

漁船增加勢에도 못따라 간다

金 成 貴

〈韓國海洋研究所 先任研究員〉



어항은 출어를 준비하는 장소이며 고된 어로작업에서 돌아온 어부들이 휴식을 취하면서 어구를 재정비하고 새로운 선수품을 공급받아 출항하는 장소이다. 선수품을 공급받아 출항하는 장소이다. 다른 한편으로는 어획물의 유통이 이루어지기 시작하는 유통의 출발점이며 유통을 대기하는 어획물의 보관 장소로서의 역할을 수행하고 있다.

아울러 해상에서 유래하는 폭풍·해일 등의 자연의 재난으로부터 어선과 어민의 재산 및 생명을 보호하는 중요한 구실을 하고 있다. 따라서 어민에 있어서 소위 말하는 가장 중요한 사회간접 시설이라고 볼 수 있다.

이러한 어항은 어항의 수면을 정온케하고 폭풍·해일의 세력을 감소시켜 어항내부의 시설과 재산을 보호하는 방파제 등의 외곽시설 그리고 어선의 접안이 이루어져 어획물을 양륙하는 물양장, 배후의 냉동창고 등의 보관시설과 수산도소매시장등 유통을 위한 시설 등으로 구성되어 있다. 최근에는 소득의 증가에 따른 신선한 수

최근에는
소득의 증가에 따른
신선한 수산물 애호의
증대와
자가용 증대에 따른
교통의 발달에 따라
대도시권을 중심으로 하여
배후어항들의
관광·위락시설로서의
기능이 폭발적으로
증가하고 있고
앞으로 더욱 더 증가될
추세이다.

산물 애호의 증대와 자가용 증대에 따른 교통의 발달에 따라 대도시권을 중심으로 하여 배후어항들의 관광·위락시설로서의 기능이 폭발적으로 증가하고 있고 앞으로 더욱 더 증가될 추세이다.

이러한 어항의 어촌사회에서의 중심적 역할에 비추어 볼 때 과연 이에 걸맞는 대접을 받아왔는가? 투자가 많이 이루어졌는가? 이러한 질문에는 경쾌한 답변을 주지할 수밖에 없다.

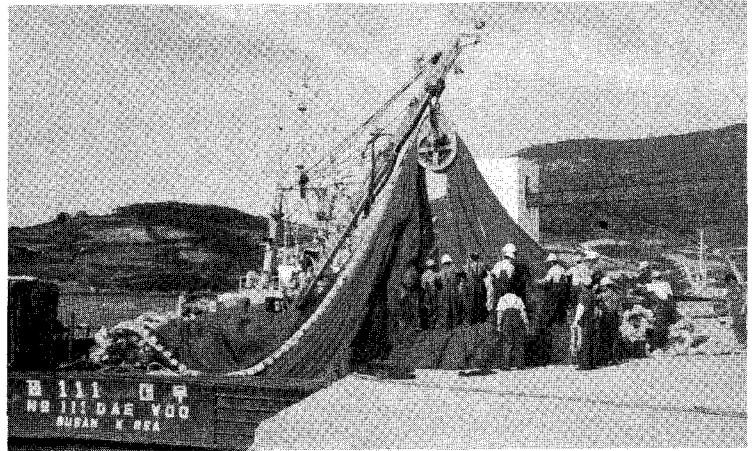
그것은 수산업의 중요성과 급속한 발전에 비하여 어항의 투자가 그동안 저조하였던 것을 부인할 수 없기 때문이다.

수산업이 중요한 만큼 이의 기본시설인 어항투자에 보다 더 과감해야 한다고 본다.

그러나 그동안 공업화의 급속한 진전과 여타분야의 괄목할 만한 변화를 투자의 우선순위에 많이 밀려나 있었던 농업, 수산업등 저성장 부문의 후진성을 돋보이게 하고 도시·농어촌간 불균형의 한면을 단적으로 보여 주는 예라고 하겠다.

그렇다고 수산업의 중요성이 줄었느냐하면 갈수록 그 중요

수산업의 경우
 현재 매년 20억불에
 가까운 수출을 하고 있어
 산업적 비중이
 수산업보다 훨씬 높다는
 농업자체 수출액
 3~4억불에
 비교가 안될 정도로
 국제수지에 크게
 기여하고 있다.
 더구나
 적정생산과 관리만 잘
 이루어지면
 훨씬 낮은 원가에
 안정적 공급이 가능한
 것이 바로
 수산업인 것이다.
 따라서
 국제경쟁력도 높고
 생산비도 축산업보다
 낮다고 말할 수 있다.
 그렇다면 이러한
 수산업에 대하여 그만큼
 중요성을 인식하고
 투자에 열과 성을
 다했는가?



