

漁港機能취약, 漁村落後

張 奉 勳

〈全國水協專務協議會 會長〉



정부는 필연적으로 몰아닥칠 「우루과이 라운드」 태풍을 최소화 하기 위하여 뒤늦게나마 「농어촌 구조개선대책」을 수립하고 지난 8월부터 대국민 PR에 나섰다.

우리는 유비무환이라 쉽게 말하지만 불이 발등에 떨어지지 않으면 아무리 중대한 사안이라도 그리 중시하지 않는 풍토가 있다.

현재 일고있는 UR에 왜 이 제와서 호들갑을 떠는지 안타까울 뿐이다.

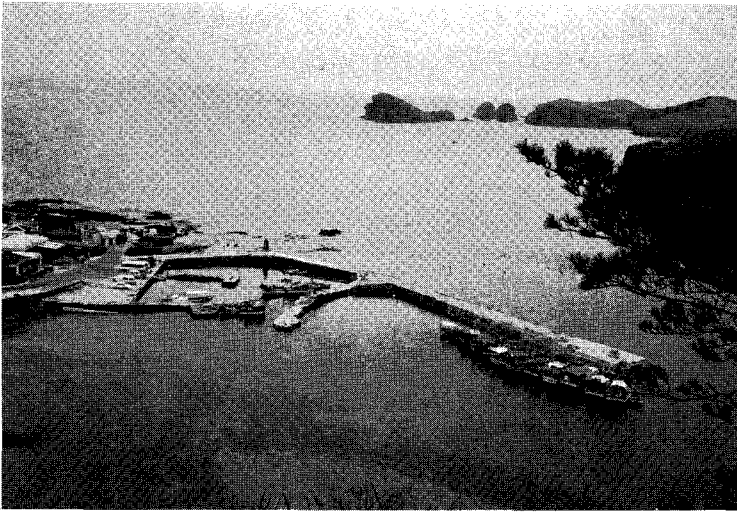
UR은 1986년 9월 우루과이 Punta del Este시에서 개최된 GATT 각료회의에서 공식적으로 개시되었으며 90년 12월에 종결될 예정이었다. 그런데 세계각국의 복잡한 지역여건이 조성되지 않아 타결되지 못하였으나 현세계의 상황적 변화로 보아 근간 타결될 전망이 크다.

그러나 농산물협상그룹에서는 농산물이 갖는 각국의 정치 사회적 민감성때문에 동협상이 진행되는 동안 참가국의 협상 목표인 “농산물교역의 자유화 확대가 세계농산물시장의 수급

불균형 및 가격침체원인에 대한 수출입국간의 근본적인 시각차이로 주요의제인 보조금철폐 및 협상대상으로서의 장단기 조치에 대한 견해차이를 좁히는데 큰 어려움을 겪고 있다.

한국의 입장을 살펴보면 수출보조금의 현수준 동결후 점진적인 감축과 농수산물 수출에 직접 영향을 미치는 생산보조금의 점진적 철폐 그리고 무역왜곡을 초래하지 않는 보조금은 수출보조금과 구분 취급해 달라는 것이 주요 골자이다.

그러나 우리의 주장대로 관철되기란 거의 불가능상태이기 때문에 뒤늦게나마 “농어촌 구조개선대책”을 수립 발표하게 되었으며 그 주요내용중 농수산업은 정예인력에 의해 전문화되고 완전기계화된 고품질 고부가가치산업으로 탈바꿈하여 농어촌은 농수산업과 2, 3차산업이 균형과 조화를 이루는 경제구조로 전환하여 농어촌 상주인구의 적정수준을 유지하고, 생활환경개선의 일환으로 주택, 의료, 교육등 생활



(도표1)

	'91	투 자 소 요 액		
		'92~ '96	'97~ 2,001	계
합 계	십억원 1,941	20,800	20,842	41,702
○ 경쟁력제고를 위한 구조개선	1,571	17,531	17,975	35,506
- 정예농어업 인력의 육성	22	1,197	1,404	2,601
- 생산기반정비와 규모확대	758	6,941	7,500	14,441
- 기계화 및 시설장비현대화	626	5,100	4,626	9,726
- 기술혁신	40	617	783	1,400
- 유통 및 가공시설확충	67	2,907	2,563	5,470
- 어업구조조정등	58	769	1,099	1,868
○ 농어촌활력증대시책추진	370	3,329	2,867	6,196
- 소득원확충	165	1,185	512	1,697
- 생활환경개선등	205	2,144	2,355	4,499

(도표2)

한국과 일본의 어항실태비교

국 별	해안선길이	지정 어 항	항 간 거리	비 고
한 국	12,800km	399개항	33km	90년도 이후 시설분은 제외
일 본	32,940km	2,946개항	11km	

편의시설과 푸른자연이 함께하는 그림같은 전원생활공간으로 발전시키겠다고 한다.

