

서 하다못해 어항구역만이라도 별도 설정해 어선의 이용 실태에 맞게 관리해 주었으면 하고 바라는 바가 여기에 있다.

적어도 수산청이 나로도항이나 아니면 어항구역만이라도 설정해 운영한다면 화물선이나 여객선같은 다른 일반선의 눈치를 보지 않고 어선의 접안과 양륙을 실질적으로 담당할 수 있지 않겠는가 하는 기대감에서다.

이같은 바람은 어쩌면 소박하면서도 당연한 것인지도 모르겠다. 처음엔 어선 사이에서 하나씩, 둘씩 모습을 보이던 일반선이, 이제는 거꾸로 일반선에서 어선을 하나씩, 둘씩 찾게 되었으니 그도 무리가 아니다.

그러나 일부 어민들은 해운항만청에서 계속 관리하기를 바라기도 한다. 그 이유는 항

만청의 예산 규모가 크고, 관리 상태가 좋으며, 어선접안과 양륙의 불편함을 제외하고는 별다른 문제점이 없기 때문이라는 것이다.

사실 이 점은 수산청이 한번 곱씹어 보고 넘어갈 대목이다. 물론 예나 지금이나 어항예산의 열악함이란 널리 알려진 사실이다. 중요한 것은 이로 인하여 어항행정에 대한 어민들의 신뢰를 잃어가고 있다는 점이다.

어쩌면 수산청이 관리를 했다면 이보다 더 못해질 수도 있었을 것이란 어민들의 판단이 불편하긴 해도 해운항만청에서 계속 관리해 주기를 바라는 그런 상황을 초래한 것처럼 보이기 때문이다.

올해 한국어항협회가 특수법인으로 새롭게 출범했으니 바로 이런 미묘한 부분을 어

떻게 슬기롭게 극복할 것인지 묘방을 제시해 어항행정에 대한 신뢰를 되살리는 데도 앞장서야 할 것 같다.

이밖에 나로도항이 현재 안고 있는 가장 큰 문제점은 준설이 필요하다는 것이다. 선박의 입출항이 많아진 관계로 준설에 어려움은 많지만 자칫 이런 상태로 방치되다가는 선박사고를 자초할 지도 몰라 크게 우려된다.

어민생계와 직결된 어항시설은 중점 개발계획을 세워 시설 확충을 해야 한다고 수산청이나 해운항만청에 건의하고 있지만 제한된 정부 예산상 이게 매우 어려운 것이 현실이다.

그렇다면 차선책으로 행정의 개편을 통해 어민의 불편함을 다소나마 해소시켰으면 하는 것이 어민의 솔직한 바람이다.

이용자 의견

항만청 시설 보강 큰 불편 없어 수산예산 충분할지 걱정

韓 亨 久 <강구수협 조합장>

어항시설은 어민들의 생역할 뿐 아니라 어촌지역 사회 명과 재산을 보호하는 의 구심점으로서 그 기능이 대단히 중요하다. 그럼에도 많은 항·포구 시설이 아직도

태풍 등의 재해에 대비책이 결여되어 있다는 것은 참으로 안타까운 일이 아닐 수 없다.

해운항만청이 무역항과 연안항을 항만으로 지정하여 어항의 역할을 수행하고 있는 것은 앞에서 말한 그런 이유로 보다 장기적인 안목에서 개발계획을 수립, 추진함으로써 어민소득증대는 물론 국토의 균형개발을 도모해 나가야 한다는 측면이 큰 이유라고 밝히고 있는 것에 대해 우리는 주목하고 있다.

왜냐하면 이것을 좀더 분석적으로 파고든다면 어항부문에 관한 수산청과 해운항만청의 미묘한 상관 관계가 드러나기 때문이다.

어쨌든 이렇게 분류했을 때 강구항은 해운항만청 소관 연안항이다. 항규모는 물양장 902m, 방파제 496m, 하역능력 18만톤으로 그리 크지도, 그렇다고 해서 작지도 않은 그런 항만이다.

한가지 다행스런(?) 것은 강구항은 여타 항만처럼 아직 널리 이름이 난 항도 아니요, 그렇다고 해서 인근에 유명한 산업시설이나 대형 수요업체가 있는 것도 아니어서 화물선이나 무역선, 혹은 여객선의 출입이 매우 뜸한 편이다.

이것은 무엇을 뜻하는가.

아직까지는 강구항의 거의 대부분을 어민들이 이용하고 있다는 말이다. 아마도 상당수 어민들은 강구항의 관리가 수산청 소관인지 해운항만청 소관인지조차도 모르는 경우도 많을 것이다.

사정이 이렇다 보니 아직까지 강구항에 관해서 커다란 불만을 갖는 어민은 별로 없는 듯하다. 오히려 해운항만청의 예산규모가 크기 때문에 은연중에 이런 상태가 지속되었으면 하고 바라는 어민도 있을 것으로 생각한다.

실제로 강구항에 대한 해운항만청의 투자는 비교적 순조롭게 잘 이루어져 오고 있는 편이다. 이는 동해안 지역의 특성에 맞는 항만 개발을 위해 나름대로 해운항만청이 노력하고 있다는 하나의 반증이다.

