

|             |
|-------------|
| 2009. 12    |
| 정책연구-18(기본) |

# 해양 레저보트산업 발전 전략 연구

2009. 12

이승우 · 이종훈 · 홍장원 · 이윤정

#### ◆ 보고서 집필 내역

##### ● 연구책임자

- 이 승 우 : 제1장, 제2장 4절, 제5장, 제6장

##### ● 연구진

- 이 종 훈 : 제4장,
- 홍 장 원 : 제3장 2절
- 이 윤 정 : 제2장, 제3장 1절

#### ◆ 산·학·연·정 연구자문위원

● 김 천 중(용인대학교)

● 박 성 현(목포대학교)

● 신 종 개(서울대학교)

\* 연구자문위원은 산·학·연·정 순임

#### ◆ 연구 감리자

● 임 진 수(한국해양수산개발원 연구감리역)

## 머 리 말

국민소득이 증가하고, 여가시간이 늘어남에 따라 삶의 질의 향상에 대한 국민의 관심이 높아지고 있다. 삶의 질을 향상시키는 수단 중의 하나로써 자신이 거주하는 지역과 환경이 다른 지역으로의 관광의 욕구가 증가하고 있다. 또한 사회적 여건과 국민의 관광 욕구의 변화로 대중관광의 수요가 감소하고 대안관광의 수요가 점점 증가하고 있다. 자연자원과 역사·문화자원이 풍부한 지역이 대안관광의 대상지로 떠오르고 있다. 그 중의 하나가 연안이다.

연안은 국민의 다양한 관광욕구를 충족시킬 수 있는 매우 중요한 해양관광 공간이다. 해양관광은 내륙관광과 다른 상이한 공간에서 이루어지기 때문에 국민에게 다양한 관광상품을 제공하여 국민의 여가문화 수준을 향상시킬 수 있다. 따라서 중앙정부와 연안 지방자치단체는 해양레저 활동을 포함한 해양관광 활성화 계획을 마련하고 있다.

국토해양부는 ‘해양관광진흥 기본계획’과 ‘마리나 개발계획’을 수립함과 동시에 ‘마리나항 조성 및 관리 등에 관한 법률’을 제정하여 해양레저 활동의 지원 근거를 마련하였다. 그리고 지식경제부와 문화체육관광부도 각각 ‘해양레저 장비산업 발전방안’과 ‘관광산업 선진화 전략’을 수립하여 해양레저 산업을 활성화시키기 위한 정책을 추진 중이다. 또한 연안 광역 지방자치단체와 기초 지방자치단체도 마리나 조성사업, 해양레저 산업단지 조성사업 등을 역동적으로 추진하고 있다.

중앙부처의 해양레저보트 산업의 육성 정책은 2008년 대통령의 8·15 경축사에서 ‘저탄소 녹색성장’이 단순한 기후변화에 대응한 정책이 아니라 향후 우리나라 경제의 비전으로 제시한 저탄소 녹색성장 정책목표를 실현하는데 이바지할 수 있을 것이다. 즉 굴뚝 없는 산업인 해양관광 산업의 중

요한 부분인 해양레저보트 산업은 바다 자원을 활용한 녹색성장 추진에 크게 기여할 수 있을 것이다. 해양레저보트 산업을 녹색성장의 새로운 동력으로 육성하기 위하여 해양레저보트의 수요창출, 마리나항 등의 기반시설 확충, 해양레저보트 제조기반 조성 등 3가지 분야의 조화로운 성장이 전개되어야 한다.

그러므로 본 연구에서는 우리나라 해양레저보트 산업의 정책여건과 실태를 분석하고, 해양레저보트 산업의 정책목표와 방향을 제시하였다. 연구진은 이러한 정책목표와 방향을 토대로 해양레저보트 산업의 육성전략을 제시함으로써 해양레저보트 소비시장의 활성화, 해양레저보트 생산기반시설의 구축, 해양레저보트 공급시장의 활성화에 기여하고자 노력하였다.

본 연구는 우리 연구원의 해양국토연구부 이승우 연구위원을 중심으로 이종훈 부연구위원, 홍장원 책임연구원, 이윤정 연구원 등이 공동으로 조사·연구한 결과로서 해양레저보트 산업의 발전전략을 제시한 정책보고서이다. 용인대학교 김천중 교수, 목포해양대학교 박성현 교수, 서울대학교 신종개 교수 등이 바쁘신 가운데도 연구결과의 질적 향상을 위하여 토론과 자문에 적극적으로 응하여 주셨다.

본 연구는 해양레저보트 산업의 발전전략에 대한 큰 그림을 그린 것으로 향후 각 방안에 대한 후속 연구가 이루어져 해양레저보트 산업이 녹색성장의 새로운 동력으로 자리 잡는데 기여하길 바라는 바이다.

2009년 12월

한국해양수산개발원  
원 장 강 종 희

# 차 례

## 제1장 서 론 ..... 1

- 1. 연구의 배경 및 필요성 ..... 1
- 2. 연구의 목적 ..... 2
- 3. 연구의 범위와 방법 ..... 3
- 4. 선행연구 ..... 5

## 제2장 국내 해양레저보트산업 정책여건 분석 ..... 9

- 1. 해양관광의 전망 ..... 9
  - 1) 해양관광 현황 ..... 9
  - 2) 해양관광 및 레저보트 시장 전망 ..... 14
- 2. 해양레저보트산업 육성 정책 ..... 17
  - 1) 레저보트 개발 지원정책 ..... 17
  - 2) 레저보트 관련 산업단지 조성 정책 ..... 23
  - 3) 기반시설 조성 관련 정책 ..... 26
  - 4) 규제 및 세제 개선 ..... 28
- 3. 해양레저산업 관련 법·제도 분석 ..... 31
  - 1) 수상레저안전법 ..... 31
  - 2) 마리나항만의 조성 및 관리 등에 관한 법률 ..... 33
- 4. 해양레저보트산업 발전여건 분석 ..... 35

## 제3장 해양레저보트산업의 실태분석 ..... 38

- 1. 해양레저보트산업 ..... 38

|                          |    |
|--------------------------|----|
| 1) 레저보트 공급 현황 .....      | 38 |
| 2) 수요전망 .....            | 44 |
| 2. 실태조사 분석 .....         | 46 |
| 1) 해양레저산업의 공급실태 조사 ..... | 47 |
| 2) 해양레저보트활동 실태분석 .....   | 60 |

#### 제4장 해양레저보트산업 동향 분석 ————— 75

|                                  |    |
|----------------------------------|----|
| 1. 세계 해양산업의 전망 .....             | 75 |
| 2. 주요 국가별 레저보트산업 현황 .....        | 79 |
| 3. 주요 국가별 레저보트 및 기구 수출입 현황 ..... | 85 |
| 1) 주요 국가별 수출 현황 .....            | 85 |
| 2) 주요 국가별 수입 현황 .....            | 87 |

#### 제5장 해양레저보트산업 육성전략 수립 ————— 89

|                                        |     |
|----------------------------------------|-----|
| 1. 해양레저보트산업 육성을 위한 기본방향 .....          | 89  |
| 1) 정책목표 .....                          | 89  |
| 2) 정책방향 .....                          | 90  |
| 2. 해양레저보트 산업 발전전략 .....                | 93  |
| 1) 연안의 녹색성장 동력축으로 육성 .....             | 93  |
| 2) 해양레저보트 산업의 클러스터 구축 .....            | 93  |
| 3) 해양레저 기반시설의 체계적 구축 .....             | 94  |
| 4) 마리나 시설의 수평적 다각화를 통한 투자 효율성 제고 ..... | 95  |
| 5) 해양레저보트 관련 개별법 제정을 통한 민간투자 촉진 .....  | 96  |
| 6) 해양레저보트산업의 인력 육성 및 교육의 활성화 .....     | 97  |
| 7) 해양레저보트 관련 금융상품 개발 .....             | 98  |
| 8) 어항·어장의 개방을 위한 어항·어장 개발 정책수립 .....   | 99  |
| 9) 해양레저보트에 대한 사회적 인식 전환 .....          | 100 |

|                  |     |
|------------------|-----|
| 제6장 정책제언 및 결론    | 101 |
| 1. 결론            | 101 |
| 2. 정책제언          | 102 |
| 참고문헌             | 105 |
| 부록1 : 레저보트 용어 설명 | 107 |
| 1. 모터보트          | 108 |
| 2. 요트            | 110 |
| 3. 수상레저기구        | 113 |
| 부록2 : 설문조사서      | 117 |

## 표 차례

|                                       |    |
|---------------------------------------|----|
| 표 2-1. 주요 해양관광활동 규모 .....             | 11 |
| 표 2-2. 수상레저기구조종면허 교부 현황 .....         | 13 |
| 표 2-3. 전 세계 해양관광 분야 전망 .....          | 14 |
| 표 2-4. 개인 소유 수상레저기구 .....             | 16 |
| 표 2-5. 레저보트 개발 사업 .....               | 18 |
| 표 2-6. 보급형 해양레저선박 .....               | 19 |
| 표 2-7. 해양레저장비산업 지원센터 개요 .....         | 20 |
| 표 2-8. 자전가·해양레저장비산업 육성사업 개요 .....     | 21 |
| 표 2-9. 해양레저장비산업 경쟁력 강화사업 개요 .....     | 22 |
| 표 2-10. 레저보트 관련 산업단지 조성 사업 .....      | 23 |
| 표 2-11. 해운대 해양레저특구 규제 특례 .....        | 24 |
| 표 2-12. 해양레저산업 클러스터 구축 개요 .....       | 25 |
| 표 2-13. 마리나산업단지 조성 관련 마리나법 조항 .....   | 25 |
| 표 2-14. 레저보트 기반시설 조성 사업 .....         | 26 |
| 표 2-15. 해양관광자원개발사업 마리나시설 조성 현황 .....  | 27 |
| 표 2-16. 마리나 조성 관련 마리나법 내용 .....       | 28 |
| 표 2-17. 규제 및 세제 개선 .....              | 29 |
| 표 2-18. 해양레저산업 규제개혁 개요 .....          | 30 |
| 표 2-19. 수상레저안전법 개요 .....              | 31 |
| 표 2-20. 마리나항만의 조성 및 관리 등에 관한 법률 ..... | 34 |
| 표 2-21. 해양레저보트산업 발전여건 분석 .....        | 37 |
| 표 3-1. 조선업 현황 .....                   | 38 |
| 표 3-2. 오락 및 스포츠용 보트 건조업 생산규모 .....    | 39 |
| 표 3-3. 레저보트 생산 국내 중소형조선소 현황 .....     | 40 |
| 표 3-4. 보트 쇼 참가 레저보트 관련 사업체 .....      | 42 |

|                                            |    |
|--------------------------------------------|----|
| 표 3-5. 레저보트 수출입 현황 .....                   | 44 |
| 표 3-6. 국내 레저보트 수요 .....                    | 45 |
| 표 3-7. 국내 레저보트 수요 전망 .....                 | 45 |
| 표 3-8. 해양레저보트산업의 공급실태 설문조사 설계 .....        | 47 |
| 표 3-9. 해양레저보트 활동 실태 설문조사 설계 .....          | 60 |
| 표 4-1. 해양산업의 분야별 생산액 정의 .....              | 77 |
| 표 4-2. 세계 해양산업 분야별 성장 전망 .....             | 78 |
| 표 4-3. 주요 국가별 레저보트 관련 기반 현황 .....          | 80 |
| 표 4-4. 레저보트 척당 인구수 추정치 비교 .....            | 81 |
| 표 4-5. 주요 국가별 레저보트 및 기구 수출 현황(2005년) ..... | 86 |
| 표 4-6. 주요 국가별 레저보트 및 기구 수입 현황(2005년) ..... | 88 |

