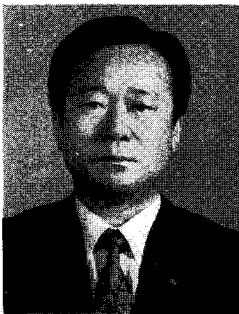


가기전 疑懼, 體感으로 말끔히 가서

先進技術축적의 더없는 機會

金 鳳 秀 <東海市水協 組合長>



한국어항협회가 '88년에 이어 지난 11월6일부터 14일까지 8박9일간 실시한 해외선진어항 시찰을 떠나기 전까지만 해도 이러한 시찰이 관광과 과연 무엇이 다를 바가 있겠는가 그 성과에 대한 의구심이 가득했던 것이 솔직한 심정이었다.

그러나 결론부터 먼저 말한다면 시찰을 마치고 돌아온 지금은 그러한 의구심이 말끔히 가셨음은 물론 어항인들의 견문을 넓히기 위해서는 이러한 시찰을 부정기적으로 실시할 것이 아니라 해마다 1회 이상씩 정례화해야 할 것이라는 생각에 도달했다. 직접 몸으로 부딪쳐보는 어항의 현장이야말로 천금을 주고서도 살 수 없는 값진 교육과 체험이 될 수 있기 때문이다.

모두 31명이 참가한 이번 시찰 중에서 특히 인상깊었던 주요 선진어항의 현황과 시찰소감을 일정별로 정리, 요약해본다.

■ 왜 우리와 격차가 나나 바다, 아끼고 개발

◇ 11월 6일 화요일

상오 10시50분 서울을 출발, 부산 김해공항을 경유하고서도 일본 후쿠오카(福岡)에 도착한 것은 하오 1시였다. 세계적 수산선진국이라는 일본은 우리와 이렇게 가까이 있었다.

곰곰 생각해보면 참으로 기가 막힌 노릇이었다. 지리적으로 우리와 인접한 점을 감안했을 때 그들이 우리보다 나은 게 없고, 우리가 그들보다 못할 게 없는 데도 불구하고 오

늘날 닿기 어려울 정도로 벌어진 격차는 도대체 어디서부터 비롯된 것일까.

그러나 그 저력의 정체는 곧 밝혀졌다. 그들은 바다를 아끼고, 진작부터 개발과 이용에 전념해 왔던 것이 가장 큰 이유였다. 그 생생한 현상이 바로 첫 방문지인 후쿠오카시에 있는 하가다(博多) 어항이었다.

여기서 잠시 일본의 어항체제에 대한 이해를 돕기 위해 일본 어항법 제6조와 제19조에 규정된 어항의 종류를 짚고 넘어가기로 한다.

일본은 우리나라와는 달리 어항의 종류가 5가지로 구분되어 있다. △제1종 어항 — 이용범위가 지선의 어업을 주로 하는 어항. △제2종 어항 — 이용범위가 제1종 어항보다 넓고 제3종 어항에 속하지 않는 어항. △제3종 어항 — 이용범위가 전국적인 어항. △제4종 어항 — 이도(離島), 기타 번지(邊地)에 있고 어장의 개발 또는 어선피난장 특히 필요한 어항. △특정 제3종 어항 — 제3종 어항 중 수산업의 진흥상 특히 중요한 어항으로서 정령(政令)으로 정한 어항 등이 그것이다.

바로 후쿠오카의 하가다어항이 일본을 통틀어 13개밖에 없는 특정 제3종 어항 중 대표적인 어항인 것이다.

하가다어항은 서일본 유수의 거점항으로 수산물의 공급항이다. 따라서 전국적인 수산물 유통기지의 역할을 수행하고 있다. 특히 하가다어항이 지역적으로 유리한 것은 어항이 고속도로와 통하고 있다는 점이다.

'56년 제2차 정비계획부터 본격적으로 시설을 증감해오고 있음에도 불구하고 이 어항은 일반항에 인접하고 있어 주변의 어선이 몰리는 탓으로 박지(泊地)가 좁아져 최근 매우 혼잡해졌다고 한다. 이에 따라 어항관계자들은 하가다어항을 아예 전형적인 도시형어항으로 재개발을 구상하고 있다고 설명했다.

