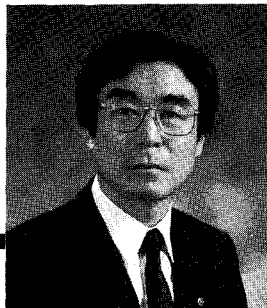


漁港을 말한다 // • 李方鎬 <水協中央

한 한 樣重 多莫

維持·補修·管理의 重要性 再認識해야 漁業前進基地로큰구실



李 方 鎬
<水協中央會長>

서울·중부지방을 강타하여 엄청난 인명피해와 재산피해를 낸 지난 9월의 집중호우는 규모도 규모려니와 이에 못지않게 피해

원인에 대해서도 말이 많은 모양이다.

한쪽에선 기상이변으로 인한 어쩔 수 없는 천재(天災)였다고

機能割 機役

주장하는가 하면, 다른 한쪽에선 그렇다 하더라도 치수관리만 잘 했으면 피해를 크게 줄일 수도 있었다면서 인재(人災) 측면을 강조한다.

양쪽 모두 다 일리 있는 말이기 때문에 딱 꼬집어서 이야기할 수는 없지만 한가지 분명한 사실은 인간은 자연의 횡포앞에서 한 없이 무력할 수 밖에 없다는 점이다.

단 이틀만에 500mm나 퍼부은 대단한 집중호우 앞에 인간의 능력은 어차피 한계가 있을 수밖에 없다는 것은 충분히 이해하고도 남음이 있겠지만, 반면에 자연은 인간의 조금마한 실수도 결코 허용하지 않는다는 무서운 교훈은 우리에게 많은 것을 생각하게 만

들었다.

따라서 모든 상황이 끝난 뒤에 천재다, 인재다 알기알부 한다는 것은 인간의 무력함을 더욱 확인시켜주는 어설픈 논쟁에 불과한 지도 모른다.

그러나 번번히 '소 잃고 외양간 고치는' 초라한 인간의 모습을 언제까지 계속 할 수 없지 않느냐는 분명한 명제를 우리에게 던져주었다는 것만은 겸허하게 받아 들여야 할 사실인 것 같다.

왜냐하면 지난 9월의 집중호우가 우리 어민들에게는 너무도 완벽한 타산지석이 될 수 있기 때문이다.

부끄러운 이야기지만 연전 한국어항협회가 어민들을 상대로 한 설문조사에서 현재 이용하고 있는 어항의 실제관리자가 누구인가라는 질문에 대해 45.9%가 수산청장 또는 도지사·시장·군수로 응답했고, 17%는 아예 모른다고 응답했다고 한다.

겨우 23.7%만이 수협조합장이라는 바른 답을 했다는 통계가 의미하는 것은 바로 어민의 어항에 대한 관심도의 실상인 것이다.

漁船과 漁港은 不可分

어민이 수산업을 영위하기 위해서 가장 필요한 것은 무엇인가. 그것은 다름아닌 어산과 어항일 것이다. 그런데 이 두 가지

는 서로 불가분의 관계에 있기 때문에 어는 것 하나를 따로 떼어 홀로서기를 할 수 없다는 특징을 아울러 지니고 있다.

그러므로 논리상 어항과 어선은 어민들에게 똑같은 비중으로 똑같이 중요한 자산인 셈이다.

문제는 과연 어항을 어선만큼 아끼고 사랑하느냐는 점이다. 이에 대한 대답을 새삼 재문조차 할 필요가 없을 것이다.

어디 어항을 재산목록 1위인 어선에다 비기라.

모르긴 해도 어민들의 이런 생각이 오늘날 다른 수산선진국에 비해 수산업의 가장 큰 기반시설이자 국가기간산업인 어항개발의 낙후를 불러온 원인의 하나가 되지 않았나 싶다.

여기에도 관계당국의 어항관리에 대한 의지도 차체에 한번쯤 짚고 넘어갈 필요가 있다. 물론 오늘날 우리나라의 어항이 이만큼이나 개발이 되어 수산업 발전과 어민의 소득향상에 결정적인 기여를 해온 것은 아무도 부인 못할 명확한 사실이며, 그 공에 대해서도 추호도 과소평가할 생각은 없다. 그럼에도 불구하고 아쉬움이 있다면 어항개발에 쏟는 노력만큼 유지·보수·관리에 도 얼마만큼 신경을 썼느냐 하는 점이다.

유지·보수·관리의 중요성에 대한 극명한 예는 지난 9월의 집중호우때 제방이 유실되어 엄청난 피해를 불러일으킨 일산 제방

유실의 교훈에서 찾을 수 있다.