다시 말해 동해안 지역은 태풍이 몰려왔을 경우 다른 지역보다 파도의 높이가 높은 것으로 알려져 있다. 따라서 해운항만청의 동해안 지역 항만개발의 기본방향은 이같은 파도에 의한 선박 및 항만시설피해를 줄이기 위한 정온수역 확보 및 해양해상에 따른 매몰, 침식방지에 주안점을 두고 개발돼 왔다.

강구항 역시 마찬가지로

'89년부터 '93년까지 총사업비 34억원을 투입하여 방파제 200m를 완성함으로써 항내 정온수면을 유지, 어선의 안전접안 및 항내로 유입되는 흙을 방지할 수 있게 되었다.

게다가 최근에는 계단식으로 되어 있는 물양장이 어민들에게 큰 불편이 되고 있다는 여론이 있자 항만청에서 즉각 시설 보강을 시작함으로써 이를 해소시켜 주고 있으나 한가지 더 욕심을 부리면 매년 하절기 장마철에는 오십천 하구의 토사유입으로 항내 수심이 얕아져 어선사고로 인한 막심한 피해가 발생하고 있으므로 항내 준설사업도 함께 시행되었으면 하는 바램이다.

이런 일련의 현상에 관한 반응은 조금쯤 상반돼 있다. 현재와 같은 현상이 지속된다면 굳이 어항구역을 지정, 수산청에서 관리할 필요가 없을 것이나, 장차 어떤 사유로 인하여 강구항의 물동량이 갑자기 크게 늘어났을 때도 과연 이렇게 어선들이 유유자적 할 수 있는가 하는 점이다.

살펴보면 우리 나라 지정항만의 대부분이 어항으로 출발하여 항만 배후도시를 비롯한 배후권역의 산업시설의 성장에 따라 무역항 혹은 연안항으로 발달되어 현재에 이르고

있다. 바로 이런 점을 감안한다면 강구항의 앞날은 거의 속단하기 어려운 형편이다. 왜냐하면 강구항 역시 이같은 목적을 염두에 두고 개발이 진행되고 있을 것이 거의 틀림없기 때문이다.

사실 좀더 분석적으로 살펴본다면 정부가 이렇게 팔을 걷어붙이고 항만 개발에 적극적인 열성을 보이는 데는 남다른 이유와 고민이 있다.

그것은 지난 10여년간 중요한 사회간접자본시설인 항만에 대한 투자 부진이 오늘날 수출입 화물의 적기수송에 큰 차질을 빚게 됐고, 급기야는 체선체화에 따른 물류비용이 과다 발생함으로써 우리 나라 상품의 국제경쟁력을 현저히 약화시키는 요인이 되고 말았기 때문이다.

결국 체선체화에 따른 경제적 추가비용은 최종 소비자인 국민들에게 전가되어 인플레이션과 물가상승의 결정적 요인으로 작용함을 피부로 체감한 뒤에서야 뒤늦게 과감한 항만투자가 적극적으로 이루어지고 있는 것이다.

그렇다면 강구항의 경우 과연 어항구역을 지정하여 수산청의 관리를 받을 필요성이 있을까, 아니면 현 상태로 유지되는 것이 보다 합리적일까?

이에 대한 답변은 그 누구도 속단할 수 없다. 그러나 원칙적으로 본다면 수산업을 영위하고 있는 어민이라면 당연히 어항구역을 설정하고 수산청이 관리를 함으로써 보다 전문화를 시킬 필요가 있을 것이다.

다만 현재와 같은 어항예산으로는 더이상 어항시설을 기대하기 어려울지도 모른다는 측면에서는 무작정 이를 강권할 수만은 없는 것이 또한 현저 어민들의 입장이다.

바로 이럴 경우 어찌면 꼭 필요한 단체가 한국어항협회인지도 모르겠다. 어항에 관한 연구·검토를 면밀히 분석함으로써 장래성 등을 감안한 판단을 내려 앞으로 있을지도 모를 혼란을 사전에 방지할 수 있기 때문이다.

특히 최근 본격적으로 가동되고 있는 어항어촌개발연구소 등을 적절히 활용한다면

더이상 시행착오를 겪지 않고 건전한 어항 발전을 이룰 수 있을 것으로 생각한다.

어쨌든 유명한 영덕계의 본산인 강구항은 아직까지는 해운항만청과 어민들간의 협조가 잘 이루어져 큰 불편을 겪고 있지 않으며, 항만 개발도 원만히 잘 진행되고 있다.

다만 어민 모두가 그러면서도 일말의 가느다란 불안을 느끼고 있는 것은 혹시 어떤 정책 변경이나 배후권역의 갑작스런 발전이 이루어질 경우 가장 결정적인 어려움을 겪게 될 것은 바로 자신들이란 사실을 알고 있기 때문이다.

이런 문제와 마주칠 때마다 세월이 흐를수록 이리지도 저리지도 못하고 있는 우리 나라 수산업의 현주소를 보는 것만 같아 답답하고 자꾸만 가슴이 쓰리고 아파옴은 필자 역시 어민이기에 더욱 그런지도 모르겠다.

