

2, 어항개발의 현실

19 94년 2월현재 전국의 지정 어항은 제1종 어항 50개, 제3종 어항 33개, 제2종 어항 324개 등 총 407개소로서 제2종 어항이 전체의 79.6%를 차지하고 있다. 시도별로는 전남 131개소(32.2%), 경남 89개소(21.9%) 등으로 이들 양 지역이 전체의 54.1%를 차지하고 있다. 한편 일본의 경우 우리와 분류방식이 다르나 1-4종 어항과 특정 제3종 어항을 합쳐 현재 2,951개소의 어항이 전국 연안에 시설되어 있다. 어항 개발 실태로서 우선 완공률을 보면, 지정어항 407개소 중 완공률은 전체의 41.5%인 169항에 불과하며, 항종별로는 제2종 어항의 완공률이 가장 낮고(37.3%), 그 다음이 제3종 어항의 54.5%이며, 제1종 어항은 60.0%의 개발비율을 보이고 있다.

낮은 완공률·항간 원격화로 구실못해 어업생산 제약 경쟁력 약화 투자 부족이 가장 큰 이유

어항 개발 비율을 나타내는 또 하나의 지표로서 항간 거리를 보면, 현재의 지정항을 기준으로 할 때는 28.3km이며 완공항을 기준으로 할 때는 무려 68.3km에 이르고 있다. 일본 경우 1970년도에 전체 어항에 대한 시설을 완료하였으며, 완공항에 대한 항간 거리가 11.6km로서 현재 우리나라 지정항 거리의 2/5, 완공항 항간 거리의 1/6에 불과하다.

어항 개발 실태를 나타내는 또 하나의 지표로서 어선 수용 비율을 보면, 어항 개발이 부진한 결과 51.5%에 불과한데, 항종별로는 제1·3종 어항이 22.7%, 제2종 어항이 3.2%, 해운항만청에서 지정·관리하는 연안항이 25.2%를 수용하고 있다.

이상과 같은 낮은 완공률 및 어선 수용 비율과 항간 거리의 원격화는 어민들에게 어항 이용의 불편을 초래하고

막대한 인명 및 재산상 피해를 야기시킨다.

즉 매년 평균 1,360 여척의 어선과 160 여명의 선원이 피해를 입고 있는 것으로 나타나고 있는데, 특히 1985년의 태풍 브렌다호로 1,595척의 어선과 1,299억원어치의 피해가, 1987년의 태풍 셀마로 6,593척의 어선과 3,177억원어치의 피해가 났다.

어항의 기능 시설 역시 부족한 실정이다. 즉 위판장을 비롯하여 급유·급수 시설, 제빙 시설 등 모든 부문에 있어 33 - 76%의 개발 비율을 보이고 있다. 시설물 종류별로는 저빙 시설이 가장 낮아 33%의 보유율을 보이고 있고, 그 다음이 제빙 시설과 냉장 시설의 36%, 공동 시설 41%, 냉동 시설 42% 등의 순서를 보이고 있다.

이러한 기능 시설의 부족은 효율적인 어업 생산을 제약하고 어가 소득 증대를 저해함으로써 어업 경쟁력을 약화시키는 주요 원인이 된다.

다음 어항 이용 실태로서 우선 양륙량을 보면, 1993년 한 해동안 전국 1·3종 어항의 수산물 양륙량은 총 258,177M/T에 달하고 있다. 지역별로는 전남도가 98,563M/T(38.2%)으로 가장 많고 다음 경남도

55,032M/T(21.3%), 부산 44,075M/T(17.1%) 등의 순서를 보이고 있다.

다음 이용 어선수는 1993년 전국 1·3종 어항의 이용 어선수가 총 688,071척이다. 지역별로는 전남도가 전체의 절반이 넘는 383,531척(55.7%)을 차지하고 있고, 그 다음 경남도 153,863척(22.4%), 제주도 56,525척(8.2%) 등의 순서이다.

그런데 수산물 양륙량과 이용 어선수의 관계에 있어서 한 가지 특기할 만한 사실은 부산의 경우 수산물 양륙량에서는 전국의 17.1%를 차지하고 있으나 이용 어선수에 있어서는 전국의 1.2%에 불과함으로써 어선 척당 양륙량이 다른 지역에 비해 월등히 많음을 알 수 있다. 반면 전남도의 경우 이용 어선수에 있어서는 전국의 55.7%를 차지하고 있으나 어선 척당 수산물 양륙량에 있어서는 전국 평균에 훨씬 미달되고 있다. 이것은 부산 지역의 경우 대형화된 어선을 이용하여 어류를 주로 양륙하는데 반해 전남 지역은 해조류, 패류와 같은 수산물을 소형 어선을 이용하여 양륙하는 데 그 주 원인이 있다.

이상에서 살펴 본 바와 같은 어항 개발의 부진은 어항

투자 부족이 근본원인이다.

즉 1988년 어항 투자는 424억원으로서 총 수산 예산의 44.0%를 차지했으나 이후 그 비율이 점차 줄어들어 1993년에는 총 수산 예산의 27.2%인 567억원이 어항 시설에 투자되었다. 항종별로는 1990년까지는 제1·3종 어항에 대한 투자나 제2종 어항에 대한 투자가 비슷한 추세로 증가해 왔으나 1991년 이후 제2종 어항에 대한 투자의 증가가 큰 폭으로 증가한 것이 특기할 만하다.

반면 일본에서는 1988년 이후 해마다 총 수산 예산의 61% 이상을 어항 부문에 투자하고 있는데, 그 절대액은 물론 총 수산 예산에서 차지하는 비율도 매년 다소 증가하는 추세이다.

어항에 대한 시설공사는 대상 지역이 도서, 벽지에 위치하여 장비 투입 및 자재 운반 등에 어려움이 있고, 해저 지질과 해상 기상에 제약을 받는 등 특수성이 있으나, 기본적으로는 투자 부족으로 공사가 지연되는 경우가 많다. 예를 들어 제1·3종 어항 중 이미 완공된 48개 어항에 대한 공사 소요 기간을 보면 11년 이상이 전체의 2/3인 32개 항에 이르고 있다. ㉠