현 · 장 · 탐 · 방

동해 어업전진기지로 저력 지닌 현포항

오징어어업 活性化와 連繫개발해야

三無五多 울릉도

도둑과 거지와 뱀이 없고, 바람과 향나무와 미인과 물과 돌이 많은 곳. 그래서 3무(三無) 5다(五多)로 불리는 곳. 일년 내내 바람이 불지않는 날은 70일 정도밖에 안되고, 평균 풍속이 초속 4.5m에 이르며, 폭풍이 이는 날이 평균 179일이나 되는 곳.

이것은 우리나라 최동단에 위치한 동해의 외로운 섬 울릉도를 일컫는 말이자, 섬의 개관이다.

울릉도는 잘 알려져 있는 것처럼 동경 131도 52분, 북위 37도 33분에 위치해 있으며 72.8km²의 면적을 갖고 있다.

행정구역상으로는 경북 울릉군 울릉읍과 북면, 서면의 1읍 2면 1출장소로 돼 있다.

현포항은 이 가운데 북면 현포동에 위치한 수산청 제3종 지정 어항이다.

그러나 현포항을 말하기 전에 먼저 울릉도에 대해 좀더 자세히 알아 둘 것이 많이 있다. 이는 다른 지역과는 달리 울릉도의 독특한 환경과 지형학적인 특성 때문이다.

흔히 많은 사람들이 울릉도를 일컫을 때 길고도 짧은 역사를 갖고 있는 섬이라고 한다. 이는 현재의 울릉도가 있기까지 울릉도가 겪은 역사적·문화적 배경과 수난을 두고 하는 말이다.

이에 의거하여 울릉도의 역사를 거슬러 올라가면 약 1천5백년 전의 신라 때 우산국(于山國) 시대까지 잡을 수 있다. 그렇지만 조선시대 피란민 또는 표류어민들에 의해 이곳에 정착하는 주민이 늘어나자 섬을 다스리기에 어려움을 느낀 조정에서 공도정책(空島政策)을 수립해 주민들을 모두 육지로 이주시키는 바람에 한 때는 섬 전체가 텅 빈 적도 있었다.

따라서 실제로 현재와 같은 새로운 울릉도가 본격 개발된 것은 고종 19년인 1882년 「개척령 공포」이후였으니 기간으로 치면 불

과 1백년 남짓할 따름이다.

「신증동국여지승람」에 따르면 경상북도 울진에서 울릉도까지 순풍이면 이틀이 걸리는 뱃길이라고 적고 있는 것만 봐도 참으로 육지에서 머나먼 곳이 틀림없지만 지금은 포항쪽에서면 5시간, 삼척쪽에서면 불과 3시간 30분쯤이면 닿을 수 있는 가까운 섬이 되었다.

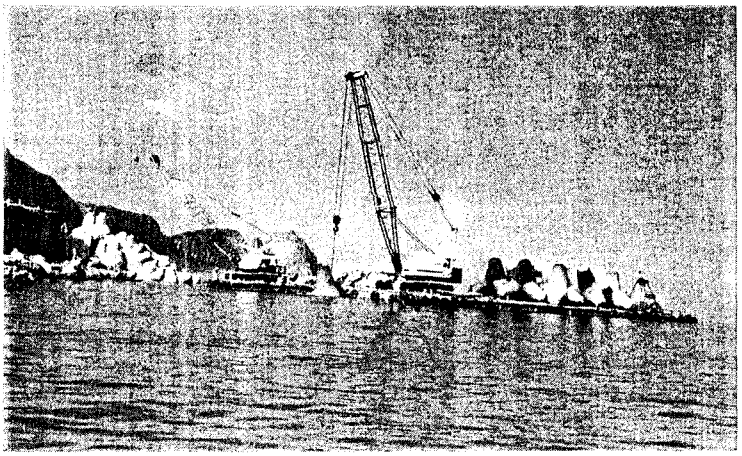
이로 인하여 최근 울릉도엔 철을 가리지 않고 많은 관광객이 몰리고 있어 관광소득도 짭짤한 편이라고 하는데 어항개발의 당위성은 이러한 어업외 소득과 관련해서도 찾을 수 있다는 것이 관계자의 설명이다.

