

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

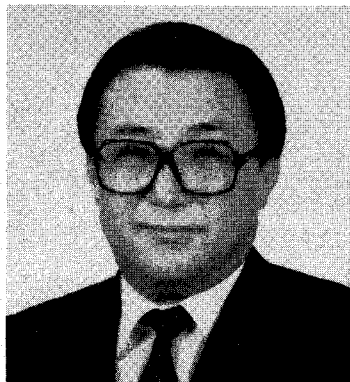
항으로 부터 시작될 수 있도록 어항개발적지를 최대한 개발하여 최단시간내에 양육시켜 선도유지에 의한 적정어가보장과 저장, 냉장, 가공으로 일사다행 어종의 가격폭락을 방지하여 어가지지에 기여해야 한다.

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

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



재로서 결코 소홀히 취급할 수 없는 투자분야인 것이다.

바로 이 사회간접자본투자가 최근 커다란 사회문제로 대두되고 있다. 일부에서는 이 문제가 이미 위험수위를 넘어 견잡을 수 없는 지경에 이르렀다고 자탄하기도 한다.

사실 이러한 사회간접자본 투자확충문제가 좀더 구체적으로 우리의 피부에 와 닿기 시작한 것은 어제 오늘의 일이 아니었다. 이미 우리나라 산업이 본격적인 성장기를 맞은 지난 80년대 초부터 뜻있는 많은 사람들이 우려와 경고를 해온 바 있다.

정부측도 물론 이를 모를리 만무했을 것이다. 그러나 80년대 우리 사회 전반의 분위기가 그러했던 것처럼 이에 대한 본격적인 투자는 재정지출을 팽창시킨다는 비판이 두렵고, 게다가 물가안정을 위협한다는 명분 때문에 사회간접자본투자의 필요성과 당위성을 국민 모두에게 설득시키는데 지극히 소극적이었거나 그냥 덮어두려는 경향이 강했다.

결과는 어떻게 되었는가, 호미로 막을 수 있었던 구멍을 가래로도 막지 못하는 현실이 되고만 것이다.

이제 우리 사회는 도로·철도·항만 할 것없이 곳곳에서 빗어지고 있는 적체현상으로 몸서리를 치고 있다.

지난번 여름휴가가 한창일 때 평소같으면 4~5시간이면 갈 수 있는 동해안을 18~20시간이 걸려서야 겨우 당도할 수 있었다는 보도는 해마다 빛는 해프닝의 하나라면서 차치하도록 하자.

그러나 당장 대문만 나서면 그 어떤 「약속」일지라도 유동적이 되어 버리고 마는 우리의 도로사정을 꼼꼼 곱씹어 보노라면 사회간접자본투자의 인색이 초래한 우리 사회의 엄청난 부작용을 체험하는 것 같아 쓸쓸한 기분을 금할 수가 없다.

최근 정부자료를 살펴보면 도로적체 때문에 연간 2조원, 항만부족 때문에 연간 1조원 등 모두 한해 3조원의 경제적 손실을 보고 있다고 한다.

쉽게 말해서 단순히 교통이

최근

정부자료를 살펴보면
도로적체 때문에

연간 2조원,

항만부족 때문에

연간 1조원 등 모두

한해 3조원의 경제적 손실을 보고 있다고 한다.

이의 해결책은

간단 명료하다.

가만히 앉아서 3조원의

손실을 감수하든지,

아니면 3조원이 다소

부담되더라도

이를 동원하여 공사를

감행한다든지의

양자택일인 것이다.

설마설마,

조금만 있다가

했던 것이 이러한

무서운 결과를 초래하고

말았다는 사실은

우리 어항업계에도

시사하는 바가 적지 않다.

막힌다는 그 이유 하나만으로 한달에 2천5백억원, 한해에 3조원을 그냥 날려버리고 있다는 계산이다.

이의 해결책은 간단 명료하다. 가만히 앉아서 3조원의 손실을 감수하든지, 아니면 3조원이 다소 부담되더라도 이를 동원하여 공사를 감행한다든지의 양자택일인 것이다.

실마실마, 조금만 있다가 했던 것이 이러한 무서운 결과를 초래하고 말았다는 사실은 우리 어항업계에도 시사하는 바가 적지 않다.

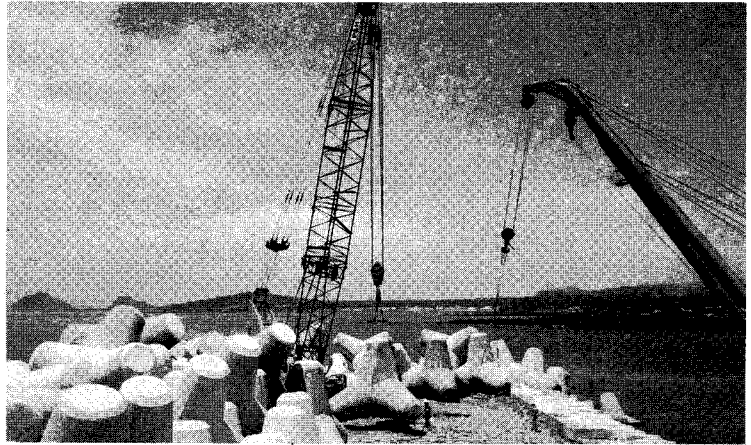
왜냐하면 그동안의 어항건설 부문예산을 살펴 보면 어떤 기능과 필요에 의해 책정된 측면보다는 예산에 맞춰 기능과 필요를 이끌어낸 듯한 인상이 짙기 때문이다.

