

'95예산 1,340억원 확보돼야

현안 해소로 효율성도 높아야

한국어항협회 자료실

'95년도 정부 예산이 일반 회계기준으로 올해보다 16% 정도 증가, 50조원을 넘는 확대예산이 될 것이라고 한다. 뿐만아니라 약 7천억원 정도를 쓰지 않고 남겨 국채를 상환하는데 사용할 계획을 밝힘으로써 이른바 '흑자예산'이 편성될 전망이다.

정부의 이같은 흑자예산 편성 이면에는 최근 경기가 과열양상을 보이고, 물가상승 압력이 갈수록 커지는데 비해 금융자율화를 통한 전통적인 통화신용 정책만으로는 안정 정책을 펴는데 한계가 있어

재정의 경기조절기능을 강화할 필요성이 있기 때문이라는 설명이다.

꼭 이런 이유에서만은 아니지만 어쨌든 '95년도 어항예산부문 역시 사상 최대 규모인 1,340억원선에서 확보될 전망이다.

이를 '93년의 586억원, '94년의 785억원과 비교한다면 놀라운 신장률이 아닐 수 없다.

물론 이같이 어항예산이 대폭 확보될 수 있게된 배경에는 수산관계당국의 협조와 어항인들의 사명감, 그리고 창

립이래 어항예산 확대를 끊임 없이 주장해 온 협회의 노력이 한데 어우러진 합작품의 결과라는 데는 전혀 이의가 없다.

그러나 협회는 이를 이런 측면에서 이해하고 싶다. 과거의 전시행정에서 탈피, 정부가 우리나라 수산업 발전과 국가기간산업으로서의 어항을 비로소 재인식하게 됨으로써 이같은 용단을 내리게 된 것이라고.

그렇지만 무작정 어항예산의 확대만이 능사가 아니라 사실을 밝히는 것이 어찌면

이 글을 쓰는 진정한 목적이 될 수도 있다. 왜냐하면 모든 일이 그러하듯이 이같은 어항 예산 확대 이면에는 어항개발에 걸맞는 수산관계당국과 정부의 적절한 정책수립 및 불필요한 규제의 제거, 아울러 어항인 자신의 확고한 책임감과 의무감이 필연적으로 뒤따라야 하기 때문이다.

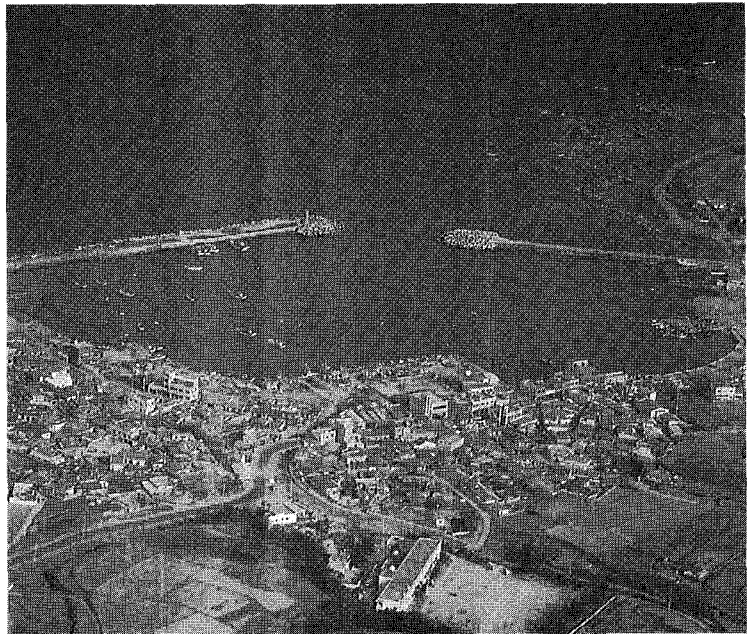
다시 말한다면 어항예산이 대폭 늘어나는 '95년을 기점으로 우리나라 어항사가 새로운 분수령을 이룰 수 있도록 제도, 관습, 의식이 모두 달라져야 한다는 것이다.

이런 관점에서 보았을 때 가장 중요한 핵심 과제는 과연 이렇게 확대된 어항예산의 투자방향을 어디에다 맞출 것인가 하는 점이다.

협회는 무엇보다도 먼저 완공위주의 어항을 건설하는데 집중적으로 투자가 있어야 할 것이라고 주장한다.

현재 우리나라는 약 2천여 개의 항포구를 갖고 있다. 그런데 이 가운데 83개의 수산청 제1·3종 어항의 완공률이 60% 안팎, 316개의 제2종 어항의 완공률이 겨우 37% 안팎에 그치고 있는 실정이다.

