

# 魚港中長期開發計劃

우리는 그동안 환상적인 숫자놀음에 참으로 많은 농락을 당한 쓰라린 경험을 갖고 있다.

이들테면 무슨 사업이 끝나는 몇년뒤에는 도농(都農)간의 소득 격차가 몇%로 축소되며, 이에 따라 농어촌의 환경이 지금보다 몇% 이상 개선되고 소득 또한 몇%로 향상될 뿐만 아니라…… 하는 이련류의 장미빛 청사진 말이다.

그러나, 정작 그렇게 손꼽아 기다리던 그 해가 지나가도 말처럼 유별나게 달라진 것이 별로 없는, 아니 실사 달라졌다 해도 피부에 직접 감지되는 느낌이 웬지 그렇게 유쾌하지만은 않던 그런 경험을 모두 갖고 있다.

특히 5년간만 기다려 보라, 10년간만 허리띠를 졸라매어 보라 하는 식의 중장기계획일수록 싹싹한 뒷맛을 남기는 허구적인 숫자놀음이 많아 우리를 분노하게 만들기도 했다.

수산청이 기왕의 어항중장기 발전계획을 보완, 어항개발행정을 크게 개선할 방침이라는 소식을 듣고 말하기조차 민망스러운 허망한 숫자놀음을 먼저 머릿속에 떠올린 것은 어쩌면 만성화된 반사적인 역동작의 하나였을 지도 모르겠다.

그러나, 곰곰히 그 내용을 살펴본 결과 행정편의주의에서 과감히 탈피하여 종합적인 시각으로 실현 가능한 어항개발을 이룩하려는 의지를 읽고, 저오기 흐뭇한 느낌을 감출 수 없었다.

금번 국정감사에서 드러난 일이지만 건설비보다 보수비가 훨씬 더 들어간 정부고속도로라든지,

## 91년까지 基本施設完비 利用者도 補修등 나서야

한쪽에서는 짓고 다른 한쪽에서는 헐어내는 무분별한 도시계획 등 행정의 난맥상은 근본적으로 허술한 중장기계획에서 출발하고 있었기 때문이었다.

어항개발이란 적어도 1백년쯤, 혹은 그 이상을 내다보는 안목없이 선뜻 착수해서는 결코 안되는 사업이라 단언한다.

장미빛 청사진을 남발하여 손바닥으로 감히 하늘을 가리려는 우를 범해서는 더욱 안된다. 왜냐하면 어항개발은 이에 소요되는 많은 투자액도 문제려니와 무엇보다도 이 세상에서 가장 소중한 인명과 직결된 곳이기 때문이다.

81년~87년까지 연평균 1천7백12척의 어선피해와 농림수산부에서 조사한 어민숙원사항 40개 중에서 어항시설에 대한 것이 1위를 차지하고 있다는 사실이 이를 웅변으로 증명해주고 있다.

사업을 벌이는 것도 중요하지만 그 사업을 완전무결하게 마무리짓는 일은 그보다 훨씬 더 중요하다. 따라서 수산청이 91년까지 이미 시행중인 386개항의 기본시설사업에 매년 5백억원정도 완공위주로 집중투자하여 시설을 확대하고, 92년부터 2단계로 항간거리 단축과 어항기능 제고를 도모하겠다는 중장기발전계획의 보완은 이런 점에서 현명한 판단인 동시에 적절한 조치라고 찬사를 보내도 좋을 것 같다.

계획의 수정·변경·보완에는 많은 용기가 뒤따라야 된다는 점에서 더욱 그러하다.

다만 매번 문제가 되는 것은 투자액에 대한 것이다. 적어도 연 8백억원쯤은 투자되어야 선진국수준의 어항개발에 어느정도 따라갈 수 있다는 어항전문가들의 견해는 지금같이 취약한 투자액으로 항간거리 11km인 일본에 비해 꼭 3배인 33km의 우리 나라 항간거리를 과연 얼마나 좁힐 수 있을까 하는 의문들이 꼬리를 잇는다. 어항에 대한 범국민적인 관심과 인식이 새삼 이습기만 하다.

그러나, 분명한 것은 어항개발은 곧 지역개발로 연결되고, 효율적인 어민소득증대에 기여할 수 있다는 점이다. 그러므로 어항에 관한 일이면 무조건 정부에 의존하려는 타성에서 벗어나 경미한 시설보수쯤은 어항이용자들이 스스로 없이 해치우는 의식의 차원도 차제에 한단계 높여져야 할 것이다.

