

아항은 어촌사회의 중요한 공공자산이다. 따라서 행정적, 경제적, 혹은 문화적 중심지로 그 기능이 날로 다양화되고 있다.

특히 최근 한·중수교를 계기로 서해안지역의 물동량이 크게 늘어날 것으로 예상됨에 따

으며, 어장이용이 확대됨에 따라 이같은 지역어항의 성격을 지닌 제2종 어항의 중요성이 크게 대두되고 있다.

그럼에도 불구하고 319개의 전국 제2종 어항 개발률이 '91년말 현재 불과 14.4%라는 것은 무엇을 의미하는가. 이것은

방비 50%로 건설된다.

그러나 아직 지방자치체가 완벽하게 실시되지 않고 있는 데다 지방 재정이 워낙 빈약하기 때문에 이에 대한 투자재원을 마련하기가 지극히 어려운 실정이다.

게다가 각 시·도가 나름대로 지역의 균형발전을 위해 특정 지역에 대한 집중투자를 억제함으로써 자연스럽게 분산투자를 할 수밖에 없다. 쉽게 말해서 혼자 먹어도 성이 차지않을 떡을 여럿이 골고루 나누어 먹자니 이도 저도 아닌 개발이 되고 있다는 것이다.

이같은 효율성이 낮은 투자로 인하여 거짓말 같지만 1개의 제2종 어항을 개발하는데는 평균 32년이 소요되는 것으로 분석됐다.

특히 외항을 끼고 있거나 아니면 수심이 깊은 지역은 단위사업비가 엄청나게 소요되기 때문에 아예 처음부터 개발을 포기한다는 말도 있다.

그동안 어항투자실적을 보면 '91년말 현재 제1종, 제3종 어항에는 모두 3,932억원이 투자된 반면, 제2종 어항은 겨우 790억원만이 투자됐다는 사실을 보면 익히 짐작할 수 있다.

재원부족 분산투자로 개발 지체

그래서 각 시·도가 한결같이 요구하고 있는 것은 현재 50%인 국고 보조를 80%수준으로 늘려 달라는 것이다. 특히 제2종 어항은 해당지역 어민의 재

問題点과 對策

集中投資가 最大의 關鍵

李 壽 仁 <大型機船底引網水協組合長>

라 어항에 대한 새로운 관심과 역할의 중요성이 부각되고 있다.

그러나 현재 우리나라의 어항은 기능과 역할, 규모에 따라 제1종, 제2종, 제3종 어항을 지정하고 있는데 이 가운데 국비에 의거 건설되는 수산청 제1종, 제3종 어항에만 투자가 집중되고 있을 뿐 지방비와 국비를 반씩 부담하는 제2종 어항에 대한 개발은 지극히 부진한 실정이다.

사실 최근에는 각종 수산자원의 활발한 개발로 어촌지역이 하루가 다르게 발전하고 있

어촌지역의 낙후를 부채질하는 큰 원인이 되고 있음을 뜻한다.

따라서 여기서는 현재 제2종 어항개발에 따른 문제점은 어떤 것이 있으며, 그 대책은 무엇인지 분석해 보는 것도 어항발전을 위해 유익할 것으로 판단되어 한번 같이 생각해 보기로 한다.

제2종 어항개발의 최대 난점은 두 말할 나위없이 우선 재원 부족을 꼽을 수 있다.

잘 알고 있다시피 제2종 어항은 일종의 지역어항, 지방어항이기 때문에 제1종, 제3종 어항과는 달리 국비 50%, 지

산보호와 어획물의 원활한 유통, 그리고 어민 소득증대를 위해서 꼭 필요하며, 가장 밀접한 관계에 있기 때문에 꼭 실현돼야 한다고 주장하고 있다.

즉, 최소한 국고 보조가 80%는 돼야만 완공 위주의 집중 어항 투자가 실현될 수 있다는 말이다.

이러한 국고 지원이 늘어나지 않으면 미개발어항의 새로운 개발은 엄두도 내지 못한다는 것이다.

