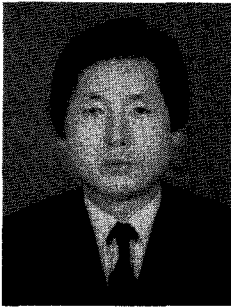


# 團 合 合 合 誇 示 보 람 豫 算 擴 大 成 취 돼 야

裴 正 文 <永 生 建 設 株 式 會 社 社 長>



지난 한 해를 돌이켜 보고, 다가올 새해를 설계한다는 것은 개인이나 집단을 막론하고 매우 의미있는 일이다.

이는 지난 한 해의 반성과 아쉬움을 다가올 새해 설계에 보완, 적극 반영함으로써 거둬들일지도 모를 실수를 미연에 방지할 수 있을 뿐더러 더욱 발전시켜 나갈 수 있기 때문이다.

이런 뜻에서 어항업계에 종사하는 한 사람으로서 1989년은 한마디로 다사다난한 한 해였다고 표현할 수 밖에 없을 것 같다. 것처럼 여러가지 굵직굵직한 현안들이 겹겹이 쌓여 우리를 당황하게 하고 애를 먹었던 것이다.

먼저 올해 우리 어항업계에 가장 큰 시련을 안겨준 것은 새해 벽두부터 시작된 예산회

계법시행령 개정에 대한 논란을 들지 않을 수 없다.

이러한 개정논의가 시작된 배경에는 제5공화국의 가장 심각했던 병폐 가운데 하나로 지적됐던 수의계약을 막겠다는 매우 발전적이며 바람직한 의도였다. 그런데 이 개정안이 사안별 내용의 검토가 없이 포괄적으로 싸잡아 모든 계약에 적용하게 됨으로 문제가 발생하게 된 것이다.

특히 어항같은 특수한 공사를 하는 사람들에게는 대단히 불리한, 아니 극단적으로 말하면 수체 공사를 할 수 없을만큼 사실이 걸린 그런 내용이 포함돼 있어 업계를 들끓게 했다.

예를 들자면 동일구조물공사나 단일공사에 대해서는 설계서 등에 의하여 전체 사업내용

을 확정하도록 하고, 이를 시적으로 분할하거나, 공사량을 분할하여 계약을 할 수 없도록 함으로써 완공에 10년 혹은 20년이 걸리는 어항공사의 특성이 전혀 고려되지 않았다.

게다가 동일구조물 이외의 공사에 있어서 시설물에 대한 장래 하자책임 구분이 곤란한 경우에 한해서만 직전의 시공자와 수의계약을 하도록 규정함으로써 동일구조물공사에 해당되는 어항공사의 수의계약이 원칙적으로 봉쇄될 수 밖에 없었다.

어찌보면 어항업계에 절대적 명의 위기였고, 수산업 발전에 결정적인 타격을 입을 순간이었다. 정책 입안자를 원망할 것이 아니라 제대로 정립되지 못한 어항업계의 위상에 한탄할 따름이었다.

그리고 이 안은 1989년 7월 6일 원안대로 입법예고되고 말았다.

그러나, 기적이 일어났다. 아니 그것은 기적이 아니라 비록 탄생한지 불과 2년밖에 안되는 어항협회의 집념의 승리였다.

이미 3월 8일 관계요로에 이 개정안의 현실과 괴리된 부분을 시정해 달라든 건의서를 제출한 바 있는 어항협회의 부단한 노력은, 입법예고된 개정안에 대해 또다시 의견서를 제출하는 등 백방으로 호소를 한 결과 마침내 어항협회의 의견이 대부분 반영된 채 국무회의에 상정, 통과되기에 이른 것이다.

그 내용은 동일구조물공사의 용어 정의에서 어항공사는 예

외조치토록 하고, 단서 조항으로 재무부장관이 정하는 일괄계약이 부적합한 경우에 어항공사가 포함되도록 했다. 이에 따라 원래 불가능했던 수의계약까지 가능하게 됐을 뿐만 아니라 당초 시안에서 삭제된 작업상의 혼잡 등으로 동일현장에 2인 이상의 시공자를 투입할 수 없는 경우 현시 공자와 계약을 할 때 수의계약을 할 수 있도록 하는 내용을 삽입함으로써 원안을 거의 예전대로 살리는데 성공할 수 있었다.

