

아야진항은 강원도 고성군 토성면 아야진 1리에 위치한 수산청 제1종 어항이다.

잘 알고 있는 바와 같이 강원도 고성군은 우리가 현재 찾아가 볼 수 있는 우리나라 최북쪽에 자리잡고 있는 곳이다. 영동지방에서도 가장 북쪽에 붙어있는 고성군은 동쪽으로 동해와 맞닿아 있고 북으로는 두고 온 그리운 금강산을 경계로 통천군과 접해 있다.

원래 고성군은 38선 이북땅이었으나 비극의 휴전선이 그어짐으로써 둘로 나누어지게 되었다.

이에 따라 고성읍, 장전읍, 외금강면, 서면은 북쪽에, 간성읍,

거진읍, 현내면, 죽왕면, 수동면, 그리고 아야진항이 있는 토성면은 각각 남쪽에 남게 되었다.

또한 어로한계선으로부터 남으로 길게 이어지는 해안선은 비교적 단조로운 모습을 하고는 있으나, 특별히 넓은 들판이 없기 때문에 많은 주민들이 어업에 종사하는 특징을 갖고 있기도 하다.

이곳 아야진항만 하더라도 300여가구 1,220여명이 약 140척의 어선으로 어업을 경영하고 있으며, 연간 어획량만도 거의 3,000톤에 이르고 있다.

그러므로 아야진항의 건설과 중요성은 실항민에 대한 위로와 함께 대부분 주민의 주업인 어업을 활성화시키고, 더욱이 단조로

운 동해안의 특성을 극복하여 안전한 조업을 할 수 있도록 배려하는 데서 찾을 수 있겠다.

아야진항이 수산청 제1종 어항으로 지정된 것은 지금부터 약 20년전인 1971년이다. 그러나 여러가지 사정으로 인하여 그동안 개발이 지연되다 1983년부터 우리 신우건설(대표이사:김낙범)이 본격 개발에 착수하게 되었다.

1984년 기본시설계획이 확정된 이후 지금까지 모두 5차에 걸쳐 방파제 축조공사가 시행중에 있다.

그동안 진행돼온 공사내용을 잠시 살펴보면 북방파제 상부 82m, 두부 1식과 북방파제 보강 1식, 그리고 물양장 하부 45m와 물양장 보강 1식 등이다.

현재 진행중인 제 5차 공사는 1989년의 방파제 축조공사 이월분인데, 완공 후의 규모는 대체로 항내 수면적 5만3,000㎡, 정온수면적 3만7,000㎡로 10톤급 어선 87척의 수용능력을 갖추게 돼 대부분 소형, 무동력어선인 이곳 어민들의 안전과 조업능력을 최대한 도모할 수 있게 된다.

이제 완공예정일인 7월 30일을 얼마 남겨두지 않고 아야진항이 서서히 위용을 본격적으로 드러내보이자 그 동안의 여러가지 고생과 어려움, 안타까움이 한데 어우러져 묘한 감회에 젖게 한다.

아야진항을 건설하면서 겪은 일 가운데 가장 기억에 남는 일은 미처 예상하지 못했던 큰 파도가 일어 공사구간에 적잖은 손실이 왔을 때였다.

이는 그 동안 우리나라에 내습

失郷民 素望도 깃들인 我也津港

5次에 걸친 工事 完工 눈앞에

工期中 파랑에 의한 破損 가슴 아파

金 鐵 和 (信友建設 · 상무이사)

한 몇 차례의 태풍과 해일에 연유하는 바가 크겠지만 그 보다는 동해안 파랑(설계파)이 근본적으로 예상추정치보다 높았던데 있지 않았나 생각한다.

어항시설물 가운데 특히 외곽시설은 자연의 재해로부터 어민의 귀중한 생명과 재산을 지켜주는 중요한 시설이기 때문에 어느 것 하나 소홀히 다룰 수 없다.