그러므로 정부는 어항개발이 수산업발전의 가장 근본임을 깊이 인식하고, 과감한 결단을 내려 투자정책을 유도함으로써 균형있는 지역발전과 수산업의 활성화를 도모해야 할 것으로 생각한다.

둘째, 제2종 어항을 연차적으로 제1종, 제3종 어항으로 승격시켜야 할 것이다.

1.3종으로 승격 집중투자해야

이에 관해서는 현재 수산청도 1996년에 끝나는 제7차 경제사회발전 5개년계획 기간안에 지정어항을 490개항으로 크게 늘리고 제1종, 제3종 어항도 대폭 확대하겠다고 밝히고 있어 기대되는 바가 적지않다.

그러나 제2종 어항의 연차적 승격의 필요성은 하루가 다르게 급격히 변화하는 우리 수산업의 여건에 보조를 맞추기 위함이다.

이용도가 높아지는 어항을

그대로 방치할 수는 없는 일이다. 현재의 여건대로 말한다면 30여년이 소요되는데 이는 궁극적으로 수산업의 후퇴 혹은 포기를 의미하는 것과 다름 아니다.

따라서 본격적인 개발이 필요한 어항은 승격을 시켜 완공 위주로 집중적인 투자를 도모해야 할 것이다.

셋째, 어항개발에 민자유치가 가능토록 해야 할 것이다.

23년여만에 어항법 개정이 추진되고 있다. 그리고 개정되는 이 어항법에는 바로 이같은 민자유치의 길을 터놓고 있다.

사실 제2종 어항의 민자유치는 때늦은 감이 없지 않다. 지역에 따라 수많은 지방기업이 있는데 이들에게 일정한 기득권을 부여하고 어항을 건설하게 한다면 지금과 같이 제2종 어항의 개발률이 저조하지는 않았을 것이다.

앞서도 잠시 언급했지만 지방 재정이란 빈약하게 마련이고, 국비 또한 무작정 배정할 수 없는 것이 현실이라면 제2종 어항 개발의 민자유치는 분명히 훌륭한 대안이 될 수 있을 것 같다.

그러나 안타깝게도 지금까지는 어항법에서 이러한 민간자본을 투자할 수 있는 방법이 없었다. 따라서 그저 국비만을 목이 빠지게 바라만 보게 됨으로써 웬만한 어항개발은 꿈도 못 꾸는 일이 비일비재 했던 것이다.

어쨌든 차제에 어항법 개정이 마무리되어 어항개발에 활력소가 될 수 있었으면 하는 마음 간절하다.

어항은 어민의

소중한 생활터전이 되기 때문에 일정한 수준까지만 어항시설을 해놓으면

그 다음부터는

이용자가 능히 스스로

이 문제를 해결해 나갈

수 있다. 일본의 경우

그 수많은 어항이 원만히

이용되고, 관리되면서

날이 갈수록 수산업이

발전되고 있는 것을 보면

알 수 있다.

이제 우리도 눈앞에 보이는

가시적인 산물에 지나치게

집중하는 버릇을 버려야

할 것이다.

진정한 국가발전과

사회발전의 길이 어디에

있는지를 잘 판단해야

될 때이다.

넷째, 어항공사의 장기계속 계약이 실시되어야 할 것이다.

예산회계법시행령 제104조와 계약사무처리규칙에 따르면 분할발주된 어항공사를 시행할 때 전차시공자가 아닌 자가 일반공개경쟁계약으로 시공하게 되는 경우가 발생하게 된다.

이때의 어려운 점은 하자 구분이 곤란하게 되므로 하자 책임문제가 발생할 소지가 많다.

특히 제2종 어항의 경우 집중투자가 이루어지지 못하고 분산투자가 됨으로써 어항건설의 영속성에 문제가 생긴다. 다시 말해 제1종, 제3종 어항공사와 달리 제2종 어항공사는 시공사가 수시로 바뀔 개연성이 매우 높다.