긴급 대피항 건설 시급

그런데 울릉도는 거대한 화산활동으로 생겨난 섬이라 추측하고 있는데 약 7천만년 전인 신생대(新生代)제 3기에서 제 4기에 걸쳐 뿜어져 나온 용암으로 이루어져 있다. 이런 까닭에 울릉도는 1980년 4월 10일 동해어업전진기지의 역할을 위해 저동항이 준공되기 전까지만 해도 뚜렷이 내세울만한 어항 하나가 제대로 없었다.

왜냐하면 섬 전체가 용암으로 이루어진 탓으로 수심이 매우 깊은 편임에도 불구하고 해안이 단조롭고 급경사를 이루고 있기 때문이었다.

그러나 울릉도의 어항개발은 필연적인 일이었다. 그것은 해마다 가을부터 시작되는 오징어잡이의 주어장이 대화퇴부근에서 형성되기 때문에 이를 뒷받침해 줄 전진기지가 절대적으로 필요한 탓이었다.



더욱이 앞서도 말했지만 돌풍과 폭풍이 일년의 반을 차지하는 기후조건도 또다른 이유가 될 수 있었다. 망망대해 동해에 긴급대피어항이라곤 울릉도 밖엔 있을 수 없기 때문이었다.

그 결과로 앞서 말한 수산청 제 3종 어항인 저동항이 건설되어 30톤급 어선 1천 5백여척을 동시에 수용할 수 있는 규모를 갖추기는 했으나 현지어민이나 외래어선 할 것 없이 모두 만족스러운 것이 될 수 없었다.

저동항의 규모가 크다고는 하나 기상이 악화되었을 때 어선이 긴급대피하려 할 경우 저동항이 이를 모두 수용하기엔 여러모로 무리가 뒤따랐기 때문이었다. 모든 것이 동시에 이루어져야 되기 때문에 혼잡이 극심했던 것이다.

현포항 건설의 필요성은 여기서부터 출발했다. 이를 분산수용할 필요가 있는데다가 울릉도에서 수산청 제 3종 지정어항이라고는 저동항을 제외하고는 현포항 밖에는 없었던 것이다.

물론 도동항과 천부항이 있긴 했지만 아무래도 전진기지 역할

울릉도의 어항개발은 필연적인 일이었다. 그것은 해마다 가을부터 시작되는 오징어잡이의 주어장이 대화퇴 부근에서 형성되기때문에 이를 뒷받침해 줄 전진기지가 절대적으로 필요한 탓이다.

을 하기엔 미흡하기 짝이 없었을 것임은 당연한 일이었다. 출어선의 선수품 공급과 도서민의 생활기반 조성에 적잖은 불편을 주었던 것도 큰 이유였을 것이다.

그나마 10톤안팎의 소형어선의 경우 유사시에 대피항을 찾으려면 도동항까지 20km, 저동항까지 18km나 돌아가야만 되는 것도 문제였다. 높은 파고와 악천후 속에서 이는 목숨을 건 모험이 아닐 수 없는 일이기 때문이었다.

이같은 전후 사정을 통틀어 볼 때 현포항 개발은 너무도 당연한 귀결인지도 모르겠다.

사실 현포항이 수산청 제3종 어항으로 지정된 것은 지금부터 거의 20년전인 1971년이었다. 이러한 장구한 세월이 흘렀음에도 그간 현포항 개발이 지지부진했던 것에는 여러가지 이유가 있을 수 있겠다.

가까이는 현포항을 이용하는 주민의 숫자가 채 300명이 못된다는 것에서부터, 하루 평균 외래어선 입항척수가 3척밖에 이르지 않는 등 활용도가 뒤떨어지는 것에서 일단 찾을 수 있다.

그렇지만 크게는 저동항 건설로 인한 상대적 불리함을 들지 않을 수 없다.