수산청의 어항중장기 발전계획에 거는 관심과 기대가 자못 크다.

# 漁港피해對策

최근 수산청이 각종 태풍내습으로 어항피해를 입은 상황을 분석하면서 마련한 몇가지 대책이 크게 눈길을 끈다. 물론 이것은 그리 새삼스러운 것이 아니고 그동안 어항과 관련이 있는 사람들이라면 모두 공통적으로 느끼고 있었던 것이지만 선뜻 드러내놓지 못한 사항들이기에 더욱 그러하다.

예를 들자면 1종·3종 어항을 설계할 때는 그간의 풍측(風測)자료, 태풍자료 등을 기초로 한 설계파고를 측정하여 적용하고 있으나 실제 내습한 태풍의 진로나 강도에 따라서 설계파고 이상의 파랑이 몰려옴으로써 막대한 피해를 입는 경우가 종종 있었다. 뿐만 아니라 시·도에서 관리하고 있는 2종 어항의 경우는 개발수위에 비해 지방재정의 미흡으로 그나마 적절한 설계파고조차 적용하지 못하고 있다는 것이다. 제법 규모가 크다는 어항의 사정이 이러할진대 소규모 어항시설의 구조적 취약점은 두말할 나위가 없을 것은 자명한 이치다.

따라서 이러한 태풍이 몰아칠 때마다 많은 사람들은 팔장을 낀 채 천재(天災)이니 어찌할 도리가 없지 않은가 탄식만 하게 되었고 그러다 보니 82년~86년 사이만 연평균 어선 723척과 어항 184개소, 금액으로 치면 해마다 121억, 1,200만원이라는 막대한 피해를 입고도 어찌지 못해온 것이 지금까지의 현실이었다.

그러나, 다행이 이번에 수산청에서 마련한 대책은 천재의 피해를 최소화하려는 깊은 통찰력이 여러 군데에서 엿보인다. 쉽게 말

## 設計波高 技術團서再檢 颱風進路圖 工事早期착수

해서 적어도 호미로 막을 일을 가래로 막아야만 되는 우를 범하지는 않겠다는 의지를 보여주고 있는 것이다.

우선 1종·3종 어항에 대해서는 한국과학기술원 해양연구소에 의뢰, 설계파고를 다시한번 정밀 분석토록 하여 전면 재검토·조정하겠으며, 2종 어항은 항만전문기술단으로 하여금 항별 설계파고를 정밀 추정하고 기본계획을 재검토하도록 하여 여기에서 드러난 기

존시설의 안전도 진단에 따라 노후·취약한 어항은 연차적으로 보강을 추진함으로써 피해 발생을 최소화시켜 보겠다는 것이다.

또한 이러한 어항공사를 시공할 때에는 항만전문기술단의 설계·감리를 강화하여 견실한 시공이 되도록 한다는 것이다.

수산청은 연차적으로 견실시공을 위해 예산확대를 해나가겠다는 함은 무척 고무적인 일로 받아들여진다.

한편 늘 문제가 되어온 것이 시공기간인데 보통1~2월 설계, 3월 심사계약, 4~10월 시공이란 공기(工期)는 매년 7~9월의 태풍내습기와 겹치게 됨으로써 견실한 공사에 적지않은 장애가 되어 왔었다.

이러한 점을 적극 고려하여 앞으로는 이미 착공한 어항은 조기에 완공할 수 있도록 완공위주의 집중 투자가 이루어지도록 하겠으며 한걸음 더 나아가 태풍내습기를 피해 시공을 앞당기는 방법도 한뼘쯤 깊이 연구해 불만한 과제로 제기해 놓고 있음은 적절한 판단이라 말할 수 밖에 없을 것 같다.

어쨌든 이번 기회를 통하여 날로 새로워지는 각종 현대과학기술을 총동원할 수 있도록 지혜를 모은 것에 큰 박수를 보내며, 더우기 자칫 그간 시행되었던 많은 어항투자사업에 대해 쏟아질지도 모르는 비난을 예상하면서도 어항에 관한 새로운 인식의 계기가 될 수 있도록 100년, 200년 앞을 내다보는 용기있는 결단에 찬사를 보낸다.