따라서 하자기간 이내에 재시공시는 전차시공자와 수의계약을 할 수 있는 제도적 보완책을 마련해 줌으로써 견실한 시공을 할 수 있도록 하는 것이 제2종 어항개발에 큰 도움이 될 것이라고 생각한다.

다섯째, 어항개발을 위한 기본조사 및 시설계획을 정부 혹은 관련 기관에서 집중적으로 실시되도록 해야 할 것이다.

여기에는 두 가지 의미가 있다. 하나는 비용에 따른 예산상의 문제해결과 다른 하나는 기술에 따른 문제점 보완이 그것이다.

일반적으로 기본조사와 시설계획을 한번 하려면 적어도 6천만원 정도의 비용이 소요된다. 즉, 제2종 어항 서너군데만 기본조사를 실시해도 2억

~3억원은 용역비로 쉽게 날아가는 것이다.

따라서 이러한 예산상의 절감도 도모하고, 아울러 기술상의 문제점도 함께 해결하기 위해선 정부차원의 기본조사와 시설계획을 수립하는 것도 한번 시도해 볼만한 일이다.

할수만 있다면 이러한 조사와 시설계획을 수립하는 공공기관이나 단체를 선정해 고도의 축적된 기술을 적극 활용해 보는 것도 타당성이 있다고 생각된다.

끝으로 어항예산이 확대되어야 할 것이다.

구슬이 서말이면 무엇하겠는가. 꿩어야 보배가 될 것이 아닌가.

지역특성에 맞춰 적극 개발토록

사실 앞서 여러가지 제2종 어항개발을 위한 문제점과 대책을 생각해 보았지만 가장 중요한 것은 결국 예산으로 귀결된다.

이러하면 현재의 예산여건으로 지방보조비를 80% 증액한다면 이는 다른 어항(제1종 혹은 제3종)의 몫을 떼다가 건내주고 마는 꼴이 된다.

다시 말해 문어 제살 뜯어 먹는 그런 결과가 빚어지고 만다는 것이다.

근본적으로 전체적인 몫이 늘어나야만 모든 어항의 고른 개발을 유도할 수 있고, 실제적인 예산·집행의 효율성을 기대할 수 있다는 말이다.

그러나 작금의 어항부문 예

산사정을 살펴 보면 매우 비관적인 것이 현실이다. 아직껏 어항의 중요성이라든지, 필요성에 관해서 이해가 부족한 탓인지 매년 제자리 걸음을 되풀이 할 뿐이다.

어항은 어민의 소중한 생활터전이 되기 때문에 일정한 수준까지만 어항시설을 해놓으면 그 다음부터는 이용자가 능히 스스로 이 문제를 해결해 나갈 수 있다.

일본의 경우 그 수많은 어항이 원만히 이용되고, 관리되면서 날이 갈수록 수산업이 발전되고 있는 것을 보면 알 수 있다.

이제 우리도 눈앞에 보이는 가시적인 산물에 지나치게 집중하는 버릇을 버려야 할 것이다.

진정한 국가발전과 사회발전의 길이 어디에 있는지를 잘 판단해야 될 때이다.

이런 의미에서 제2종 어항개발이 갖는 여러가지 문제점과 대책을 차체에 면밀히 검토해서 개선이 필요한 부분이 있다면 과감히 이를 수용하는 그런 자세가 필요하다.

왜냐하면 그동안 늘 부르짖어왔고 실제로 그렇게 된 바와 같이 이제 어항은 단순히 어선의 정박항이 아니기 때문이다.

지역발전의 핵심 매체로, 혹은 어촌의 정주생활권으로, 또는 수산업 발전의 근본으로 나아가야 하는 까닭이다.

특히 제2종 어항의 경우 지역산업의 특성에 적합한 구조로 개발할 수 있으므로 무엇보다 우리와 친근한 어항이 될 수 있기에 더욱 그러하다. ㉠