다시 말해서 보다 환경이 좋고 시설이 좋은 어항이 저동에 있음으로 많은 어선들이 그곳으로만 몰려들고, 그렇게 되다보니 자연히 현포항은 전체적으로 소외될 수 밖에 없었다는 악순환이 이같은 결과를 초래한 것이 아닌가 생각된다.

이를 가장 극명하게 보여주는 통계가 있다. 그것은 그동안 현포항 공사의 진척도에서 잘 나타나고 있다.

"저동항의 규모가 크다고는 하나 기상이 악화되었을 때 어선이 긴급대피하려 할 경우 저동항이 이를 모두 수용하기엔 여러모로 무리가 뒤따랐기 때문이었다. 모든 것이 동시에 이루어져야 되기 때문에 혼잡이 극심했던 것이다."

현포항 건설에 책정된 총 사업비는 모두 2백5억4천만원. 결코 여타 어항의 사업비와 규모에 비해 적은 액수가 아니다. 그럼에도 1989년까지 투입된 금액은 이 가운데 3분의 1이 조금 넘는 77억4천만원에 불과한 형편이다.

왜 77억4천만원이란 사업비가 투입됐음에도 '불과'란 말을 썼는가 하면 이는 그동안의 공사기간과 비교해서이다.

현포항은 1973년 기본시설계획을 확립하고 그해 곧바로 제1차 공사에 돌입했다. 그리고 1973년 1차 수리모형실험과 1988년 2차 실험을 가지면서 지난 1989년까지 4차례의 공사가 시행됐던 것이다.

기상 나빠 공사에 어려움

비교적 장구한 세월에 걸쳐 시행된 공사치곤 진척도가 너무 지지부진한 편인 것만은 사실이기 때문이다.

그러나 현포항 시공업체인 효성중공업(대표 : 김인환)의 조광규현장소장은 다른 견해를 피력한다.

"다소 산만한 공사를 진행해온 점도 없잖아 있겠지요. 그렇지만 울릉도의 사정을 조금만이라도 아는 사람이라면 아마 이말에 전적으로 동감하기는 어려울 것입니다."

조소장의 설명을 요약해 보면 대체로 다음과 같다.

우선 기후조건이 계속 공사를 하기엔 여러모로 어려움이 많다는 것이다. 1년의 반이상이 돌풍이 불기 때문에 제대로 공사를 진행하기 어려운데다 파고가 높아 위험도 뒤따르는 것이 근본적인 이유이다.

게다가 어항이 북쪽을 향하고 있기 때문에 동해의 거친 물결이 그대로 거침없이 달려드는 것도 다른 또 하나의 원인이라는 것이다.

그러나 무엇보다도 중요한 것은 자재난을 들고 있다. 어항공사엔 필수적으로 석산개발이 필요한데 동해의 외로운 고도 울릉도에서 이를 쉽게 해결하기란 불

가능하기 때문이다.

어떻게 주변의 석산을 이용하려 해도 현무암, 조면암, 응회암 등 화산암으로 이루어진 이곳에서 적당한 석재를 골라내는 일이 그리 용이하지 않다는 것이다.

