

# 수산

업은 인류의 유구한 역사와 함께 동시적으로 발전하여 왔다. 인류의 주거지 근처의 하천이나 호수 및 바다는 훌륭한 수산식품의 제공처였기에 이를 중심으로 수산업이 발전하게 되었으며 이때에는 단순한 채취 및 수렵식의 어업이 주종을 이루어 왔고 여러 지역에서 발견되는 패총 유적지들은 이를 잘 설명해 주고 있다.

인간 문명이 발전함에 따라 선박의 이용도 늘어나고 이것이 고기잡이에도 점차 활용되게 되었으며 과학의 발달은 어구와 어법의 발전을 더욱 촉진하게 되었다.

어항의 역사는 이러한 어업의 발전과 더불어 변천되어 왔

으며 어류가 식생활에서 차지하는 비율이 높은 지역에서 어항이 갖는 비중은 더욱 증대되어 왔다. 다만 바다에 관한 정확한 지식이 없었던 과거에는 연안에 자연적으로 발달한 항포구의 이용에 국한되었을 뿐이다. 그러나 근대에 들어와 보다 원거리의 어장이 개발되고 어선이 증대됨에 따라 어항에 대한 수요는 크게 증가하였다.

더욱이 과학의 발달은 바다에 대한 지식을 축적시킴과 아울러 인공적인 어항의 건설도 가능케 하였으며 어항은 어업의 핵심적 근거지로서 중요한 위치를 차지하게 되었다.

현재 바다에 접해있는 나라들은 자국의 상황에 맞게 여러 가지 어항을 개발해 오고 있

다. 그러나 상황의 차이에도 불구하고 어항에 대한 기본개념은 세계의 모든 어항에 동일하다고 볼 수 있다. F. A. O.의 보고서에 의하면 공통적으로 고려되는 기본사항으로서 다음을 들고 있다. 즉 “현대의 어항은 어류의 생산과 소비 사이에서 일어나는 대부분의 활동들의 적정한 수행을 가능케 하는 복합적인 시설의 제공처로서 보고 있다.

## 어항을 중심으로 복합시설

어항은 실제적으로 산업활동의 결과인 수산물의 양륙장이며 이것이 유통되는 첫 단계가 이곳에서 이루어지게 된다. 또한 많은 서어비스 산업이 어항에 집결되게 되므로 선박의 건조 및 수리업, 어업기장비의 제작·수리, 어민산업용품 및 생필품의 제공처로서의 역할을 하게 되는 경우도 있다.

이러한 개념에서 보면 어항은 어업을 영위하는데 필요한 시설과 용역제공의 중심체라고 볼 수 있게 된다. 또한 어항은 어업의 근거지로서, 이로써 생계를 영위하는 어민들이 집단적으로 취락을 형성하여 살게 되는 어촌공동체로서의 역할을 함으로써 어민을 위한 정주권의 핵심적 역할을 수행하기도 한다.

우리나라 어항법 제2조에 보면 ‘어항이라 함은 천연 또는 인공의 어업근거지가 되는 수

## 漁港과 漁村발전

# 定住基盤施設 갖춰야可能

金 成 貴<韓國海洋研究所 先任研究員>

역과 육역과 어항시설로서...'라고 하여 어항시설물과 수역 및 육역의 공간까지도 어항의 정의에 포함시켜 법적인 관리의 대상으로서 어항에 대하여 정의를 내리고 있다.

아울러 어항시설로서 어항의 기본시설과 보조시설로 나누고 다시 전자는 어선의 안전수용을 위한 항구시설과 어업활동을 돕는 생산지원시설로 구분하고 어항보조시설은 유통시설과 가공시설 등 몇가지 시설로 구분하고 있다. 그러나 이러한 법률적 정의 속에는 어항이 어장 및 어촌사회와 같은 상호관련성이나 거기에서 발생하는 보다 중요한 역할을 언급하지 못하고 있다. 따라서 어항과 어촌사회와의 관계 그리고 수산업과의 상호관련성을 보다 유기적 관점에서 파악해 볼 필요가 있다고 본다.