## 그림 차례

|                                              |    |
|----------------------------------------------|----|
| 그림 1-1. 연구의 수행과정 .....                       | 5  |
| 그림 2-1. 해양관광 실태조사 .....                      | 10 |
| 그림 2-2. 해양관광 실태조사 .....                      | 15 |
| 그림 2-3. 해양레저산업 규제개혁 기본방향 .....               | 29 |
| 그림 3-1. 해양레저보트산업의 시장분석 .....                 | 46 |
| 그림 3-2. 해양레저보트의 시장여건 .....                   | 48 |
| 그림 3-3. 해양레저보트의 시장여건 .....                   | 48 |
| 그림 3-4. 국내 레저보트산업의 비교 .....                  | 49 |
| 그림 3-5. 국내 레저보트산업의 성장장애요인 .....              | 50 |
| 그림 3-6. 국내 레저보트산업 및 시장육성을 위한 정책추진의 장애요인 ...  | 50 |
| 그림 3-7. 국내 레저보트시장 및 산업 진흥을 위하여 도입되어야 할 요인 .. | 51 |
| 그림 3-8. 해양레저보트활동의 대중화를 위한 중점 추진사항 .....      | 51 |
| 그림 3-9. 해양레저보트산업체의 육성을 위한 중점 추진사항 .....      | 52 |
| 그림 3-10. 해양레저보트활동관련 규제완화를 위한 중점 추진사항 .....   | 52 |
| 그림 3-11. 해양레저보트/장비 임대관련 업체의 지원방안 .....       | 53 |
| 그림 3-12. 해양레저보트산업의 육성을 통한 기대효과 .....         | 54 |
| 그림 3-13. 해양레저보트의 수요 및 공급여건을 고려한 국내개발방향 ...   | 54 |
| 그림 3-14. 우리나라 해양레저보트 산업의 기술력 평가(선진국 대비) ...  | 55 |
| 그림 3-15. 우리나라 해양레저보트 시장 점유율 전망 .....         | 56 |
| 그림 3-16. 해양레저활동인구의 주된 레포츠활동 형태 .....         | 56 |
| 그림 3-17. 해양레저활동을 위한 레저보트의 규모 .....           | 57 |
| 그림 3-18. 해양레저산업의 제고를 위하여 필요한 사항 .....        | 58 |
| 그림 3-19. 관광/휴식 목적 해안지역 방문 여부 및 방문지역 .....    | 61 |

|                                        |    |
|----------------------------------------|----|
| 그림 3-20. 참여한 해양레저스포츠 활동 .....          | 62 |
| 그림 3-21. 향후 참여하고 싶은 해양레저스포츠 활동 .....   | 62 |
| 그림 3-22. 보트쇼 행사 접촉여부 .....             | 63 |
| 그림 3-23. 요트대회 행사 관람이나 참여실태 분석 .....    | 64 |
| 그림 3-24. 요트/레저보트 학교, 클럽활동 참여여부 .....   | 64 |
| 그림 3-25. 수상레저기구(요트/ 레저보트) 면허시험 .....   | 65 |
| 그림 3-26. 레저보트/요트의 구매광고, 구매 .....       | 65 |
| 그림 3-27. 해양레저보트활동의 정부 규제 완화 조치 .....   | 65 |
| 그림 3-28. 레저보트/요트활동의 활동 장애요인 .....      | 66 |
| 그림 3-29. 레저보트/요트활동 참여 의사 .....         | 67 |
| 그림 3-30. 레저보트/요트활동에 대한 비참여 사유 .....    | 67 |
| 그림 3-31. 레저보트/요트활동에 대한 참여 사유 .....     | 68 |
| 그림 3-32. 레저보트/요트활동 참여에 주요 고려 요소 .....  | 69 |
| 그림 3-33. 해양레저보트 대중화를 위한 중점 추진 요소 ..... | 69 |
| 그림 3-34. 레저보트/요트를 통한 참여 희망 활동 .....    | 70 |
| 그림 3-35. 레저보트활동을 위한 요트/보트 이용방법 .....   | 71 |
| 그림 3-36. 레저보트활동 대중화를 통한 기대효과 .....     | 71 |
| 그림 3-37. 레저보트산업의 육성 단계 .....           | 74 |

# 제 1 장 서 론

## 1. 연구의 배경 및 필요성

여가시간이 늘어나고, 국민소득이 증가함에 따라 국민의 관광욕구는 점점 증가하고 있다. 또한 관광의 패턴도 변화하고 있다. 즉 대중관광으로부터 사회적 여건변화와 관광객의 욕구 변화에 따른 대안관광의 수요가 점점 증가하고 있다. 특히 우리나라도 경유형 대중관광의 수요가 감소하고 목적 중심의 체류형 관광의 수요가 점점 증가하고 있다. 이러한 관광패턴의 변화에 따라 해양관광의 수요 또한 증가하고 있다.

그럼에도 불구하고 우리나라는 해양관광의 공간인 가까운 바다가 어업인의 수산물 생산공간으로 주로 활용되고 있을 뿐만 아니라 바다에서 발생할 수 있는 안전사고에 대한 불안감으로 해양레저 수요의 증가가 기대에 미치지 못하고 있다.

그러나 바다는 해양관광을 통한 국민의 다양한 관광욕구를 충족시킬 수 있는 매우 중요한 공간이다. 해양관광은 국민의 여가문화의 수준을 향상시킬 수 있을 뿐만 아니라 우리나라의 연안과 도서 등의 고유한 환경을 활용한 해양관광의 차별화를 이룰 경우 외국 관광객의 수요도 창출할 수 있을 것이다.

해양관광의 주요한 분야인 해양레저 활동에 대한 국민적 관심이 점점 증가하면서 중앙정부와 연안 지방자치단체는 해양레저 활동을 포함한 해양관광 활성화 계획을 마련하고 있다. 국토해양부는 ‘마리나 개발계획’과 함께 ‘마리나항 조성 및 관리 등에 관한 법률’을 제정하여 해양레저 활동의 지원 근거를 마련하고 있다. 그리고 문화체육관광부와 지식경제부도 각각 ‘관광산업 선진화 전략’과 ‘해양레저 장비산업 발전방안’을 수립하여 해양

레저 산업의 활성화를 위한 정책을 수립하여 추진 중이다. 또한 연안 광역 지방자치단체와 기초 지방자치단체도 마리나 조성사업, 해양레저 산업단지 조성사업 등을 역동적으로 추진하고 있다.

현재 마리나 개발계획과 관련하여 전국적으로 90 곳 이상에서 시설개발계획 혹은 개발구상을 수립하고 있다. 그러나 해양레저 보트 이용자의 활동실태에 대한 조사·분석이 부족하고, 해양레저보트 시장을 육성하기 위한 정책이 미흡한 실정이다. 또한 우리나라 해양레저보트 제조회사는 20 여개로 공급시장의 규모가 매우 작아 대부분의 해양레저보트를 일본의 중고 해양레저보트를 수입하고 있는 실정이다. 국내 해양레저 활동과 관련한 해양레저보트, 통신장비, 낚시장비 등 해양레저보트 산업의 연관 산업 또한 매우 열악한 실정이다.

마리나 조성사업의 투자는 마리나에 정박하는 해양레저보트의 이용도와 주변 배후시설의 활용 등에 의하여 결정되고, 해양레저 산업단지의 활성화는 해양레저보트의 제조와 수리 등이 중요한 역할을 한다. 따라서 중앙정부와 연안 지방자치단체가 추진하고 있는 마리나 조성사업의 투자효과를 높이고, 해양레저 산업단지의 부가가치를 높일 수 있는 해양레저보트 산업의 발전전략의 수립이 필요하다.

## 2. 연구의 목적

해양레저보트 보급을 통한 해양레저보트 산업의 육성을 위해서는 단순한 기반시설의 조성으로부터 벗어나 해양레저보트의 시장여건에 대한 분석과 이에 따른 정책수립이 매우 중요하다. 즉 해양레저보트를 정박하기 위한 마리나 조성과 해양레저보트를 생산하는 해양레저장비 산업단지 등의 공급 중심의 정부 주도하의 정책수립과 추진과 함께 민간 투자자의 적극적인 시장참여를 유도할 수 있는 해양레저보트의 공급시장과 시장의 육

성을 위한 정책과 제도정비가 이루어져야 한다.

본 연구는 이러한 해양 관련 산업단지 조성방안을 도출하는 것이 아니라 산업단지 조성의 이전의 단계로서 해양복합산업의 구성요소인 해양레저보트 산업의 현황과 육성전략을 도출하고자 한다.

따라서 본 연구의 목적은 국내 해양레저보트 산업의 시장여건과 해양레저 활동실태를 조사·분석하여 국내 해양레저보트 산업의 육성전략을 제시하여 해양레저보트산업의 활성화를 위한 정책수립에 기여하고자 한다.

### 3. 연구의 범위와 방법

마리나 개발계획을 수립하거나 마리나 개발에 관심을 갖고 있는 연안 지방자치단체의 대부분은 해양레저보트의 제조 혹은 수리공간의 조성에 관심을 갖고 있다. 마리나 항을 조성하여 운영할 경우에 마리나 항에 정박하거나 마리나 항을 이용하는 해양레저보트의 제조 또는 수리가 필요할 뿐만 아니라 지역의 부가가치 창출에 기여할 수 있기 때문이다.

단순한 해양레저보트의 제조와 수리가 아닌 해양레저산업단지의 조성을 추진하고 있는 지방자치단체도 있다. 즉 이러한 지방자치단체는 「산업기술단지 지원에 관한 특별법」의 제2조에서 정의하고 있는 산업기술단지<sup>1)</sup>의 개념에 따른 해양레저산업단지를 조성하여 지역경제 활성화의 새로운 동력으로 해양레저 산업단지를 개발하려는 것이다.

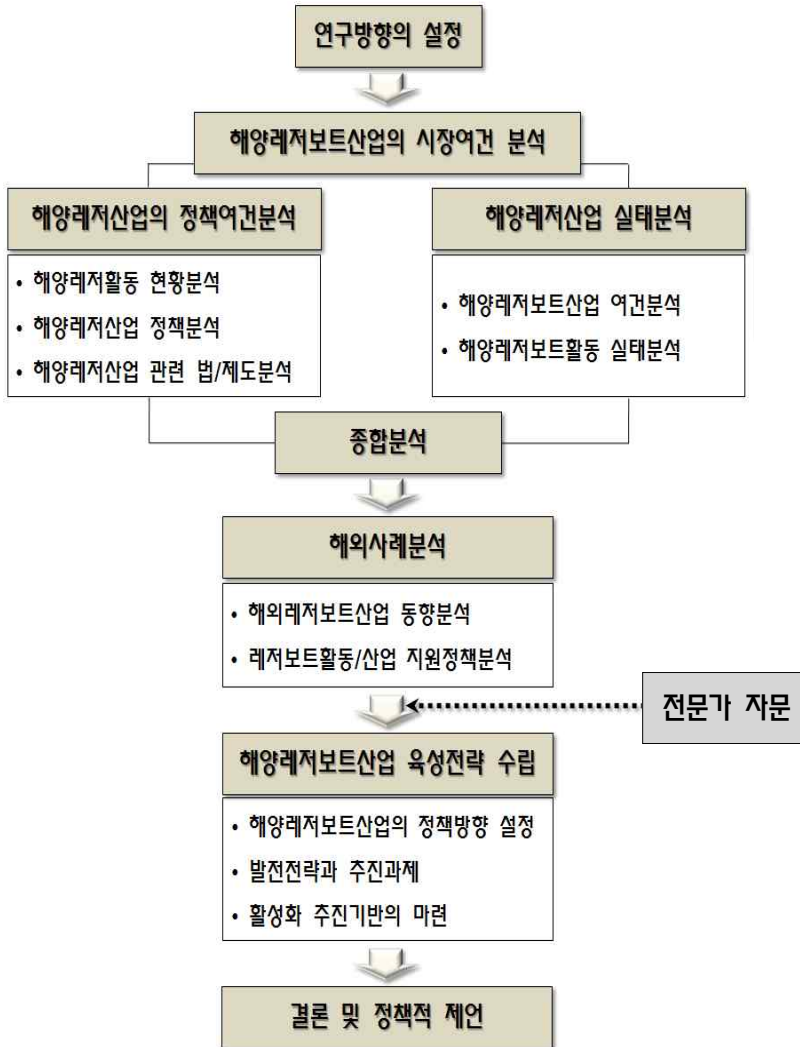
---

1) 산업기술단지라 함은 기업·대학·연구소·지방자치단체 등이 다음 각호의 사업을 수행하는 지역혁신의 거점이 되는 토지·건물·시설 등의 집합체를 말한다. i) 인적자원개발, 과학기술발전, 산업생산 및 기업지원 등에서 지역별 여건과 특성에 따라 지역의 발전역량을 창출·활용·확산시키기 위한 기업·대학·연구소·지방자치단체 또는 기술 및 기업경영지원기관 사이의 협력체계의 구축 ii) 산업 및 기술분야의 지역발전전략 수립의 지원 iii) 공동 연구개발, 기술이전 및 사업화 iv) 산업 및 기술 분야 인적자원의 교육 및 훈련 v) 산업지 기수에 관한 정보의 유통

부산광역시에는 해양레저장비 전문기업 40업개 업체가 입주하고, 계류장과 관리시설, 숙박시설, 물류센터, 쇼핑몰, 금융센터 등의 지원시설이 들어서는 해양레저장비 전용 산업단지 조성을 추진하고 있다. 경기도는 2008년과 2009년에 연달아 개최한 ‘경기 국제보트쇼 및 코리아매치컵 세계요트대회’가 개최한 화성 전곡항과 안산 탄도항 일대에 해양관광지구와 마리나 시설과 함께 해양복합산업단지 조성을 추진하고 있다.

