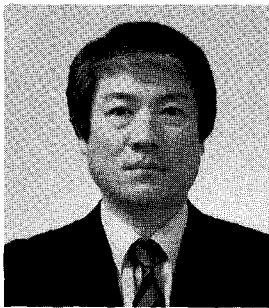


漁港投資

漁民宿願 최고, 漁業根據地 때문

李 泰 善 <韓國水産新報 編輯副局長>



他産業施設 투자보다 뒤떨어져

“지 방의 2種어항을 1種어항으로 승격시켜 중점 투자가 이루어질 수 있도록 해 달라” “미흡한 어항시설로 어선 등에 피해가 많다”

동서남해 어미를 가나 어항시설을 요구하는 이같은 어민들의 바람으로 가득차 줄을 잇는다. 이같은 어민들의 요구는 어항이 어업의 근거지로서 동물성 단백질을 안정적으로 공급하는 기지이며 어민의 생명과 재산을 보호하는 방호벽으로 어촌사회의 핵으로서의 기능을 깊이 인식하고 있기 때문이다.

따라서 어민들은 어항시설을 가장 큰 숙원사항으로 꼽고 기회 있을 때마다 어항 건설을 관계요로에 건의하곤 한다.

어민의 숙원이요 막중한 기능을 담당하고 있는 어항시설의 중요성을 당국도 어느정도 인식해

연간 수산예산의 대부분을 할애하고 있지만 이같은 예산으로는 동서남해안에서 원하고 있는 어민들의 숙원을 언제 해결해야 할지 까마득한 숫자이다.

우리나라의 어항은 모두 1천9백87군데. 이 가운데 61개어항은(1종37개, 3종24개) 수산청이 관리하는 항으로 지정돼 있고 3백30개 2종항은 시도가, 나머지 1천5백여개의 자연포구는 소규모 어항으로 내무부가 맡고 있는 등 각각 관리청이 다르다.

어항시설은 어민의 바람이나 그 중요성에 비추어 다른 공익시설에 비해 투자가 뒤떨어져 있다는 것이 오늘의 어항시설을 보는 시각이다.

이는 어항을 보는 인식이 크게 부족한 데서 이유를 찾을 수 있다. 그동안 경제 발전이라는 눈부신 사회향상에 비추어 어항은 상대적으로 균형을 찾지 못했다는 소리다.

이같은 현실은 그동안의 투자

규모에서도 잘 나타나고 있다. 투자가 우선돼야 하는 어항건설의 예산이 매우 미미했던 것이다.

어항개발은 현재까지 4단계를 거쳐 추진된 것으로 보는 시각이 많다.

수산청 발족과 더불어 '67년부터 시작된 첫단계는 '76년까지 연평균 11억원이 투자되는 아주 보잘 것 없는 첫걸음이었다.

이어 '77년부터 '81년까지 5년 동안 연평균 85억원이 투입, 거점항 및 긴급대피항의 개발에 착수했으며 '82년부터 '86년까지 5년 동안 1천1백86억원이 투자되어 연평균 2백37억원이 투입되는 집중투자 단계로 비교적 투자다운 투자가 이때부터라고 할만하다.

港間거리 무려 33km 日, 11km로 짧아

이어 추진된 어항시설은 오는 '92년까지 1·3종 61개항의 완성 단계로 4~5개항을 제외한 나머지 어항은 이 기간내에 방파제 등 기본시설을 완성할 계획으로 당국은 총력을 기울이고 있다.

그러나 이같은 투자는 지난 '89년까지 1·2·3종 투자대상어항 3백91개 가운데 1백17군데만 투자가 이루어져 완공률이 30% 수준에 머무는 저조한 실적이다.

시설이 불충분한 어항시설을 하면 효율적인 어업활동을 할 수 없게 되고 황천시에 어선이 대피할 곳을 찾아 이리저리 다녀야 하는 위험을 감수하고 있다.

실제로 매년 연중행사처럼 찾아오는 태풍 등 기상재해로 수많은 어선이 피해를 입어 막대한 인명과 재산피해를 내고 있는 것이 통계숫자로 나타나 있다.

더욱이 현재 1·2·3종어항 3백91개항을 해안선길이와 비교해 볼 때 항간거리가 33km나 돼 기상재해시 피해를 가져올 수 밖에 없는 현실로 지적되고 있다.