아직까지는 어항이 도로나 항만만큼은 붐비지 않고 있으나 어항부문 역시 이러한 조짐이 곳곳에서 나타나고 있다.

지난 80년 7만7천6백척이었던 어선세력이 10년이 지난 현재 10만척을 넘어섰고, 75만3천톤이었던 총톤수가 1백만톤을 넘어섰으니 이제 우리의 어항도 서서히 중병을 앓을 수 있는 요인을 하나, 들쭉 갖추어(?) 가는 셈이다.

다행히 수산청이 이러한 현실을 간파하고 어항개발을 위한 10개년 계획을 마련, 어항부문 만이라도 만성적인 적체의 그늘에서 벗어나겠다는 시도는 어민과 어항인 모두에게 큰 박수를 받고도 남음이 있다 하겠다.

이 계획에 따르면 10개년 계획이 시작되는 92년부터 2천1년까지 모두 2조5천6백80억원



을 투자하여 4백50km의 시설물을 비롯한 5백5개의 어항건설을 완료하겠다는 야심찬 시도를 하고 있는 것이다.

실제로 수산청은 그 실천방안의 전제가 되는 항종 조정을 단행해 23개의 어항을 새로 지정하는 등 어항 개발에 박차를 가하고 있고 이런 수산청의 모습을 보면 어항인의 한사람으로서 실로 마음 든든하기 그지없다.

문제는 예산상의 뒷받침이다. 아무리 좋은 계획을 세우고, 구상했다 하더라도 이를 실천할 여건을 마련해 주지 못하면 한갓 탁상공론에 그칠 뿐이다.

수산청의 10개년 어항개발계획만을 놓고 보더라도 10년간의 투자액을 산술평균했을 때 한해에 적어도 2천5백68억원의 예산이 책정되어야 한다.

그럼에도 수산청이 내년도 어항건설부문예산으로 경제기획원에 요청한 총액은 이의 3분의 1 수준인 8백57억3천여 만원에 불과하며, 그나마 경제기획원에서 이를 6백5억2천만 원으로 조정했다.

어항예산을 늘려야 한다는

문제는 예산상의 뒷받침이다. 아무리 좋은 계획을 세우고, 구상했다 하더라도 이를 실천할 여건을 마련해 주지 못하면 한갓 탁상공론에 그칠 뿐이다. 수산청의 10개년 어항개발계획만을 놓고 보더라도 10년간의 투자액을 산술평균했을 때 한해에 적어도 2천5백68억원의 예산이 책정되어야 한다.

당위성의 실체는 여기서부터 출발한다. 어항부문개발에 대한 확신과 필요성을 아직도 깨닫지 못하는 경우가 많다는 말이다.

모름지기 정책이란 몇십년을 앞질러 생각하고, 깨달으며 실천에 옮겨야 하는 것이거늘, 그저 현실에 급급한 나머지 이를 가볍게 생각하는 경우가 더러 있다.

이의 대표적인 사례가 우리나라엔 1백년에 걸쳐 만들었다는 건축물이라든가 시설물 등이 단 한가지도 없다는 점이다. 모든 것이 속전속결이다.

마치 이것을 자랑이라도 하듯 최단시일에 세계 최고, 혹은 동양 최대의 이런 식으로 떠벌이고는 있지만 그 배경을 살펴 보면 일단 현재의 상황에서 사업을 마쳐 놓아야 직성이 풀리고 마는 과시적정책에 그 원인이 있거나 않은지 모르겠다.

경부고속도로의 보수비가 건설비의 너댓배가 된다면 쉽게 이해가 갈 것이다.

그동안 사회간접자본투자를 게을리 하다가 이제서야 각종 세금을 신설하고, 이용요금을 올리고, 국공채를 발행하는 방

안이 검토중이라면 어림없이 깨달을 수 있을 것이다.

이런 일이 현재는 크게 불편하지 않다고 해서 조금씩 뒤로 미루어지다가 또 어느 시점에 가서 시설이 부족하다며 난리를 치를 개연성이 항상 상존해 있는 것이 바로 어항부문이라면 이해가 갈지 모르겠다.

왜냐하면 잘 알고 있는 것처럼 우리 나라는 3면이 바다로 둘러싸여 있고, 육지에는 이렇다할 자원이 없기 때문에 결국 우리가 최후로 기대야 할 곳은 바다밖에 없기 때문이다.

문제는 어항건설예산을 늘리기 위한 재원확보에 어떤 노력을 하고 있느냐 하는 점이다.

전적으로 정부의 재원에만 의존해야 할지, 아니면 정부의 여력이 이에 못미침을 감안하여 차체에 민간자본을 유치해야 할지 서둘러 정책적 결단을 내려야 한다는 말이다.

