# 관광 어항어촌과 해양스포츠

어항어촌은 이제 기존 어항 기능에다 현대사회 인간 문화의 중핵을 차지하고 있는 스포츠, 즉 해양스포츠 전진기지 기능을 새롭게 접목시켜 어항을 살며, 즐기며, 경제활동을 하는 다목적 친수공간으로 업그레이드시켜 나가야 한다. 내친김에 해양수산부에도 주문하고자 한다. 국책사업으로 시범지역을 설정하여 「청소년해양스포츠체험수련장」을 설치하여 미래 국민의 실질적 해양철학 정립에 적극 나서는 문제도 장기적으로는 어항어촌 관광 활성화를 지원하는 방법이 될 것이다.

지 삼 업 / 부경대학교 교수

## 해양문화국가 건설이 최우선 과제

세계는 이미 신해양질서 시대에 접어들었다. 세계와 나란히 가야 할 우리나라의 미래를 위해서는 해양문화국가를 건설하는 일이 중요하고, 특히 해양문화국가 건설의 패러다임 중심부에 놓여야 할 것은 실질적 국민 바다 친화교육 수단으로서의 해양스포츠 활성화를 통한 「해양철학 정립」과 함께 이를 전제로 한 「국가 해양정책의 중점 추진」일 것이다.

더욱이 우리나라는 1945년을 축(軸)으로 보면, 그 이전은 반도국가였지만 그 이후는 섬나라 아닌 섬나라인 해양국가로 변신하여 오늘에 이르고 있다고 봐야 할 것이다. 이데올로기와 남북분단이 대륙과의 육상교통을 끊어 놓았기 때문이다. 나당연합에 의해 삼국통일을 이룩한 통일신라가 장보고대사를 통한 해양진출책을 적극 모색할 수밖에 없었던 것처럼, 오늘의 한국 역시 오로지 해양이 아니고는 그 어느 나라와도 교통할 수 없게 되어 있다. 한국현대사에 있어 이러한 정치·지리적 환경의 변화는 반도국가에서 오늘의 신생 해양국가 한국을 탄생시킨 직접적 요인이다. 그렇기 때문에 앞으로 해양문화국가 건설을 지상목표로 해야 할 한국으로서는 전 국민 해양철학 정립을 중심으로 바다를 국부(國富)의 터전으로 삼는 가운데 「해양문화의 생활화와 경제화」에 적극 팔을 걷고 나서야 한다. 특히 빈사상태의 어업 분야에서 희망의 길은 1차 산업 중심에서 3차 산업으로의 구조조정에 있고, 그것은 곧 분야간 제휴, 즉 어업과 해양스포츠 간 제휴를 통한 「해양체험관광」활로의 모색이다. 「해양국가」, 「해양체험관광」, 「해양체험관광」, 「해양스포츠」는 서로 상생적 관계에 놓여 있기 때문이다. 이것이 해양

수산부가 앞장서서 풀어가야 할 어업 분야 과제의 총론이다.

## '해양천시 의식' 척결, 국민 해양스포츠의 취미화에서 찾아야

세계는 이미 오래 전부터 해양에 대한 중요성을 깨닫고 무역의 바다, 군사의 바다에서 이제는 자원의 바다, 사색의 바다, 휴식의 바다, 스포츠의 바다 등으로 다양하게 가꾸어 가고 있는 등 1차 산업 중심에서 3차 산업으로 해양화 정책을 활발히 펼치고 있다. 그러나 우리의 국민 의식은 지금껏 폐쇄적 육지문화 중심의 안목과 상식을 과감히 떨쳐버리지 못하고 문화지체현상을 보이고 있다. 해양은 멀고 먼 바다로서 금기시하거나 혹은 회피의 대상으로 삼아왔기 때문이다. 역사와 의식 속에 똬리를 틀고 있는 이러한 '해양 천시의식'은 오늘날 해양의 중요성과 그 평가에 오류를 낳을 수밖에 없었다. 이것이 해양문화국가 건설을 가로막는 가장 큰 장애물이다. 국민 해양스포츠 취미화를 통한 해양친화 교육에 '해양 천시의식' 척결의 지름길이 있음을 잊지 말아야 한다.