성은 더욱 커지기에 다시 한번 후자의 문제가 재고되어야 한다고 본다. 실제로 우리의 수산업은 국민동물성 단백질의 50% 이상을 공급하고 있으며 이러한 비중은 우리나라의 축산업 여건상 결코 줄어들지 않을 것이다.

즉 우유·고기등 동물성 단백질을 생산하는 축산업의 경우 제대로 된 건초 하나 변변히 생산치 못하고 있는 상황에서 거의 대부분의 사료곡물을 미국·중공 등에서 수입하여 충당하여야 하는 현실이고 보면, 축산업의 국내여건이란 엄청난 생산코스트만 유발시키고 더우기 농축산물 수입개방 측면에서 보아도 국제경쟁력은 거의 없어 갈수록 수입의존도가 높아질 것이 분명하다.

그러나 수산업의 경우 현재 매년 20억불에 가까운 수출을 하고 있어 산업적 비중이 수산업보다 훨씬 높다는 농업자체 수출액 3~4억불에 비교가 안될 정도로 국제수지에 크게 기여하고 있다. 더구나 적정생산과 관리만 잘 이루어지면 훨씬

낮은 원가에 안정적 공급이 가능한 것이 바로 수산업인 것이다. 따라서 국제경쟁력도 높고 생산비도 축산업보다 낮다고 말할 수 있다.

그렇다면 이러한 수산업에 대하여 그만큼 중요성을 인식하고 투자에 열과 성을 다했는가?

지난 76년까지 10년간 어항개발 투자에 년평균 14억씩 투자하고 그후 81년까지 10년간 346억의 투자가 이루어져 그야말로 투자가 저조하였다고 볼 수 있다. 그나마 82~86년 사이에 5차경제개발계획 때 1천 747억이 투자되었기에 기본적인 것이 어느 정도 갖추어지지 않았나 생각되며 6차5개년계획이 종료되는 91년까지는 총 4천 544억 7천만원의 투자가 계획되어 있었고 현재 이의 개발이 진행되고 있다.

따라서 우리나라에서 어항투자가 그나마 본격적으로 이루어지기 시작한 것은 80년 이후의 일이라고 볼 수 있다. 그러나 그동안의 수산업 여건의 변화와 비교해 보면 계속적인 투자의 확대가 요망되고 있다.

어항계획 수립에 영향을 미치는 최근의 변화

최근의 변화	어항에서의 수요
<u>기본적 상황의 변화</u>	
* 200해리 경제 수역의 증가	→ 지역어항 역할 증대로 어항의 기능 개선
* 연료비의 상승	→ 연료절약을 위한 전진기지항
* 양식어업의 개발	→ 양식어항 개선
<u>어선의 변화</u>	
* 선체(Hull) : 목재에서 프레스틱으로	→ 보다 긴 부두
* 크기 : 안전을 위한 대형 선박	→ 보다 넓은 접안 공간
* 기장비 : 정교한 기장비들	→ 요동을 막기 위한 보다 정온한 내만
* 연료절약 : 보다 길고 깊은 선체	→ 보다 넓고 깊은 정박공간
<u>육상에서의 효과적인 작업</u>	
* 기계화된 어류 취급	→ 기계에 적합한 보다 넓은 공간
* 단시간 어류 처리	→ 순차적인 처리를 위한 보다 넓은 공간
* 안정적 공급을 위한 유류 보관	→ 대규모 저유시설
<u>소비자 수요의 변화</u>	
* 고품질의 생산품	→ 장기 보관 시스템
* 활어 혹은 선어 제품	→ 대형활어조 및 절연 포장시스템
* 다양한 어류제품	→ 다양한 포장을 위한 넓은 공간
<u>수송시스템의 개발</u>	
* 다양한 수송체제의 선정	→ 보다 넓은 도로와 충분한 주차장
<u>환경의 개선</u>	
* 작업조건의 개선	→ 넓은 전천후 작업공간
* 내방객의 증대	→ 공원, 유흥시설 등

우리나라의 등목어선은 88년 현재 9만9천척정도로서 62년의 4만5천400척에 비해 2배이상 증가하였다. 총톤수로 보면 62년의 16만2천톤에서 88년에 94만8천톤으로 증가하여 5.9배 정도로 증가하였다. 수산물

은 62년의 47만톤에서 89년에 약332만톤을 생산하여 무려 일곱배이상 늘어났다.

이같은 어선규모의 증대와 취급물량의 증가는 수산업 자체의 중요성 못지않게 어항의 시설 투자확대의 요인이 되고 있다.

현재 어항시설은 어선수요에도 절대적으로 부족하고 태풍등 긴급대피를 요하는 시기에 모든 어선을 대피수용시키는데 어려움이 많고, 기존항도 그 규모가 적어 항내가 매우 비좁아 황천시에는 밀집대피로 인해 충돌피해가 큰 경우도 있다.

