

참조기·고등어·대구·붉은 대게

# 올해도 많이 잡힌다

수산과학원, 자원생산통계시스템 예측

올해 우리나라 연근해 어업생산량이 평년수준을 유지하면서 고등어, 참조기, 대구, 붉은 대게 등의 어황이 순조로울 것으로 분석됐다.

이 같은 분석은 국립 수산과학원(원장 임광수)이 지난 1970년대부터 2009년까지 39년간의 공동 어시장, 수협, 무선국 등의 자료를 종합해 해양수산연구 종합시스템을 이용한 자원진단과 통계청 어업생산통계시스템 결과에서 나왔다.

21일 수산과학원 서해수산연구소에 따르면 가장 대중적 어종으로 알려진 고등어는 지난해 어획량이 평년(최근 5년) 대비 150%대의 풍어를 기록했으며 현재 고등어의 어획량(치어들이 많이 분포됨)과 친어량(산

란할 수 있는 어미고기)이 높은 수준을 유지하고 있어 올해도 높은 어획이 가능할 것으로 추정했다.

또한 매년 목포수협에서 높은 어획량을 보이고 있는 참조기는 꾸준하게 증가하고 있는 것은 어장정화 사업을 통한 산란장 환경개선 효과와 더불어 산란장, 성육장의 환경이 참조기 성장과 서식에 유리한 환경이 제공되었기 때문인 것으로 분석했다.

이러한 상황은 올해도 지속돼 양과 질 좋은 참조기가 비교적 높은 어획량을 보일 것으로 기대된다.

서해수산연구소는 또 겨울철 생선으로 잘 알려진 대구의 어획량도 증가할 것으로 보고 있고, 오징어의 어획량도 자원량이 높은 수준을 유지하

고 있어 전년도 규모 이상의 어획량을 예상했다.

우리나라 해역에서 어획량이 증가하고 있는 참조기는 제주도 동남방 및 주변해역에서 대마난류를 타고 북상하는 어군을 대상으로 지난해에는 797t이 어획되었으며 올해는 어획량 증가와 분포역의 북상 및 확산이 될 것으로 예측하고 있다.

서해수산연구소는 단백질이 풍부한 어류의 정확한 어획량과 분포를 예측하기 위해 해류의 변동, 인공위성 자료 등을 통합한 예보방법을 개발 중이다.

서해수산연구소 관계자는 “앞으로 수산자원의 효율적 관리와 기후변화에 따른 새로운 어종의 가입, 어장변화 등을 과학적으로 예측해 어업인의 소득증대에 기여할 방침이다”고 말했다. /서부취재본부=이상선기자 sslee@

나타났다. 체내 흡수가 빠르고 에너지원으로 작용하는 ‘유리당’은 100g 당 3.01g으로 타 지역 시금치 2.67g에 비해 높았다.

또한 섬초는 해물을 먹고 자라온 사람에게 없이 옆으로 퍼진 모양이며 속이 노란색 꽃 모양을 띠는 형태학적 특징을 지닌 것으로 조사됐다.

사고 원인으로는 정비불량 37.4%(46척), 운항 부주의 32.5%(40척)로 전체의 69.9%를 차지했다. 이어 기상악화 8.1%(10척), 화기취급 부주의 6.5%(8척), 관리소홀 5.7%(7척), 적재 및 재질불량 2.4%(3척) 등이 순이었다.

사고 유형별로는 기관 고장 및 추진부에 의해 게르마늄 함량 1.7배 높아

신안의 대표적 시금치 브랜드인 ‘섬초’가 타지역에 비해 식이섬유가 적어 부드럽고 게르마늄 함량이 높아 식품학적 가치가 높은 것으로 조사됐다.

21일 전남도 보건환경연구원(원장 정선호)에 따르면 지난 1년간 신안 섬초 10건과 타 지역산 시금치 8건, 비닐하우스 재배 시금치 2건 등을 대

상으로 합유성분을 연구·분석했다.

분석 결과 신안 바금간 섬초의 식이섬유 평균 함량은 100g당 2.94g으로 타 지역산 3.29~5.38g에 비해 1.1~1.8배 가량 낮아 부드러우면서 식감이 좋은 것으로 나타났다.

특히 항암성분으로 알려진 게르마늄은 타 지역산 시금치가 kg당 27.3μg인 반면 신안 섬초는 47.5μg로 높게

/김지율기자 dok2000@

나타났다. 체내 흡수가 빠르고 에너지원으로 작용하는 ‘유리당’은 100g 당 3.01g으로 타 지역 시금치 2.67g에 비해 높았다.