후쿠오카현 어항협회 도구시마(徳島喜太郎) 회장과 몇가지 의문나는 사항을 알아봤다.

— 어항정비사업을 추진하는데 있어 정부의 지원은 어떠한가.

△ 일반적으로 정부예산에서 약 50%를 지원해주고 나머지는 지방자치단체가 부담한다. 그렇지만 정부가 2/3, 지방자치단체가 1/3을 부담하는 경우도 많다.

— 그러면 어항관리의 주체는 누구인가.

△ 어항마다 다르지만 제1종 어항의 경우 시장·군수인 경우가 많고, 제2종 어항은 도지사 와 시장·군수가 반반이며, 제3종, 제4종 어항은 도지사로 되어 있어 어항사정에 따라 주체가 다르다.

— 어항 청소선은 있는가. 있다면 관리운용은 어디서 하는가.

△ 하가다항은 1척이 있다. 이 청소선은 용역회사에 위탁하고 있으며, 용역비는 현에서 부담하고 있다.

이날 하오 4시부터는 지가도(志賀島)어항을 시찰했다. 지가도어항은 제2종 어항으로 저인망, 정치망, 1본조어업과 미

역양식업이 매우 활발했다. 특히 후쿠오카시와 인접해 있는 관계로 관광어항으로의 개발이 눈에 띄었다.

■ 온갖 현대시설 부러워 新長崎港은 理想漁港

◇ 11월 7일 수요일.

시찰 둘째날, 버스편으로 후쿠오카에서 나가사키로 갔다. 상오에 방문한 신나가사키(新長崎)어항은 일본 제일의 어항이라는 자랑에 어울리게 부러우리만치 온갖 현대시설이 골고루 잘 갖춰져 있었다.

1971년부터 16년간에 걸쳐 일화 1,300억엔이 투입되었다는 신나가사키어항은 우리가 말하는 이상어항 — 바로 그것이었다. 수산물의 양륙부터 유통, 가공에 이르기까지 일관체제가 갖춰져 있어 일본의 수산물공급 근거지 역할을 톡톡히 하고 있었다.

어항은 양륙시설, 어선휴게시설, 출어준비시설 등으로 각각 분리돼 있어 혼잡을 사전에 막을 수 있도록 기능별로 구획돼 있으며, 양륙시설은 자동컨베이어가 설치돼 있고 잔교는 부동식(浮動式)으로 사용에 편리를 도모하였다.

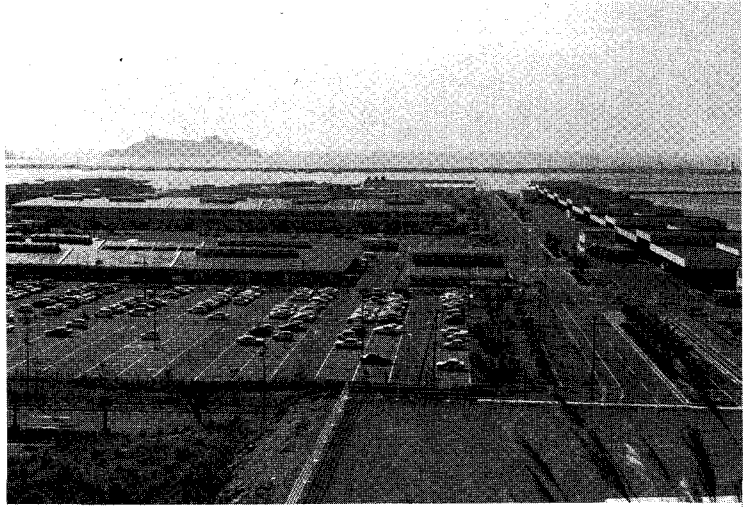
이같은 초현대식 시설도 부족해 일본은 '88년부터 시작된 제8차 어항정비 장기계획 기간 중에 또다시 과감히 4억7,200만엔을 투입해 말 그대로 환상적인 이상어항을 만들겠다는 것이 이들의 포부이다. 즉, 어항과 연결되는 도로를 해저터널과 연결시키는 물론 수산관계교육과 연구기관을 위해 이

들에 대한 입주계획까지 마련해놓고 있을 정도였다. 참으로 부럽기 짝이 없는 광경이었다.

