

## 2005년 해양수산부 업무보고

- 머리말 -

동북아 물류중심 항만이 되기 위해서는 단순히 항만에서 몇 TEU(1TEU는 20피트짜리 컨테이너 1개)의 물량을 처리했느냐가 아니라 부가가치를 얼마나 창출하느냐에 초점을 뒀야 한다. 광양항은 수요가 부족한 만큼 공급을 통해 수요를 창출해야 하므로 물류기업 유치에 중요하다. 광양항의 배후수송망 조기확충을 중요시 하는 이유는 광양항에 대한 정부의 투자계획을 확실하게 하는 의미다. 이를 토대로 외국의 물류기업에도 정부의지에 대한 확신을 줄 수 있기 때문이다. 아울러 지역민이 광양항의 미래에 대한 확신을 해야 물류기업 유치도 가능하다. 부산신항 개발과 연계한 부산 북항의 재개발은 부산의 미래를 결정짓는 중요한 일이다. 착실하게 대안을 마련해서 잘 추진될 수 있도록 해양부가 적극 지원하기 바란다.

지난해 해운업은 182억불의 외화를 벌어들였음에도 불구하고 수출통계에 잘 안 잡히니까 일반 국민들이 잘 모르고 지나가는데 해운업은 우리나라 5대 외화가득 품목이다. 앞으로 수출통계는 제조업 위주에서 서비스업까지 포함하도록 해 서비스 수출을 잘한 산업에 대해서도 수출의 날 행사 때 참여하도록 할 필요가 있다. 이런 행사에 초청해 평가 기회를 마련해 주는 것이 해당산업을 장기적으로 육성하는 데 중요하다.

작년에는 정부가 확고한 원칙을 갖고 대응해 소형기선 저인망(일명 고대구리)의 불법어업 해결의 가닥을 잡은 것 같다. 불법어선에 대한 아무런 대책도 없이 배를 묶는 것이 아니고 어민들에게 만족할 만한 수준은 아니지만 작년 말에 특별법도 제정해 대안을 갖고 가니까 어업인들도 불법어업 근절에 협조해야 한다. 불법어업에 대해서는 정부가 계속해서 단호히 대응하는 것이 필요하다. 어업인의 어업형태가 바뀌지 않으면 인공어초 사업, 종묘방류 등 자원조성사업이 성공하기 어려우며 특히 허가 받은 어업인이라도 업종 간 과당경쟁에 따른 남획 등은 어업자원 회복을 저해한다. 어업인의 행태를 바꿀 수 있는 방법 중의 하나가 소득원을 발굴하는 것인데 어촌관광이 좋은 대안이다.

그 동안 어업인의 자율적인 참여를 토대로 잘 발전시켜왔다. 해양부가 올해 300개의 어업공동체가 참여하는 것에서 2011년에는 2000개의 공동체가 참여하도록 하는 대단히 야심찬 계획을 갖고 있는데 지속적으로 성공시켜주기 바란다. 수산양식업은 기업적 측면이 많은 만큼 재해에 대해서는 보험으로 처리가 돼야 한다. 어업인이 경제적으로 취약하기 때문에 국가가 배려하는 보험체계를 갖춰야 하고 민생이라는 측면에서도 중요하므로 해양부에서 추진하고자 하는 양식재해보험 도입문제를 잘 발전시켜 달라.

(해경과 해군의 협조체제를 구축하는 문제에 대해서도)국민들은 쉽게 생각할지 모르지만 실제 복잡한 절차 등으로 쉽지 않은 부분이다. 이런 것을 시작하는 것이야말로 진짜 혁신이며, 용기 있게 부딪쳐서 극복해주면 국민들에게 좋은 선물이 된다.