연구의 목적을 달성하기 위하여 해양관광정책 및 해양레저산업의 육성정책과 관련한 국내·외 정책보고서 및 연구자료를 조사·분석한다. 또한 우리나라 해양레저보트 이용자가 선호하는 해양레저보트의 특성, 구매실태, 해양레저보트의 구매의사 등 레저보트 소비시장의 특성을 조사하기 위하여 전문가와 일반인을 대상으로 설문조사를 실시한다. 그리고 해양레저보트 제조업자, 판매업자, 해양레저보트 이용자, 해양관광 전문가 등으로부터 연구자문을 받아 품질을 높인다.

이러한 연구방법을 토대로 해양레저보트 산업의 정책여건과 해양레저보트산업의 실태분석을 통하여 해양레저보트 산업의 시장여건을 분석하였다. 특히 도입기에 있는 해양레저보트 산업의 실태에 대한 미비한 통계자료를 보완하기 위하여 전문가와 일반인을 대상으로 설문조사를 실시하여 해양레저보트 산업의 실태를 조사·분석하였다.. 그리고 해외 해양레저보트산업의 동향과 지원정책을 조사·분석하여 시사점을 도출하였다. 이러한 연구조사 결과와 전문가 자문, 그리고 전문가 세미나 등을 통하여 해양레저보트 산업의 육성전략, 즉 해양레저보트 산업의 정책방향을 설정함과 동시에 해양레저보트 산업의 정책목표, 정책방향, 발전전략을 도출하였다.



| 그림 1-1 | 연구의 수행과정

## 4. 선행연구

해양관광은 연안자원과 공간을 활용한 가치창출 중에서 국민들의 생활과 밀접한 관련이 있는 부분이다. 특히 국민소득과 여가시간이 증가함에

따라 해양관광의 수요가 증가하고 해양관광의 욕구가 다양해지고 있다. 따라서 정부는 국민의 해양관광 수요를 충족시키고, 나아가 해양관광을 산업으로 육성하여 연안자원과 공간으로부터 부가가치를 창출하기 위한 정책을 추진하고 있다. 최근에는 해양관광활동 중에서 해양레저보트를 이용한 해양레저활동의 기반구축에 관한 정책을 추진하고 있다. 이와 더불어 해양관광의 활성화에 대한 연구가 진행되고 있다. 이에 관련된 선행연구를 살펴보면 다음과 같다.

신동주 외(2007)는 「해양관광 발전을 위한 여건분석과 정책과제」에서 해양관광의 문제로 계절적 하계기간에 집중, 바다에 대한 잘못된 인식, 해양에 대한 교육 부족, 각종 규제에 따른 해양이용의 제한, 해양관광자원에 대한 전문적 지식기반 및 체계적 조사 미흡, 해양관광 상품 및 시설의 부족, 해양환경에 대한 고려가 미흡한 해양관광개발, 해양관광 관련 제도 및 법규의 미비, 해양관광 주체의 다원화, 낮은 해양관광 개발에 대한 정책 우선순위 등을 제시하였다. 이러한 해양관광의 문제를 해결하기 위한 정책 개선방안으로서 국민의 해양의식 강화, 해양관광 인프라 구축, 해양관광 개발에 관한 법률적·제도적 기반 마련, 다양한 해양관광 상품 및 시설의 개발정책 추진, 정보화 시대에 부응하는 해양관광시스템 구축, 해양관광을 위한 전문가 양성 및 안전관리체계 확립, 해양관광 개발사업에 국내외 민자 유치 촉진을 위한 인센티브 제공, 해양관광의 국제화 및 국제협력 강화, 해양관광 행정주체별 약할 정립, 해양관광 개발정책의 우선순위 확보 및 환경보전, 국토해양부의 해양관광 기능 강화 등을 주장하였다.

이승우 외(2008)는 「해양관광진흥 기본계획 수립 및 제도개선방안에 관한 연구」에서 전문가 설문조사를 통하여 해양관광의 여건평가를 평가한 결과, 기반시설 및 해양관광 수용태세 미비, 통합적 해양관광계획 부족, 해양관광인프라 조성 부족, 정책목표와 방향설정 미비, 해양관광자원 상품화 부족 등으로 해양관광의 여건을 평가하였다. 그리고 해양관광의 비전을

‘연안의 잠재적 가치를 창출하는 새로운 동력으로서 해양관광산업’을 설정하고, 해양관광의 통합적 관리체계 구축, 민간투자 촉진을 위한 해양관광기반 조성, 소비자 지향적 해양관광 공간의 독창적 개발, 해양관광 개발로 인한 공공갈등의 방지 등의 정책방향을 제시하였다. 해양관광의 단계별 추진 전략으로서 해양관광 자원조사 및 연계, 해양관광 콘텐츠 개발 및 홍보, 해양관광 협의체 구축 등의 해양관광 기반구축(1단계), 차별화된 해양관광 공급시장 조성, 해양관광 소비시장의 조성 및 세분화, 해양관광 홍보강화 등의 해양관광 시장의 활성화(2단계), 해양관광 복합산업화(3단계) 등을 제안하였다. 해양레저스포츠 활성화, 크루즈관광 활성화, 해양생태관광 활성화를 해양관광의 핵심과제로 선정하고, 해양관광 공공투자사업의 가이드라인을 제시하였다.

김경호(2008)는 「한국 해양스포츠 관광산업의 투자유치와 산업지 개발 전략」에서 지방정부와 민간의 역할 증대, 투자가 중심의 인센티브제도 마련, 투자유치 전담조직의 정비 및 기능강화, 신속한 서비스(one-stop) 제공 및 사후 관리활동 강화, 해양관련 부속 연구기관 운영 등을 포함한 해양스포츠 관광산업 투자유치 기본전략을 제시하였다. 그리고 한국형 스포츠 산업지 개발전략으로 해양스포츠 관광 산업지 개발의 효과에 대한 사전 검증, 해양 스포츠 관광 산업지 개발 시 고려사항, 해양스포츠 관광 산업지 개발 시 보장되어야 할 정책 및 제도, 해양스포츠 관광 산업지 개발 시 기본컨셉 선정, 해양스포츠 관광산업 개발 시 필요한 시설 등을 제안하였다.

신동주 외(2007) 연구는 해양관광 발전 방안을 중심으로 연구가 수행되어 해양관광의 전반적인 정책과제 중심으로 해양관광활동 중 해양레저관광의 활성화에 대한 제안이 거의 없다. 반면에 이승우 외(2008)의 연구는 해양관광을 복합산업으로 육성하여 국가의 새로운 성장동력으로 키워나가야 한다고 주장과 함께 핵심추진과제로 해양레저 활성화를 제안하였지만, 해양레저 산업의 발전전략은 구체적으로 제시하지 못하였다. 김경호(2008)

의 연구는 해양스포츠 산업을 육성전략으로서 해양스포츠 관광 산업지의 선정과 시설 등을 국한하여 다루고 있어 종합적인 해양레저산업의 육성전략을 제시하지 못하고 있다.

본 연구는 해양레저보트 산업의 발전에 필요한 기반시설, 정책 및 제도, 인적자원 계발 등 제반 사항을 검토하여 해양레저보트 산업의 수요와 공급시장의 활성화에 필요한 체계적이고 종합적인 해양레저보트 산업 발전전략을 제시하였다.

## 제2장 국내 해양레저보트산업 정책여건 분석

### 1. 해양관광의 전망

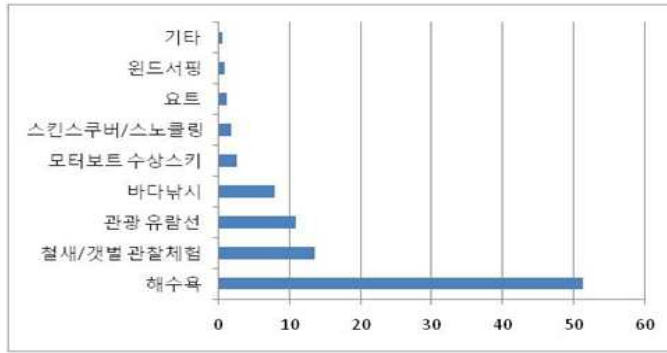
#### 1) 해양관광 현황

해양관광이란 해양공간에 의존하거나 연계하여 즐기는 여가활동을 의미하는데, 우리나라 국민들이 가장 즐기는 활동은 해수욕, 수산물 시식, 경관 감상활동이다. 이러한 경향은 해양관광 실태조사를 통해 확인할 수 있다.

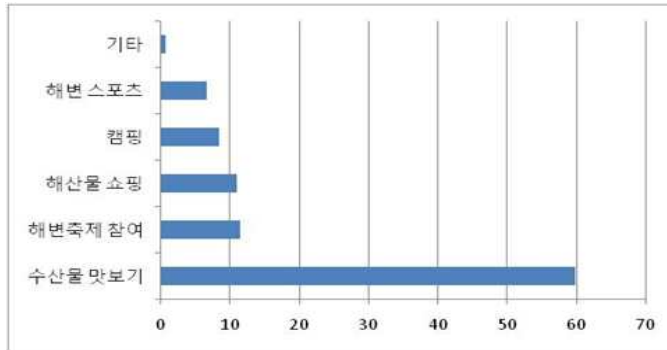
<그림 2-1>는 한국해양수산개발원 및 한국관광공사에서 실시한 해양관광실태조사 결과를 보여주고 있다. 한국해양수산개발원은 전국적으로 1,500개의 표본을 선정하여 2005년 9월 중 전화면접조사를 실시하였다. 그리고 한국관광공사는 2006년 상반기 국민여행실태조사(1월~6월) 시 여행방문지에서 바다와 관련된 수영/수상 레포츠/해변활동을 하였다고 응답한 약 1,000명을 추출하여 해양관광활동 실태를 파악하였다.

이러한 실태조사를 통해 통계로 파악되지 않는 각종 해변활동을 파악할 수 있다. 단, 한국관광공사의 조사는 해양관광이 아닌 여행실태를 목적으로 설문문항이 작성되었으며, 상반기에 조사되어 하반기(7, 8월)에 집중되는 수영/수상레포츠/해변활동 실태를 충분히 담지 못한다는 점을 고려하여 분석하여야 한다.

한국해양수산개발원의 해양관광실태조사 결과에 따르면, 해양레저 활동으로 ‘해수욕’을, 해변활동으로 ‘수산물 맛보기’를 가장 즐기고 있음을 알 수 있다. 그리고 ‘해변 축제 참여’, ‘해산물 쇼핑’ 등 기타 해변활동의 참여수준은 낮았다.

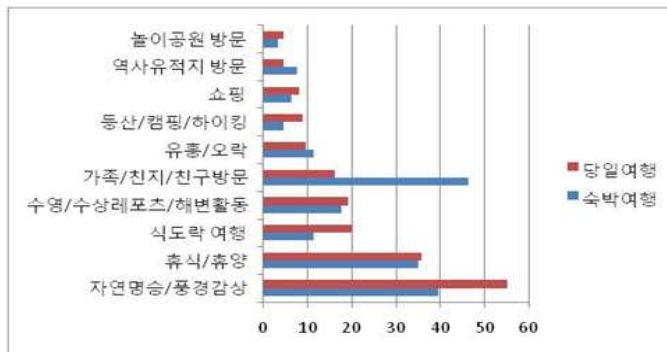


[해양레저스포츠 활동]



[해변활동]

자료 : 한국해양수산개발원, “해양관광실태조사”, 2005



[여행 방문지 활동]

자료 : 한국관광공사, “해양관광실태조사”, 2005

그리고 한국관광공사의 실태조사에서 여행목적은 ‘자연명승 및 풍경감상’이 가장 많고, 이어서 ‘휴식/휴양’, ‘식도락 여행’, ‘수영/수상레포츠/해변 활동’ 순으로 높게 나타났다. 한편 숙박여행에서 ‘가족/친지/친구방문’의 비중이 높게 나타난 것은 상반기 명절 및 가정의 달(5월)이 있기 때문으로 풀이되며, 조사시점이 상반기인 점을 고려해 보면 ‘수영/수상레포츠/해변 활동’의 비중은 실제보다 낮게 평가되었을 것으로 판단된다.

한국해양수산개발원과 한국관광공사의 실태조사를 종합해 보면, 우리나라에서의 해양관광은 경관감상 및 휴식, 해수욕 활동, 수산물 시식 등이 주류를 이루고 있는 것으로 판단된다.