하오엔 노모(野母)어항을 시찰했다.

노모어항은 제3종 어항으로 나가사키반도 서남쪽끝에 위치해 있는데 항내가 조용하고, 수심이 깊으며, 박지가 넓은 양항이다.

'49년부터 항내 준설과 방파제 시설을 하기 시작한 노모어항은 특히 연근해어업의 중심항이자 근거지로서 그 기능을 다하고 있는 듯했다.



신나가사키어항

◇ 11월 8일 목요일

아침 일찍 나가사키를 출발, 버스와 배를 번갈아 탄 끝에 하오 1시가 훨씬 넘어서야 가고시마 아구네(阿久根)어항에 도착했다.

아구네어항은 연근해를 비롯한 동중국해를 향하고 있기 때문에 주위에 좋은 어장을 많이 보유하고 있다고 한다. 특히 선망어업에 의한 멸치류, 고등어, 전갱이가 주로 어획되고 있다고 설명했다.

이 어항은 '63년 제3종 어항으로 지정된 이래 어항정비를 계속해오고 있는데 제8차 정비계획에는 무려 76억엔의 사업비가 책정되어 집중개발되고 있어 새삼 감탄과 한숨이 번갈아 나왔다.

게다가 이와는 별도로 '87년부터 수산물 유통가공거점정비계획에 의거 제빙·냉동·냉장공장의 건설이 한창이었다.

결코 일본의 수산대국이란 칭호가 하루 아침에 나온 것이 아님을 절감할 수 있었다.

우리 일행을 환영차 나온 가고시마어업협동조합 하마사키(濱崎宗人) 조합장과 수협의 운영에 대해서 몇가지 알아봤다.

■ 理事会서 組合長선출 漁港, 漁業基地로 구실

— 임원과 조합장은 어떻게 선출하는가.

△ 지역별로 이사(대표)를 협의, 선정하여 이사회를 구성하며, 이 이사회에서 조합장을 협의, 선정한다. 투표를 하지 않고 협의, 결정하는 것이 특징이다.

— 조합의 하부조직으로 어촌계와 같은 것은 없는가.

△ 없다. 다만, 지역별로 정한 수의 이사를 선출하는 단위가 있는데 이사는 9명으로 되어 있다.

— 위판사업은 어떻게 하며 수수료는 어느 정도인가.

△ 현의 어업조합연합회와 어협이 각기 독자적으로 하는 이중구조로 되어 있다. 수수료

는 어협이 4%, 어련은 6%를 공제한다. 다만, 어련은 이 중 1%를 해당 어협에 환원한다.

이날 하오엔 에노구치(江口)어항을 시찰했다. 이 어항은 제2종 어항으로 주로 지선연안어업의 기지로 큰 역할을 담당하고 있었다.

에노구치어항의 가장 큰 특징은 이 지역 전체 취업자 가운데 70%가 수산업에 종사하고 있을 정도로 수산업 의존도가 매우 높다는 점이다. 특히 악천후시에 안전계류의 확립을 추진하여 지역 중핵어항으로서 중요성이 높아가고 있는데 제2차 어항정비계획 때부터 지금까지 어항개발이 계속되고 있었다.

에노구치어항의 시찰을 마치고 비행기편으로 가고시마를 출발, 후쿠오카에 도착하여 이날을 보냈다.

◇ 11월 9일 금요일

후쿠오카에서 비행기편으로 오키나와로 갔다. 오키나와는 잘 알려진 것처럼 2차대전이후

미국의 주둔지로서 유명한 곳이다. 바다쪽 1Km 이상 발달한 산호초와 울창한 열대림은 상하의 기분을 만끽할 수 있는 곳이기도 하다.

