대해 1989년말 현재 118,679km의 시설을 완료한 것으로 나타나고 있다.

이것은 아직까지 우리나라에 있어 어항에 대한 투자가 극히 미흡하다는 사실을 나타내 주는 좋은 예가 되고 있다. 한편, 참고로 일본에 있어 어항에 대한 투자실적을 살펴 보면 그 절대액은 차지하더라도 전체 수산예산에서 차지하는 비중 역시 우리보다 월등히 높는데 이러한 사실은 어항에 대한 중요성을 우리보다 더욱 깊이 인식하고 있다는 증거가 될 수 있다.

즉 1989년 일본의 수산관계예산총액은 3,329억엔인데 이 중 어항관계예산이 2,051억엔으로서 전체의 61.6%를 차지하고 있다. 반면 우리나라 경우 전체 수산예산 1,626억원 중 571억원이 어항관계예산으로서 전체의 35.1%만이 어항에 투자되고 있다.

이렇게 볼 때 우리나라에 있어 어항에 대한 투자는 아직 상당히 부족한 상태에 있는 것이 사실이며 이러한 상황하에서는 어업의 지속적인 발전은 물론 어촌지역 주민들의 생활환경개선도 크게 제약될 수 밖에 없을 것이다.

産業·地域간均衡發展도모

어항에 대한 투자를 증대해야 할 이유로서 우선 어항에 어민들의 귀중한 생명과 재산을 보호하고 어촌사회, 경제에서 중요한 기능을 수행하는데 반해 현재 투자수준이 낮다는 점을 들 수 있다. 그러나 이러한 1차적인 이유

<표 1> 연도별 어항투자실적

단위: 백만원

	1981년까지	1983	1985	1987	1989
계	68,505	18,308	29,353	47,385	53,706
1·3종어항	50,209	16,723	27,372	39,723	46,276
소규모어항	18,296	1,585	1,981	6,000	7,430

외에 산업간, 지역간 균형적인 발전을 위해서도 어항에 대한 투자확대가 시급히 요청되고 있는데 그것은 수산분야에 있어 이들 목표를 달성하는데 어항시설의 확충이 무엇보다도 중요한 관건이 되고 있기 때문이다.

지금까지 우리나라의 사회·경제정책은 도시위주의 공업화정책이 기조를 이루어 왔으며 그결과 농어촌지역은 열악한 생활환경속에서 낮은 소득을 가지고 도시로 떠날 수 없는 사람이 머무른 곳으로 전락하게 되었다.

이러한 현상은 어촌지역이 더욱 심해서 어가소득은 타계층에 비해 가장 낮은 수준에 있고, 생활환경은 도서벽지라는 원천적인 지리적 핸디캡으로 다른 어떤 지역에 비해서도 열악한 실정에 있다.

그러나 이러한 상황들을 언젠까지나 방치할 수는 없는 노릇으로 정부에서도 최근 농어촌지역 종합개발대책, 농어촌발전, 종합대책 등 일련의 대책을 강구, 추진중에 있는데 이들 대책은 농어가의 소득증대와 농어촌의 생활환경개선을 기본적인 목표로 하고 있다.

어촌지역에 있어 이러한 목표를 달성해 나가기 위해서는 여러가지 정책수단이 필요하겠으나 산업적, 지리적 특성상 어항시설의 확충이 가장 중요하다고 할 수 있다. 그것은 어가소득증대와 어촌생활환경의 개선을 위해서는 어항시설이 불가피할 뿐 아니라 가장 효과적이기도 하기 때문이다.

그러면 우선 어항이 어떤 점에서 어가소득증대에 기여할 수 있는가 하는 문제가 제기될 수 있다. 어가소득은 다시 어업소득과



어업외소득으로 나눌 수 있는데 어업소득 경우 어항은 생산요소의 원활한 공급을 통해 생산량의 증가를 가능케 하고, 생산물의 신속한 처리를 통해 어민수취가격을 제고시킴으로써 소득증대에 기여할 수 있다. 어업외소득의 경우 풍부한 관광자원 및 기타 지역 특수여건을 이용한 자연산업에의 참여가 가장 중요한데 이것이 가능하기 위해서는 역시 어항시설이 필수적이다.

예를 들어 어항기에 관광부문의 하나로서 낚시배 및 해양레저 관련사업에 종사하더라도 정박시설이 필요하며 자연산업 경우에도 원료반입 및 생산품 반출에 있어 어항은 중추적인 역할을 하게 될 것이다.