많아도 불과 수억 원이면 족했을 유지·보수·관리를 잘못함으로써 1,000억 원이 넘는 재산피해를 냈으니 이보다 더한 인재가 있을 수 있겠는가.

우리 속담에도 잘 나와있듯이 '기와 한 장 아끼려다 대들보 썩힌다' '호미로 막을 구멍을 가래로도 못 막는다.'는 말은 바로 이와같은 상황을 적나라하게 표현한 게 아닌가 싶다.

어항 역시 이러한 사태가 벌어지지 않을 것이라고는 장담할 수 있는 사람이 아무도 없다.

실제로 어항관리 소홀로 인한 어민의 피해를 따지고 들자면 일일이 열거할 수 없을 정도로 많았다. 태풍이나 해일이 왔다 가면 전국 연안의 어항과 어선이 온통 만신창이가 되기 일쑤였기

管理費아끼면큰損害

때문이다. 그럼에도 그 동안은 이를 모두 자연의 재앙이라 치부하고 비교적 관대하게 용인해 왔었다.

그러나, 이제는 막연히 천재는 어쩔 수 없는 것이고, 어항관리는 수협이 하니까 알아서 하겠지 할 게 아니라 관계당국에서 지도, 감독은 물론 종합적인 대책까지 세워 더 이상 어처구니 없는 피해를 막는 데 철저를 기해야 할 때가 된 것 같다.

특히 앞으로는 어항투자에 있어 어항개발 못지않게 어항유지·보수·관리에 대한 별도 예산을 책정, 이를 지속적으로 체계적으로 수행해 나갈 필요가 있을 것 같다.



이제는
막연히 천재는
어쩔 수 없는 것이고,
어항관리는 수협이 하니까
알아서 하겠지 할 게 아니라
관계당국에서 지도, 감독은
물론

종합적인 대책까지 세워
더 이상 어처구니 없는
피해를 막는 데
철저를 기해야 할 때가
된 것 같다.

특히
앞으로는
어항투자에 있어 어항개발
못지않게
어항유지·보수·관리에
대한
별도 예산을 책정,
이를
지속적이고 체계적으로
수행해 나갈 필요가 있을 것
같다.



일본의 예에서 볼 수 있듯이 일본은 어항개발과는 별도로 어항정비장기계획을 마련하여 이를 수행해 나가고 있다. '88년부터 '93년까지 진행중인 일본의 제8차 어항정비장기계획을 보면 어항수축, 개수, 국부개량 등에 무려 2조4,100억 엔을 투입하고 있는 것이다.

그러므로 우리도 이제 는 언제, 어떻게 닥칠지 모르는 자연의 재해에 대비해 어항의 철저한 유지·보수·관리에 눈을 돌려야 할 때라고 믿는다.

損壞된뒤補修개선돼야

어항이 무너지고 배가 깨어져 수산업에 엄청난 손실을 입고 나서야 새삼스럽게 원인을 찾고, 대책을 찾는 전근대적인 발상을 하루바빠 청산할 때가 되었기 때 문이다.

그렇다면 이를 어떻게 하면 원만히 해결해 나갈 수 있을 것인가. 두말할 나위없이 어민과 관계당국간의 사심없는 협력관계를 이룩하는 일이다.

따지고 보면 어항의 절대적인 이용자인 어민들은 그동안 어항 이용에 대해 이를 당연한 권리처럼 행사해왔고, 그러다 보니 자연히 어항이용에 대한 고마움이나 시설의 유지·관리에 큰 관심이 있을 수 없었다.

반면 관계당국은 당국대로 재원부족과 인력부족으로 유지·보수·관리에 소극적으로 대처해 왔음이 현실이다.

따라서 앞으로는 어민은 자신이 소유하고 있는 어선만큼 어항을 소중스럽게 이용하고, 관계당

국은 어민이 불편하지 않도록 미리 이에 대비함은 물론 나아가 자연의 재해에서 이들을 보호해 줄 수 있도록 유지·보수·관리에 사명과 의무를 다하는 관계설정이 필요하다고 믿는다.

어느 한쪽이 일방적으로 애쓰고 노력해서 될 일도 아니려니와, 어항의 이용과 개발이 단기간에 끝날 것도 아닌 이상 어민과 관계당국간의 허심탄회한 협조와 이해야말로 앞으로 어항발전의 관건이 될 수 있을 것이기 때문이다.