한편 해양관광 시장의 규모를 살펴보면 |표 2-1|과 같다. 현재 우리나라의 통계분류에는 해양관광에 대한 정확한 정의 및 범위가 규정되어 있지 않으며, 그로 인해 총괄적인 통계도 생산되지 않고 있다. 다만, 각 기관별로 필요에 의하여 관련 통계를 생산하고 있는데, 해수욕장, 낚시어선, 유람선 이용객 규모는 <표 2-1>과 같다.

| 표 2-1 | 주요 해양관광활동 규모

(단위 : 천명)

| 연도       | 2003년 | 2004년 | 2005년  | 2006년  | 2007년   |
|----------|-------|-------|--------|--------|---------|
| 해수욕장 이용객 | -     | -     | 93,586 | 97,492 | 108,473 |
| 낚시어선 이용객 | 1,422 | 1,884 | 2,024  | 2,306  | -       |
| 유람선 이용객  | 5,822 | 5,221 | 5,270  | 6,034  | 5,762   |

자료 : 해양경찰백서, 농림수산식품부 내부자료, 관광지식정보시스템.

지방자치단체에서 집계한 해수욕장 방문객은 연간 1억 1,000만 명이며, 이는 2007년 국민여행총량(2억 9,400만 명)의 1/3에 해당하는 규모이다. 한편 실태조사 결과에서 높은 비중을 차지한 경관감상 및 식도락 인구 역시 이와 비슷한 규모일 것으로 예상된다.

낚시어선 이용객은 연간 230만 명 수준인데, 꾸준히 활동인구가 증가하고 있고 있을 뿐만 아니라 갯바위, 방파제 등에서도 낚시를 즐기고 있다. 농림수산식품부에서는 바다낚시인구의 80% 정도가 갯바위 낚시를 즐기는 것으로 판단하고 있다<sup>2)</sup>.

유선(遊船) 탑승자를 집계한 유람선 이용객은 연간 600만 명 규모이다. 유람선은 바다경관을 감상하는 대표적인 방법이며, 다도해로 경관이 아름다운 남해안을 중심으로 성행하고 있다.

최근에는 해양관광이 해수욕, 수산물 시식 중심의 단편적인 활동에서 벗어나, 요트, 모터보트, 수상오토바이 등 수상레저기구를 이용한 활동으로 다양화되고 있다. 우리나라는 레저보트 활동인구 통계가 정확히 집계되지 않으나, 동력수상레저기구 면허자를 통해 어느 정도 가늠할 수 있는데<sup>3)</sup>, 이 제도가 도입된 2000년 이래로 매년 6,000명 이상이 조종면허를 취득하여 2007년 기준 면허취득자 수는 총 6만 5,758명이다(<표 2-2> 참조).

이 중 약 65%가 요트와 2급 조종면허자로 레저용으로 수상레저기구를 조종하는 이들이다. 한편 1급 조종면허는 수상레저사업에 종사하고자 하거나 시험대행기관의 시험관이 되고자 하는 이들이 취득하는 면허이다. 주목할 만한 점은 2급 조종면허 취득자수가 매년 약 5,000명씩 증가하고 있다는 점이다. 즉 레저보트를 즐기고자 하는 이들이 그 만큼 빠르게 늘어나고 있음을 알 수 있다.

이와 같이 레저보트를 즐기는 레저인구가 늘어나는 것은 레저보트 운항뿐만 아니라, 수상스키 등의 견인형 레저스포츠 활동, 바다낚시, 스킨스쿠버, 경관감상 등 다양한 해양레저 활동과 연계하여 실시할 수 있다는 매력 때문이다. 그리고 중앙 및 지방정부에서도 연관산업이 많아 새로운 성

2) 해양수산부(현 농림수산식품부) 어업자원국, “2006년도 낚시어선업 운영현황 보고”, 2007.

3) 우리나라는 엔진이 장착된 모터보트, 크루즈급 요트, 수상오토바이 등의 동력수상레저기구를 운항하거나 요트를 세일링하고자 할 경우 조종면허를 취득하도록 하고 있기 때문이다.

장동력이 될 수 있고, 해양레저산업 및 레저활동 유치를 통해 지역경제를 진흥시킬 수 있다는 장점 때문에 많은 관심을 가지고 있다.

실제 레저보트 분야의 경제적 가치는 레저보트 판매량의 약 7~8배에 달하는 것으로 알려져 있다. 레저보트의 운항을 위해서는 레저보트 구입뿐만 아니라 마리나 운영, 레저보트 유지관리, 엔진 제작, 보트 약세사리, 바다낚시 및 스킨스쿠버 활동 등을 위한 지출이 필요하기 때문이다. 그리고 연안지역에서 교통, 식당, 숙박시설 이용을 위한 소비활동이 이루어지는데, 영국의 경우 레저보트 활동 및 유지를 위해 지출하는 비용의 6배를 연안지역에서 소비한다고 한다.<sup>4)</sup>

| 표 2-2 | 수상레저기구조종면허 교부 현황

(단위 : 명)

| 구 분     | 요트<br>조종면허 | 동력수상레저기구 |         | 합 계    |
|---------|------------|----------|---------|--------|
|         |            | 1급 조종면허  | 2급 조종면허 |        |
| 2000년   | 61         | 5,128    | 1,777   | 6,966  |
| 2001년   | 69         | 3,239    | 5,914   | 9,222  |
| 2002년   | 54         | 2,467    | 4,464   | 6,985  |
| 2003년   | 74         | 2,276    | 4,206   | 6,556  |
| 2004년   | 93         | 2,022    | 4,672   | 6,787  |
| 2005년   | 157        | 2,382    | 6,874   | 9,413  |
| 2006년   | 130        | 2,629    | 7,770   | 10,529 |
| 2007년   | 232        | 2,908    | 6,160   | 9,300  |
| 합 계     | 870        | 23,051   | 41,873  | 65,758 |
| 평균 취득자수 | 109        | 2,881    | 5,230   | 8,220  |

자료 : 해양경찰청, 「해양경찰백서」, 2008

4) Douglas-Westwood, *World Marine Markets*, 2005.

## 2) 해양관광 및 레저보트 시장 전망

더글라스 웨스트우드(Douglas-Westwood) 사는 전 세계 해양분야에 대한 전망을 실시하였는데, 레저보트활동, 스킨스쿠버, (레저)낚시 등 해양관광 시장과 그에 필요한 요트 및 모터보트 제조업이 2005년 이후 연평균 각각 3%와 7%씩 성장할 것으로 예측하였다.

전 세계 해양관광 시장의 규모는 2005년 1,737억 3,900만 유로이고, 이후 2010년까지 연평균 3%성장하여 2,046억 1,400만 유로에 이를 것으로 예측하였다. 그리고 요트 및 모터보트 시장 규모는 2005년 121억 900만 유로에서 매년 7%의 빠른 성장을 거듭하여 2010년에는 173억 300만 유로에 이를 것으로 예측하였다. 즉 전 세계적으로 해양관광 활동의 증가와 함께 레저보트 시장이 크게 성장할 것으로 보인다.

| 표 2-3 | 전 세계 해양관광 분야 전망

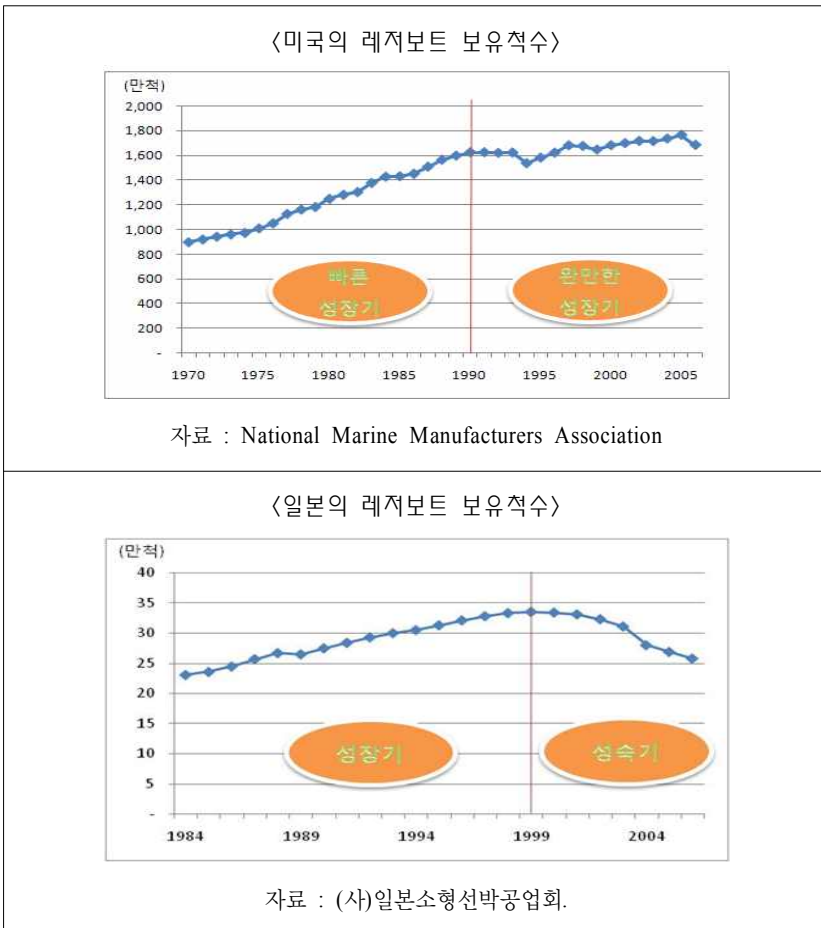
(단위 : 백만 유로)

| 구 분                             | 2005          | 2006          | 2007          | 2008          | 2009          | 2010          | 성장률       |            |
|---------------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|-----------|------------|
|                                 |               |               |               |               |               |               | 연평균       | 2005년대비    |
| Marine Tourism                  | 173,739       | 179,487       | 185,440       | 191,606       | 197,995       | 204,614       | 3%        | 18%        |
| <b>Yacht &amp; Boatbuilding</b> | <b>12,109</b> | <b>13,017</b> | <b>13,993</b> | <b>15,043</b> | <b>16,171</b> | <b>17,303</b> | <b>7%</b> | <b>43%</b> |

자료 : Douglas-Westwood, *World Marine Markets*, 2005

레저보트는 자동차와 같은 내구재 성격을 갖추고 있어, 판매량은 경기에 민감하게 반응하지만, 보유척수는 장기적으로 경제성장 추세를 따라 꾸준히 증가하는 품목이다. 이러한 특성은 <그림 2-2>에서도 확인할 수 있는데, 미국의 경우 확인 가능한 1970년대 이래로 꾸준히 증가하고 있다. 증가 속도는 1990년까지는 연평균 3%의 성장률을 보이다가 이후 0.2%의 완만한 성장을 보이고 있다. 2006년 현재 미국의 레저보트 보유척수는 1,686만 척이다.

일본의 경우 1999년까지 지속적인 성장세를 보이다가 이후 감소세로 돌아섰다. 이는 수상오토바이의 등장으로 모터보트 혹은 요트 인구가 줄어들었으며, (사)일본소형선박공업회에 의하면 초기 해양을 중심으로 여가문화가 발달하다가 최근 골프, 스키 등 내륙을 중심으로 한 여가활동이 늘어났기 때문이라 한다. 또한 노령인구의 증가와 베이붐 세대의 은퇴 등 사회적인 요인에서도 그 원인을 찾고 있다. 한편 2006년 현재 일본의 레저보트 보유척수는 25만 8,000척이다.



| 그림 2-2 | 해양관광 실태조사

이러한 성장추세는 우리나라에서도 동일하게 나타날 것으로 예상된다. 즉 도입기의 우리나라 레저보트 시장은 향후 일정기간동안 지속적으로 성장할 것으로 예상된다.

<표 2-4>는 개인이 소유하고 있는 수상레저기구 현황을 보여주고 있다. 2006년 4월에 “수상레저안전법”이 개정되어 개인 소유 동력수상레저기구, 즉 모터보트, 고무보트, 수상오토바이는 등록을 의무화하고 있다. 2007년 현재 등록된 모터보트는 3,505척이며, 고무보트는 648척, 수상오토바이는 1,536척이다.

그러나 개인 소유 레저보트 중 30피트 이상의 모터보트는 선내기(Inboard, Sterndrive)로 수상레저기구가 아닌 선박으로 등록되기 때문에 실제 모터보트 척수는 이보다 많을 것으로 예상된다.

| 표 2-4 | 개인 소유 수상레저기구

(단위 : 척)

| 구 분    | 모터보트  | 고무보트  | 수상오토바이 | 합계    |
|--------|-------|-------|--------|-------|
| 1999   | 1,495 | 1,146 | 209    | 2,850 |
| 2007   | 3,505 | 648   | 1,536  | 5,689 |
| 연평균성장률 | 11.2% | -6.9% | 28.3%  | 9.0%  |

주 : 고무보트는 Rigid Inflatable Boat와 같이 접어서 운반할 수 없는 고무보트만을 대상으로 함.