또한 섬초는 해물을 먹고 자라온 사람에게 없이 옆으로 퍼진 모양이며 속이 노란색 꽃 모양을 띠는 형태학적 특징을 지닌 것으로 조사됐다.

최경철 전남도 보건환경연구원 식품약품분석과장은 “이번 신안섬초 연구결과 흥보와 브랜드 효과 등이 상승작용을 한다면 더 많은 수의 발생이 기대된다”며 “지역 축제와 연계한 관광자원으로 활용이 가능할 것”이라고 말했다.

사고 원인으로는 정비불량 37.4%

(46척), 운항 부주의 32.5%(40척)

로 전체의 69.9%를 차지했다. 이어 기상악화 8.1%(10척), 화기취급 부주의 6.5%(8척), 관리소홀 5.7%(7척), 적재 및 재질불량 2.4%(3척) 등이 순이었다.

사고 원인으로는 정비불량 37.4%

(46척), 운항 부주의 32.5%(40척)

로 전체의 69.9%를 차지했다. 이어 기상악화 8.1%(10척), 화기취급 부주의 6.5%(8척), 관리소홀 5.7%(7척), 적재 및 재질불량 2.4%(3척) 등이 순이었다.

사고 원인으로는 정비불량 37.4%

(46척), 운항 부주의 32.5%(40척)

로 전체의 69.9%를 차지했다. 이어 기상악화 8.1%(10척), 화기취급 부주의 6.5%(8척), 관리소홀 5.7%(7척), 적재 및 재질불량 2.4%(3척) 등이 순이었다.

사고 원인으로는 정비불량 37.4%

(46척), 운항 부주의 32.5%(40척)

로 전체의 69.9%를 차지했다. 이어 기상악화 8.1%(10척), 화기취급 부주의 6.5%(8척), 관리소홀 5.7%(7척), 적재 및 재질불량 2.4%(3척) 등이 순이었다.

사고 원인으로는 정비불량 37.4%

(46척), 운항 부주의 32.5%(40척)

로 전체의 69.9%를 차지했다. 이어 기상악화 8.1%(10척), 화기취급 부주의 6.5%(8척), 관리소홀 5.7%(7척), 적재 및 재질불량 2.4%(3척) 등이 순이었다.

사고 원인으로는 정비불량 37.4%

(46척), 운항 부주의 32.5%(40척)

로 전체의 69.9%를 차지했다. 이어 기상악화 8.1%(10척), 화기취급 부주의 6.5%(8척), 관리소홀 5.7%(7척), 적재 및 재질불량 2.4%(3척) 등이 순이었다.

사고 원인으로는 정비불량 37.4%

(46척), 운항 부주의 32.5%(40척)

로 전체의 69.9%를 차지했다. 이어 기상악화 8.1%(10척), 화기취급 부주의 6.5%(8척), 관리소홀 5.7%(7척), 적재 및 재질불량 2.4%(3척) 등이 순이었다.

사고 원인으로는 정비불량 37.4%

(46척), 운항 부주의 32.5%(40척)

로 전체의 69.9%를 차지했다. 이어 기상악화 8.1%(10척), 화기취급 부주의 6.5%(8척), 관리소홀 5.7%(7척), 적재 및 재질불량 2.4%(3척) 등이 순이었다.

사고 원인으로는 정비불량 37.4%

(46척), 운항 부주의 32.5%(40척)

로 전체의 69.9%를 차지했다. 이어 기상악화 8.1%(10척), 화기취급 부주의 6.5%(8척), 관리소홀 5.7%(7척), 적재 및 재질불량 2.4%(3척) 등이 순이었다.

사고 원인으로는 정비불량 37.4%

(46척), 운항 부주의 32.5%(40척)

로 전체의 69.9%를 차지했다. 이어 기상악화 8.1%(10척), 화기취급 부주의 6.5%(8척), 관리소홀 5.7%(7척), 적재 및 재질불량 2.4%(3척) 등이 순이었다.

사고 원인으로는 정비불량 37.4%

(46척), 운항 부주의 32.5%(40척)

로 전체의 69.9%를 차지했다. 이어 기상악화 8.1%(10척), 화기취급 부주의 6.5%(8척), 관리소홀 5.7%(7척), 적재 및 재질불량 2.4%(3척) 등이 순이었다.

사고 원인으로는 정비불량 37.4%

(46척), 운항 부주의 32.5%(40척)

로 전체의 69.9%를 차지했다. 이어 기상악화 8.1%(10척), 화기취급 부주의 6.5%(8척), 관리소홀 5.7%(7척), 적재 및 재질불량 2.4%(3척) 등이 순이었다.