이는 11km로 나타난 이웃 日本의 항간거리에 비해 크게 떨어지는 것으로 어항이 계구실을 하기 위해서는 상당한 투자가 뒷받침돼야 한다는 것을 단적으로 말해주는 것이다.

지난해 여름 서해안을 강타한 갑작스런 돌풍으로 막대한 수산피해를 낸 것 역시 미비된 어항시설이 가져다준 결과였다.

이같이 어민의 재산피해가 부족한 어항시설로 인한 것으로 어찌면 뻔히 알고 보고서도 당하는 결과라 할 수 있다.

당국인 수산청에 쌓이는 어민의 건의 가운데 제도정비 외에 "어항시설의 확충" 요청이 그 다음을 차지하고 있는 것은 어민들이 안전조업과 관련한 생명과 재산보호에 특별한 관심을 갖고 있음을 말해주고 있는 것이다.

때문에 어항개발을 향한 어민들의 건의는 지역적인 숙원으로 항상 존재하고 있다. 최근들어 수산청을 비롯 어항인들의 모임인 한국어항협회 등이 어항시설의 예산증액을 들고나온 것도 어민의 요구에 비해 그동안 어항예산이 너무 취약했기 때문으로 볼 수 있다.

또한 동서남해 각 지역에서 펼쳐지고 있는 어항시설 현장을 보면 어항시설 예산증액의 필요성을 더욱 실감나게 한다.

1·3種港승격 建議 많아 中央支援때

육상의 어느 건설현장에서도

볼 수 없는 水中작업과 이에 따른 각종 장비는 공사의 규모가 크건 작건간에 大役事임을 한눈에 알아보게 한다.

"시공상 바람을 피하는 것보다 파도를 피하는 것이 더 어렵다"는 현장기술진의 말과 같이 어항건설에 따른 시공상의 애로가 아니라도 이들 현장은 늘 파도와 바람을 안고 태풍을 걱정해야 하는 등 자연을 바라보며 시공에 임하고 있다.

외면할 수 없는 이같은 자연적인 조건을 극복, 어항시설을 차질없이 완공하기 위해서는 무엇보다도 재정의 뒷받침을 필요로 하고 있다.

지역적인 자연여건을 감안해 연중 가장 높은 파도시기와 태풍철 등을 피해 시공해야 하는 부담을 안고 있기 때문이다. 따라서 바다를 끼고 시공을 해야 하는 애로사항을 아는 전문가들은 투입되는 장비와 예산과의 함수관계를 설득력있게 설명하고 있다.

예산규모의 大小를 막론하고 현장에 투입되는 장비는 거의 비슷하다는 것이 전문가들의 지적이다.

그런데도 불구하고 1~2억원에 지나지 않는 취약한 예산으로 공사에 임한 현장이 있었다는 것은 어항시설 재정의 빈약함을 말해주는 것이다.

또 바람으로부터 방파제를 보호하기 위한 TTP거치의 필수장비인 크레인조차 확보할 수 없는 예산을 배정받은 현장이 있는 것 등도 어항시설에 투입되는 예산의 취약성을 그대로 반영하고 있는 것으로 볼 수 있다.

이같은 현장에서의 예산증액 필

요성 외에 어항시설의 확충을 필요로 하는 어민들의 바램은 다른 곳에서도 나타난다.

어민들은 어항개발을 촉진하기 위해 1·3중항으로의 승격을 강력히 건의하고 있다. 이같은 건의뒤에는 지역개발을 공약한 지역출신 정치인들이 동원되는 등 상당한 고비도 뒤따르고 있어 당국의 애(?)를 태우게 하기도 한다.

물론 어항항종 승격 건의는 중앙행정기구인 수산청이 직접 관리하는 항으로 지정되면 투자율이 높고 그만큼 조기에 완공을 가져올 수 있다는 생각에서이다.

이외에도 지방관리항이나 소규모항은 1·3중항에 비해 재정이 빈약해 해양의 물리적 조건조사나 지반조사 등 과학적 근거에 의한 기초 조사가 미흡해 태풍 등 기상악화시 재산을 보호할 수 없다는 생각이 항종의 승격을 바라는 또 다른 원인으로 작용하고 있다.

