

규

모

내년도 정부안 639억원

# 완공위주로 집중투자 어항중심 정주권조성

崔 明 林 <水産廳 漁港課長>

## 어항 개발의 필요성

전국의 항포구는 총 2,100여항이 있는 것으로 조사되어 있다. 이중에 어항법에 따라 지정관리하고 있는 어항은 399개항으로서 수산청에서 지정 관리하는 제 1·3종어항이 83개항, 시·도에서 지정 관리하는 어항이 316개항이며, 항만법에 따라 해운항만청에서 관리하는 무역항과 연안항이 48개항, 내무부에서 낙후지역 개발촉면에서 개발하고 있는 소규모항이 1,700여개항으로 대부분을 차지하고 있으나 일반적으로 항의 규모면에서는 지정어항이나 무역항 또는 연안항에 크게 미치지 못하는 자연적으로 형성된 포구이다.

한편 어선의 항만 이용면에서 보면 어선은 대부분 지정어항을 이용하고 있으나 '93.5.20 - 7.20기간중 어선의 연안항 및 무역항 이용실태 조사결과 14,600여척의 어선이 이용하고 있는 것으로 나타나고 있으며 소규모항을 이용하고 있는 1톤급 내외의 소형어선도 적지 않은 것으로 보인다.

주지 하는 바와 같이 어항개발의 1차적 목적은 어선의 안전수용과 어획물의 신속한 양륙, 유통에 있다고 할 수 있다. 그러나 어항개발의 필요성은 경제, 사회적 발전수준과 어항의 개발

정도 등에 따라 인식을 달리하고 있는 것으로 보인다.

'93. 7.29 어항개발부문 신수산 정책에 대한 전문인들이 참여한 협의회가 있는 자리에서 "이제 어항개발은 어선의 안전수용을 위한 투자효율적 측면에서 보다는 국토관리적 측면에서 검토되어야 한다."

"어항만을 독립된 어항으로 볼 것이 아니라 어항어촌이라는 복합적 개념으로 파악되어야 한다."라는 견해가 있었을 뿐 아니라 최근 어민들의 어항개발에 대한 요구는 방파제, 물양장 등 어항기본시설에서 한 걸음 나아가 기능시설, 호안시설 및 진입도로 등 시설을 요망하는 사례가 많은 것은 어항개발에 대한 인식의 변화를 실증해 주고 있다.

어떻게 어항개발에 대한 필요성을 정리하여 열거해보면

첫째, 어선의 안전 수용으로 어민의 인명과 재산을 보호한다.

1985년 이래 1990년까지 태풍 및 폭풍 등으로 인한 피해는 연평균 인명피해 516명, 어선피해 2,094척에 달한다.

특히 태풍 "셀마"와 "다이너"가 내습하였던 1987년에는 6,593척의 어선피해가 있었음은 어항시설의 필요성을 응변해주고 있는 것이다.

둘째, 어업 활동에 편익을 증대하고 생산성을 제고하여 경영비를 절감한다.

항간거리를 단축함으로써 어장과어의 가까운 거리에서 출어 준비를 하고 출어하며 어획물을 양륙판매할 수 있어 시간과 경비를 절감하게 되므로 개방화 시대에 어업경쟁력을 제고할 수 있는 필수시설이라고 볼 수 있다.

셋째, 어획물의 유통을 원활하게 하고 품질을 향상하며 가격안정에 기여한다.

물양장을 확보하여 어획물을 신속하게 양륙하고 위판장 시설 운영으로 신속하고 공정한 거래가 이루어 지도록 할 뿐 아니라 냉동, 냉장 및 가공시설을 유치하여 어획물의 수급을 조정함으로써 가격안정을 도모할 수 있다.

넷째, 어항을 중심으로 어촌정주권을 조성한다.

어항부지와 수역에 도로, 교량, 주차장 등 수송시설과 어선수리소, 어구건조장 등을 설치하여 어항기능을 활성화하고 진료시설, 휴식시설, 낚시터, 유어선, 수용시설 등을 종합개발하여 어업기반 시설 뿐 아니라 생활편익을 제공함으로써 어촌의 좀 더 나은 생활터전을 조성하고 어민소득 증대에도 기여한다.

다섯째, 복지사회를 지향하는 사회간접 자본투자로서의 중요성이 증대되고 있다.