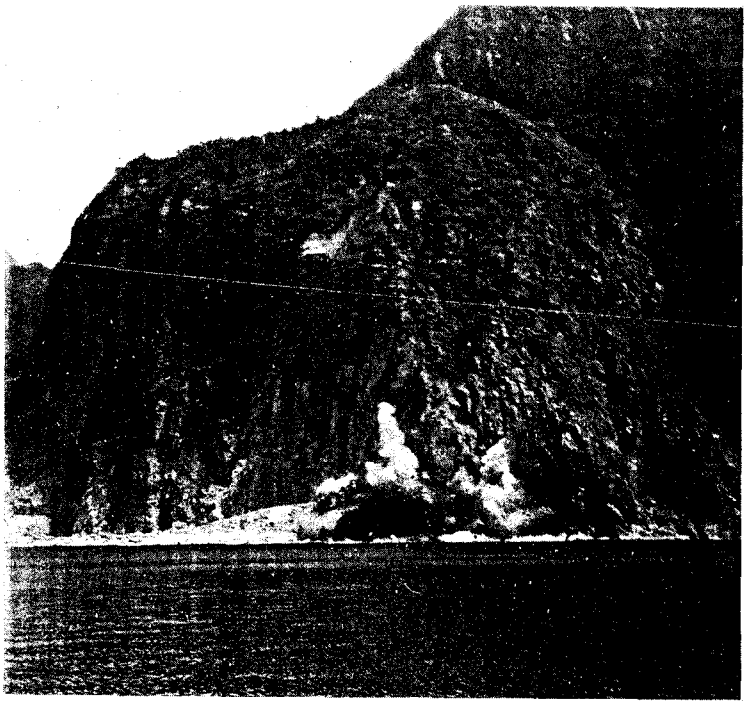
또한 육지에서 시멘트, 철근을 비롯한 각종 자재를 공급받는 일이 매우 번거로운 것도 큰 이유 가운데 하나라는 것이다. 툭하면 태풍·폭풍경보가 발표됨으로써 적기에 이를 확보하는 것이 어려울 것임은 짐작이 가고도 남는다.

어쨌든 이런 난공사 끝에 현재 진척된 공사는 북방파제 총 685 m 가운데 524 m, 물양장 600 m 가운데 141 m이며 올해 북방파제 54 m를 추가로 건설하면 불과 10 m 안팎의 잔량을 남겨 놓게 된다.

현장에 와 있는 수산청 감독관은 "사실 심해파 등을 고려할 때 북방파제 공사만 완료되면 70%는 완공된거나 다름없습니다. 이후 남은 남방파제 260 m와 물양장 354 m, 호안 50 m는 북방파제가 높은 파고를 막아주는 역할을 하기 때문에 보다 안정된 여건에서 수월한 공사를 진행할 수 있을 것으로 판단되기 때문입니다. 말하자면 아주 어려운 고비는 모두 넘긴 셈입니다."라고 말하면서 밝은 표정을 지어 보인다.

이만큼의 공사 진척에도 얼마나 힘이 들었는지를 단적으로 알 수 있는 부분이기도 하다.

어쨌든 이 현포항의 공사가 완료되면 항내수면적이 158,000m²가 되고, 정온수면적은 101,000m²가 된다. 이렇게 된다면 10톤급 어선 337척을 동시에 수용할 수 있는 엄청난 규모의 어항으로 변모하게 된다.



긴급 대피항으로 큰 역할

현재 현포항의 연간 외래어선 정박수 1,080척에 비교해 보면 대충 수용능력을 짐작 할 수 있을 것이다.

뿐만 아니라 울릉도지역 주어획 어종인 오징어의 연간 생산량도 77톤에서 크게 늘어날 전망이며, 아울러 어획고도 지금의 2억 8천 4백만원에서 획기적으로 개선될 가능성이 높다.

따라서 당초 개발목적대로 기상악화로 인한 어선의 긴급대피도 어민의 생명과 재산보호는 지극히 당연한 일이며, 출어선의 선수품 공급과 도서민의 생활기반 조성에도 큰 몫을 할 것으로 기대하고 있다.

그러나 현포항 개발의 가장 중요한 의의는 이같은 소극적인 것이 아니라 우리나라 오징어어업의 활성화라는 보다 원대한 계획에서 찾아야 할 것으로 생각된다.

왜냐하면 대화퇴어장으로 출어하는 수많은 어선이 유사시 대피할 수 있는 곳이란 드넓은 동해에 울릉도 외에는 달리 찾을 수 없기 때문이다.

그러므로 가능하다면 울릉도 전역을 오징어 어업전진기지로 만들 필요가 있다. 그리고 이런 의미에서 현포항의 개발은 하나의 시금석이 될 수도 있을 것이다.

이렇게 볼 때 오늘도 거친 파도와 바람과 싸우면서 조금씩 그 위용을 드러내고 있는 현포항이 완성되면 또하나 울릉도의 새로운 명소로 어항사에 기록되지 않을까 생각된다.