指定港확대와 漁港개발課題

投資늘리고 管理도徹底

한국어항협회가 창립이래 줄곧 주장해오고, 관계 요로에 건의해 온 역점사업 가운데 가장 대표적인 것이 있다면 아마도 '항간거리의 단축'일 것이다.

굳이 일본의 3배나 되는 현재 우리나라의 항간거리 33 Km 를 예로 들지 않더라도 항간거리의 단축은 어민의 안전조업과 소득증대에 절대적으로 기여할 수 있는 원인을 제공하기 때문에 항간거리 단축은 수산업발전을 위한 절박한 당면과제가 될 수밖에 없다.

이러한 협회의 꾸준한 노력이 가시화돼 작은 결실을 맺었다. 항간거리 단축을 위한 장애물이 제거되면서 지속적인 어항개발을 위한 길이 최근 활짝 열렸기 때문이다.

우리나라의 어항여건이나 현실로 비추어 볼 때 항간거리 단축의 근거는 지정항 확대에서 찾을 수 있다. 그러나 그 동안은 지정항을 확대하려 해도 어항지정기준규정에 제약을 받아 제대로 이를 추진할 수 없었다.

그 내용을 요약하면 대체로 다음과 같다.

우선 제1종 어항의 경우 동일 행정 구역내에 제1종 어항이 있을 경우 신규지정을 할 수 없었고, 제3종 어항의 경우는 항과 항간의 거리를 30km로 규정해 사실상 어항지정을 제한해 왔었다.

물론 이러한 규정을 두게 된 배경은 유사한 어항의 중복투자 방지라든가, 예산의 효율적인 집행, 전체 어항의 균형있는 개발이란 측면에서 긍정적인 면도 없지는 않았다.

그렇지만 나날이 늘어가고 현대화되어 가는 어선규모를 고려했을 때, 또한 수산물 특유의 강한 부패성과 어민들의 욕구를 감안했을 때, 이 규정은 장기적인 어항개발이란 측면에서 적지않은 문제점을 노출시켰다. 더욱이 어항이 종래 어선의 정박항 개념에서 지금은 국민휴양지로까지 그 폭이 크게 넓어진 점을 생각했을 때 불필요한 제약은 빠른 시일내 청산하는 것은 너무도 당연한 일이었다.

이에 대해 주무관청인 수산청은 참으로 민첩한 대응과 과감한 결단력을 보여주었다. 90년 벽두에 들어서자마자 어항개발을 저해할 소지가 다분히 있는 규정 일부를 소신있게 개정한 것이다.

특히 수산청의 규정 개정이 높은 평가를 받을 수 있었던 것은 그 시의의 적절성 때문이었다. 연초에 들어섰을 때 어항업계는 출처불명의 괴소문에 시달려야 했다. 소문

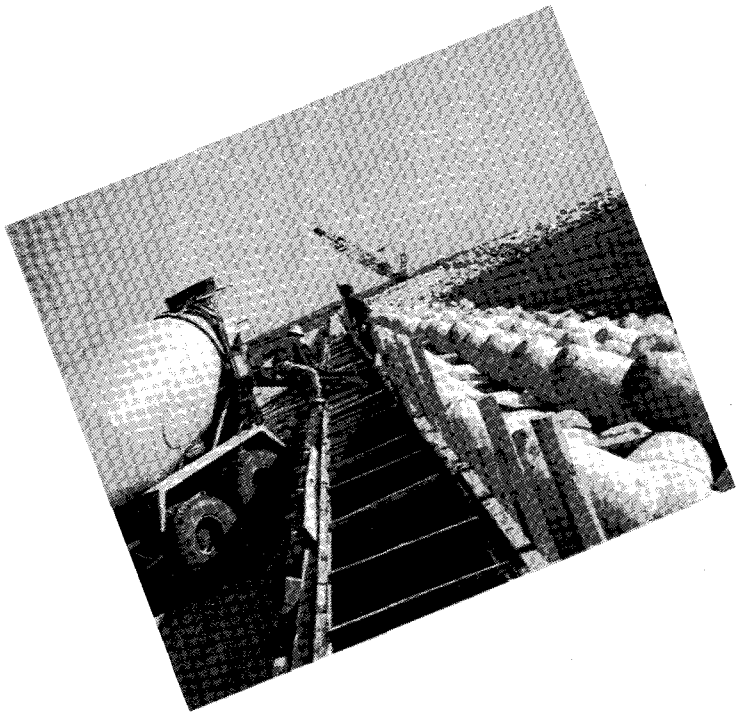
의 내용은 참으로 어처구니 없는 것이었다.