## 철저한 관리가 피해예방

아마도 1989년을 회고할 때 가장 통쾌하고 빛나는 어항협회의 성과가 아닐 수 없었다.

우리는 여기서 비록 하나하나의 힘은 약하지만 모이고 단합한다면 아무리 어려운 일도 해낼 수 있다는 평범하지만 위대한 진리를 다시 한번 소중한 게 깨달을 수 있었다.

반면 무척 우울하고도 가슴 답답한 일도 있었다.

'88년 국가적인 대사인 서울 올림픽을 치르느라 하늘이 도우셨는지 단 한차례의 태풍도 없이 우순풍조(雨順風調)했던 기후가 올해엔 자그마치 6차례의 태풍·해일이 우리나라를 강타해 수많은 피해를 낸 것이다.

특히 8. 9월 서해안에 몰아친 태풍과 해일은 선박 6백 30여척, 방파제 등 2만m의 엄청난 피해를 입힘으로써 태풍진로권에 위치한 우리나라가 한시라도 마음을 놓는다거나 어항에 대

해서 관리와 기반시설을 철저히 하지 못할 땐 그에 상응하는 피해를 입게 된다는 교훈을 재삼 확인할 수 있게 해 주었다.

나는 솔직히 이러한 태풍이나 해일로 인하여 어민이 소중한 재산과 목숨을 잃는 것을 볼 때마다 죄책감을 금할 수 없다. 어떻게 생각하면 그러한 피해의 간접적인 책임은 공사를 하는 어항인들이 져야 할 것이기 때문이다.

어항인들이 발벗고 나서서 부족한 시설을 보수하고, 보완하고, 완성해야 뒤편에도 이를 게을리 함으로써 피해를 입은 것이 아닌가 생각해서다.

어쨌든 이번 태풍과 해일로 많은 어민들이 고통을 받는 것을 목격하면서 확실히 다짐할 수 있었던 사실은 어민들이 더 이상 피해를 입지 않도록 하기 위해선 오직 완벽한 시공을 해야만 되겠다는 것 뿐이었다.

1989년을 돌이켜 볼 때 또 한가지 빼놓을 수 없는 중요한 일은 무려 20년만에, 다시 말해서 1969년 5월 19일 제정된 이래 단 한차례도 손질하지 않았던 어항법개정안이 마련됐다는 사실일 것이다.

10년이면 강산도 변한다고 하는데 강산이 2번이나 변했을 오랜 세월이 흐르는 동안 한차례의 어항법 개정도 없었다는 것은 어항인의 한 사람으로서 부끄러움을 느낄 정도이다. 그만큼 어항발전을 위한 실질적인 문제에 등한시해 왔다는 반증이 되기 때문이다.

그러나, 다소 때늦은 감은 없지만 앞으로 개정된 어항법에서

는 현실과 괴리된 부분은 과감히 수정·보완하여 명실공히 수산대국을 향해 걸맞은 어항을 건설·관리할 수 있도록 현실감을 높이게 됐다는 사실은 무척 고무적인 일로 받아들여진다.

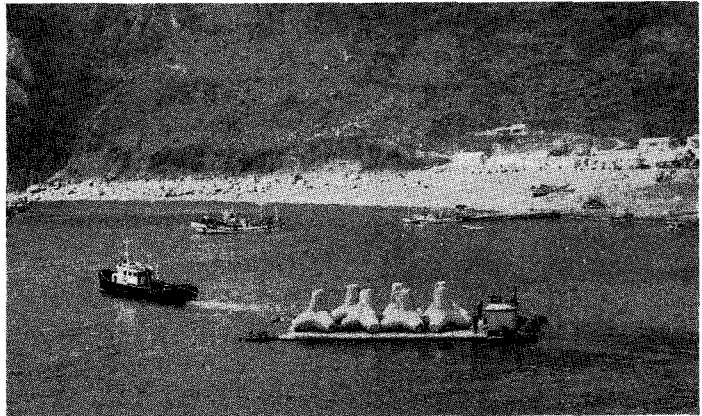
이 가운데 관심을 끄는 내용은 어항관리를 강화할 수 있는 제도적 장치를 강화했다는 것과 민자를 유치하여 어항시설을 확대할 수 있는 법적 근거를 마련했다는 점이다.