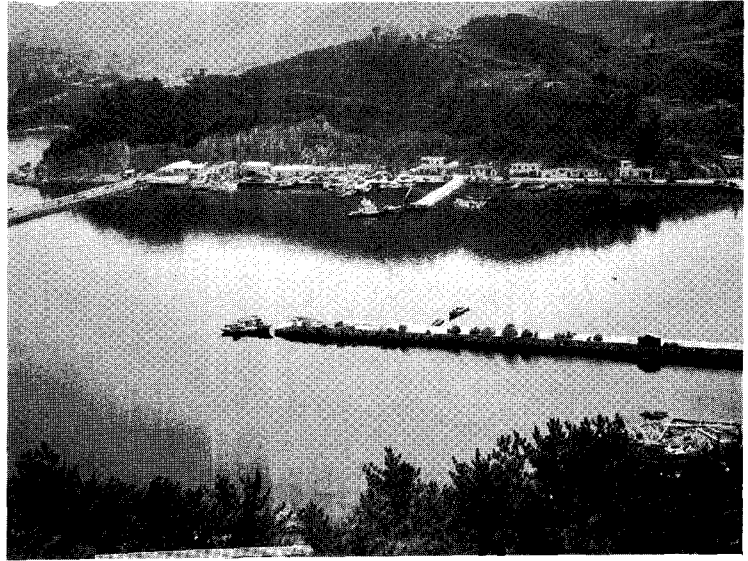
여기에 덧붙일 것은 어항개발에 대한 앞으로의 방향이다.

그동안 어항은 수산업 발전과 어촌개발 및 어민소득 향상에 크게 기여해 왔음은 부인할 수 없는 사실이다. 그러나 많은 자금을 투입한 것에 비하면 상대적으로 시설확충이 만족할 수 없는 수준이며, 어민들의 이용에 불편함이 없이 원활하게 이루어지지도 않은 것 역시 사실이다.

漁港增設은 至上課題

최근 들리는 바에 의하면 일부 어민들이 어항개발에 어업권을 구실로 반대하고 있어 적지않은 문제가 되고 있다고 한다. 그렇다고 해서 어민이 가장 많이 이용하고 있는 공공시설물이자 수산업 기반시설인 어항을 개발하는데 어떻게 어민 스스로가 반대할 수 있느냐면서 무조건 몰아붙일 것이 아니라 그동안 시설확충에서 빚어진 문제점에 대해 새삼 재고가 있어야 할 것이 아닌가 생각한다.

잘 알고 있는 바와 같이 어항



이 어선을 안전하게 수용하는 동시에 어민의 생명과 재산을 보호해 주는 시설이란 개념은 어항의 개발과 이용에 있어 이미 원론적인 것에 불과하다. 이제는 여기에서 한걸음 더 나아가 어민들이 과연 수산업 생산에 절대적인 시설이라는 느낌이 들 수 있도록 종합적인 개발이 필요한 것이다.

이러한 면 수산업생산활동에 가장 필요한 선수물자를 비롯한 각종 생산요소를 원활하게 공급해주는 보급기지의 역할을 해준다든지, 이렇게 생산된 수산물을 소비지로 연결시켜 주거나 이를 가공처리할 수 있는 유통·가공기지화 하는 것 등이다.

이러한 현대적인 개념이 없이 그저 물양장을 만들고, 방파제나 쌓는 것을 어항개발의 전부라는 인식이 사라지지 않는 한 어항에 대한 어민의 불신과 재난의 반복은 명약관화할 뿐이다.

또한 이러한 생산조성기능 이외에 어항을 해상교통의 중심지

로서, 혹은 쾌적한 휴식과 휴양공간을 제공하는 어촌의 거점도시로 함께 개발한다면 더 말할 나위가 없겠다.

어쨌든 33km에 이르는 항간거리의 단축이 현안인 어항의 현실로서는 우선 많은 어항을 개발하는 것이 당면과제이겠으나 기왕에 개발할 어항이라면 좀더 체계적이고 과학적인 검토를 거친뒤 시공해야 투자의 낭비가 없을 것이다.

수산업 모두가 이구동성으로 한창 부르짖고 있는 '이상어항'이란 무엇인가. 결국 지금까지 정박항 정도의 개념에서 벗어나 종합적인 기능을 갖춘 어항을 말하는 게 아니고 무엇이었는가.

더 늦기전에 이러한 수산업계 전반을 통찰하는 해안을 갖고 어항개발에서부터 유지·보수·관리에 이르기까지 진정한 어민을 위한 시설로 정착될 수 있도록 각별한 연구와 노력과 투자가 있기를 바라마지 않는다. ㉔