특히 국민 해양철학 정립을 위한 바다사랑 토대 구축의 첫 걸음은 「각종 어항을 전진기지로 하는 해양스포츠」를 통한 해양친화 교육에서 찾아야 하고, 또 그럴 때만이 국민 해양스포츠 취미화가 가능하여 해양문화국가 건설의 바탕이 마련된다고 보고 있기 때문이다. 「바다와 강에서 동력과 무동력의 각종 보우트를 이용하여 이뤄지는 스포츠형 해양스포츠와 레저형 해양스포츠 활동들을 모두 포괄하는 개념」인 해양스포츠는 해양체험의 질적 가치를 높이고 궁극적으로는 일과 의식의 일체성 확립에 매개체로서 작용하여 해양문화가 생활의 일부로서 자연스럽게 깃들게 되는 계기를 마련해 주기 때문이다.

더욱이 한 인간에 있어 취미는 절대성을 지니고 있기 때문에 전 국민을 대상으로 바다를 활동 무대로 하는 해양스포츠에 대한 취미화는 곧 실질적 국민 바다사랑으로 이어져 해양철학 정립뿐만 아니라 국가정책 검토에 있어서도 해양정책이 언제나 우선순위를 차지하게 하는 사회적 압력으로도 작용한다. 투표 결과에 의한 정치지도자들의 순환은, 그들로 하여금 바다를 사랑하는 다수 국민의 바람에 영합하고 이해관계에 얽매일 수밖에 없는 것이 사실이지 않은가. 그러나 현실은 작은 정부 만들기 희생양으로 해양수산부 해체론이 공공연히 거론될 정도로 바다를 사랑하는 국민은 그다지 많지 않다. 이는 그간 해양수산 분야에서 펼쳐온 각종 홍보와 정책이 현실성 없는 전시성행사에 불과했음을 입증해 주고 있다고 볼 때 많은 반성이 있어야 할 필요를 느낀다 할 것이다. 전문가 시대에 '해양스포츠 제전' 운영 주체를 순수 해양스포츠단체를 젖혀놓고 청소년 교육단체에 이를 대행시키고 있다면 웃을 일 아니겠는가.

## 청소년 해양스포츠체험 수련원 운영 절실

그러고 보면 없는 것도 많다. 우선 통일신라시대 바닷길을 이용, 해상국가를 건설한 장보고대사의 패기부터 간데 없다. 「뱃놈」, 「갯놈」하는 비아냥에 지질려 이젠 배를 탈 해원(海員)조차 없다고 한다. 청소년들 역시 육상스포츠 보다 해양스포츠를 두려워하고 기피한다. 연초 토정비결을 봐도 대부분 「7, 8에는 물을 가까이 하지 마시오」라고 금기사항을 주문한다.

그런 바다를 옆에 두고 해양철학, 해양의식, 어항어촌의 활성화를 외치자니 안타까울 뿐이다. 특히 청소년들이 바다를 두

려워하고, 또 국민들의 해양에 대한 인식결여는 그 모두가 교육 관계자들의 바다에 대한 퍼스펙티브(Perspective) 빈곤과 해양수산 분야에서의 소프트웨어 개발을 통한 바다 친화 기회를 다양하게 제공하지 못한 나태함도 함께 공모하여 빚은 결과이다. 당사자들이야 그렇지 않다고 한사코 강변하겠지만 일부 그런 시각이 있는 것은 부인할 수 없는 엄연한 사실이다.

학교체육의 경우, 전기능적인 건강한 인간이 되도록 교육하는 데 있다. 스포츠에 스스로 참여할 수 있는 다양한 기능을 향상시켜 자신의 체력을 증진시키는 가운데 자아실현감을 성취해 나간다. 그러나 학교에서 행하는 체육은 대부분 교육제도와 연관되어 있고, 또 그 프로그램은 공식적인 교육목표와 잇대어 있다. 그러나 실상은 학교장들의 의지 여하가 크게 영향을 미치고 있다. 막연히 바다가 위험하지 않을까 하는 편견을 갖는 학교장들이 계속 존재하는 한 우리의 해양교육은 백년하청일 수밖에 없다. 어쩌면 이것이 해양문화국가 건설을 가로막는 걸림돌 중 으뜸이라는 생각도 갖는다.

