

# 漁港投資 늘려야 한다

## 政府調整案 6百5億원 水産界실망

### 漁港長期發展計劃 첫해부터 빗가다

사회간접자본을 쉽게 말해서 편익비용이라 부른다. 국민 모두에게 혜택이 돌아가므로 특별히 어느 지역이나 특수계층만을 위한 투자가 아니라는 뜻이다.

생산에 직접 사용되지 않는다는 점에서 간접자본이라 불리기는 하지만 궁극적으로 국민경제의 생산기반이 되는 공공재이기 때문에 한시도 이를 소홀히 할 수 없는 투자분야인 것이다.

그럼에도 불구하고 올해 수산청이 제출한 92년도 어항건설부문예산이 당초 경제기획원에 요청한 3백57억원에서 무려 2백52억원이상이 삭감된 6백5억2천만원으로 조정, 국회에 제출됨으로써 많은 어항인들이 우려와 실망의 빗을 감추지 못하고 있다.

한해 도로적체 때문에 2조원, 항만부족 때문에 1조원의 경제적 손실을 보고 있으면서도 어항건설부문이 사회간접자본으로서 투자가치가 약하다는 뜻인지, 아니면 3면이 바다로 둘러싸인 자원학적, 경제적 측면을 전혀 무시해 버리겠다는 의도인지 선뜻 이해가 가지 않는다.

더욱이 수산청이 이상어항건설을 목표로 수립한 어항발전 장기계획에 따라 내년부터 2천1년까지 10년간 모두 2조5천6백80억원을 투자하여 4백50km의 시설물과 5백5개의

어항건설을 완료하겠다고 발표했는데 이것이 시행 첫해부터 빼그덕 거리게 됐으니 어항인들로서는 낙심천만할 것임은 당연하다.

설사 그게 아니더라도 내년도 정부예산이 올해보다 24.2%가 늘어난 33조5천50억원 정도로 편성되었으니 최소한 증액된 비율만큼만이라도 어항건설부문예산도 증액이 되었어야 했을 것이라는 게 어항인들의 주장이다.

물론 재정운용상 정부로서는 나라살림의 곳곳을 살펴야 하기 때문에 어느 특정분야에 경제력을 집중시킬 수 없을 것임은 짐작이 가고도 남는다. 그렇지만 단지 도로가 부족하고, 항만이 부족하다는 그 이유 하나만으로 연간 3조원씩이나 가만히 앉아서 손해를 보는 그런 사태가 아직은 괜찮다고 해서 앞으로 어항업계에 일어나지 않는다는 보장을 어떻게 할 수 있는지 모르겠다. 꼭 무슨 사태가 벌어져야만 뒷북을 치는 행정의 난맥상을 또다시 재연할 것인지 몹시 염려가 된다.

이렇게 봤을 때 이제 기대를 걸만한 곳은 국회 뿐이라는 결론을 내릴 수 밖에 없다. 국회라면 아무래도 크게는 국민, 작게는 지역주민들의 애로사항을 손금 들여다 보듯이 볼 수 있을 터이니 말이다.

현재 우리나라의 어항수는 대략 2천여개인데 이 어항의 개발상태가 지극히 부진하다. 83개 수산청 1·3종 지정어항의 완공률이 59%, 316개 2종 지정어항의 완공률이 32%에 불과하기 때문이다.

70년대에 이미 기본시설을 완공하고 현재 8차에 걸쳐 정비계획을 시행중인 일본과 비교해 본다면 이는 개발이라는 단어가 부끄러울 정도이다.

그럼에도 대외적으로는 수산대국이니, 수산물생산 상위국이니 하는 칭호를 버젓이 붙이고 있는 것을 보노라면 웬지

서글픔까지 느껴지게 된다.

정부가 한정된 예산으로 인하여 어항개발을 주도적으로 이끌기 어렵다면 당연히 국회라도 나서야 한다. 제도적으로 미흡하다면 국회가 앞장서서 어항법을 개정하고, 예산이 못미치면 민간자본이라도 끌어들여서 기본시설만큼은 갖추어 놓아야 할 것이라는 게 대부분 어항인의 시각이다.

왜냐하면 어항은 대체기능이 강하기 때문에 단순히 수산업 발전의 근거지라는 본래의 기능에서 유사시 항만으로의 변경사용이 가능하며, 심지어 터

없이 부족한 국민휴양지로서의 이용과 기타 산업적 이용가치가 매우 높기 때문이다.

또한 국회는 국민의 대표자로서 국민이 무엇이 불편하고, 부족하며, 무엇을 원하는지 낱낱이 살피고 이를 보완·보충해줄 의무가 있기에 더욱 그러하다.

이제 13대 국회의 마지막 회기가 시작됐다. 어항개발의 의미와 중요성을 국회가 제대로 깨닫는다면, 60만 어민과 자원빈국 우리나라의 마지막 보고인 바다의 슬기로운 이용을 위해 과감히 어항예산의 증액조정에 손질을 가해야 할 것이다.

### 東·西·南海漁港事務所개소

## 設計·工事管理등 漁港건설 能率化

수산청은 지난 6월19일 대통령령 제13391호로 공포된 직제개정에 따라 동해 서해 남해 등 해역별 어항사무소의 설치를 완료하고, 8월8일 현판식을 마친 후 집무에 들어갔다.

