

어항개발 정비를 위한 과제

신 영 태 / 한국해양수산개발원 부연구위원

수산업 외적 변화로서 어항개발에 영향을 미치는 중요한 요인은 해양레저 및 관광의 급속한 발전이다. 물론 해양레저로서 요트나 마리너시설 등이 아직까지는 크게 보급되고 있지 않으나 외국의 선례를 볼 때 조만간 급격히 늘어날 것으로 전망된다. 선진국으로서 이에 대한 개발이 다소 늦은 일본의 경우만 하더라도 신규 어항에 대부분 마리너시설을 별도로 두고 있다. 따라서 이와 관련한 시설로서 접안시설, 계류장 및 주차장 등 육상관리시설의 확충이 필요할 것이다.

문제제기

어항은 수산업·어촌지역에 있어 가장 중요한 생산기반이자 사회간접자본이다. 즉 어업인들은 어항을 통해 생산요소를 공급받고 생산한 어획물을 양륙하며, 양륙된 어획물은 인근의 가공공장에 보내지던가 소비지로 반출된다. 또한 어항구역에서 어업자재 등을 보관·수리하고 어획물을 건조하기도 하며 도서지역 주민들은 어항을 통해 생산물을 반출하고 생필품을 반입할 뿐 아니라 일상생활에 필요한 각종 서비스도 받게 된다.

이렇게 어항은 어촌지역 주민들의 생산활동과 일상생활에서 떼어 수 없는 중요한 역할

을 하고 있다. 따라서 그동안 수산부문 예산 중에서 어항시설예산이 가장 큰 비중을 차지해 왔고, 이러한 현상은 지금도 마찬가지이다. 그러나 지금까지 어항은 수산업 지원기능 위주로 개발해 온 결과 최근 다양화하고 있는 어항수요를 원활히 충족시키지 못하고 있다.

본고에서는 이런 점을 고려하여 우선 금후 어항개발과 관련한 여건이 어떻게 변화할 것인가를 검토하고자 한다. 그리고 나서 이를 기초로 실제 어항을 개발(또는 정비)할 경우 어떤 방법으로 어떻게 개발해야 할 것인가를 제시하고자 한다.

금후의 어항개발수요

우선 수산부문에 있어 어항 개발수요에 영향을 미치는 가장 큰 요인은 한·중·일 어업 협상이다. 한·일 어업협상은 이미 타결되었고, 한·중 어업협상은 현재 진행중에 있다. 이러한 어업협상이 수산업에 미치는 영향은 여러 가지가 있으나 어항과 관련해서는 어선 척수의 감소와 어장의 축소가 가장 중요하다. 그러나 당장 감소할 어선수가 그리 많지 않으며, 현재 어항시설이 절대적으로 부족한 상황임을 고려할 때 그리 큰 영향을 미칠 정도는 아니다.

수산부문에 있어 또 하나의 중요한 변화는 산지에서 가공 생산하는 수산물의 비중이 크게 증가할 것이라는 점이다. 물론 지금까지도 가공생산량이 적지 않았으나 선어의 유통이 주종을 이루어 왔다. 그러나 금후 선도유지, 유통비용절감 등의 효과를 감안할 때 산지가공의 비중이 더욱 증가할 것이며, 최근 정부에서도 이를 위해 산지 수산물 종합처리장의 설치를 지원하고 있다. 이것은 방파제나 선착장과 같은 기본(외곽)시설보다는 물양장이나 배후부지에 대한 수요를

증대시킬 것이다.

한편 수산업 외적 변화로서 어항개발에 영향을 미치는 중요한 요인은 해양레저 및 관광의 급속한 발전이다. 물론 해양레저로서 요트나 마리너시설 등이 아직까지는 크게 보급되고 있지 않으나 외국의 선례를 볼 때 조만간 급격히 늘어날 것으로 전망된다. 선진국으로서 이에 대한 개발이 다소 늦은 일본의 경우만 하더라도 신규 어항에 대부분 마리너시설을 별도로 두고 있다. 따라서 이와 관련한 시설로서 계류장 및 육상관리시설의 확충이 필요할 것이다.