이토만(系滿)어항은 오키나와 본섬에서 가장 남쪽끝인 나하(那覇)시에 위치해 있다. '61년에 제2종 어항으로 지정되긴 했으나 본격적인 개발이 이루어진 것은 오키나와가 미군의 주둔지에서 본토로 복귀한 '71년부터였다.

천혜의 자연적 어항요소를 갖추고 있는 이토만어항은 외래어선을 대상으로 한 전진기지 혹은 중계기지로 건설하려는 오키나와 진흥개발계획에 따라 어항정비와 확충이 시작됐다. '88년까지 모두 98억엔이 투입된 이토만어항 개발사업이 끝나자 '88년 제3종 어항으로 승격됐다.

또한 '81년부터는 어항관리를 위한 오키나와현 수산공사가 설립되어 이토만어항의 기능시설 설치와 함께 관리·기본시설 등 수탁관리업무를 수행하고 있는 점이 특이했다.

특히 이 지역에선 어항정비용 대형케이슨 제작과 각종 쇠파공작물 제작이 눈에 띄었다. 그 까닭은 쇠파공작물(TTP 등)은 1Km가 넘는 산호초가 제1차 쇠파작용을 해주는 덕분에 일본 본토에 비해 60톤 미만의 비교적 작은 것만을 제작해 설치하는 것이 이채로웠기 때문이다.

오키나와에서 만난 오키나와 농림수산부 어항과 마시카에다(眞榮田 克格)씨와 어항건설에 관한 의견을 들어봤다.

— 시공업자 선정은 어떻게

하는가.

△ 오키나와의 경우 시공업자 중 10~12명을 지명하여 경쟁입찰을 한다.

— 공사계약은 어떻게 하는가.

△ 매년 계약을 원칙으로 하고 있다.

— 사업주관은 어디서 하는가.

△ 현에 있는 토목사무소에서 시행한다.

이곳에선 어항외에도 항만, 해안토목공사 등 대부분의 시공을 관장하고 있다.

△ 11월 10일 토요일

상오의 기노만(宜野灣)어항 시찰을 마지막으로 일본에서의 일정을 일단 끝이 나게 된다. 이런 선입견을 갖고 보아서 그런지 기노만어항은 지금까지 살펴본 어항과 여러 면에서 큰 차이가 있었다.

우선 지반이 약한 탓으로 자연적인 혜택은 거의 없이 모두 인공적으로 어항을 개발하고 단지를 조성해야 된다는 점이 이색적이라면 이색적이었다.

빠지선에 지반을 다지기 위한 파일을 싣고 와서 이를 박으면서 건설하고 있는데 현재의 공사진척도는 제1호안 170m.

그러나, 일본은 이 기노만어항에 '93년까지 진행되는 제8차 어항정비계획기간 동안 모두 33억엔을 투입중에 있다 하니 어항건설에 쏟는 그들의 엄청난 노력과 재력에 기가 찰 뿐이다.

더욱이 조금도 서들지 않고 더디지만 확실히 공사를 진행하는 저들의 자세에서 도무지

부실공사란 말이 생겨나지 않을 것만 같았다면 나의 사대주의적 편견일까.

◇ 11월 11일 일요일

어제밤 늦게 대만에 도착한 탓인지, 아니면 연일 강행군(?)에 대한 배려인지는 몰라도 이날은 휴일의 대만 시가지를 가볍게 돌아보는 것으로 일정을 대신했다.

臺灣, 水産業振興주력 아시아의 새強國浮上

◇ 11월 12일 월요일

대만의 기류향과 팔두지어항을 시찰했다. '많은 사람들이 아직도 대만을 중국영역에 있는 조그만 섬 정도로 생각하며 대만의 수산업을 과소평가하는 경향이 있는데 그들은 다른 산업 못지않게 수산업에도 심혈을 기울이고 있다.

그에 대한 반증은 다음 통계에서 알 수 있다. '87년 현재 대만의 어업인구수는 60만명을 넘고 있으며, 어선수는 1만4,860여척에 이르고 있다. 그러나 무엇보다 놀라운 일은 수산물 생산량과 수출액이다.