지정어항의 실태가 이러한 진데 기타 소규모 어항의 사정은 더 말할 나위가 없음을



물론이다. 따라서 해난사고의 개연성을 항상 품에 가득 안고 우리 어민들이 조업에 나서고 있다.

그러므로 우선은 현재 개발되고 있는 어항에 집중투자, 이를 하루라도 빨리 완공시켜 쓸모있는 어항으로 만들어 주는 것이 보다 급선무일 듯 싶다.

다만 여기에는 한가지 전제 조건이 있다. 어차피 어항이 완공되기 위해선 많은 시간을 필요로 한다. 그렇다면 어항 개발을 진행해 나가면서 어촌 구조 조정과 수산종합개발이 함께 이루어질 수 있는 방안을 마련해 어항예산이 보다 효율적으로 집행될 수 있도록 해야 한다는 것이다.

다시 말해 어항 고유의 기능은 물론 어촌관광지, 나아가 국민휴양지로 성장, 발전할 수 있도록 어항을 어촌의 정주생활권으로 육성해야 한다는 뜻이다.

그런데 이렇게 완공위주로 어항투자가 집중될 경우 어항 정책과 필연적으로 상충되는 부분이 나타나는데 그것은 다름아닌 지정어항의 확대 문제이다.

현재 수산관계당국은 '97년까지 연차적으로 103개항을 지정항으로 추가할 계획을 세워 두고 있다.

앞서 말한대로 '95년 어항 관련 예산의 대폭 증대를 우리나라 어항발전을 위한 새로운 도약의 출발점으로 인식한

다면 차제에 지정어항의 확대에 대한 전반적인 재검토가 먼저 이루어져야 할 것으로 생각된다.

항간거리 제한을 비롯한 지정기준은 합리적인가 등등의 문제를 주도면밀하게 한번 검증해 볼 필요가 있다는 말이다.

이런 측면을 고려한다면 지금 우선 시급한 것은 우리나라 어항발전을 위한 종합개발계획을 어떻게 마련하는가 하는 점일 것이다.

그러므로 협회는 우선 전국 어항에 대한 일제 조사를 먼저 실시할 필요가 있다고 주장한다. 그리고 여기서 드러난 자료를 토대로 지정어항을 일괄적으로 확정한 뒤, 항별 마스터 플랜을 수립하고 우선 순위를 결정, 이에 따라 연차적으로 어항을 개발해 나가는 것이 옳은 방법일 것이라는 견해를 갖고 있다.

한편 현재까지 드러난 어항 개발의 또다른 문제점은 설계감리에 대한 것이다. 어항하나를 개발하는데 드는 비용이 엄청난 규모인데 비해 이를 관장하는 기술 인력은 절대적으로 부족하기 때문이다.

적어도 1인이 1항을 감독할 수 있을 정도의 인력은 충원돼야 한다는 것이 협회의 생

각이다. 이는 1인의 감독관이 1항에 대해 처음부터 끝까지 완전히 책임을 진다는 것을 의미한다.

그러나 현실적으로 여기에는 많은 어려움이 뒤따를 것으로 본다. 정부조직을 마냥 확대할 수도 없고, 이에 따른 인력 확보가 그리 용이한 노릇이 아니기에 더욱 그러하다.

이의 해결 방안으로 설계감리업무의 부분적 전문기관 분담을 제안하고 싶다. 어차피 인원이나 기구, 조직상으로 모든 업무를 관계당국이 한꺼번에 감당하기 어렵다면 관리의 효율성 측면에서 공인된 전문기관을 활용하는 것이야말로 최상의 방안중 하나일 것이기 때문이다.

이와 함께 어항공사의 조기 발주문제도 차제에 해결돼야 할 주요한 과제가 되고 있다.

잘 알고 있다시피 항상 태풍의 영향권에 노출돼 있는 우리나라의 지형학적 위치상 태풍기를 피해서 공사를 수행하는 것이야말로 완벽시공의 중요한 핵심이 되고 있다.

그럼에도 불구하고 그동안 항별 예산배정, 설계, 심사, 계약업무가 생각만큼 이에 부응하지 못했음은 관계당국이나 어항인 모두가 피부로 직

접 느낄만큼 너무도 잘 아고 있는 사실이다.