앞으로 인간의 심원을 찾아가는 체험 중심의 현장교육이 공식적인 교육목표로서 강화되어야 하고, 특히 신흥 해양국가인 우리나라의 청소년 체험교육은 「해양스포츠체험교육」이 바람직할 것이다. 해양스포츠는 높은 체육적 가치를 비롯하여 모험심과 탐구정신을 길러 주고 희생과 봉사정신을 배양해 주며 적극적인 사고력까지 지니게 해준다. 여기에다 거센 파도를 헤치고 바람결을 읽으며 자연과 겨루는 가운데 자신의 마음 한 구석에 똬리를 틀고 있을지도 모르는 만용을 순화시켜 겸허한 자기로 돌아오게 해주는 등 다양한 덕목을 두루 갖추고 있는 완전스포츠이기 때문이다.

그럼에도 불구하고 육상의 청소년수련원은 전국 곳곳에 즐비하게 있지만, 지금껏 바다를 학습의 장(場)으로 하는 「청소년해양스포츠체험수련원」은 전무한 실정이다. 이는 개방의 바다, 교통의 바다, 자유의 바다, 자원의 바다, 군사의 바다, 개척의 바다, 스포츠의 바다라는 것을 이해하지 못한 교육 관계자들의 인식 부족에 관계하고 있다고 해야 할 것이다.

사정이 그러니만큼 바다교육을 언제까지나 교육 관계자들의 정서에만 호소할 것이 아니라 해양수산부를 비롯하여 한국해양문화연구소(회장-김재철)가 적극 앞장을 서는 것도 한 번 검토해 볼 필요가 있을 것이다. 바다 사랑 없는 어항어촌의 활성화는 연목구어이기 때문이다.

## 날로 악화되는 어업 환경을 구조조정 기회로 삼아야

세계는 이미 우루과이라운드(UR)에 의한 해양분할시대로 전환된지 오래이다. 여기에다 세계무역기구(WTO)체제의 본격 출범, 그리고 한·중·일어업협정 체결(EEZ)로 동북아수역이 분할되는 등 해양의 전장화가 더욱 격심해지고 있다. 수산분야의 경우, 그러지 않아도 연안오염에 따른 어자원의 고갈로 어획량이 감소하여 어려움을 겪는 등 출어 경비도 충당하지 못하던 차에 외국산 수산물마저 마구잡이로 국내수입이 100% 개방되었고, 또 생산장려를 비롯하여 가격지지를 위한 정부보조금 지급제도 역시 그 자체를 폐지할 것을 세계무역기구는 줄기차게 요구하는 등 어업인들이 겪고 있거나 또는 앞으로 겪게 될 어려움은 이만저만이 아니다. 그렇기 때문에 이에 대처할 우리의 해양정책은 직접지원 방식에서 간접지원 방식으로 전환되어야 하고, 또 그 간접지원 방법 중 하나는 기존 지정어항(국가·지방·어촌정주) 422개소를 비롯하여 앞으로 어촌정주항으로 지정되어야 할 육지소규모항포구 963개소 등 1385개소의 항

을 가능한 한 2개 지역으로 정비하여 한 곳은 어선전용계류장, 다른 한 곳은 각종 해양스포츠 보트계류장화 시키는 등 제도적 뒷받침을 해주는 일일 것이다. 뿐만 아니라 어항관리 어촌계원들의 의식 선진화를 중심으로 멸치, 미역, 김, 오징어 등 수산물 상설판매장 운영, 주차장운영, 각종 회가 중심이 된 뷔페식 식당운영, 즉석요리가 가능한 방갈로 운영, 커피숍 등을 통해 어업외 소득증대를 모색할 수 있을 것이다. 그러나 그 무엇보다 중요한 것은 관광객 집객효과를 노릴 해양스포츠관광사업이 가능한 공간으로서의 어항이 되어야 한다는 점이다. 예컨대 (사)한국해양스포츠회와 같은 비영리 공익 해양스포츠생활체육단체와 제휴하여 총이익금의 일정비를 해당 어촌계에 납부토록 하는 전제하에 어항사용동의서를 발급하는 방법이 될 것이다. 해양스포츠 분야 역시 해양체험관광사업허가 신청의 전제가 전진기지 확보이기 때문에 어업인과 해양스포츠인간의 제휴는 서로 동반발전 할 수 있는 현실적 대안이 된다.