반면 현재 해양관광으로서 가장 일반적인 것은 바다낚시와 해수욕, 유람선 및 횃집운영 등을 들 수 있다. 우리나라는 전국 어촌지역이 관광지라고 할만큼 관광자원이 풍부하여 해마다 많은 관광객들이 찾아들고 있으며, 그 인구도 매년 증가하고 있다. 따라서 낚싯배와 유람선을 안전하게 접안하기 위한 접안시설과 관광객들이 타고 온 자동차를 주차하기 위한 주차공간이 많이 필요할 것이다. 특히 주차공간의 경우 해수욕장이나 횃집 등을 찾아 온 관광객들에

필요에 따라
다기능을 가진
어항으로 개발 또는
정비하되
어항개발 자체가 막대한
자금을 필요로 하므로
사전에 철저한
경제분석이 요구된다.
우선 접안시설의 소요연장
추정에 있어서는
기존의 어선척수 및
어획량의 추정과 함께 유람선,
낚싯배의 전망치를
동시에
고려하여야 하며,
기능시설배치를
포함한 배후지 이용계획수립에
있어서는 정밀한
경제분석하에
입지나 규모를
결정해야 할 것이다.

수산업, 어촌지역에 있어
 어항개발은 아무리
 강조해도 지나침이 없고,
 앞으로
 어항은 다양한
 기능을 가지도록
 개발·정비에 나가야 함은
 시대적 요청이다.
 앞으로
 OECD, APEC, WTO 등
 국제기구에서 수산업에
 대한 보조금감축을
 파상적으로
 요구해 올 것으로
 예상됨에
 따라 인력개발, 기술개발과
 함께 어촌지역개발을
 위한 핵심사업으로서
 어항개발에
 대한 중요성은 커질 수 밖에
 없을 것이다.
 앞으로 어항개발은
 신규어항
 개발도 중요하겠으나
 기개발된 어항에 대한
 정비도 이에 못지
 않을 만큼
 중요할 것이다.

제도 필수적인 시설이 되고
 있다.

어항개발과 관련한 마지막
 여건변화로는 해상교통 및 물
 류기로서로서의 어항에 대한 수
 요증가이다. 어촌지역, 특히
 도서지역은 과거에 비해 생산
 량과 소득이 크게 증가함에 따
 라 도서에서 생산된 농수산물
 을 어항을 통해 육지로 반출하
 고, 생활에 필요한 물품을 어
 항을 통해 반입하는 빈도가 크
 게 늘어났는데 이러한 경향은
 앞으로 더욱 증가할 것이다.
 또한 이러한 물품의 반입·반
 출 외에도 일상생활에서 육지
 로 왕래해야 할 일이 많아졌고
 특히 자녀들의 교육을 위해 빈
 번하게 왕래하고 있다. 따라서
 이러한 일들이 원활하게 수행
 되기 위해서는 어항시설의 확
 충이 필수적이다.

금후의 어항개발 방향

비교적 규모가 큰 어항(지정
 항)의 개발을 위해서는 기본
 계획을 수립하고 이와 별도로
 실시설계를 하게 된다. 우선
 기본계획을 수립하는데 있어
 서 자연여건과 사회적 여건,
 그리고 관련계획을 고려하여
 접안시설 소요연장 추정 및
 기타 시설계획을 수립하고 효

과분석을 하게 된다. 그런데
 소요연장 추정의 경우 어선척
 수 및 어획량 전망에 전적으
 로 의존하고 있고, 추정방법
 에 있어서도 기초적인 시계열
 분석을 이용함으로써 현실을
 정확하게 반영하지 못하고 있
 다. 또한 배후지에 대해서는
 사전에 계획 자체가 없이 무
 분별하게 사용되는 경우가 허
 다하고 어항개발로 인한 효과
 분석에 있어서도 극히 형식적
 인 경우가 많다.