바야흐로 이제 어항 행정부문도 장단기개발계획 수립등 정책적 기능과 공사설계 및 시공감독, 검사등 집행적 기능을 중앙행정기관과 그하부기관에

서 각기 분장하게 됨으로써 현대행정체계에 걸맞는 어항개발 업무로 추진할 수 있게 되었다.

이는 집행적기능까지도 일괄하여 중앙행정기관에서 혼장하므로 해서 폭주하는 현업에 쫓겨 합리적이며 미래지향적인 어항개발 구상등 정책적기능 수행에 소홀했던 점을 돌이켜 봤을 때 오히려 때늦은 감이 없지 않으며, 따라서 어항업계

는 이번 어항사무소 설치로 어항발전을 위한 매우 고무적인 일로 받아들이고 있다.

이제 정책수립기관인 본청(어항과)은 21세기의 수요에 걸맞는 미래지향적인 어항개발의 기본구상과 그 실천을 위한 중장기계획수립, 선진공법의 도입·적용을 통한 어항기술수준향상 등 관련정책개발에 전념할 수 있게되고 집행기관인

어항사무소에서는 관할 어항의 직근에서 이러한 정책 또는 계획을 각기 해역별 특성에 맞게 집행함으로써 어항업무를 보다 전문적으로, 효율적으로 전담할 수 있게된 것이다.

이렇게 어항개발기구가 확대됨으로써 앞으로 펼쳐질 수많은 어항사업이 지금보다 훨씬 능률적, 합리적으로 추진할 수 있게 됐으며, 어항개발 업무도 한층 박차를 가할 수 있게 되었다.

그러나 수산청은 이같은 어항발전을 기대하는 화려한 청사진 뒤에는 우려의 목소리도 없지않음을 주지해야 할 것이다.

우선 각 어항사무소의 관할 구역의 광활성 및 어항수(23~35개항) 등 전체적인 업무량에 비해 실무기술인력은 각기 7명에 불과하여 턱없이 부족하다는 점이다. 83개나 되는 1·3종 어항을 겨우 21명의 실무기술 인력으로 기대할 만

큼의 업무분장효과를 얻을 수 있겠느냐는 것이다.

다음으로 설계·심사·계약·감독·검사 등 일련의 업무가 어항사무소 단일기관에 의해 관장됨에 따른 견제기능이 매우 취약하다는 점을 지적하지 않을 수 없다.

그리고 어항사무소가 3개 해역으로 분산되고 일정기준에 의한 설계 심사기회의 결여등에서 오는 기술적 통일성의 확보가 곤란하다는 점 등이 역시 큰 문제이다.

따라서 앞으로 어항사무소가 원래 직제개정시 의도했던 것처럼 제대로 그 기능을 발휘하기 위해서는 적어도 다음 몇가지 사항만큼은 꼭 개선되어야 할 것으로 믿는다.

먼저 어항사무소의 업무량을 고려했을 때 실무기술인력을 조속히 대폭 증원하는 일이 시급하다. 아울러 유독 동해어항

사무소만이 5급 사무소장이 임명되는 등 조직면에서의 지역적 불균형도 어항발전을 위해 시정되어야 할 것이다.

또한 정책적 기능과 집행적 기능의 분리라는 구도에 집착한 나머지 사뭇 약해진 감독기능을 대폭 보강해서 합리적이고도 명량한 어항개발사업이 추진될 수 있도록 해야 할 것이다.

이와 관련하여 본청에서 설계도서의 심사업무를 관장하거나, 어항사무소의 행정체계가 정착될 때까지는 계약업무를 수행하는 것도 한가지 방법이 될 수 있을 것임은 물론이다.

장기적으로 볼 때 보다 효율적인 어항개발사업의 추진을 위해서는 전문기술용역기관을 신설하고 이 기관에서 설계·감리 기능을 전담시키는 일이다.

물론 여기에는 법적, 제도적 예산상의 절대적인 뒷받침이 필요할 것이다. 그렇지만 우리사회가 효율적인 정책수행을 위해 많은 부문을 준국영화 혹은 민영화시켜 나가고 있음을 감안했을 때 이제야 말로 적극 고려해야 할 시점에 이르렀다고 생각한다.

왜냐하면 우리가 바라는 이상 어항건설 실현을 위해서는 수산청도 이제 전환의 계기를 마련해야 할 것이기 때문이다.

〈글쓴이·孫井植〉

해역별 어항사무소 현황

	관할 구역	어항수 (1·3종)	정원					
			계	4급	5급	6~8급 행정직 기술직	기능직	
동해	부산직할시, 강원도, 경상북도, 경상남도중 울산시, 양산군, 울산군	25	11		1	1	7	2
서해	인천직할시, 경기도, 충청남도, 전라북도, 전라남도중 목포시, 무안군, 신안군, 영광군, 함평군, 진도군, 해남군	23	13	1	2	1	7	2
남해	전라남도중 서해어항사무소 관할 시·군 이외의 도내연안시·군, 경상남도중 동해어항사무소 관할 시·군 이외의 도내 연안시·군, 제주도	35	13	1	2	1	7	2