다시말해 과학적 근거에 의해 많은 투자가 집중적으로 이루어져 조기에 완공을 바라는 어민들의 바램에서다.

어항의 긴요성과 중요성을 인식하고 있는 사용자 어민들의 생각에서 비롯되고 있는 것으로 어항이 어촌지역 사회에서 차지하고 있는 비중을 단적으로 제시하고 있는 예라 할 수 있다.

더욱이 현재의 예산으로는 방파제 등 외곽시설과 물양장 등 접안시설 위주의 개발에 그치고 있으나 어구보존시설, 처리가공시설, 어업용 통신시설 이외에 어항구역내의 간이축양시설이나 종묘생산 시설, 공해방지를 위한 폐유시설 등 진정한 어촌지역사회의 핵으로 탈바꿈을 해야 한다.

특히 낚시터 유어선 등 관광레

저의 새로운 기능으로서의 간접구실을 감안해 대폭적인 예산의 증액이 필요하다.

어항발전은 투자가 우선돼야 한다는 점에 비추어 볼 때 당연한 것이다.

기상해양조건이 우리나라와 비슷한 日本의 경우에는 오는 '93년까지 8차 어항정비계획을 수립, 2조4천1백억엔이라는 천문학(?)적 예산을 투입해 어항시설을 추진하고 있으며 연간 국민총생산액의 0.06%, 수산예산의 53% 이상을 투입하고 있다.

그만큼 어항시설의 중요성을 인식하고 과감한 투자를 하고 있는 것이다.

그러나 우리나라는 어항시설이 이처럼 중요한 역할을 하고 있음에도 불구하고 다른 공익시설에 비해 낙후성을 면치 못하고 있는 것이 현실이다.

그동안 경제구조는 고도화되고 국민생활은 향상되어온 눈부신 경제발전이 비추어 상대적으로 어항발전은 균형을 잃었다는 지적의 소리가 많은 것도 이 때문이다.

그럼 이같은 어항시설이 다른 산업의 투자나 발전속도보다 뒤쳐지고 있는 까닭은 무엇일까.

豫算當局서 과소평가 漁港輕視안타까워

우선 도로 등과 같이 직접 보고 이용하지 않는 이유로 그 긴요성이나 공익성에 대한 인식이 부족한 데서 기인하는 것으로 볼 수 있다.

도로 등과 같이 전국민이 모두가 이용하는 시설이 아니라는 점과 함께 어항은 수산물이나 잡아올리는데 필요한 시설쯤으

로 과소평가 되고 있는데 문제가 있다.

어업의 근거지로서 국민에게 동물성 고급단백질을 공급하는 기지이며 어촌지역사회의 중심으로서의 기능을 담당하고 있는 그 중요한 역할이 어민이나 수산종사자 수산당국 이외에 밖에까지 제대로 알려지지 않은 것이 가장 큰 원인으로 볼 수 있다. 즉 어항의 중요성을 예산당국은 물론 일반국민적 감각에서도 인식이 부족한 데 따른 것이다.

때문에 각 연안어민들의 어항개발을 원하는 각종 건의가 당국인 수산청에서만 맴돌고 예산당국과의 예산확보 과정에서 번번이 제외되어 왔으며 이같은 소외가 오늘날 낙후된 어항의 현실로 나타났다 할만하다.

이같은 현실은 매년 어항시설 예산의 몇배를 더들여 추진하고 있는 항만시설에 비추어 어항건설은 홀대(?)를 받고 있음을 알 수 있다.

이는 어항시설을 보는 시각이 다른산업에 비해 그 비중을 낮게 평가하고 있는 것이 원인이다. 때문에 어민들은 미미한 어항예산이 어촌사회의 불만을 야기하고 있을 뿐아니라 수산, 특히 어항의 중요성을 모르는 처사라고 비난하고 있다.

어항은 앞으로 경제사회 변화 등으로 그 기능이 크게 다양화될 것으로 전망되고 있다.

그러나 어항이 제구실을 다하기 위해서는 어항의 중요성을 예산당국은 물론 일반 국민에게도 이해시키는 작업이 필요하다.

어항의 중요성을 높이는 길은 무엇보다도 투자규모의 확대라는 점은 두말할 나위가 없다. ㉔