우리나라의 수산업은 사양산업이기 때문에 이제 한계에 도달했으며, 따라서 어항개발 역시 지금 정도의 수준이 적당하고, 더 이상 투자할 만한 가치가 있는지는 앞으로 검토해 봐야 한다는 것이 대체적인 진상이었다.

'바다는 인류의 마지막 보고'니 '바다를 지배하는 민족이 세계를 지배한다'느니 하는 말을 빌리지 않더라도 세계 각국이 앞다투어 200해리 경제수역을 선포하면서 자국의 수산업 보호와 개발을 위해 혈안이 되어 불꽃을 튀기고 있는 마당에 이러한 발상은 참으로 충격적이지 않을 수 없었다.

부존자원이 턱없이 부족한 육지와는 달리 3면이 바다로 둘러싸여 해안선의 길이가 12,800km나 되는 최상의 수산자원을 보유한 우리나라의 수산업은 사양산업이라 부르는 발상의 진원은 아마도 최근 몇해 동안 부진했던 수산물의 생산량을 일러 말하는 것으로 추측할 수 있다.

그러나, 이것은 급격한 산업화가 빚은 우리나라 특유의 일시적, 과도기적 현상일 뿐 구조적인 부진은 아니었다. 심지어 최근 정부 일각에서조차 그동안 무분별하게 추진했던 바다를 메워 육지를 만드는 이른바 간척사업에 대해서 회의론을 제시하는 견해가 일고 있다는 것이 이를 대변해주고 있다. 즉, 궁극적의미로 그동안 수산자원의 효용도를 지나치리만큼 과소평가해 왔다는 자성의 목소리로 해석할 수 있을 것 같기 때문이다.



게다가 지금이 어느 때인가. 독일 통일로부터 시작된 동서진영의 화해무드는 마침내 뿌리깊은 동구권의 이데올로기 장벽을 거침없이 무너뜨리고 한반도에까지 그 영향을 미쳐 지금 한창 남북회담의 분위기가 고조되면서 전국이 통일 열기로 가득하지 않은가.

이런 관점에서 어항개발 역시 눈앞의 현실로 다가온 통일 후 방안까지를 대비해야 한다. 지금과 같이 분단으로 인한 제한된 여건속에 진행되는 수산업의 현상만을 놓고 사양산업이냐, 아니냐를 성급하게 판단할 일이 아닌 것이다.

이쨌든 소모적이면서도 근시안적인 이같은 논쟁에 수산청은 과감히 쐐기를 박았다. 문제가 된 어항지정기준규정 일부를 개정하고, 개정된 규정을 근거로 실제로 지정항을 대폭 확대함으로써 수산업발전을 위한 수산청의 의지를 대내외에 확고히 천명하는 용기있는 결단을 내린 것이다.

개정된 규정을 살펴보면 이러하다.

제1종어항의 경우 그동안 동일 행정구역내에 제1종어항이 있을 경우 신규지정을 할 수 없도록 했던 것을 2개 이상도 지정할 수 있도록 종래의 규정을 폐지했다. 다만, 이 경우 중복투자를 막고 예산의 효율성을 높이기 위해 제1종어항과의 해상거리가 10km이내일 경우에만 신규 지정을 할 수 없도록 해 놓았다.

또한 제3종어항 지정의 경우 현재의 항간거리 30km를 20km로 축소함으로써 보다 시설이 좋은 어항개발의 길을 열어 놓음과 동시에 어민의 편의를 더욱 도모할 수 있게 했다.

이에 따라 수산청은 항종조정 및 어항구역 조정을 위한 관련기관과의 협의와 중앙어항심의회 심의를 거쳐 지정항을 대폭 확대, 조정했다.