1991~2001년까지 향후 10년을 「농어촌 구조혁신의 연대」로 설정하고 42조원을 투자하겠다고 한다. (도표1)

그러나 어업구조조정을 위하여는 전체예산의 4.5%인 1조 8,680억원을 투자한다니 삼면이 바다라고 자처하고 아직도 개발의 여지는 바다에 있음에도 불구하고, 지금까지 농업에 비하여 너무나 등한히 해 온 처사라고 생각치 않을 수 없다.

향후 10년간 추진할 내용을 살펴보면 시설장비현대화지원대책으로 노후어선대체(130천톤) 및 어항기반확충(359개 어항)에 주력하고, 특히 어항개발시 저장가공, 수선 등의 부대시설도 병행정비를 하겠다고 한 것은 그나마 다행한 일이다. 그리고 농수산물의 품질, 규격, 산지인증제도 실시로 「얼굴있는 농수산물」 추진으로 소비자에게 신뢰확보를 위한 유통구조를 개선하겠다고 하였다.

그러면 우리 수산업의 우선 순위에서 으뜸이 될 수 있는 어항시설에 대해서 논하고자 한다.

우리나라는 해안선의 길이가 1만2천8백 km이며 2,000여개 어항이 항포구를 중심으로 어업활동을 하고 있으면서도 이중 어항법에 의하여 지정된 어항은 399개(1,3종 83, 2종 316개 항)에 불과하며 항간의 거리가 평균 33km 이웃 일본의 11km에 비하면 3배나 거

리가 떨어져 있어 어획물양륙
항까지 찾아가야 하는 소요시
간의 낭비로 인한 어촌의 선도
유지곤란과 판매경비의 과다로
인해 어업의 적자경영을 초래
케 할 뿐 아니라 태풍등 기상
의 악화시 어선의 안전대피장
소가 없어 어선의 피해가 막대
하다. (도표2)

제7차 경제사회발전계획 기
간중에는 적어도 현재의 33km
에서 17km로 어항간 길이를
축혀야 한다.

이제까지는 어항의 효용성이
수산물 양륙, 판매, 어선의 대
피에 치중하였으나 오늘날의
어항은 단순한 어항의 기능만
으로서는 어촌발전에 기여할
수가 없다.

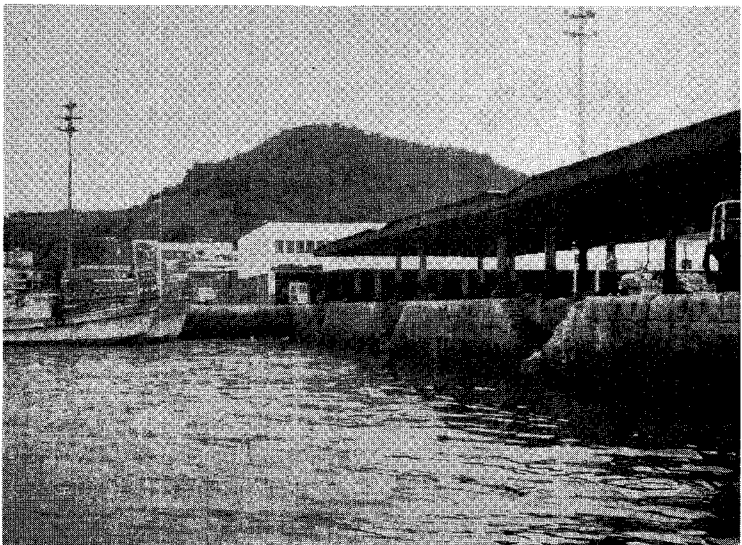
모든 어촌의 발전은 어항을
중심으로 발전해야 하기 때문
이다.

즉 어항을 시설하려면 저장,
냉장, 1차, 2차 가공산업까지
완비하여 수산물의 신속한 양
륙으로 선도유지에 의한 적정

어가보장 및 저장, 냉장 등을
이용하여 장기간 선도를 관리
하고 또한 1차 또는 고차가공
공장을 연안어촌계에 시설하여
어촌의 잠재인력을 최대한 이
용함으로써 부가가치 제고 및
부외소득을 올려 어민생활에
기여케 할 뿐 아니라 UR의 타
결 후에도 품질의 고급화를 통
한 자국 수산물의 우위를 유지
할 수 있을 것이다.