## 스포츠관광 추세로 본 해양스포츠

일본관광협회가 발간한 자료에 의하면, 관광개발 전략에서 나타나는 현상의 하나는 관람 또는 탐방과 같은 비활동성 관광보다는 바다수영, 윈드서핑, 크루저요트, 보팅, 스포츠잠수(스킨다이빙·스쿠버다이빙), 해양카약, 수상오토바이, 바다스포츠낚시, 수상스키 등의 해양스포츠와 같은 활동성 해양체험관광의 선호경향에 맞추어 개발전략을 수립하여 성공하고 있음을 볼 수 있다. 또한 자연·모험스포츠시대에 해양스포츠(체험활동, 이벤트)와 관광을 연계시켜 해양스포츠 산업 중심의 관광으로 성공한 국가는 덴마크, 스웨덴, 노르웨이 등 유럽의 해양국가가 있으며, 호주, 뉴질랜드, 피지, 일본, 영국, 미국, 스페인, 독일, 괌, 브라질, 태국, 싱가포르, 필리핀 등의 국가들도 거기에 해당된다. 이와 같은 사례로 볼 때, 향후 세계적인 관광 추세는 단순한 답사형태가 아닌 여행객들이 해양스포츠활동을 동반한 해양이벤트에 직접 참여하여 체험하며, 즐기는 자연·모험적인 형태의 해양스포츠 체험관광으로 변천하는 추세를 나타내고 있기 때문에 빈사상태의 어촌을 활성화시키기 위해서는 어항을 전진기지로 하는 해양스포츠 분야의 역할적 기여가 필연적이라 사료된다.

## 해양스포츠 전진기지로서의 친수공간

(어항 - 기능전환형)

친수공간의 보편적 개념은 "수제선(水際線)"을 끼고 육역(陸域)과 수역(水域)이 유기적으로 일체된 지역으로서 그곳이 강(江)을 낀 친수공간일 때는 수변·강변이 되고, 또 호수를 끼고 있을 때는 호반(湖畔)을 일컫는다. 그리고 바다를 끼고 있을 때는 해변이라고 평이하게 이해해도 좋을 것이다. 어항 역시 해변에 위치한 친수공간 개념에 속한다.

특히 도시재개발 차원에서 임해부 활용에 친수공간 개념이 포함되면서부터 단순한 물가, 혹은 바닷가의 의미를 넘어 외국의 임해 도시들은 황량한 항만시설의 재개발을 통하여 임해부 활용의 질적만족과 도시기능적 활용 측면에서 효율성을 높임으로써 도시개발의 중요성을 일깨워 주고 있다. 호주 시드니 달링하버가 그런 사례의 상징이다. 친수공간 활용의 매력은 해양스포츠가 가능한 공간이라는 데 있다. 친수공간을 통해 조성할 수 있는 해양스포츠의 공간 형태는 해수욕장중심형(30~50척 규모의 보우트해상계류장·보우트진출입 경사로 설치

등), 보우트계류장형(예: 수영요트장·의암호 선착장), 해양스포츠단지형(프랑스 개념의 마리나), 기능전환형(예: 일본의 피셔리너 개념 도입을 통한 기존 어항의 일정지역에 각종 해양스포츠 보우트계류장화), 신규 개발형(기존 마리나나 보우트계류장이 없는 경우) 등 5개 종류로 분류할 수 있다.