자료 : 한국해양수산개발원, 「해양레저산업의 법제 개선방안」, 2002; 해양경찰청, 「해양경찰백서」, 2008

1999년 해양경찰청에서 자체적으로 조사한 자료와 2007년 12월까지의 등록현황을 비교해보면, 지난 8년간 연평균 모터보트는 11.2%, 고무보트는 -6.9%, 수상오토바이는 28.3% 성장한 것을 알 수 있다.

레저보트는 가격이 비싸고 규모가 크기 때문에 레저인구가 증가하기

위해서는 마리나 등의 기반시설, 저렴한 레저장비, 파이낸싱 및 보험 등의 인프라가 갖춰져야 한다. 그러나 현재 우리나라는 레저보트 기반이 미약한 실정인데, 이러한 상황 속에서도 모터보트 척수가 상당히 증가하였고 정부 차원에서 기반 조성을 위한 노력도 경주하고 있어 향후 모터보트 시장의 빠른 성장은 지속될 것으로 예상된다.

## 2. 해양레저보트산업 육성 정책

최근 소득 증대에 따른 레저보트 산업의 성장 잠재력과 새로운 경제성장 동력으로서의 가능성에 주목하여 레저보트산업을 육성하기 위한 정책을 펼치고 있다. 정부에서 추진하는 관련 정책은 해양레저선박 개발, 기반 시설 조성, 산업육성, 인력양성, 법제도 개선 등 크게 5가지 부분으로 분류할 수 있다.

### 1) 레저보트 개발 지원정책

세계 최강의 조선강국이라는 위상에 맞지 않게 우리나라의 레저보트 제조분야는 미국, 영국, 호주 등 레저보트 선진국 대비 30~35% 기술수준을 보유하고 있으며<sup>5)</sup>, 레저보트를 제조하는 중소형 조선소도 20개소를 넘지 않는다. 그러나 요트, 모터보트, 슈퍼요트 등의 레저보트 제조는 산업의 핵심이자, 레저보트 활동의 활성화를 위해 기반이 되기 때문에 레저보트 개발을 위한 사업은 중요하다.

초기 레저보트 개발 사업은 국토해양부(구, 해양수산부)에서 추진하였으나, 현재는 지식경제부에서도 적극적으로 추진하고 있다( <표 2-5> 참고).

---

5) 중소조선연구원.

| 표 2-5 | 레저보트 개발 사업

| 기 관                 | 정책/사업                      | 내 용                                                             | 시행연도               |
|---------------------|----------------------------|-----------------------------------------------------------------|--------------------|
| 국토해양부<br>(구, 해양수산부) | 보급형<br>해양레저선박<br>개발 사업     | 1단계 : 패밀리 보트, 세일링 요트 개발<br>2단계 : 실용화 및 상업화를 위한 핵심기술 이전 및 생산     | 2001~2007          |
| 지식경제부               | 해양레저장비<br>산업 관련 지원센터<br>구축 | - 해양레저장비개발센터 구축(중소조선연구원, 동남권)<br>- 레저보트산업 RIS사업단 구축(목포해양대, 서남권) | 2004~2009          |
|                     | 자전거<br>해양레저장비<br>육성사업      | 해양레저장비의 국산화 및 개발<br>제품 개발을 위해 사업비 지원<br>(1~2년간 3억 원 이내)         | 2005~              |
|                     | 해양레저장비산업<br>경쟁력 강화사업       | 모터보트, 요트 등 해양레저장비<br>기업의 기술경쟁력 확보<br>(2~3년간 3억 원 이내 지원)         | 2009~2012<br>(1단계) |

(구)해양수산부에서 실시한 ‘보급형 해양레저선박 개발 사업’은 우리나라 해양환경에 적합한 레저보트의 개발 및 보급을 목표로, 1단계 사업(2001~2005년)으로 패밀리 보트(Family Boat)와 세일링 요트의 시제선을 개발하였다. 그리고 2단계 사업(2006~2007년)으로 실용화 및 상업화를 위해 보급형 해양레저 선박의 핵심기술 이전과 생산라인 구축을 실시하였다. 이렇게 개발된 모터보트는 이후 10대 가량 판매되었으나, 요트의 경우 가격 경쟁력에 밀려 시장에 정착하지 못하고 있다.

| 표 2-6 | 보급형 해양레저선박

| 구 분                       | 주요 사양                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | 이미지                                                                                |
|---------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------|
| 패밀리 보트<br>(Family Boat)   | <ul style="list-style-type: none"> <li>- 전장 : 6.52m      - 선폭 : 2.18m</li> <li>- 흘수 : 0.27m      - 톤수 : 1.3톤</li> <li>- 순항속도 : 시속 46.3km(25knot)</li> <li>    최고속도 : 51.9km(28knot)</li> <li>- 엔진 : 90마력(선박외부 부착)</li> <li>- 승선인원 : 6~8명</li> <li>- 판매 가격 : 약 2,900만원</li> </ul>                                     |  |
| 세일링 요트<br>(Sailing Yacht) | <ul style="list-style-type: none"> <li>- 전장 : 9.14m      - 선폭 : 3.02m</li> <li>- 흘수 : 0.4m      - 톤수 : 3.2톤</li> <li>- 평균속도 : 시속 12km (6.5knot)</li> <li>    최고속도 : 18km(9.6knot)</li> <li>- 장착엔진 : 10마력 (Sail Drive형, 폴딩 프로펠러 장착)</li> <li>- 승선인원 : 4~8명</li> <li>- 판매 가격 : 고급형 약 8,000만 원, 저가형 6,000만 원</li> </ul> |  |

자료 : 한국해양연구원

지식경제부에서 2004년부터 레저보트장비산업을 육성하기 위한 사업을 실시하였으며, 최근에는 국가기술로드맵을 작성하여 보다 체계적으로 육성정책을 추진 중에 있다. 지식경제부에서 추진 중이거나 이미 진행된 사업을 구체적으로 살펴보면 아래와 같다.

해양레저장비산업 지원센터는 동남권과 서남권에 각각 1개소 구성되어 있으며, 초기단계에 있는 해양레저장비산업의 영세성과 조잡한 기술과 경영수준을 극복하고 성장기반 조성을 목적으로 기술 개발, 마케팅 역량 강화, 집적화 및 산학연 공동연구 등을 추진하고 있다.

해양레저장비개발센터는 중소조선연구원이 지식경제부 및 부산광역시와 공동으로 설립하였으며, 동남권에 입주해 있는 레저보트 제조업체를 비롯한 해양레저업체를 대상으로 연구개발 및 마케팅 지원을 목적으로 하고 있다. 이곳에는 레저선박 및 마리나 운동성능을 시험·분석할 수 있는 해

양레저수조와 레저보트 몰드 제작용 5축 가공기, 기타 고가의 연구장비 50여종을 구비하고 있다. 이를 통해 국내 기술을 선도하고, 기업에서 개발한 제품의 성능을 평가하고, 중소기업이 고가의 장비를 사용하도록 개방하고, 창업을 돕거나 설계 및 생산 기술을 교육하는 사업을 추진하고 있다.

레저보트산업 RIS사업단은 지식경제부에서 실시하고 있는 지역혁신특성화사업으로 운영되는 조직이며, 목포시에 입지하여 서남권의 해양레저산업 발전에 필요한 인프라 구축을 주도하고 있다. 주요 사업은 기술 개발, 인력양성, 기업지원을 비롯하여 지역의 해양레저보트 관련 기관을 네트워킹하고 있다.

| 표 2-7 | 해양레저장비산업 지원센터 개요

| 구 분   | 해양레저장비개발센터                                                           | 레저보트산업 RIS사업단                         |
|-------|----------------------------------------------------------------------|---------------------------------------|
| 주관기관  | 중소조선연구원(부산시)                                                         | 목표해양대학교(목포시)                          |
| 지원사업명 | 지식경제부, 지역산업진흥사업                                                      | 지식경제부, 지역혁신특성화 사업                     |
| 사업기간  | 2004~2008                                                            | 2006~2009                             |
| 사업목적  | 해양레저장비 생산업체에게 기술 개발능력, 마케팅 등을 지원하여 애로사항을 해소하고 해양레저장비 국산화 기술개발 기반을 정립 | 해양레저 활성화를 위한 레저보트 산업 지역혁신 체계 구축       |
| 주요사업  | 해양레저장비 관련 기술 개발, 성능평가, 창업보육, 장비공동 활용, 설계 및 생산 교육 실시 등                | 해양레저보트 관련 네트워킹, 기술 개발 전문인력 양성, 기업지원 등 |

자료 : 김형민, “정부의 R&D 및 인프라지원 소개”, 해양레저장비 포럼 프로시딩, 한국부품소재사업진흥원, 2009

레저보트 제조업체 및 레저장비업체를 직접 지원하고 육성하는 사업으로는 ‘자전거·해양레저장비산업 육성사업’과 ‘해양레저장비산업 경쟁력 강화 사업’이 있다. 본 사업은 해양레저장비 및 부품·소재 기술개발에 소

요되는 개발 사업비를 지원하는 사업이며, <표 2-8>은 ‘자전거·해양레저 장비산업 육성사업’에 대한 구체적인 내용이다.

| 표 2-8 | 자전거·해양레저장비산업 육성사업 개요

| 구 분   | 내 용                                                                                                                                                        |
|-------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 사업목적  | 자전거·해양레저장비 개발 및 관련 핵심부품·소재의 국산화, 생산성 향상 컨설팅 및 인력양성 지원, 사업화 지원을 통한 관련 산업의 육성                                                                                |
| 근거 대상 | 자전거·해양레저장비 및 관련 부품·소재를 제조하는 중소기업이 주관이 되어 수행하는 기술개발 과제                                                                                                      |
| 지원 내용 | 정부보조금(무담보·무보증·무이자) 지원<br>- 지원기간 : 2년 이내<br>- 지원금액 : 연간 3억 원 이내<br>- 지원비율 : 총 개발사업비의 75%이내                                                                  |
| 지원방식  | 일괄 협약후 정부보조금의 지원 비율만큼 연차별로 지급<br>- 공동기술개발 : 총사업비의 3/4 이내<br>- 단독기술개발 : 총사업비의 1/2 이내                                                                        |
| 지원조건  | 1. 정액기술료 징수<br>연구개발 성공과제의 경우 기술료 징수<br>- 정액징수료율 : 총 지원 정부보조금의 20%<br>- 징수기간 : 3년 이내<br>2. 민간부담금<br>- 기술개발사업 비중 정부보조금 이외의 비용 부담,<br>- 민간부담금 중 10% 이상은 현금 부담 |

주 : 지식경제부의 ‘자전거·해양레저장비산업육성사업’ 세부추진계획 내용을 정리함

‘해양레저장비산업 경쟁력 강화사업’은 2009년 조선업의 고부가가치화 하고 시대적 요구에 부합하기 위해 해양레저장비 분야를 신수종산업으로 선정한 이후 「산업기술협신촉진법」에 의거하여 도입된 사업이다. 본 사업은 중장기 국가기술 로드맵을 기반으로 원천기술 확보가 필요한 분야에 전략적으로 지원한다는 점에서 ‘자전거·해양레저장비산업 육성사업’ 등 일반 정부지원사업과 다르다. 특정분야 지원을 위한 지정공모와 함께 기업의 요구에 의한 자유분야 지원도 함께 추진하고 있다(<표 2-9> 참조).

| 표 2-9 | 해양레저장비산업 경쟁력 강화사업 개요

| 구 분          | 내 용                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
|--------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 사업목적         | 소득증가 및 여가문화 확산에 따른 국내외 해양레저장비 시장 확대 추세에 대응하여 모터보트, 요트 등 해양레저장비 관련 기업의 기술경쟁력 확보                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| 근거법령         | 산업기술혁신촉진법 11조                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| 지원 내용        | 정부출연금(무담보·무보증·무이자) 지원<br>- 지원기간 : 3년 이내<br>- 지원금액 : 연간 3억 원 내외                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| 지원방식         | 총 기술개발기간에 따른 일괄 협약하되, 기술개발사업비 중 정부출연금의 지원 비율만큼 연차별로 지급<br>- 중소기업 1개소 참여 : 3/4 이내 정부출연금 지원<br>- 대기업 2개소 참여 : 1/2 이내 정부출연금 지원<br>- 중소기업 수 2/3 이상 참여 : 3/4 이내 정부출연금 지원<br>- 중소기업 수 2/3 미만 참여 : 1/2 이내 정부출연금 지원                                                                                                                                                    |
| 지원조건         | 1. 기술료 징수<br>기술개발이 성공적으로 종료될 경우 기술료를 납부하여야 함<br><주관기관 유형별 정액기술료율표><br>- 대기업 : 총지원 출연금의 40%<br>- 중견기업 : 총지원 출연금의 30%<br>- 중소기업 : 총지원 출연금의 20%<br>*중견기업 : 상시근로자 수가 1,000명 미만, 자산총액 5,000만 원 미만<br>2. 민간부담금<br>기술개발사업비 중 정부출연금 이외의 비용<br><민간부담금 중 현금부담비율><br>- 중소기업 주관 또는 참여기업 중 중소기업 수의 비율이 2/3 이상 인 경우 : 민간부담금의 10% 이상 현금 부담<br>- 그 밖의 경우 : 민간부담금의 20% 이상 현금 부담 |
| 기술개발 지원대상 분야 | ○ 지정공모<br>- 생산 및 자동화 분야<br>· 레이저선박 대량 생산 구축을 위한 제작연동 CAD/CAM 시스템<br>· 레이저선박의 생산자동화를 위한 요소기술 및 생산기술<br>- 안전분야<br>· FRP 레이저선박의 구조안전성 확보를 위한 요소기술<br><br>○ 자유공모<br>· 해양레저장비 관련 부품, 소재, 완제품                                                                                                                                                                        |

주 : 지식경제부의 ‘해양레저장비산업경쟁력강화사업’ 세부추진계획 내용을 정리함

한편, 지식경제부는 향후 레저보트 제조 기술력을 강화하기 위해 자동차, IT산업과의 연계를 추진하고 있다. 자동차 분야로부터 디자인부품소재, 메카트로닉스, 인테리어분야의 노하우 활용하고, IT 분야로부터 항해통신 시스템, 위치추적, 센서 등의 기술력을 활용할 계획을 수립하였다.