'91년 1월1일부터 시행에 들어갈 이같은 항종변경과 어항구역 조정에 따라 현재 제2종 어항중 항세가 신장되어 집중개발이 필요한 충남 서천군 서면 노운리 홍원항 등 6개항이 수산청 제1종 어항으로, 경기도 옹진군 덕적면 울도리 울도항 등 9개항이 수산청 제3종 어항으로 지정, 변경되게 됐으며, 또한 비록 현재는 소규모 항이지만 항세가 어항지정기준에 부합되는 강원도 양양군 선양면 수산리 수산항 등 4개항을 수산청 제1종 어항으로 지정함으로써 모두 19개의 새로운 제1종, 제3종어항이 신규로 지정, 집중 개발되게 되었다.

다만, 기반시설은 완공되었으나 규모가 작은 충남 홍성군 서부면 판교리의 판교항은 현재의 수산청 제1종어항의 지정을 해제하고 앞으로 제2종어항으로 지정할 계획이다.

수산청이 이렇게 지정항을 대폭 확대키로 한 배경은 근본적으로 현재 개발중에 있는 수산청 제1종, 제3종 61개 어항의 기본시설이 목표년도인 '92년까지 대부분 완공된다 하더라도 어선안전수용과 어촌지역의 생활기반조성에 미흡하고 취약하다는 판단에서 비롯됐다.

이는 어민의 생명과 재산을 보호하고, 조업시간 연장에 따른 생산성 향상과 어획물의 신속한 양륙처리, 선수품의 원활한 공급 등을 통한 수산업 발전을 도모하기 위해서는 지정항 확대로 항간거리를 단축시키는 게 최상의 방안이 될 수 밖에 없었기 때문이다.

더욱이 '91년부터 지방자치제가 실시됨에 따라 지방화시대에 능동력으로 대처하고, 어촌지역사회의 정주생활권 기반을 조성하기 위해서라도 신규어항 지정확대는 수산업 발전을 위한 절실한 문제였던 것이다.

漁港 指定 (4 個港)

漁港의 名稱	漁港의 位置	指定港種	備考
水山港	江原, 襄陽, 巽陽, 水山	第 1 種	當初 小規模 港임
見召港	江原, 江陵, 見召	〃	〃
三德港	慶南, 統營, 山陽, 三德	〃	〃
廣岩港	慶南, 義昌, 鎭東, 麥場	〃	〃

漁港 種類 變更 (15 個港)

漁港의 名稱	漁港의 位置	港種	
		當初	變更
蔚島港	京畿, 甕津, 德積, 蔚島	第 2 種	第 3 種
洪遠港	忠南, 舒川, 西面, 都屯	〃	第 1 種
末島港	全北, 沃溝, 沃島, 末島	〃	第 3 種
狼島港	全南, 麗川, 華井, 狼島	〃	〃
草島港	全南, 麗川, 三山, 草島	〃	〃
矢山港	全南, 高興, 道陽, 矢山	〃	〃
前場浦港	全南, 新安, 荏子, 道黃	〃	第 1 種
麗瑞港	全南, 莞島, 靑山, 麗瑞	〃	第 3 種
沙洞港	全南, 莞島, 金日, 沙洞	〃	〃
得岩港	全南, 莞島, 樂山, 得岩	〃	〃
水品港	全南, 珍島, 義新, 金甲	〃	第 1 種
邱山港	慶北, 蔚珍, 箕城, 邱山	〃	〃
海勿島港	慶南, 統營, 閑山, 每竹	〃	第 3 種
多大多浦港	慶南, 巨濟, 南部, 多大	〃	第 1 種
金寧港	濟州, 北濟州, 舊左, 金寧	〃	〃

漁港 指定 解除 (1 個港)

漁港의 名稱	漁港의 位置	港種	備考
板橋港	忠南, 洪城, 西部, 板橋	第 1 種	第2種漁港으로指定措置

漁港 區域 變更 (6 箇港)

漁港의 名稱	漁港의 位置	港種	漁港區域	
			當初	變更
			千㎡	千㎡
大津港	江原, 高城, 縣內, 大津	第 1 種	119	195
我也津港	江原, 高城, 土城, 我也津	〃	94	173
馬良港	全南, 康津, 馬良, 馬良	〃	313	483
鹿洞港	全南, 高興, 道陽, 鳳岩	〃	781	1,136
邑川港	慶北, 慶州, 陽南, 邑川	〃	244	130
涯月港	濟州, 北濟州, 涯月, 涯月	〃	488	355

이에 따라 수산청은 2000년대까지는 전 어선을 완전수용할 수 있도록 현재의 항간거리 33km를 적어도 20km이내로 단축하겠다는 장기개발방향까지 발표하였다.