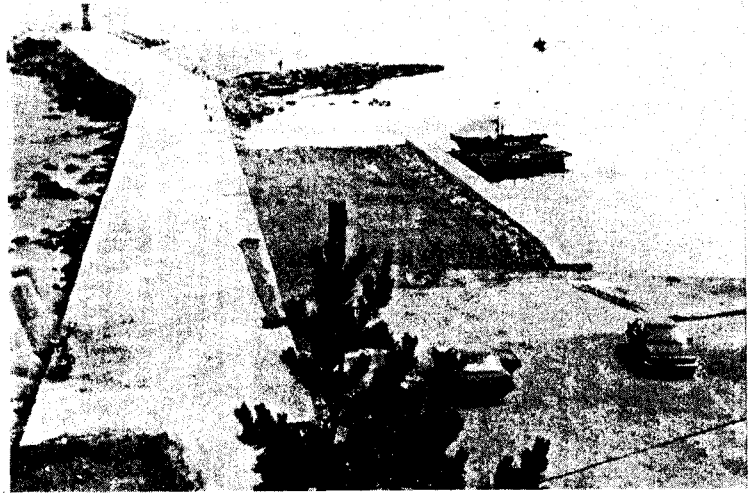
왜냐하면 이렇게 중요한 시설을 설계하고 건설함에 있어 자연여건의 조사와 분석이 미흡하다든지, 계획기준의 적용에 차질이 있을 경우, 이러한 어항시설을 믿고 위급한 상황이 전개됐을 때 대피했던 많은 어민들에게 자칫하다간 그러한 시설이 없었던 경우보다 오히려 더 큰 피해를 입힐 가능성을 배제할 수 없기 때문이다.

이런 의미에서 아야진항 공사구간의 파도로 인한 손실은 여러모로 우리에게 시사하는 바가 많았다.

예를 들자면 피복재 크기의 경우 외곽시설물의 축조 지점별로 내습하는 파랑에 의거, 적정한 것으로 산정해야 되는데 대체로 여기에 다소의 문제가 있었던 것 같기 때문이다.

즉, 당초 아야진항의 설계는 0.0225m² 급 사석만으로 투하하게 돼 있었는데 파랑의 강도가 클 경우 방파제의 사석 손실이 빈번한 것을 경험했다.

따라서 사석투하구간에 무조건 일률적으로 0.0225m² 급만 투하할 것이 아니라 1.0m² 급까지 적당한 입도로 골고루 투하할 수 있도록 설계한다면 앞으로 큰 파도에



의한 손실이 적을 것으로 생각한다.

뿐만아니라 지금까지 이미 완공된 시설이라 할지라도 수시로 많은 부분의 시설물에 대한 보강이 뒤따르지 않는다면 예기치 못한 돌발사고의 위험을 배제할 수 없다.

앞서 말한 공사중 일부 구간의 손실 역시 이런 측면에서 앞으로의 과제로 떠오른다.

공사 시작부터 오늘에 이르기까지 우리 공사담당 직원들과 함께 거의 몸을 돌보지 않은 채 진행상황을 점검하고 있는 수산청 감독관도 이 점에 관해서 상당히 긍정적인 말을 한다.

“어항시공기술은 예전과 달라 나날이 발전하고 있습니다. 좀더 과학적인 분석에 따라 문제점이 드러난다면 이는 마땅히 시정되어야 겠지요. 특히 어항의 경우 그 용도가 하루, 이틀 사용하다가 그만 두는 것이 아니며, 공사 역시 한 두해로 완전히 종료되는 것이 아니기 때문에 수시로



보강사업을 벌일 각오로 추진하겠습니다.”

이러한 의지로 볼 때 비록 지금 아야진항이 완공됐다고 하더라도 앞으로의 할 일은 무궁무진하게 남아있는 셈이다. 그것은 사소한 어려움에도 불구하고 어민들을 보호한다는 사명감과 후손에 부끄럽지 않은 유산을 남겨 주겠다는 뜻이기도 하다.

사실 이는 그동안 공사중 만났던 많은 어민들의 입을 통해서도 명백히 드러났다.

크고 작은 태풍·폭풍·해일이 이곳 동해안에 몰아쳤지만 아야진항이 비록 그동안 완전하게 준공을 보지 못했음에도 선박피해가 없어 이를 너무도 고맙게 여긴 어민들이 일부러 찾아와 감사의 말을 전할 땐 그동안의 고통과 어려움이 눈녹듯 사라지는 것

을 수차례 경험했기 때문이다. 또한 그간 어선세력이 충분히 확대되지 못한 것도 따지고 보면 어항시설이 미비하여 적당히 대피할만한 곳이 없었던 것도 큰 이유가 될 수 있을 것 같다.

그러므로 이제 아야진항을 주요 근거지로 하는 이곳 어민들의 연간 32억8,000만원 정도인 현재의 어획고가 꺾충 뛰어오를 것은 자명한 일이며, 명태, 가자미, 새우, 넙치같은 소형어선 위주의 어종도 크게 바뀌게 될 공산이 크다. 물론 앞으로 수차례의 보강공사와 확장공사 등 현안이 많이 남아 있긴 하지만 이렇게 시공업자, 감독관청, 그리고 어민의 마음이 3위1체로 합심된다면 지금보다 더욱 큰 결실을 맺을 것임을 충분히 기대하고도 남음이 있다. ▲