도시인들은 인공공간의 가치보다는 자연공간의 가치를 더욱 중요하게 생각하고 있기 때문에 관광적·경관적 매력을 충분히 갖추고 있는 친수공간은 해양스포츠 중심의 최상의 도시리조트 공급공간이 될 수 있다. 그렇지만 앞으로 해양스포츠 공간 확보에는 스페인 발렌시아시(市) 테베사해변처럼 자연, 혹은 있는 그대로의 활용 개념이 적극 도입되어야 할 것이다. 국내 처음으로 개발된 부산 민락공원 친수공간 개발의 경우, 관계 당국의 친수공간 활용에 대한 안목 빈곤으로 난개발의 상징이 되고 있고, 또 외국 친수공간 개발 사례도 성공한 경우가 손에 꼽을 정도이기 때문이다. 친수공간 개발은 유럽의 경우, 1945년 이후부터 지중해를 중심으로 친수공간이 유행처럼 적극 개발되어 현재는 약 80% 수준에서 개발되어 있다. 그러나 성공 여부와 환경훼손은 젖혀두고라도 매년 반복되는 해일, 태풍 등 자연재해로 인하여 호안 파괴에 따른 복구비가 엄청나게 투입되는 악순환을 거듭하고 있는 실정이다. 그런 가운데서도 특히 스페인 발렌시아시(市)는 해안사구(砂丘)는 살아 움직이는 땅이라는 것을 뒤늦게 깨닫고, 이미 개인에 의해 개발된 테베사해안사구를 1982년부터 엄청난 예산을 투입하여 시 소유로 다시 사들여 해변 4차선 고속도로를 원상 복구시키는 등 해변 원래의 상태로 복원시켜 더 많은 이익을 얻고 있다. 그런 점에서 보면, 친수공간 개발이 10% 수준에 머물러 있는 우리나라는 외국의 사례를 반면교사로 삼아 신규 친수공간 개발보다는 이미 개발되어 있는 어항을 활용하는 이른바 '기능전환형' 쪽으로 정책 방향을 설정하는 것이 바람직하다고 본다. 신규 개발은 투자비가 엄청날 뿐만 아니라 투자비 회수기간도 장기적이라는 단점이 있다. 그러나 그것보다는 자손만대에 물려줘야 할 환경을 훼손시킨다는 점이 더 큰 문제이기 때문에 개발은 억제되어야 한다고 믿는다. 국제사회 인식의 표준 역시 '자연 공존' '포스트 자연'에 있다.

## 해양오염방지 대책 절실

해양스포츠 전진기지(보우트해상계류장)로서의 어항 활용이 성공적이기 위해서는 환경적으로 쾌적하고 또 미학적으로도 아름다운 곳이어야 한다. 어디가 어디라고 꼬집을 필요도 없이 우리의 어항은 대부분 지저분 그대로이다. 일본 오키나와의 마린리조트에 체재하는 사람들이 어떠한 욕구를 갖고 있으며, 무엇을 가장 즐기고 싶어할까라는 질문에 대한 회답의 제1위는 바로 '깨끗한 공기나 바다의 경치 등 쾌적한 환경의 자연'이고, 제2위는 '리조트의 분위기', 제3위는 '다양한 해양스포츠' 등으로 나타났음을 미루어볼 때, 깨끗한 수질과 쾌적한 자연환경이 얼마나 중요한 요소가 되는지를 웅변해주고 있다 할 것이다. 관광 어촌으로 훌륭하게 정착시켜가고 있는 일본의 어업인들은 그들이 사용하는 어항을 스스로 깨끗하게 유지하는 것에 대하여 자부심을 가지는 것으로 널리 알려져 있다. 그렇기 때문에 어항을 아무리 훌륭한 해양스포츠 전진기지로 가꾼다고 하더라도 그 지역의 수질이 생활하수와 폐기물에 오염되어 있다면 해양체험관광 본래의 기능발휘를 기대할 수 없기 때문에 수질정화 노력과 함께 오염원의 최소화를 비롯하여 원천봉쇄가 필연적이다. 근본적으로는 어업인 스스로의 정화 노력과 함께 행정관할

지자체의 적극적인 공동노력, 그리고 기존 하수종말처리장의 처리용량 확대와 함께 신설도 병행하여 해양오염을 원천 봉쇄 하는 일이 중요하다.