## 시설投資擴大로 漁民保護해야

이런 관점에서 이하에서는 어항과 어촌사회와의 관계를 살펴보고자 한다. 어촌사회는 주체인 어민과 주택 등의 생활기반시설, 어선·어구 등의 생산기반시설이 있게 되며 어항은 산업기반시설로서 중심적 위치를 갖고 있다.

또한 생산의 공간으로서 어획물이 존재하는 어장이 인근에 존재하게 된다. 어장과 어항과의 물리적 거리에 따라 어항이 갖는 성격도 여러가지 변

하게 된다. 또한 어획물의 수량적 존재 유무에 따라 어장의 가치가 결정되지만 이를 어촌사회와 직접적으로 연결시켜 주는 것은 바로 어항시설이기 때문에 어항은 어장과 어촌사회사이의 결절점의 역할을 하게 된다. 어장과 어촌사회는 공간적으로 멀어지게 되는 것이 일반적이며 더욱이 연안어장의 고갈로 어장은 어항과 거리가 많이 멀어지게 되었으나 선박제조기술의 발달로 이를 극복하게 되었다.

그러나 조업일수는 전보다 훨씬 길어지게 되었고 따라서 각종 선수품과 생활용품이 더 많이 소요되기에 이르렀다. 이에 따라 어항은 선박의 입출항 장소로서의 소극적 이미지에서 각종 출어의 서서비스가 이루어져야 하는 곳으로서 변모하게 되었다.

또한 장거리 출어에 따른 어선의 대형화는 기존의 자연적 항포구만으로는 원활한 어항의 기능을 수행키 어렵게 함으로써 보다 안전하고 대형화된 어항의 축조 내지는 건설을 유도하기에 이른다. 새로운 연근해 어업의 발전은 현대화된 어항시설을 전제로 하지 않고는 이루어질 수 없기 때문이다.

아울러 인간에게 때로는 가혹한 환경으로서 작용하는 바다와의 싸움, 예를 들면 태풍, 해일 등과의 대결에서 어항은 어민과 어선에게는 더 없이 훌륭한 보호처라고 볼 수 있다. 넓은 공간의 정온수면을 확보

하여 어선이 안심하고 정박할 수 있어야 되는데 황천시에는 육지의 주차난 못지 않게 어선의 정박난을 겪게 되고 수용시에도 비좁은 공간에서의 충돌 사고가 많은 실정이다. 어민의 생명과 재산을 지켜야 하는 어항으로서의 역할을 고려해 볼 때 시설확장을 위한 투자의 확대는 당연한 귀결이라고 볼 수 있다.

최근에는 어항의 유통기능이 크게 증가되고 있다. 각종 선수품의 공급상들이 늘어나고 어민의 선상생활품상도 늘어나게 되고 유입된 어획물의 1차 유통·가공·저장 등이 크게 늘어났기 때문이다. 특히 반입된 어획물은 어항의 공판장에서 처리되기 때문에 많은 수요자들이 2차·3차의 배후수산 시장을 기피하고 싱싱한 어획물을 싸게 구입할 수 있는 어항지역으로 몰리고 있다.

특히 대도시 근교의 어항은 북적거리게 되고 이에 따른 낙후된 유통시설물의 개축과 보수의 필요성을 절감케 하고 있다. 따라서 전에는 어항의 건설이라 하면 어항전면의 해역 및 시설물만을 연상하였으나 이러한 어항의 변모로 어항 배후지의 시설물에 대한 계획이 보다 그 중요성을 더해 가고 있다.

아울러 어촌의 관광지화, 관광어촌화는 이미 일본 등지에서 잘 이루어 졌거니와 우리나라에서도 소득수준의 증가로 어촌의 위상은 종래의 생산기

반시설에 국한되지 않고 배후 권역의 관광대상지로서 부상하는 곳이 적지 않다. 따라서 주말이면 으레히 자가용을 몰고 와서 파아란 바다를 조망하고 횃집에서 싱싱한 횃감을 먹거나 구매해 가는 일이 많아지게 되었다. 따라서 어촌을 관광지로 개발하려는 새로운 계획이 곳곳에서 수립되기도 한다.