## 2) 레저보트 관련 산업단지 조성 정책

레저보트 관련 산업단지 혹은 특화지역을 조성하기 위한 정책이 추진되고 있다. 이 정책은 레저보트 관련 전후방 산업을 집적화함으로써 시너지효과를 극대화하고, 더 나아가 발전역량의 부족과 규모의 영세성을 극복하기 위한 것이다. 여기에 부합되는 사업은 해운대 컨벤션·영상·해양레저특구사업과 해양레저산업 클러스터 구축사업이 있다.

| 표 2-10 | 레저보트 관련 산업단지 조성 사업

| 기 관   | 정책/사업               | 내 용                                                                             | 시행연도       |
|-------|---------------------|---------------------------------------------------------------------------------|------------|
| 지식경제부 | 해운대 컨벤션·영상·해양레저특구사업 | - 부산시 해운대구 중동 일원에 해양스포츠컨트롤하우스, 해양레포츠교육·체험기지, 요트계류장 설치 등을 통해 해양레저산업으로 특화 발전      | 2005년      |
|       | 해양레저산업 클러스터 구축      | - 경기도 화성시 전곡항 인근 해양복합산업단지<br>- 경남 통영시 해양레저산업 클러스터 단지<br>- 전남 신안군 압해도 Yacht 구축계획 | 2009~2012년 |

지식경제부에서 추진하는 지역특화발전특구제도는 지역에서 계획한 특화개발전략이 효과적으로 진행되도록 각 지역 내 규제 개혁을 주요 내용으로 한다. 부산시에서 추진하는 해운대의 컨벤션·영상·해양레저특구는

제조업은 발달하지 않은 대신 국제회의 및 전시시설, 영화 등의 영상관련 시설, 해양레저시설 등이 밀집되어 있는 지역의 특성을 살려 지역을 더욱 특화·발전시키기 위한 것이다.

이중 해양레저특구 지역은 해운대 중동 일원이며, 부산시는 이 지역에 해양레포츠 교육·체험기지, 요트계류장, 해양스포츠컨트롤하우스의 건립을 계획하여 <표 2-11>과 같은 규제특례를 적용받았다. 즉 일반규제 특례로 해양스포츠컨트롤하우스와 해양레포츠교육·체험기지를 건설하기 위한 국유림 사용허가와 녹지 점용 허가와 해양스포츠 축제를 개최하기 위한 도로통행 제한 조치가 시행된다. 그리고 요트장사업 계획 승인 및 등록권한이 구청장에게 이양되었다.

표 2-11 | 해운대 해양레저특구 규제 특례

| 구분             | 사업                  | 관련근거(협의기관)                      | 규제특례 적용사항                        |
|----------------|---------------------|---------------------------------|----------------------------------|
| 일반<br>규제<br>특례 | 해양스포츠<br>축제         | 도로교통 제한·금지에 대한<br>특례(해운대경찰서)    | 차없는 거리 조성시 경찰서장의<br>도로통행 제한 조치   |
|                | 해양레포츠교육·<br>체험기지 건설 | 국유림 사용허가 특례<br>(남부지방산림관리청)      | 국유림 사용허가<br>(해양레포츠 교육·체험기지 건설)   |
|                | 해양스포츠<br>컨트롤 하우스    | 도시공원 점용에 대한 특례<br>(건설교통부 도시관리과) | 녹지 점용 허용<br>(해양스포츠 컨트롤하우스 설치)    |
| 권한<br>이양<br>특례 | 요트장사업               | 체육시설 설치·이용에 관한<br>특례(부산광역시)     | 요트장업 사업계획 승인 및<br>등록권한을 구청장에게 이양 |

자료 : 지역특화발전특구지회단

현재 경기도, 경상남도, 전라남도가 주축이 되어 해양레저산업 클러스터가 추진되고 있으며, <표 2-12>는 이중 경기도와 경상남도의 사업개요이다. 한편 전라남도는 신안군 압해도 일원에 해양레저산업과 관광이 접목된

Yacht City 조성을 계획하고 있다. 해양레저산업 클러스터가 구축되면 레저 보트 완제품 및 부품 생산을 위한 공급기반이 마련되고 역량 집중화를 통한 산업발전의 축진이 기대된다.

| 표 2-12 | 해양레저산업 클러스터 구축 개요

| 구 분   | 경기도 해양복합산업단지              | 경상남도 해양레저산업 클러스터 단지                |
|-------|---------------------------|------------------------------------|
| 지 역   | 화성시 전곡항 인근<br>(187만㎡)     | 통영시<br>(28만㎡)                      |
| 사 업 비 | 5,900억 원                  | -                                  |
| 조성기간  | 2009~2012                 | 2010~2015                          |
| 주요 업종 | 운송장비, 기계, 전자부품,<br>통신장비 등 | 요트 제조시설, 요트박물관,<br>요트학교, 요트 연구시설 등 |

자료 : 지식경제부

한편, 국토해양부는 ‘마리나항만의 조성 및 관리 등에 관한 법률(이하 마리나법)’을 제정하여 마리나산업단지를 조성할 수 있는 근거를 마련하였다. 마리나산업단지란 관련 사업의 효율적인 진흥을 위해 마리나선박의 건조, 상품 개발·제작 등 마리나 연관산업이 집적된 지역을 말한다.

| 표 2-13 | 마리나산업단지 조성 관련 마리나법 조항

| 조 항               | 내 용                                                                                                                                                     |
|-------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 제29조(마리나산업단지의 조성) | ① 국가 또는 지방자치단체는 마리나 관련 산업을 효율적으로 진흥하기 위하여 마리나산업단지를 조성할 수 있다.<br>② 제1항에 따른 마리나산업단지의 조성은 「산업입지 및 개발에 관한 법률」에 따른 국가산업단지, 일반산업단지 또는 도시첨단산업단지의 지정·개발절차에 따른다. |

### 3) 기반시설 조성 관련 정책

마리나는 요트, 모터보트 등의 레저보트를 계류하거나 관리하는 곳으로 레저보트 활동의 전초기지 역할을 한다. 즉 마리나는 레저보트산업 및 시장을 활성화하기 위해서는 갖추어야 할 기반시설에 해당하나, 현재 우리나라에는 운영 중인 마리가 6개소에 불과하다.

마리나로 대표되는 레저보트 기반시설 조성사업은 국토해양부에서 주도하고 있으며, 해양관광자원개발사업으로 함평군에 마리가 조성되었다. 현재는 마리아시설 조성을 위한 근거법령을 제정하였으며, 이후 기본계획 하에 체계적으로 마리아를 개발할 예정이다 또한 연안항 및 무역항에도 레저인들을 위한 마리아 시설을 조성할 계획을 수립 중에 있다.

표 2-14 | 레저보트 기반시설 조성 사업

| 기 관   | 정책/사업          | 내 용                                 | 시행연도   |
|-------|----------------|-------------------------------------|--------|
| 국토해양부 | 해양관광자원개발사업     | 요트계류시설 조성(함평군, 목포시, 진도군, 보성군, 고성군,) | 2005년~ |
|       | 마리아항만 기본계획     | ‘마리아항만의 조성 및 관리 등에 관한 법률’ 제정        | 2009년~ |
|       | 연안항 및 무역항 기본계획 | 친수성을 갖춘 새로운 개발방향 정립                 | 수립 중   |

해양관광개발사업은 마리아를 비롯하여 해양낚시공원, 해양레저복합공간 등 해양관광객을 수용할 수 있는 해양관광시설을 확충하기 위한 사업으로 2005년부터 실시되었다. 현재 총 31건의 사업이 진행 중에 있으며, 레저보트 계류시설을 조성하는 사업은 총 5건이다.

<표 2-15>에 나와 있듯이, 본 사업으로 레저보트 기반시설을 조성하는 지역은 함평군, 보성군, 목포시, 진도군, 고성군이다. 이중 마리아시설 조성

이 핵심사업인 지역은 함평군, 목포시, 고성군이며, 보성군과 진도군은 해상 낚시터 등과 함께 소규모 레저보트 접안 및 계류시설을 조성할 예정이다.

| 표 2-15 | 해양관광자원개발사업 마리나시설 조성 현황

| 지 역 | 사업명(규모)               | 계     | 2005 | 2006 | 2007  | 2008 | 2009  | 2010  | 2011<br>이후 |
|-----|-----------------------|-------|------|------|-------|------|-------|-------|------------|
| 함평군 | 해양마리나시설<br>조성(20척)    | 1,550 | 550  | 500  | 500   | -    | -     | -     | -          |
| 보성군 | 해양복합레저공간<br>조성        | 3,500 | 500  | 500  | 500   | 250  | 600   | 1,150 | -          |
| 목포시 | 요트산업기반 구<br>축(30척)    | 3,500 | -    | 500  | 2,000 | -    | 1,000 | -     | -          |
| 진도군 | 귀성항 해양관광<br>지 개발      | 1,750 | -    | -    | -     | -    | 500   | 1,000 | 250        |
| 고성군 | 당항포 해양마리<br>나시설 조성 사업 | 4,900 | -    | -    | 150   | 300  | 240   | 4,210 | -          |

자료 : 국토해양부

최근 국토해양부는 시의적절한 마리나 공급과 난개발로 인한 국토훼손 및 자원손실을 막기 위해 ‘마리나항만의 조성 및 관리 등에 관한 법률(이하 마리나법)’을 제정하였다.

동 법은 2009년 12월에 시행될 예정이며, 이후 국토해양부는 마리나 기본계획에 마리나 입지여건, 개발수요, 지역의 균형발전 등을 종합적으로 고려한 마리나 개발계획을 반영하여 2019년까지 단계별로 마리나를 조성해 나갈 것이라 한다. <표 2-16>은 마리나법에서 담고 있는 마리나 개발에 관련 내용을 정리한 것이다.

| 표 2-16 | 마리나 조성 관련 마리나법 내용

| 구 분                      | 내 용                                                                                                   |
|--------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 마리나항만<br>기본계획<br>(제4~7조) | 국토해양부 장관은 마리나항만의 합리적인 개발 및 이용을 위해 국가 전체 차원에서 적정 수준의 마리나항만 개발에 관한 기본계획을 10년 단위로 수립                     |
| 마리나항만의<br>개발<br>(제8~23조) | 사업계획의 수립, 마리나항만구역의 지정, 행정절차 간소화를 위한 인·허가 의제사항, 항만시설의 사용, 구역 내 금지행위 등 개발사업의 원활한 추진을 위한 시행절차에 관한 사항을 규정 |

현재 제3차 무역항 및 연안항 기본계획을 수립 중에 있는데, 항만의 새로운 수요변화를 검토하여 항만해양 레크리에이션이 가능한 시설을 조성한다는 개발방향을 설정하였다. 따라서 향후 무역항 및 연안항 중 레저보트 수요가 많은 지역이나 그렇게 예상되는 지역에 마리나시설이 조성될 것으로 보인다.