아울러 어촌을 관광지로 조
성시켜 도시민에게 휴식처를
제공해 주고 어촌은 관광사업
활성화로 어촌경제와 도시경제
와의 격차를 최소화시킬 수 있
도록 해야 한다.

우리나라가 UN에 가입하고
국제적 위상이 향상된다면 동
구권 국가와 소련, 중국 등이
앞다투어 교역을 원할 것이고
교역에 의한 물동량 증가로 운
반선의 운항이 급증할 것이며
이로 인한 무역항의 시설부족
과 어항의 시설도 아울러 필연
적인 부족상태를 유발시킬 것



**종합 어항 건설을
위해서는 전문기관의 설립이
절실히 요망된다.
물론 건설에 따른 기술,
연구, 교육등을 통한
시행착오 없이
모범적 모델을 유형별로
정하여 지역 여건에 따라
시설하되
최소비용으로 최대효과를
거둘 수 있도록 해야
할 것이다.
무경험, 무질서,
무계획한 상태에서는
아무리 좋은 방안이라도
성공할 수 없다는
것을 우리는 얼마든지
보아왔다.
그러므로
어촌의 발전은
어항으로 부터 시작될
수 있도록 어항개발적지를
최대한 개발하여
최단시간내에 양륙시켜
선도유지에 의한
적정어가보장과 저장,
냉장, 가공으로 일시다획
어종의 가격폭락을
방지하여 어가지지에
기여해야 한다.**

으로 예상된다.

또한 해양의 오염은 필연적이고 이로 인하여 10년 후에는 수산물의 증양식은 생각할 수 없음에도 불구하고 농어촌 구조개선 대책에 해양오염방지에 대하여는 거론조차 되지 않았으니 이점에 대해 수산인은 총체적인 대응책을 강구하지 않으면 안될 것이다.

이러한 해양오염 방지대책은 어항을 근거로 청정운동을 전개하여 깨끗한 바다를 유지하여 양식은 물론 관광자원을 개발하고 종합사업을 운영하는

복지어촌으로 육성발전시켜야 할 것이다.

종합 어항 건설을 위해서는 전문기관의 설립이 절실히 요망된다. 물론 건설에 따른 기술, 연구, 교육등을 통한 시행착오 없이 모범적 모델을 유형별로 정하여 지역 여건에 따라 시설하되 최소비용으로 최대효과를 거둘 수 있도록 해야 할 것이다.

무경험, 무질서, 무계획한 상태에서는 아무리 좋은 방안이라도 성공할 수 없다는 것을 우리는 얼마든지 보아왔다.

그러므로 어촌의 발전은 어

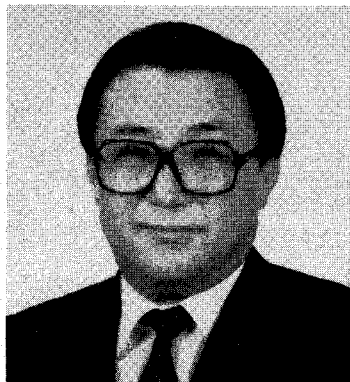
항으로 부터 시작될 수 있도록 어항개발적지를 최대한 개발하여 최단시간내에 양육시켜 선도유지에 의한 적정어가보장과 저장, 냉장, 가공으로 일사다행 어종의 가격폭락을 방지하여 어가지지에 기여해야 한다.

뿐만아니라, 신선하고 영양가있는 수산물을 공급하여 국민보건향상에 일익을 담당해야 할때가 바로 지금이라 생각하며 이 길만이 UR에서 이길 수 있는 유일한 길임을 명심해야 할것이다. ㉔

漁港開發10個年計劃에거는期待

高 鎮 容

〈株式會社三建社 副社長〉



어항예산이 또다시 어항인들의 초미의 관심사가 되고 있다. 이는 해마다 이맘때 쯤이면 으레 한번쯤 가져보게 되는 기대와 우려의 한 부분이 되겠지만 올해 특히 새삼스러운 것은 지금 우리 사회 전반에 일고 있는 사회간접자본투자에 대한 논쟁 때문이다.

넓게 봤을 때 어항건설부문 역시 사회간접자본투자의 한

부류라고 생각한다면 결코 소홀히, 만만하게 넘길 일이 아

닌 것이다.

일반적으로 사회간접자본을 쉽게 말하여 편익비용이라 부른다. 국민 모두에게 혜택이 돌아감으로써 특별히 어느 지역이나 특수계층만을 위한 투자가 아니라는 뜻이다.

생산에 직접 사용되지 않는다는 점에서 간접자본이란 단서가 붙어 있긴 하나 실제로는 국민경제의 생산기반이 되는 공공