## 맺는 말

「해양국가」, 「해양체험관광」, 「해양체험관광」, 「해양스포츠」는 서로 상생적 관계에 놓여 있다. 이를 잘 활용하여야 국민 해양철학 정립을 통한 해양문화국가 건설과 함께 어촌어항의 활성화도 가능하다. 그러나 바다의 중요성에 대한 국민 인식은 지금껏 문화지체현상을 보이고 있다. 정부의 해양정책 추진도 타 분야에 비해 열악한 예산 탓으로 소걸음이다. 더욱이 수산업 분야는 연안오염에 따른 어자원의 고갈, UN해양법 발효와 관련된 해양분할, WTO체제의 본격 출범 등 이른바 경제학에서 말하는 '외부효과'의 부정적 영향[다른 사람이 나에게 엄청난 손해를 끼쳤는데도 속수무책으로 당해야만 하는 경우]으로 어업인들의 삶의 터전인 바다의 환경은 날로 황폐화 일로에 있어 구조조정을 통한 활로 모색이 긴요하다.

과제 해결의 첫 걸음은 어항어촌과 해양스포츠 분야 간 제휴에 있다. 어항어촌을 오로지 수산물 생산·유통·보급·출어준비를 위한 휴식 등 수산업지원기능의 차원에서만 바라볼 것이 아니라 국내외 관광객 해양체험의 전진기지가 되도록 하는 의미망(意味網)의 확충 속에 해양문화국가 건설의 토대 구축, 특히 어업인 소득증대를 위한 그 방법론으로써 해양스포츠의 전진기지 기능을 새롭게 포함시키는 일이다. 물론 그런 발전 패러다임 제시는, 그간 우리나라 어업환경의 열악성도 문제였지만 어업인들의 안목빈곤도 한 몫을 단단히 해왔다는 반성으로부터 출발하고 있다.

결국 대중 선호도가 높은 해양스포츠를 통해 관광객 집객효과를 기대하는 한편, 그렇게 모인 관광객을 대상으로 멸치, 김 등 각종 수산물 판매, 주차장 운영, 즉석요리가 가능한 방갈로 운영, 각종 수산물 뷔페식당 운영, 휴게실 운영, 민박 등 서비스산업으로의 전환을 통한 어업인 소득증대가 바람직하고, 또 해양수산부의 어업인 간접지원방식 역시 그런 모델이 되어야 할 것이다.

그렇기 때문에 어항어촌은 이제 기존 어항 기능에다 현대사회 인간 문화의 중핵을 차지하고 있는 스포츠, 즉 해양스포츠 전진기지 기능을 새롭게 접목시켜 어항을 살며, 즐기며, 경제활동을 하는 다목적 친수공간으로 업그레이드시켜 나가야 한다. 내친김에 해양수산부에도 주문하고자 한다. 국책사업으로 시범지역을 몇 곳 설정하여 「청소년해양스포츠체험수련장」을 설치하여 미래 국민 실질적 해양철학 정립에 적극 나서는 문제도 장기적으로는 어항어촌 활성화를 지원하는 방법이 된다.

아무튼 우주론에는 '초기조건의 민감성'이론이 있다. 현재의 아주 작은 차이가 미래에 엄청난 차이로 나타날 수 있다는 논리다. 그런 점에서 보면, 날로 어려움을 겪고 있는 어항어촌은 지금 어떻게 변신해야 하는지를 진지하게 고민해야 하는 시점인 것은 분명하다. 그만큼 시작하는 지금이 중요하다는 의미다. 그러나 자본주의 사회에는 공짜가 없다는 점을 잊지 말아야 한다. '등가교환의 원칙', 즉 그 무엇을 얻기 위해서는 반드시 그 대가를 지불해야 한다. 얻고자 하는 어항어촌의 활성화를 위해 어업인들은 어떤 대가를 지불할 것인가도 함께 생각해 두어야 한다는 뜻이다.

어항어촌을 해양스포츠와 접목시켜, 살며 즐기며 경제활동을 하는 다목적 공간으로 업그레이드 시켜 나가는 일이 새 시대 적응을 위한 변신의 시작이요 끝이라 믿는다.