특히 10톤미만의 소형 선박이 전체의 80%정도에 달하여 이들의 항내에서의 피해가 큰 것으로 보고되고 있다.

소규모 어항의 경우에는 1.3종 어항이나 2종어항에 비하여 투자가 매우 미흡하여 대부분 자연지세를 이용한 간이시설로 운영되고 있어 긴급히 그리고 평상시 어촌과 어민재산을 보호할 수 있는 능력에 많은 의문이 제기되기도 한다.

현재 일부 대도시 어항에서는 때때로 성어기에 어획물의 양륙을 위하여 어항에 도착하여도 배달 곳이 없어 며칠씩 위판을 못하며 기다리는 경우도 많이 발생하고 있다. 따라서 어민들은 어획물의 판매지연에 따라 막대한 손해를 입을 수밖에 없다.

가까운 일본과 비교하여 보아도 우리의 어항시설투자는 부족함을 알 수 있다. 89년도 우리의 어항시설투자가 537억원임에 비하며 동년 일본의 투자는 1천890억엔에 이르고 있다. 이는 일본의 전체 수산예산의 61.6%에 해당하여 우리의 약 37%(88년)와 비교해 볼 때 우리의 어항투자는 상대적으로 떨어져 있다. 일본의 경우 84~87년 사이에 57%수준을 유지하다가 88~89년 들어 61% 이상으로 비율이 증대되어 어항투자의 증대성이 예산의 증대로

그대로 반영되고 있다.

우리어민의 소득중 어업소득이 51.4%(89년도)로서 반이상의 소득이 수산업에서 생긴 소득이며 이는 일본보다도 훨씬 높은 수치라고 한다. 그렇다면 우리의 어항시설투자의 비중은 당연히 더 높아져야 한다고 생각된다.

현재 어항의 기능은 전통적인 기능뿐만 아니라 보다 새로운 기능이 많이 추가되고 있다. 대개 어항에 대한 인식이 수산물 소비자들과는 거리가 먼 유별한 곳에 자리잡은 한산한 곳으로 인식되어 왔던게 사실이다. 그러나 교통수단의 발달과 도로망의 개발은 전보다 훨씬 더 어항에의 접근을 용이하게 하고 있다.

따라서 대도시 주변의 어항은 이미 하나의 관광·품물의 명소로서 또는 수산물 시장으로서의 역할을 크게 발휘하고 있고 주말이면 인파로 발 디딜 틈이 없도록 붐비는 곳도 생겨나고 있다. 또한 어항인근에 횃집등이 밀집하여 성업중인 곳도 많이 있다.

그러나 문제는 이러한 곳에도 어항의 낙후성은 유감없이 발휘되고 있다. 앞에서 언급한 기본시설의 부족이외에도 어항인근의 정주기반시설이 너무 낙후하여 내왕하는 방문객들의 인상을 찌푸리게 하는 경우가 허다하다. 갖추어지지 못한 급수시설, 보관시설, 퇴락한 건물군상 등이 어항의 이미지의 대부분인 것이 현실이다.

앞으로 어항의 투자는 기본시설 투자 이외에도 보다 인간미와 활력이 넘치는 지역공간이란 측면에서 개발이 촉진되



어려야 할 것이다. 깨끗한 어획물의 처리·보관, 정결한 수산시장으로서의 기능, 산뜻한 횃집들의 거리를 이룩하는데도 역시 투자는 이루어져야 한다고 본다. 아울러 어항의 오물처리, 수질환경의 정화 등도 함께 고려되어야 할 것이다.

지역어민과 내방객이 동시에 즐길 수 있는 위락시설도 설치되어야 할 것이다. 외국의 경우와 같이 어항의 일부 정온수면은 보우트놀이, 낚시 등의 위락공간으로 확보되도록 개발 초기 단계부터 잘 계획되어야 할 것이며, 이렇게 될 때 어항은 산업과 휴식의 연결고리 역할을 잘 해나갈 수 있게 될 것이다.

즉 앞으로의 어항투자에 있어서는 새로운 변화에 대응하여 보다 복합적인 목적의 어항투자가 이루어져야 하며 이렇게 될 때 어항투자의 효율성도 크게 제고될 수 있다고 본다.▲

외국의 경우와 같이 어항의 일부 정온수면은 보우트놀이, 낚시 등의 위락공간으로 확보되도록 개발 초기단계부터 잘 계획되어야 할 것이며, 이렇게 될 때 어항은 산업과 휴식의 연결고리 역할을 잘 해나갈 수 있게 될 것이다. 즉 앞으로의 어항투자에 있어서는 새로운 변화에 대응하여 보다 복합적인 목적의 어항투자가 이루어져야 하며 이렇게 될 때 어항투자의 효율성도 크게 제고될 수 있다고 본다.