따라서 필요에 따라 다기능
 을 가진 어항으로 개발 또는
 정비하되 어항개발 자체가 막
 대한 자금을 필요로 하므로
 사전에 철저한 경제분석이 요
 구된다. 우선 접안시설의 소
 요연장 추정에 있어서는 기존
 의 어선척수 및 어획량의 추
 정과 함께 유람선, 낚시배 및
 화물선의 전망치를 동시에 고
 려하여야 하며, 기능시설배치
 를 포함한 배후지 이용계획수
 립에 있어서는 정밀한 경제분
 석(타당성분석) 하에 입지나
 규모를 결정해야 할 것이다.
 또한 신규어항 개발이나 기존
 어항 정비로 인한 효과분석에
 있어서도 현재와 같이 형식적
 인 분석에 그칠 것이 아니라
 수산업적 효과 및 수산업외적

효과를 포함, 종합적으로 분석함으로써 개발의 타당성은 물론 개발 우선순위를 과학적으로 뒷받침할 수 있어야 할 것이다.

어항개발 및 정비의 경제성(타당성)분석에 있어서는 기본적으로 편익·비용분석(Benefit Cost Analysis)방법을 사용하되 구체적으로는 현재가치법(Net Present Value), 내부수익률법(Internal Rate of Returns) 및 편익비용비율법(Benefit Cost Ratio) 등을 이용할 수 있다. 이때 비용에 있어서는 어항시설 및 관리에 필요한 제비용을 포함하되, 편익에 대해서는 다시 다음과 같이 구분할 수 있다.

첫째, 어선의 안전한 대피가능함으로써 발생하는 편익으로서 이것은 어항이 없거나 시설이 부족할 경우 발생하는 재해의 피해액을 기준으로 추정할 수 있다. 둘째, 출어 및 양륙시간 단축으로 인한 편익으로서 어획물의 선도제고로 인한 부가가치 증대까지 포함하여 추정되어야 할 것이다. 셋째, 내륙수송 및 하역비용

절감으로 인한 편익을 들 수 있고 넷째, 도서지역 주민들의 생산물반출 및 생필품반입비용 절감, 관광객증가로 인한 편익 및 토지자원 조성으로 인한 편익까지 고려해야 할 것이다. 이러한 편익의 계량화를 위한 분석방법에 대해서는 아직까지 완전히 개발되어 있지 않으나 농업 또는 자원·환경경제학 분야에서 개발된 방법을 원용할 수 있다.

결론

이상에서 본 바와 같이 수산업, 어촌지역에 있어 어항개발은 아무리 강조해도 지나침이 없고, 앞으로 어항은 다양한 기능을 가지도록 개발·정비해 나가야 함은 시대적 요청이다. 그러나 금년의 경우 처음으로 전년 대비 6.7% 감소한 1,537억원의 어항예산이 책정되었는데 현재 IMF 경제체제 하에 있다는 특수한 상황을 고려하더라도 어항에 대한 예산 자체가 감소한 것은 금후 수산업 및 어촌지역개발이라는 점에서 문제가 될 수 있다.

특히 앞으로 OECD, APEC,

WTO 등 국제기구에서 수산업에 대한 보조금감축을 파상적으로 요구해 올 것으로 예상됨에 따라 인력개발, 기술개발과 함께 어촌지역개발을 위한 핵심사업으로서 어항개발에 대한 중요성은 커질 수 밖에 없을 것이다.

한편 앞으로 어항개발은 신규어항 개발도 중요하겠으나 기개발된 어항에 대한 정비도 이에 못지 않을 만큼 중요할 것이다. 즉 기개발 어항의 경우 그동안 여건이 크게 바뀌어 현재 그 기능을 다하지 못하는 사례도 많으므로 당해 어항에 대한 새로운 수요를 고려하여 정비할 필요가 있는 것이다. 특히 기존 어항의 정비는 신규어항 개발보다 경제적으로 유리한 경우가 많고 일본 경우 1951년부터 어항정비를 개발과 병행·실시하고 있어 우리에게 시사하는 바가 크다. ㉠