다음, 어촌의 생활환경개선에 대한 어항의 기능으로서의 교통기지로서 도시지역으로의 접근성 제고를 가능하게 한다는 점이 가장 중요하다. 이러한 사실은 많

은 어촌지역이 도서·벽지에 위치하고 있어 더욱 중요한 의미를 갖는다.

물론 각종 문화, 교육, 의료시설 등을 어촌지역에 직접 설립하는 것이 가장 바람직할 수 있으나 이것은 현실적으로 불가능할 뿐 아니라 바람직하지 않을 수도 있다. 또한 교통면에서 해상교통보다는 육상교통의 확충이 더 중요할 수도 있으나 이 역시모든 지역에 가능한 것이 아니다. 그리하여 이러한 측면을 고려한 어항시설이 어촌지역에 완전히 갖추어 진다면 상당수준의 생활환경개선에 도움이 될 것이며 궁극적으로 지역간 균형발전에도 크게 기여할 수 있을 것이다.

妥當性검토와 事後管理에도

어항은 어촌사회, 경제에 매우 중요한 기능을 담당하기는 하나

막대한 자금을 필요로 할 뿐 아니라 투자효과가 간접적이고 장기에 걸쳐 나타나므로 실제 투자를 함에 있어서 사전에 여러가지 사항을 충분히 고려하여야 할 것이다. 따라서 금후 어항에 대한 투자를 증대함과 동시에 다음과 같은 사항을 특별히 감안하여 개발을 추진해 나갈 필요가 있을 것으로 생각된다.

첫째, 철저한 타당성분석하에 투자를 해 나가야 할 것이다. 지금까지 어항에 대한 투자를 결정함에 있어 각종 경제적, 사회적, 지표와 자연여건을 고려하지 않은 것은 아니나 미흡한 면도 많은바 이에 대한 충분한 검토가 요청된다.

특히 어항규모의 결정에 있어 이용어선수 추정과 어항시설로 인한 경제성분석에 있어 오차의 발생가능성이 큰데, 전자에 대해서는 단순히 과거추세에 기초한 전망보다는 우리나라 전체 수산업 구조의 변화와 관련하여 파악할 필요가 있다. 또 후자에 대해서는 흔히 내부수익률법(IRR), 순수익 투자비율(N-K ratio), 순현재가치(NPV) 등을 동시에 고려하여 결정하고 있으나 분석방법 보다는 분석자료에 다소 문제가 있었던 것으로 보여진다.

따라서 앞으로는 이러한 사항들을 더욱 철저히 검토, 분석하고 그 결과에 따라 어항투자를 해나가는 것이 바람직하다.

둘째, 지역별로 특히 필요로 하는 특징적인 구조를 갖춘 어항의 시설이 필요하다. 즉 모든 지역에 여러가지 기능을 갖춘 어항을 시설할 필요는 없는바 자칫 중복투자의 결과를 가져올 수 있다. 그렇다고 해서 지나치게 단



순한 구조의 어항을 시설하는 것도 바람직하지 않으므로 금후의 지역어업발전 및 연관산업과의 관계 등을 충분히 고려한 구조를 갖출 필요가 있다.

특히 앞으로 우리 수산업은 기계화, 생력화 되어나아가야 할 것으로 이에 대한 고려가 있어야 할 것이다.

셋째, 지금까지는 어항의 시설 자체에 대한 투자만 강조되었으나 앞으로는 어항의 사후관리 및 합리적인 운영에 대한 측면도 매우 중요하므로 이들을 고려한 투자가 필요하다.

이를 위해서는 특정 단체로 하여금 그 업무를 대행케 할 필요가 있는데 이에 필요한 자금은 어항사용료를 징수하여 조달케 하는 방법도 검토해 볼 필요가 있다. 그렇지 않고서는 현재와 같이 많은 어항이 손괴된 채로 방치되어 막대한 자금을 투자하

여 시설한 어항이 제기능을 다하지 못하는 결과를 가져올 수도 있다.

마지막으로, 어항시설에 필요한 자금을 원활히 확보하기 위한 방안의 하나로서 민간자본의 투자를 유도할 필요가 있다. 현재와 같이 국가, 지방자치단체에서만 어항시설을 위한 투자를 할 경우, 늘어나는 어항에 대한 수요를 원활히 충족시킬 수 없으므로 대안으로서 민간자본도 이에 참여할 수 있게 하자는 것이다.

이러한 방안은 유사한 사회간접자본의 하나로서 도로시설에 부분적으로 채택하여 좋은 성과를 거두고 있으므로 금후 어항분야에도 충분히 적용 가능할 것으로 생각된다. 물론 이때 문제가 전혀 없는 것은 아니나 이것은 사전에 충분히 조정, 예방가능할 것이다. ㉔