특히 민자를 유치하여 어항개발을 도모할 수 있도록 법적 근거를 마련한 것은 어항인의 입장에서 여러모로 크게 환영할만하다.

사실 정부 당국 역시 앞에서 본 것처럼 해마다 태풍·해일로 어항이 많이 부서지고 어민이 큰 피해를 입는다는 점을 모를 리 없을 것이지만 일정하게 제한된 예산으로 국가의 모든 재정을 감당하다 보니 어쩔 수 없는 경우가 태반이었다. 국가경제의 균형있는 발전을 고려할 때 어느 한 부문에 집중적인 투자를 할 수 없는 현실적인 어려움 때문이었다.

## 어항개발, 민자유치로도

이런 점에서도 민자유치를 통해 어항개발을 도모한다는 것은 기업의 여유자금과 개발의욕을 부추켜 어항을 어촌경제의 핵심권으로 육성할 수 있다는 긍정적인 점이 많아 어민이나 어항인 할 것 없이 환영할만한 일이라고 생각한다.



한편 어항법 개정작업에서도 협회의 노고를 치하하지 않을 수 없다. 여러가지 이해관계가 뒤얽힌 법 개정에는 많은 논란과 분쟁이 따르기 마련이나 협회는 이를 수시로 간담회, 좌담회를 개최하여, 어항인들의 의견을 수렴하고, 직접 건의서를 작성하는 등의 노력끝에 100% 만족은 아닐지라도 거의 모든 어항인이 동의하는 법안을 원만히 이끌어 냈다는 것은 참으로 놀라운 일이다.

이밖에 개인적으로 올 한 해를 회고해 봤을 때 특별히 뜻깊고 큰 의미를 지녔던 일은 무엇보다도 우리 영생건설주식회사가 주체가 되어 시작한 경남 창원시 서호동의 항만 매립공사를 들 수 있을 것 같다.

지역경제의 활성화와 발전을 위해 지난 10월1일 착공, 1991년 7월31일 준공 예정으로 밤낮없이 힘찬 건설을 진행중인 이 공사의 규모는 대체로 다음과 같다. 즉, 총 매립면적 4만 5,000m<sup>2</sup> 가운데 2만 3,000m<sup>2</sup>는 창원시에서 해안도로로 사용하고, 나머지 2만 2,000m<sup>2</sup>

는 당사가 택지로 개발, 이를 분양함으로써 어항부진 등으로 다소 침체되고 있는 창원시 경제에 활력을 불어넣을 작정이다.

또한 어항위주의 공사를 주로 하던 우리 회사가 사세를 확장하여 건설업의 새로운 부문에 하나씩 위상을 정립해 나간 것도 우리 영생건설로서는 적지않은 성과라고 생각한다.

앞서 설명한 창원시 서호동항만 매립공사를 시행한 것을 비롯하여 12월 7일자로 건설부에서 도로포장공사 면허를 획득한 것은 앞으로 어항공사와 아울러 현대화되어 가는 어항 주변시설을 직접 담당할 수 있게 돼 어촌발전에 기여하는 바가 있을 것으로 판단된다.

또한 어민들이 가장 필요로 하고 실질적인 도움을 줄 수 있는 길은 두 말할 필요없이 어항을 건설하고 기반시설을 확충하는 것인데, 이런 의미에서 당사가 시공중인 경남 남해군의 물건항과 삼천포의 신수항, 통영군·창무지역의 육지항 공사도 올해 빼놓을 수 없는

사업이 될 것 같다.

이 가운데 수산청 제3종 어항인 신수항은 올해 무사히 공사를 종료해 이 지역 어민들의 어업과 생활을 영위하는데 도움을 줄 수 있게 됐다.

신수항은 96척의 지선어선과 하루평균 30척 정도의 외래어선이 몰려들어 이 지역 발전에 중요한 거점이 되고 있다.

또한 옥지항은 이 항을 근거지로 하는 지선어선만도 220척이나 되는 중요한 어항이다. 특히 최근엔 옥지수협까지 설립돼 새로운 어촌도시의 등장을 예고할 정도다.