따라서 항별 예산배정은 어항개발현장의 특수성을 고려하고 경우에 따라서는 시공업체의 의견 등을 참작하여 신속하고 효율적인 행정업무가 지원될 수 있도록 제도적인 뒷받침이 있어야 진정한 의미의 어항발전이 이루어질 것으로 생각한다. 왜냐하면 이로 인하여 가장 큰 피해를 입는 것은 정부도, 시공업체도 아닌 바로 어민들이기 때문이다.

또한 어항공사 계약에 관해서도 개선할 여지가 많다.

조달청은 전문공사 수요기관 자체계약 범위를 2억원에서 20억원 미만으로 크게 확대했다. 쉽게 말하자면 관계당국에 보다 많은 재량권을 부여한 셈이다.

이렇게 재량권의 대폭 확대로 인하여 계약업무의 일관성과 전문성, 그리고 효율성 문제가 새로운 과제로 등장했다.

현재 관계당국은 이같은 업무를 보다 원활히 집행하기 위해 동·서·남해에 어항사무소를 설치하고 이를 직접 관장토록 하고 있다. 그러나 자체계약 범위가 2억원에서 20억원으로 확대된 그 재량권

까지 송두리채 어항사무소에 이양하는 데는 적잖은 문제점을 동반한다. 계약업무의 분산집행으로 인한 혼란이 야기될 것이 분명하기 때문이다.

게다가 이러한 혼란을 막는다는 명분으로 계약과 관련한 일정한 틀을 새롭게 만든다 보면 한층 경직된 계약업무를 집행할 수밖에 없고, 이는 결국 어항발전을 저해시킬 개연성을 내포할 수밖에 없게 되는 것이다.

그렇다면 이의 해결방안으로 일정 규모 이상의 계약은 본청에서 일괄 집행토록 하자는 것이 협회의 주장이다. 물론 이렇게 된다면 사무분장규정을 개정하는 등 후속 행정조치가 뒤따라야 할 것이지만 그대신 보다 신속하고, 능률적이며 일사불란한 계약업무가 이루어져 결국 어항발전의 한 지름길이 될 수 있기 때문이다.

이밖에 조만간 개방될 건설업 시장의 국제화 시대에 대비해 경쟁력을 갖출 수 있도록 어항건설업체를 지원하는 방안도 적극 모색돼야 할 것이다.

사실 어항건설업체는 중소기업 규모가 대부분이다. 자칫 이들을 정부가 방치할 경우 국제화 시대에 뒤져 도태

될 가능성을 내포하고 있다. 이들이 스스로 일어설 수 있도록, 그리고 당당히 세계 유수의 건설업체가 될 수 있도록 건설업과 물류제도 분야의 대폭적인 규제완화조치가 절실히 요청된다.

특히 재무부가 행정규제완화 차원에서 현행 6개 회계에 규를 개정, 시행하고 있는데 발맞춰 시설공사의 수의계약 사유 기술사항 평점제도를 과감히 손질할 필요가 있다고 본다.

행정의 공정·신속성 보다는 책임회피성 행정의 하나로 오용되고 있는 수의계약에 대한 정부의 강박관념을 훌훌 털어버리고 국가기간산업발전이란 측면을 적극 고려, 어항인을 옹죄고 있는 이같은 규제사항은 차체에 완전히 개선돼야 진정한 의미의 어항발전을 기약할 수 있기 때문이다.

그러나 어항개발 못지않게 더욱 중요한 것은 어항관리에 관한 사항이다.

아무리 어항개발을 위한 투자가 대폭 이루어진다 하더라도 이를 효율적으로 관리할 수 있는 방안이 마련되지 않고서는 애써 개발해 놓은 어항이 자칫 무용지물이 될수도 있기 때문이다.

이에 관해서는 여러가지 의

견이 있을 수 있겠으나 어항관리를 위한 전담기구를 빠른 시일내에 신설하는 것이 가장 타당한 방안이 될 듯 싶다. 전문적인 어항관리야말로 어항투자에 관한 효율성을 가장 높일 수 있는 지름길이기 때문이다.

서두에서 밝힌 것처럼 정부가 어항개발을 위해 발벗고 나선 이상 이제 우리 어항인들도 새로운 각오와 결의를 다질 필요가 있다.

과거의 주먹구구식 경영에서 탈피, 사명감을 갖고 기술개발과 건설시공에 더욱 매진해야 함은 물론, 품질관리도 선진국 수준으로 끌어올릴 수 있도록 뼈를 깎는 노력을 다해 정부의 어항개발 의지에 적극 호응해야 할 것이다.

왜냐하면 어항이란 우리의 후손들이 대대손손 수산업의 기틀을 다져나갈 소중한 유산이기에 더욱 그러하다. ㉠