별게 아닌줄 알았던 대만의 수산물 생산량이 '87년에 123만6,000톤에 이르고 있으며, 수출액은 4억300만달러를 돌파하고 있었다. 이처럼 대만은 아시아의 새로운 수산업 강국으로 부상하면서 우리나라를 위협하고 있는 것이다.

우리도 정신을 차리고 세계 수산업의 동향을 면밀히 파악하지 않으면 대만을 비롯한 태국, 인도네시아 등의 후발 수



하가다 어항

산국의 추격에 쉽게 말려들 가능성이 있음을 절감했다.

기룡항은 대만 북쪽끝에 위치한 무역항으로서 3면이 산으로 둘러싸여 있는 천혜의 항이다. 내항에는 2만~3만톤급, 외항에는 5만톤급의 선박이 정박할 수 있는 무역항이었다. 자연의 조건에 따라서는 엄청난 정비가 드는 항개발비를 크게 절감할 수 있었겠구나 하는 느낌을 받았다.

모르긴 해도 리아스식 해안의 전형인 우리나라도 이런 천혜의 조건을 갖춘 곳이 많을 것으로 생각되는데 앞으로의 어항개발에 참고할 만한 부분이었다.

팔두지어항은 기룡시 북쪽에 위치한 대만에서 두번째로 큰 어항이다. 정부에서 직접 관리를 하고 있는 것만 보아도 이곳 어항의 애착심을 짐작할 수 있을 것이다. 어항에서는 일본으로 수출되는 새우의 선적작업이 한창이었다. 기룡구어회 총간사와 몇가지 의문점에 대

해 말을 나누어 보았다.

— 어항시설비 지원액은 얼마나 되는가.

△ 정부에서 25억圓(대만화폐단위), 자체부담 6천만圓이었다.

— 위관량과 금액은 어느 정도인가.

△ 연간 12만5,000톤 정도이며 금액으로는 약 25억圓쯤 된다.

— 위관수수료는 얼마나 되는가.

△ 3.5%이다. 이 중 1%는 정부에 납부한다.

— 어회(수협)에서는 무슨 사업을 하는가.

△ 수산물운송, 판매, 금융 사업을 한다.

— 어항관리는 어디서 하는가.

△ 정부에서 한다.

— 청소선의 유무와 관리운영은.

△ 청소선은 1척이 있으며 정부에서 관리·운영하고 있다.

◇ 11월 13일 화요일

홍콩의 애버딘어항을 시찰했다. 전형적인 전래의 어항모습이었다. 방파제는 돌로 짠 축대로 되어 있었으며, 관리와 운영은 애버딘 원주민들이 자치적으로 하고 있다고 했다.

모르긴 해도 동남아권 대부분 국가의 어항이 이렇하다고 간주했을 때 우리도 어항개발 기술을 축적한다면 어항건설수출도 가능할 것같은 느낌을 받았다.

◇ 11월 14일 수요일

바쁜 일정을 마치고 돌아오는 비행기안에서 만감이 교차했다. 그리고 우리 어항의 현실을 가장 정확히 보기 위해서는 이같은 기회를 많이 갖는 것외에는 달리 방법이 없다는 생각이 들었다.

다른 분야와는 달리 아직도 어항분야의 기술축적이 제대로 안되고 있는 것은 보고, 듣고, 배울 기회가 별로 없었던 탓이 아닌가 생각된다.

이제 세상은 정보화시대로 변했다. 알아야 한다. 그리고 배워야 한다. 그러기 위해선 더 많은 사람이, 자주 이런 기회를 갖도록 해야 할 것이다. 어쩌면 그것이 우리나라 어항발전의 지름길인지도 모르기 때문이다.

우리나라도 어항예산을 확보하여 하루라도 빨리 일본과 같은 선진어항을 건설하여 어민의 생명과 재산보호는 물론 복지어촌건설에 성큼 한걸음 다가서야 할 것이다.

끝으로 이번 시찰을 주관한 어항협회 여러분의 노고에 진심으로 감사드립니다. ㉠