이를 위해서 앞으로 지정항을 310개까지 확대하여 개발하겠다는 의욕적인 청사진도 아울러 제시했다.

한편 수산청은 이와는 별도로 제1종어항중 태풍피해에 대한 항구적인 대응책의 하나로 어항시설의 안전도 진단 및 항내 정온여부 검토와 항별 기본시설에 대한 용역조사 결과, 시설계획이 항계와 상충되어 조정이 불가피한 강원도 고성군 현내면 대진리 대진항 등 6개항에 대해서는 어항구역을 확대하거나 다소 축소, 변경하기로 했다.

이제 남은 문제는 어항투자의 확대와 어항관리의 철저로 귀착된다.

아무리 좋은 방안이 수립되어도 이를 뒷받침해 줄 여력이 없으면 말 그대로 탁상공론에 그치고 만다. 기회있을 때마다 거론되는 것이지만 여기서 또 한번 어항투자예산에 대해 언급하고 넘어가지 않을 수 없다. 그 까닭은 이제 어항개발에 있어 절체절명의 명제가 어항투자 예산확대에 모아지고 있는 탓이다.

'89년의 경우 일본의 수산부문예산 가운데 어항관계예산의 비율이 61.6%나 차지하고 있는데 반해 우리나라는 겨우 35.1%에 불과했다.

'91년 어항관계예산 역시 '90년에 비해 불과 4억5천만원 정도가 많이 계상된 624억 7,200만원인 것을 볼 때 이러한 비율은 더욱 떨어질 것이 분명하다 이 액수는 수치상으로는 전년보다 0.7%가 증가한 것이지만 물가상승율을 감안했을때는 사실상 예산의 축소를 의미한다.

문제는 이러한 것이 모처럼 일기 시작한 어항개발의 의욕을 저상시키는 원인이 되지 않을까 하는 우려를 자아내는 데 있다. 한쪽에서는 현안이 되고 있는 항간거리 단축을 위해 지정항을 확대하는 등 온갖 지혜를 모으고 있는데 비해 다른 한쪽에선 어항예산의 현상유지 내지 축소로 숨통을 죄는 것은 이율배반적인 정책이라고 목청을 높이지 않을 수 없는 것이다.

이런 식의 발상으로 어떻게 2000년대까지 310개나 되는 어항을 지정하여 개발할 것인지 아무래도 의구심이 들기 때문이기도 하다.

또 한가지, 어항관리의 문제도 머지않아 심각한 현안으로 대두할 것으로 단언한다. '90년 현재 61개 지정항만으로도 관리에 많은 허점과 문제점을 노정하고 있는 판국에 앞으로 무슨 재주로 어떻게 310개나 되는 어항을 관리해 나갈지 의문이다. 더욱이 간소한 정부를 부르짖으며 정부 각부처의 기구를 가능하면 축소, 단순화해 나가고 있는 이때 수산청만이 예외적으로, 어항관리를 위해 기구를 확대하기는 어려운 노릇이기 때문이다.

만에 하나 그것이 어렵다고 판단이 서면 지금부터라도 조금씩, 한가지씩, 어항관리를 위한 전문기관 설립이나 전문단체 용역의뢰에 관심을 가져볼 만한 때라고 생각한다. 할 수만 있다면 몇군데 항을 시험적으로 지정, 운용해 보고 평가하는 것도 바람직하겠다.

그저 발등에 불이 떨어져야 허겁지겁 대책을 마련하네, 방안을 검토중이네 할 것이 아니고 어항개발, 아니 우리나라 수산업의 백년대계를 위해서라도 지금쯤은 용단을 내릴 때가 된 것같다.

'91년 1월1일부터 시행에 들어가는 지정항 확대라는 신선한 청량제가 어항개발을 위한 1회성 충격요법에 그치지 않고 앞으로도 계속 지속되어 어항업계, 나아가 수산업계의 발전에 크게 기여할 수 있도록, 금번 지정항 확대를 기폭제로 삼아 어항개발과 관계된 모든 사람들은 발상의 전환을 할 수 있는 계기로 삼도록 해야 겠다.

범죄없는 밝은사회
폭력없는 민주사회