#### 4) 규제 및 세제 개선

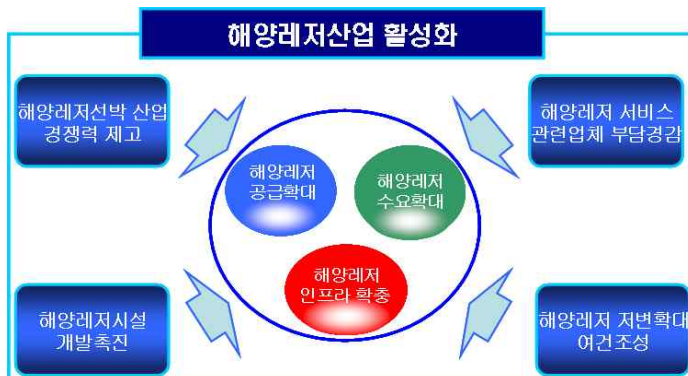
레저보트산업이 성장하기 위해서는 레저보트를 즐기는 레저인구의 저변 확대 및 활발한 레저활동이 뒷받침되어야 한다. 이를 위해 2005년부터 모터보트, 요트 등 레저보트에 대한 특별소비세가 폐지되었으며, 2008년에는 규제개혁을 통한 레저보트 활성화를 이끌기 위해 ‘해양레저산업 10대 규제합리화 방안’을 발표하였다(<표 2-17> 참조).

규제개혁 내용은 첫째 국내 레저보트 제조산업의 경쟁력강화를 위해 “선박제작과 관련된 기준”을 유럽 등 선진국 수준으로 개선하고, 둘째 마리나 등 새로운 형태의 수상구조물에 대한 소유권을 법적으로 명확히 하고, 셋째 해양레저시설의 개발을 용이하게 하기 위해 공원시설 범위에 관련 시설을 포함시키고, 각종 협의절차를 간소화하며, 넷째 해양레저활동 저변확대를 위한 취득세 완화·신고 간소화·권한 일원화 등이다.

| 표 2-17 | 규제 및 세제 개선

| 기 관   | 정책 및 제도개선        | 내 용                                                                                                                                                                                                       | 시행연도               |
|-------|------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|
| 기획재정부 | 특별소비세 폐지         | 모터보트, 요트, 수상스키용품, 수상스쿠터에 대하여 특별소비세를 폐지함                                                                                                                                                                   | 2005년              |
| 국무총리실 | 해양레저산업 10대 규제합리화 | -레저선박 제작·검사기준 현실화<br>-레저선박 검사절차 간소화<br>-수상구조물 등기제도 도입<br>-공유수면 점·사용료 감면<br>-수상교통수단 옥외상업광고 허용<br>-자연공원 구역내 요트계류장 설치허용<br>-공유수면 매립 협의절차 간소화<br>-레저선박 취득세 인하<br>-원거리 수상레저활동 신고 간소화<br>-수상레저사업 국가하천 점용허가권 일원화 | 추진 중<br>(2008년 발표) |

규제개혁은 해양레저산업의 발전을 저해하는 각종 규제를 개선하여 해양레저 공급 및 수요를 확대하고, 해양레저 인프라를 확충함으로써 해양레저산업을 활성화하는데 목적이 있다.



| 그림 2-3 | 해양레저산업 규제개혁 기본방향

자료 : 국무총리실

규제개혁을 구체적으로 살펴보면 <표 2-18>과 같다.

| 표 2-18 | 해양레저산업 규제개혁 개요

| 분류                           | 10대 규제                           | 세부내용                                                                                                |
|------------------------------|----------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 해양레저선박<br>제작산업의<br>경쟁력 제고    | 레저선박 제작·검사<br>기준 현실화             | 어선·상선에 맞춰진 선박의 구조 및 설비기준에 레저선박 개념을 추가 도입하여, 유럽 등에서 통용되는 ISO 인증수준으로 완화함                              |
|                              | 레저선박 검사절차<br>간소화                 | 선박검사 시 제출하는 “선체선도”의 제출을 소형(12m 미만)에 대해서는 생략하도록 함                                                    |
| 해양레저<br>서비스<br>관련업체의<br>부담경감 | 수상구조물<br>등기제도 도입                 | 부선 위의 마리나, 공연장, 위락시설 등을 갖춘 대규모 수상구조물을 선박법상 등기대상에 포함시킴으로써 자금 확보를 용이하게 함                              |
|                              | 공유수면 점·사용료<br>감면                 | 마리나 시설을 조성 및 관리하는 업체에게는 공유수면 점·사용료를 50%까지 감면하도록 함                                                   |
|                              | 수상교통수단 옥외<br>상업광고 허용             | 옥외상업광고가 허용되는 버스 등의 육상교통수단과 형평성을 고려하여 유람선 등의 수상교통수단에도 상업광고 허용                                        |
| 해양레저시설<br>개발 촉진              | 자연공원 구역 내<br>요트계류장 설치<br>허용      | 자연공원 내 설치가 가능한 “공원시설의 범위”에 기존 유선장이외 요트계류장을 명시함으로써 해양레저시설의 개발이 원활히 이루어지도록 함                          |
|                              | 공유수면 매립<br>협의절차 간소화              | 공유수면 매립 시 필요한 기본계획 수립, 매립면허, 실시계획 승인, 준공검사 단계에서의 행정기관과의 협의절차를 실시계획 승인단계에서 국토해양부 장관과의 협의로 절차를 간소화 함  |
| 해양레저<br>저변 확대<br>여건 조성       | 레저선박 취득세<br>인하                   | 취득세 중과여부 기준이 되는 고급선박의 시가표준액을 현행 5,000만 원에서 1억 원 내외로 상향 조정함                                          |
|                              | 원거리 수상레저<br>활동 신고 간소화            | 출발항으로부터 5해리 이상의 원거리를 운항할 경우 신고해야하는 “원거리 수상레저활동 신고”를 방문신고뿐만 아니라 인터넷이나 팩스로도 가능하게 함                    |
|                              | 수상레저사업에<br>필요한 국가하천<br>점용허가권 일원화 | 국가하천에서 수상레저사업을 영위하기 위해 필요한 하천의 점용허가권(기존 시장·군수)과 부유식 요트계류장 설치를 위한 하천점용허가권(기존 지방국토관리청장)을 시장·군수로 일원화 함 |

주 : 선박의 총별 단면도로, 제조회사들이 기업비밀로 분류하여 제품 판매 시 제공하지 않는 경우가 많아 선박검사 시 추가비용을 지불하여 별도로 제작해야함

자료 : 국무총리실

### 3. 해양레저산업 관련 법·제도 분석

#### 1) 수상레저안전법

수상레저안전법은 국민소득수준의 향상과 수상레저활동의 다양화로 수상레저 인구가 급속히 증대됨에 따라 수상레저활동의 안전 및 질서 확보를 통하여 수상레저사업의 건전한 발전을 도모하기 위하여 1999년 2월에 제정되어 이듬해에 시행되었다. 법에는 수상레저기구 조종자에 대한 면허제도, 수상레저활동자의 안전준수의무, 수상레저사업자의 등록제도, 개인보유 레저보트 등록제도 등에 관한 내용을 담고 있다.

| 표 2-19 | 수상레저안전법 개요

| 구 분        | 내 용                                                                                                                                                                                                                                                                          |
|------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 연 혁        | 1999년 2월 8일 제정<br>2000년 2월 9일 시행<br>2006년 4월 1일 개정법률 시행                                                                                                                                                                                                                      |
| 제정 및 개정 목적 | [제정 목적]<br>수상레저 활동의 안전과 질서를 확보하고 수상레저사업의 건전한 발전을 도모하는데 목적이 있음<br><br>[개정 목적 및 내용]<br>수상레저 활동의 대중화로 모터보트, 수상오토바이 등의 수상레저기구를 소유하는 개인이 늘어남에 따라 이들에 대한 관리체계를 마련하여 안전한 수상레저활동을 확보하는데 목적이 있음<br>주요 개정 내용은 수상레저기구에 대하여 등록 및 검사제도를 도입하고, 수상레저기구 산업의 건전한 발전을 도모하기 위하여 형식 승인제를 도입하는 것임 |
| 주요 내용      | 1. 조종면허 규정(제4조~제16조)<br>2. 안전준수 및 안전관리(제17조~제29조)<br>3. 수상레저기구 등록 및 검사(제30조~제38조)<br>4. 수상레저사업(제39조~제51조)                                                                                                                                                                    |

동력수상레저기구 및 요트를 조종하는 자는 필기 및 실시 시험, 교육 수료를 거쳐 조종면허 자격증을 취득하여야 하며, 면허증 취득이후 7년이 지나면 갱신하여야 한다.

안전한 수상레저활동을 위한 의무사항으로 구명조끼 등의 안전장비 착용, 운상속도 및 방법 등의 운항규칙 준수, 원거리 수상레저활동 시 신고, 야간 수상레저활동의 금지<sup>6)</sup>, 음주 및 약물복용 상태에서의 조종 금지, 무면허 및 정원초과 금지 등이 있다. 그리고 안전관리를 위해 수상레저활동 안전협의회의 구성 및 운영, 안전관리계획의 수립 및 시행에 관한 사항을 규정하고 있는데, 수상레저활동안전협의회에서는 관계 행정기관간의 협조, 관련 기관 및 단체의 건의사항, 관련 업무의 개선 및 보완사항 등을 심의하게 된다.

수상레저기구의 등록의 경우 개인과 사업자에게 달리 적용하고 있다. 개인 소유 수상레저기구의 등록 및 검사를 살펴보면, 20마력 이상의 선외기 모터보트, 수상오토바이, 30마력 이상의 고무보트 등의 동력수상레저기구(이하 레저보트)는 주소지 관할 기초자치단체장에게 등록하여야 한다. 하지만 카약·카누를 비롯한 무동력수상레저기구는 등록에서 면제되며, 선내기의 경우 본 법령이 아닌 선박법에 적용을 받게 된다. 등록을 위해서는 안전검사 신청서<sup>7)</sup>와 장비명세서<sup>8)</sup>를 제출하여 안전검사를 받고, 이후 5년마다 정기검사를 받아야 하며, 만일 안전검사에 합격하지 못하면 해당 레저보트의 운항을 금지하고 있다.

한편 등록된 개인소유 레저보트는 운항 중 발생한 사고 피해를 보상하기 위해 보험이나 공제에 가입하도록 규정하고 있으며, 가입금액은 “자동

6) 단, 야간운항장비(항행등, 나침반, 야간 조난신호장비, 통신기기, 전등, 구명튜브, 소화기, 자기점화등, 위성항법장치, 등이 부착된 구명조끼)를 갖출 경우 야간운행이 가능하며, 해양경찰서장 및 기초자치단체장이 인정할 경우 인정하면 운항시간을 조정할 수 있다.

7) 신청서 항목 : 재질, 승선정원, 총톤수, 제조연월, 기관형식 및 모델명, 최대출력

8) 장비명세서 항목 : 연식, 선체재질, 기관형식, 구조용 장비, 소화장비, 통신장비, 연료탱크, 조타장치, 등화장치 등

차손해배상 보장법 시행령”에 의거하여 결정된다.

수상레저사업장의 경우 보유하고 있는 수상레저기구<sup>9)</sup>는 무동력·동력 상관없이 모두 레저기구등록원부에 등록하여야 하며, 레저기구를 등록하고 자 하는 자는 종사자 및 이용자의 피해를 보상을 위하여 보험 또는 공제에 가입하도록 규정하고 있으며, 가입금액은 개인과 동일하게 “자동차손해배상 보장법 시행령”에 의거하여 결정된다. 안전점검은 수상레저기구뿐만 아니라 선착장 등의 수상레저시설에 대해서도 실시하도록 규정하고 있으며, 신규검사 후 1년마다 정기검사를 받아야 한다. 수상레저기구를 제조하거나 수입하려는 자는 해양경찰청장에게 형식승인을 받을 수 있는데, 승인을 받은 자가 검정<sup>10)</sup>을 받으면 신규검사를 생략할 수 있다.

한편 수상레저활동의 안전을 위하여 수상레저사업자는 수상레저기구 및 시설의 안전점검, 기상 및 수상 상태 확인, 사고 시 행정기관 통보, 이용자에 대한 안전장비 착용조치 및 안전교육실시, 인명구조요원이나 래프팅 가이드 배치 및 탑승 등의 안전조치를 취하도록 규정하고 있다.

## 2) 마리나항만의 조성 및 관리 등에 관한 법률

‘마리나항만의 조성 및 관리 등에 관한 법률’은 소득 증가에 따른 요트, 보트 등의 해양레저활동 증가에 적극 대응하기 위해 마리나항만 및 관련 시설의 개발 및 이용, 관련사업의 육성에 관한 필요 사항을 규정하기 위한 법률로, 해양레저·스포츠의 보급 및 진흥을 촉진하고 국민의 삶의 향상에 기여하는 것으로 최종 목적으로 하고 있다.

9) 모터보트, 요트, 수상오토바이, 고무보트, 스쿠터, 호버크래프트, 수상스키, 패러세일, 조정, 카약, 카누, 워터슬레드, 수상자전거, 서프보드, 노보트, 이외 비슷한 구조·형태 및 운전방식을 가진 것.