## ■ 종합적인 漁港 施設로 어촌 福祉化

앞에서 본 바와 같이 어항은 생산, 유통기능에 더하여 관광기능까지 크게 더해가고 있다. 그러나 또 한 가지 간과할 수 없는 것은 어항이 어민들의 생활근거지이자 정주권이라는 점이다. 즉 어촌은 가능하면 주민들이 필요로 하는 교육, 의료, 여가생활 등을 모두 포괄하는 공간으로서 받아 들여져야 한다. 즉 자족적인 생활공간이 되어야 어촌사회가 유지되고 하나의 독립적 경제단위체가 될 수 있다.

그러나 현실적으로 농촌과 마찬가지로 어촌인구의 전출에 의한 감소는 어촌사회가 이러한 자족적인 생활공간이 되지 못함을 단적으로 증명하는 것이라 할 수 있다. 따라서 앞으로 우리의 어촌은 농촌사회와 마찬가지로 어항시설 계획에 이러한 정주기반시설의 배려가 필수적으로 요구된다고 본다.

이 외에도 몇가지 통계적 지표를 살펴보고 우리의 현재의

어항이 갖는 문제점을 지적하지 않을 수 없다. 먼저 지정어항간의 거리가 일본의 11km에 비해 32km에 달하여 효율적 어업활동에 지장을 많이 주고 있다.

또한 전체 수산예산중 어항예산이 40% 내외로서 일본의 60%정도 수준에는 크게 미달하여 예산배정 우선순위에서 크게 떨어지고 있다.

또한 앞에서 언급한 것처럼 황천시 어선수용률이 크게 미달할 뿐더러 기존항의 규모도 적어 대피하는데 어려움이 많고 대피하더라도 충돌피해를 보는 경우가 많으므로 시설확대의 필요성이 절박하다고 볼 수 있다.

현재 우리의 수산업은 연간 20억불 정도의 수출실적을 올려 1차산업중에서 산업규모가 큰 농업의 3-4억불 수출보다 월등히 많은 수출고를 올리고 있을 뿐더러 50%~60%의 국민 동물성단백질을 수산업을 통해 공급하고 있다.

우리와 비슷한 처지의 일본은 연간 약 100억불의 식품을 수입에 의존하고 있지만 수산업에 있어서는 자국의 수산업 개발에 커다란 비중을 두고 어항 등의 생산기반시설 확충에 심혈을 기울여 오고 있다. 그들에게 있어서 수산물은 동물성단백질의 50%를 공급하기에 이의 중요성을 십분 이해하고 정책을 펴나가고 있다. 그러나 비슷한 혹은 그 이상의 의미를 갖는 수산업과 어항기반시설

건설이 우리나라에서는 자주 외면당하고 있지 않나 다시 한번 살펴 보아야 할 것이다.

원양어장이 각국의 200해리 경제수역 선포로 축소되고 있는 추세에서 앞으로 우리의 연안어장은 다시 돌아와야 할 문전옥답이요 일터라고 볼 수 있다. 연안어장을 황폐한 가운데서 목장화사업으로 다시 일으키고 어항시설투자의 증대에 더욱 박차를 가하고 있는 일본에서 우리도 배워야 할 때가 되었다고 본다. 우리 연안어장이 잘 개발하려면 각 연안지역의 어항이 보다 효율적으로 개발되어야 한다. 다행히 '92년부터 어항개발10개년계획이 시작된다고 하니 가능하면 계획된대로 순조로이 진행되어 쾌적하고 충분한 어항시설의 건설이 이루어지길 바란다.

최근에 어항에 대한 여러가지 여건들이 변화해 온 것은 앞에서 이미 언급되었다. 200해리 경제수역의 선포, 양식어업 등 지선어업의 발달, 어업기장비의 발달, 육상작업의 변화, 소비자수요의 변화, 수송시스템의 변화, 어민의식의 변화 등 많은 것이 앞으로도 달라져 갈 것이다.

이러한 여러가지 상황들이 어항계획 수립과 개발시 보다 충분히 고려되길 바라며 새로이 시작되는 어항개발10개년계획에 대하여 정부당국의 아낌없는 배려와 지원을 촉구하는 바이다. ▲