물건항은 이 두 어항에 비해서는 어선세력이 다소 적은 편이나, 남해지역이 전통적으로 수산업이 활발한 점을 감안할 때 어민들의 소득향상과 생활편의를 위해 큰 도움을 줄 것이 틀림없다.

그러나, 올해 가장 뜻 깊었던 일은 이러한 사업과 함께 펼쳐진 사회사업을 들 수 있다. 언젠가 어항지(誌)에서도 밝힌 바 있는 것처럼 독실한 기독교 집안의 전통을 따라 불우한 이웃을 힘 닿는데까지 돕는다는 것은 참으로 즐거운 일이다.

이런 사업은 혹시 다른 사람에게 오해를 불러일으킬 소지가 많기 때문에 구구하게 밝히기도 싫으나 앞으로 우리 어항인들도 과거에 어항사업으로 어느 정도 부를 축적했다면 이를 사회에 환원할 수 있는 기본적인 의식을 갖추는 것이 기업인으로서 마땅한 자세라고 생각한다.

어항인의 위상이 아직도 우

리 사회에 굳건히 정립되지 못한 까닭을 나는 건설업 특유의 강인한 인상이 사람들에게 많이 작용하고 있기 때문이란 것을 깨닫고 있다. 그러므로 나의 평소 지론처럼 사회로부터 존경받는 기업인이 되기 위해서는 근면·성실하게 노력하는 사람이 되도록 최선을 다하고 있으며 다른 어항인도 다 해야 할 것이다.

## 단결로 현실극복

이렇게 돌아본 1989년 한 해는 역시 다사다난했다고 밖에 말할 수 없겠으나 앞으로 다가올 1990년은 이에 못지않은 많은 변화가 예상된다.

특히 새로운 세대가 시작되는 1990년대는 아무래도 지금보다 훨씬 어려움이 많을 것으로 예측되는 것이 일반적인 의견인 모양이다.

잘 알고 있는 것처럼 서서히 침체돼 가는 경기는 우리나라의 대외 경쟁력을 자꾸만 떨어뜨려 경제위기라는 말이 공공연히 나돌고 있으며, 노사의 갈등은 더욱 첨예하게 대립돼 자칫 선진국의 문턱에서 주저앉을 가능성까지 없지 않다.

그러나 이런 때일수록 우리 어항인들만이라도 현실을 뛰어넘을 수 있도록 단결된 힘을 과시해야 될 것이다. 우리의 어깨에는 어민과 수산업 발전이란 대명제가 걸려있기 때문이다.

따라서 올해 537억원이 책정되어 사상 유례없는 예산이 배정되었다는 어항부문의 예산이

앞으로도 더욱 증가되어야겠다는 것이 업계를 대표한 의견이다. 적어도 연간 1,000억원 정도는 투자돼야 수산대국으로서의 면모를 갖추 수 있다고 생각한다.

다음으로 어항공사의 특징상 연중공사가 실시될 수 있으면 하는 바람이다. 그래야만이 공사가 단절되지 않고 장비의 휴면기가 사라져 어민에게는 조기완공으로 인한 편리함을, 어항업자에게는 공기단축이란 비용절감을 아울러 선사할 수 있을 것이다.

앞의 연중공사와 연관되는 사항이지만 어항공사의 조기착공과 조기완공도 확연히 자리잡아야 할 것이다. 빈번이 7, 8월이면 태풍이 몰려올 것을 알면서도 이를 소홀히 하여, 소 잃고 외양간 고치는 격의 공사는 대망의 1990년대에는 더 이상 있어서는 안될 것이다.

그밖에 기왕 실시할 공사라면 다양하고 복합적으로 착공할 수 있도록 배려해 주었으면 한다. 다시 말해서 할 일은 많으면서도 일감이 부족해 절절대는 풍요속의 빈곤(?)이 어항업계에서 사라져 진정한 공사효율의 극대화가 이루어졌으면 한다.

물론 이같은 사항은 업자의 편의만 생각한 것도 적지 않겠으나, 차체에 어항업에 종사하는 우리 모두가 자세를 가다듬고 사명감과 의무감으로 최선을 다 할 때 이러한 난제는 어찌면 쉽게 해결될 지도 모른다는 사실을 한해를 마감하면서 꼭 남겨주고 싶다. 