이에 대한 좋은 사례가 최근 정부측에서 나왔다.

정부는 급격히 늘어나고 있는 교역량을 현재의 항만만으로는 제대로 처리할 수 없어

우리 나라는

3면이 바다로 둘러싸여

있고, 육지에는

이렇다할 자원이 없기

때문에 결국 우리가 최후로

기대야 할 곳은

바다밖에 없기 때문이다.

문제는

어항건설예산을 늘리기

위한 재원확보에

어떤 노력을 하고 있느냐

하는 점이다.

전적으로

정부의 재원에만

의존해야 할지, 아니면

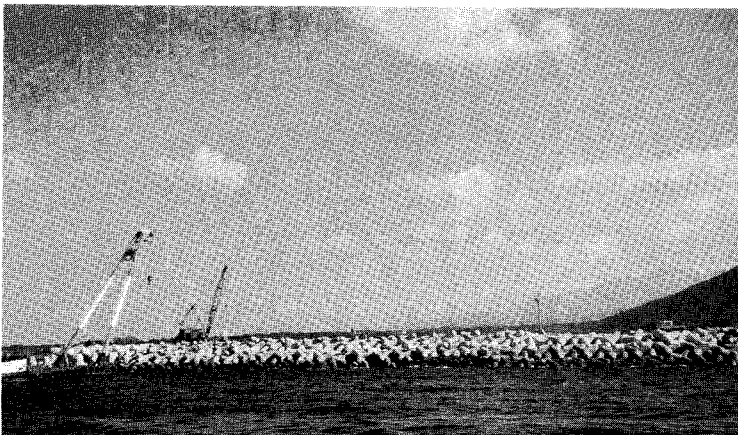
정부의 여력이 이에

못미침을 감안하여 차체에

민간자본을 유치해야

할지 서둘러 정책적 결단을

내려야 한다는 말이다.





**특히
어항시설은
추후 산업시설의
대체·전용이
다른 어느 시설보다
강하다는 또하나의
엄연한 사실도
어항예산을 늘려
빠른 시간내
정비해야 하는 당위성이
될 수 있을 것 같다.
어쨌든
어항부문예산에 대한
전면적인 재검토가
이루어져야 할
요즘이다.**

96년부터 2천년까지 충남 아산과 전남 광양에 인천항·부산항과 비슷한 규모의 하역능력 또는 컨테이너 처리능력을 갖춘 새로운 항만을 건설하겠다고 발표했다.

여기서 우리의 관심을 끌고 있는 부분은 5조원이나 되는 엄청난 재원을 어떻게 감당할 것인가 하는 점이다.

정부의 발표에 따르면 도로·용수 등 기반시설은 전액 국고로 조성하되 항만과 공단건설 자체는 정부와 이용·입주업체들이 함께 부담한다는 원칙을 세웠다고 한다.

이에 따라 총투자비의 25%를 민간자본으로 끌어들이는 계획이라 하며, 출자기업에는 일정기간 독점사용권같은 혜택을 줄 방침이라는 것이다.

어항부문 역시 마찬가지이다. 어항개발 10개년계획은 시행기간도 길고, 투자비도 아산·광양만의 반정도 밖에 안되기 때문에 정책적 의지와 결단, 연구 노력 여하에 따라 오히려 이보다 순탄하게 해결될 수도 있을 것으로 본다.

그렇다면 이의 뒤를 받쳐 줄 수 있는 어항법을 비롯한 관계 법령을 빠른 시일내에 개정하여 다른 산업과 어깨를 나란히 할 수 있도록 여건을 조성해 주어야 함은 두말할 나위가 없다.

그럼에도 아직까지는 괜찮다면서 수수방관만 하고 있다가 결정적인 시기에 큰 혼란을 빚으면 과연 누가, 무엇이 손해인지 한번쯤 생각해 볼 일이다.

어항이 적체됐을 경우의 파장은 일반 도로나 항만보다 훨씬 심각함을 염두에 둘 필요가 있다.

왜냐하면 수산물은 그 어느 것보다 선도가 중요한 문제이며, 부패성이 강하므로 적체=폐기로 연결된다는 사실 때문이다.

일본의 경우 몇십년씩 계속되고 있는 어항공사가 있다고 한다. 우리는 현재의 여건상 그렇게 까지는 되지 못한다 하더라도 수산대국이란 허울좋은 이름에 만족하지 말고 이에 걸맞은 시설을 보유할 수 있도록 과감한 예산상의 배려를 아끼지 말아야 할 때가 온 것 같다.

무의식적으로, 관계적으로 적당히 예산을 삭감하여 어항건설을 지지부진하게 만들다가 나중에 앉은 자리에서 수많은 손실을 뒤덮어 쓸 수는 없는 노릇이 아닌가.

특히 어항시설은 추후 산업시설의 대체·전용이 다른 어느 시설보다 강하다는 또하나의 엄연한 사실도 어항예산을 늘려 빠른 시간내 정비해야 하는 당위성이 될 수 있을 것 같다.

어쨌든 어항부문예산에 대한 전면적인 재검토가 이루어져야 할 요즘이다. ㉠