어항개발단계를 이웃 일본과 비교를 해보면 우리나라는 1·3종 어항의 기본시설완성을 우선 목표로 투자하는 단계로서 83개 어항중 지난해까지 47개항의 기본시설을 완성한데 비하여 일본의 경우에는 연차별로 증양식수면확보, 가공단지조성, 쾌적한 어촌형성, 아름다운 해양 환경보전 등을 목표로 한 정비계획을 추진하고 있는 것을 볼때 우리도 어항을 중심으로한 어촌개발의 어항개발의 긴요함이 피부로 느껴진다.

다행히도 '94년도 정부의 예산편성이 사회간접자본 투자확충에 중점을 두고 있어 금후 어항개발 예산확보에 많은 기대를 걸고 있다.

## 어항 개발 방향

앞에서 기술한 바와같이 신수산 5개년계획 어항부문 정책협의회의 의견을 수렴하여 금후 어항개발 방향은 첫째, 투자여건에 적합하도록 어항을 지정 개발함으로써 항간거리를 단축하되 분산투자가 되지 않도록 하였다.

다시말해서 항간거리를 단

축하여 어업편익을 증진한다는 목표에 치우친 나머지 투자수요를 뒷받침할 예산과 어업여건을 도외시 함으로써 결과적으로 분산투자를 초래하거나 지정어항의 개발을 유보하게 되어 어민들을 불편하게 하고 또한 어항개발에 대한 기대를 저버리지 않도록 하고자 한다.

둘째, 어항의 규모를 적정화 하고 기본시설 완성위주로 투자하도록 하였다.

어항규모를 적정화 한다는 것은 사실 그 판단 기준에 관한 것으로 여러가지 척도에 따라 결과가 달라질 수 있는 것이겠으나 지금까지의 어항 규모가 모든 어선의 안전수용이라는 관심과 척도에 의하여 결정되었다고 하면, 앞으로는 어민이 살고 있는 어촌, 어장에 가까운 지역에 어선을 수용하도록 한다는데 기준을 두고 어항규모를 결정하고자 하는 것이다.

또한 어항의 기능제고를 위해서는 기본시설 못지않게 기능시설은 물론, 유지보강 투자가 필수적이겠으나 우리의 어항개발 단계로 보아 기본시설 완성을 우선 하고자 하는 것이다.

셋째, 어항기본시설, 기능시설 및 복지시설 등 어항 종합개발을 지향함으로써 2000년 대에는 어항을 중심으로 어촌의 정주권이 조성될 수 있도록 하였다.

어항부문 정책 협의회에서 도 거론된 바와 같이 어촌을 떠난 어항이나 어항을 떠난 어촌은 어항개발이 지향하는 바가 될 수 없기 때문이다.

### '94년 투자 전망

'94년에는 어항건설예산으로 올해보다 23%증액한 총 69,884백만원을 요구하였다.

어항건설이 시급하고 절실한 과제이며 막대한 투자수요

가 있음에 비하여 너무 적은 예산을 요구하지 않았나 하는 의문이 제기될 수도 있을 것으로 생각되나 한정된 재원의 합리적 배분을 위한 '94년도 예산편성기준(경제기획원)에 따르면 경상경비는 '93년 예산에 비하여 감액 요구토록 하였고 투자사업비도 우선순위를 재검토하여 예산 요구토록 예산요구지침에서 정하고 있음을 유의하였다.

'94년도 어항예산이 63,954백만원으로 정부안이 결정됐다고 하더라도 국회에서 심의 통과함으로써 최종적으로 확정되는 것이기 때문에, 현 시점에서 어항건설투자를 전망한다는 것은 불확실할 뿐 아니라 오해의 소지가 있을 것으로 생각되나 지금까지의 예산 검토 과정을 토대로 살펴보면 1·3종어항 시설비가 57,043백만원, 2종 어항시설비가 6,417백만원, 합계 63,459백만원('93년 대비, 6,818백만원, 12%증)내외의 어항시설 예산이 확보될 것으로 보인다.

또한 최종적으로 국회를 통과하여 확정된 예산은 어항별로 배정하여 투자가 이루어질 것이나 어항개발 방향에서도 밝힌 바와 같이 미완성항의 수축에 중점 투자가 이루어질 전망이다. ☞

'94 예산 현황

(단위 : 백만원)

사 항 별	'93예산(A)	'94요 구	'94조정(B)	증△감(B-A)
합 계	56,862	69,884	63,954	7,092(12.5%)
1·3종어항시설	50,530	60,043	57,043	6,513(12.9)
2종 어 항 시설	6,111	7,400	6,417	306(5.0)
어 항 관 리	91	900	289	198(217.6)
어 항 사 무 소	130	1,541	205	75(57.7)