사고 원인으로는 정비불량 37.4%

(46척), 운항 부주의 32.5%(40척)

로 전체의 69.9%를 차지했다. 이어 기상악화 8.1%(10척), 화기취급 부주의 6.5%(8척), 관리소홀 5.7%(7척), 적재 및 재질불량 2.4%(3척) 등이 순이었다.

사고 원인으로는 정비불량 37.4%

(46척), 운항 부주의 32.5%(40척)

로 전체의 69.9%를 차지했다. 이어 기상악화 8.1%(10척), 화기취급 부주의 6.5%(8척), 관리소홀 5.7%(7척), 적재 및 재질불량 2.4%(3척) 등이 순이었다.

사고 원인으로는 정비불량 37.4%

(46척), 운항 부주의 32.5%(40척)

로 전체의 69.9%를 차지했다. 이어 기상악화 8.1%(10척), 화기취급 부주의 6.5%(8척), 관리소홀 5.7%(7척), 적재 및 재질불량 2.4%(3척) 등이 순이었다.

사고 원인으로는 정비불량 37.4%

(46척), 운항 부주의 32.5%(40척)

로 전체의 69.9%를 차지했다. 이어 기상악화 8.1%(10척), 화기취급 부주의 6.5%(8척), 관리소홀 5.7%(7척), 적재 및 재질불량 2.4%(3척) 등이 순이었다.

사고 원인으로는 정비불량 37.4%

(46척), 운항 부주의 32.5%(40척)

로 전체의 69.9%를 차지했다. 이어 기상악화 8.1%(10척), 화기취급 부주의 6.5%(8척), 관리소홀 5.7%(7척), 적재 및 재질불량 2.4%(3척) 등이 순이었다.

사고 원인으로는 정비불량 37.4%

(46척), 운항 부주의 32.5%(40척)

로 전체의 69.9%를 차지했다. 이어 기상악화 8.1%(10척), 화기취급 부주의 6.5%(8척), 관리소홀 5.7%(7척), 적재 및 재질불량 2.4%(3척) 등이 순이었다.

사고 원인으로는 정비불량 37.4%

(46척), 운항 부주의 32.5%(40척)

로 전체의 69.9%를 차지했다. 이어 기상악화 8.1%(10척), 화기취급 부주의 6.5%(8척), 관리소홀 5.7%(7척), 적재 및 재질불량 2.4%(3척) 등이 순이었다.

사고 원인으로는 정비불량 37.4%

(46척), 운항 부주의 32.5%(40척)

로 전체의 69.9%를 차지했다. 이어 기상악화 8.1%(10척), 화기취급 부주의 6.5%(8척), 관리소홀 5.7%(7척), 적재 및 재질불량 2.4%(3척) 등이 순이었다.

사고 원인으로는 정비불량 37.4%

(46척), 운항 부주의 32.5%(40척)

로 전체의 69.9%를 차지했다. 이어 기상악화 8.1%(10척), 화기취급 부주의 6.5%(8척), 관리소홀 5.7%(7척), 적재 및 재질불량 2.4%(3척) 등이 순이었다.

사고 원인으로는 정비불량 37.4%

(46척), 운항 부주의 32.5%(40척)

로 전체의 69.9%를 차지했다. 이어 기상악화 8.1%(10척), 화기취급 부주의 6.5%(8척), 관리소홀 5.7%(7척), 적재 및 재질불량 2.4%(3척) 등이 순이었다.

사고 원인으로는 정비불량 37.4%

(46척), 운항 부주의 32.5%(40척)

로 전체의 69.9%를 차지했다. 이어 기상악화 8.1%(10척), 화기취급 부주의 6.5%(8척), 관리소홀 5.7%(7척), 적재 및 재질불량 2.4%(3척) 등이 순이었다.

사고 원인으로는 정비불량 37.4%

(46척), 운항 부주의 32.5%(40척)

로 전체의 69.9%를 차지했다. 이어 기상악화 8.1%(10척), 화기취급 부주의 6.5%(8척), 관리소홀 5.7%(7척), 적재 및 재질불량 2.4%(3척) 등이 순이었다.

사고 원인으로는 정비불량 37.4%

(46척), 운항 부주의 32.5%(40척)

로 전체의 69.9%를 차지했다. 이어 기상악화 8.1%(10척), 화기취급 부주의 6.5%(8척), 관리소홀 5.7%(7척