10) 검정을 받기 위해서는 검정신청서, 사업자등록증, 형식승인 합격증명서, 수상레저기구의 제조사양서, 구조도면, 사진 및 사용방법에 관한 설명서, 수상레저기구의 제조 및 검사설비 개요서, 품질관리에 관한 기준을 정한 서류, 수입허가서, 사업체 개요 등을 제출하여야 함.

| 표 2-20 | 마리나항만의 조성 및 관리 등에 관한 법률

| 구 분         | 내 용                                                                                                                                                         |
|-------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 법 안<br>진행상황 | 2009년 6월 9일 제정·공포<br>2009년 12월 10일 시행 예정                                                                                                                    |
| 제정 목적       | 마리나항만에 관한 사항을 규정함으로써 해양스포츠의 보급 및 진흥을 촉진하고, 국민의 삶의 질 향상에 이바지 함                                                                                               |
| 주요 내용       | 1. 마리나항만 기본계획 수립(제4조~제7조)<br>2. 마리나항만 개발(제8조~23조)<br>3. 마리나항만의 관리·운영 사항(제24조~제28조)<br>4. 마리나 관련 산업 육성(제29조~30조)<br>5. 각종 부담금 및 조세 가면, 비용지원 및 권한 위임(제31~35조) |

마리나항만 기본계획은 마리나의 합리적인 개발 및 이용을 위해 중·장기 정책방향, 연도별 개발 및 관리·운영계획, 마리나항만 지정 및 해제, 입지선정 기준, 마리나관련 산업 육성에 관한 사항을 포함하게 된다. 이 법은 10년 단위로 수립하고, 5년마다 그 타당성을 검토하여 반영하도록 규정하고 있다. 한편 기본계획 수립은 국토해양부장관은 광역자치단체장과의 협의하고 항만정책심의회의 심의를 거치도록 절차를 규정해 두었다.

마리나항만 개발을 위한 사업계획은 기본계획에 적합한 범위 내에서 수립하여야 하며, 국토해양부장관은 사업시행자를 지정하도록 하고 있다. 한편 사업시행자는 실시계획을 작성하여 승인을 받아야 하며, 승인단계에서 개발사업의 원활한 추진 및 기간 단축을 위하여 27개에 달하는 각종 관련법규의 인·허가 등의 의제처리가 가능하도록 하였다. 한편 사업시행자가 조성 및 설치되는 토지 또는 시설은 준공과 동시에 총사업비 범위 내에서 해당 사업시행자가 소유권을 취득할 수 있고, 국가에 귀속된 시설의 경우 무상 사용 기간동안 해당시설에 대한 사용자로부터 사용료를 받을 수 있는 시설관리권을 설정할 수 있도록 규정하였다. 이러한 규정은 마리나 조성사업에 민간업자의 참여를 유도할 것으로 보인다.

동 법에서는 관리 운영권자에게 마리나항만 관리규정을 정하고, 규정이 공익에 반하거나 법령에 위반되는 경우 국토해양부장관이 변경을 요청할 수 있는 규정을 마련하고 있다. 이를 통해 효율성뿐만 아니라 공익성도 확보할 수 있는 법적 장치를 마련한 것으로 생각된다. 그 밖에 마리나항만 시설의 훼손 등의 비용부담, 시설의 사용 및 사용료 징수, 행위 금지사항 및 원상회복 등을 규정하고 있다.

한편 마리나 산업단지를 기존 법령(산업입지 및 개발에 관한 법률)에 의거하여 조성하도록 규정하여 시설 조성뿐만 아니라 관련사업의 진흥을 위한 근거를 마련하였다.

마지막으로 마리나항만 개발사업의 활성화를 위해 각종 부담금 및 세제 등을 감면하고, 비용의 일부를 지원하거나 융자할 수 있는 근거를 마련하였다. 단 지원은 방파제, 도로 등의 공공시설을 우선적으로 지원한다.

동 법령이 시행되면 민간업체 및 지방자치단체에 대한 지원으로 마리나 개발 사업이 활력을 얻을 것이며, 이로 인해 레저보트 활동의 활성화에도 기여할 것으로 보인다. 무엇보다 중·장기적인 안목에서 수요 및 여건에 맞게 마리나 및 레저보트 기반시설이 조성될 것으로 판단된다.

#### 4. 해양레저보트산업 발전여건 분석

해양레저보트산업의 발전여건을 구체적으로 살펴보면 [표 2-21]과 같다.

긍정적 여건은 첫째, 정부에서 해양레저보트 산업을 육성하기 위해 추진 중인 정책을 꼽을 수 있다. 국토해양부의 경우 마리나 조성을 위한 제도를 마련 중에 있으며, 지식경제부는 해양레저장비산업 육성을 위한 사업을 추진하고 있으며, 기획재정부는 규제개혁을 위해 노력하고 있다. 둘째, 지방정부 차원에서 이루어지는 육성사업으로 해양레저보트 산업을 육성하기

위한 산업단지 조성, 해양레저활동의 저변을 확대하기 위한 요트스쿨 건립 등 들 수 있다. 셋째, 요트투어 사업, 해양레저보트 제조업 등에 민간투자가 증대되고 있는 점이다.

이와는 반대로 해양레저보트 발전에 부정적인 영향을 미치는 여건을 살펴보면 첫째, 해양레저보트 관련 산업의 활동을 측정할 수 있는 통계가 마련되어 있지 않다는 점이다. 성공적으로 정책을 수행하기 위해서는 현황에 대한 정확한 파악과 정책결과에 대한 면밀한 분석이 요구되나, 현재는 레저보트 산업 활동을 확인할 수 있는 통계가 없어 정책의 수립 및 시행에 있어 제약이 되고 있다.

둘째, 해양레저활동과 관련한 학교교육과정이 미비하다는 점이다. 초·중·고교의 체육시간이나 교외활동 시간에 수상스키, 카약, 요트 등을 교육받을 수 있는 과정이 마련되지 않아 해양레저문화를 익힐 수 없다. 이러한 이유로 학창시절 해양레저활동을 즐기는 일본이 유럽과 비교하여 우리나라 국민은 해양레저활동에 대한 친밀감이 부족하게 되고, 이는 곧 해양레저 저변확대에 저해요인이 된다.

셋째, 요트를 즐기는 사람에 대한 부정적 시각이 존재한다는 점이다. 아직 우리나라는 요트를 소수의 부유층에서 즐기는 활동으로 인식하고 있으며, 값비싼 요트의 경우 사치품으로 간주하여 세무조사를 실시하는 등의 불이익을 받을 수도 있다. 이러한 부정적 시각은 관심과 여건(경제적, 시간적)을 갖춘 사람들도 해양레저활동을 즐길 수 없게 만드는 장애요인이 된다.

넷째, 내구연수가 짧은 중고 레저보트의 구매가 많다는 점이다. 우리나라 레저인들은 가까운 일본의 중고 레저보트를 구매하고 있는데, 부품조달이 어렵고 안전검사를 받기 어려워 레저보트 활동에 어려움을 겪고 있다.

다섯째, 국내 레저보트 제조방식인 주문제작이 주류를 이루고 있어 지속적인 생산시스템을 운영하기 어렵다는 문제점을 안고 있다.

이러한 부정적 여건에도 불구하고 우리나라의 해양레저보트산업은 해

양레저보트 활동을 위한 자연환경여건의 우수성, 연안지역으로의 해양관광 수요증가, 조선 산업 및 유관산업의 국제 경쟁력 등을 감안 할 때 신규산업 으로서의 성장 가능성을 확보하고 있는 것으로 판단된다.

| 표 2-21 | 해양레저보트산업 발전여건 분석

| 긍정적 여건                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | 부정적 여건                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>- 정부의 해양레저보트 산업 육성정책 추진                         <ul style="list-style-type: none"> <li>· 국토해양부 : 마리나 조성</li> <li>· 지식경제부 : 해양레저장비 산업 육성</li> <li>· 기획재정부 : 규제개혁</li> </ul> </li> <li>- 지방정부의 해양레저보트 산업의 육성계획                         <ul style="list-style-type: none"> <li>· 산업단지 조성</li> </ul> </li> <li>- 지방정부의 해양레저활동 저변확대 사업 추진                         <ul style="list-style-type: none"> <li>· 요트스쿨 건립</li> </ul> </li> <li>- 민간자본 투자 꿈틀                         <ul style="list-style-type: none"> <li>· 요트 투어사업</li> <li>· 해양레저보트 제조</li> </ul> </li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- 해양레저보트 산업 관련 통계 부족                         <ul style="list-style-type: none"> <li>· 해양레저보트의 미 분류</li> <li>· 해양레저보트 국내생산량 통계 미비</li> </ul> </li> <li>- 해양레저활동과 관련한 학교교육과정 미비</li> <li>- 요팅에 대한 부정적 시각                         <ul style="list-style-type: none"> <li>· 세무조사 대상자</li> </ul> </li> <li>- 중고 해양레저 보트의 짧은 내용 연수                         <ul style="list-style-type: none"> <li>· 부품조달 곤란</li> </ul> </li> <li>- 중고선 안전검사 기준 미비</li> <li>- 해양레저보트 주문제작으로 지속적 생산시스템 운영 곤란</li> </ul> |

## 제3장 해양레저보트산업의 실태분석

### 1. 해양레저보트산업

#### 1) 레저보트 공급 현황

현재 레저보트분야는 아직 산업이라 부르기에는 형태가 불분명한데, 이는 레저보트 판매시장이 활성화되지 못했기 때문이다. 우리나라의 레저보트 판매시장은 동호인과 요트 경기에 출전하는 스포츠인을 중심으로 이루어져 있는데, 동호인의 경우 일본이나 유럽에서 중고 레저보트를 구입하기 때문에 신규 구매는 많지 않다.

<표 3-1>은 우리나라 조선업 현황을 보여주고 있다. 주지하다시피 우리나라는 조선강국으로 강선에 해당하는 대형 선박건조가 발달해 있으며, 어선에 주로 쓰이는 합성수지선, 일명 FRP선을 건조하는 업체가 많다.

| 표 3-1 | 조선업 현황

| 구 분<br>(2007년 기준)          | 사업체수<br>(개) | 종사자수<br>(명) | 업체당 평균<br>종사자 수<br>(명) |
|----------------------------|-------------|-------------|------------------------|
| 강선 건조업                     | 85          | 64,129      | 754                    |
| 합성수지선 건조업                  | 87          | 920         | 11                     |
| 비철금속 선박 및 기타 항해용<br>선박 건조업 | 25          | 553         | 22                     |
| <b>오락 및 스포츠용 보트 건조업(A)</b> | <b>21</b>   | <b>179</b>  | <b>9</b>               |
| 합 계(B)                     | 218         | 65,781      | 302                    |
| 비 (A/B)                    | 9.6%        | 0.3%        | 2.8%                   |

자료 : 통계청

한편 레저보트에 해당하는 오락 및 스포츠용 보트 건조업으로 등록된 사업체는 2007년 현재 21개 업체이며, 종사자 수는 총 179명이다. 이를 통해 레저보트 건조업체는 평균 고용인력이 9명인 영세업체임을 알 수 있다. 한편 오락 및 스포츠 보트건조업이 우리나라 조선업에서 차지하는 비중을 살펴보면, 사업체 수로는 전체의 10%를 차지하고 있으며 종사자 수로는 1%도 차지하지 못하고 있다.

레저보트 생산현황을 살펴보면 <표 3-2>와 같다. 2007년 현재 종사자가 10명 이상인 레저보트 제조업체는 4개이며, 이들 업체의 연간 생산규모는 93억 6,300만 원으로 48억 4,800만 원의 부가가치를 창출하고 있다. 2005년과 비교하여 사업체 수는 절반가량으로 줄어들었으며, 생산액으로는 2005년도의 71%, 부가가치로는 67% 규모이다.

앞서 살펴본 대로 오락 및 스포츠용 보트 건조업으로 등록된 레저보트 사업체는 21개인데, 10명 미만의 영세업체의 생산액은 통계청에서 조사하지 않아 본 통계에서 제외된 것으로 보인다. 따라서 실제 생산액 및 부가가치 규모가 감소되었다고 판단하기는 어려우며, 단지 이를 통해 레저보트 제조산업의 규모가 100억 원 이상임을 확인할 수 있다.

| 표 3-2 | 오락 및 스포츠용 보트 건조업 생산규모

| 구 분<br>(종사자 10명 이상) | 2005   | 2006   | 2007  | 2005년 대비<br>성장률 |
|---------------------|--------|--------|-------|-----------------|
| 사업체 수(개)            | 7      | 6      | 4     | 57%             |
| 생산액(백만원)            | 13,267 | 10,937 | 9,363 | 71%             |
| 부가가치(백만원)           | 7,290  | 5,810  | 4,848 | 67%             |

자료 : 통계청

우리나라의 레저보트 제조업은 태동기에 있어 제조업체들이 레저보트 사업을 독자적으로 영위하기보다는 다른 사업과 병행하고 있다. 주로 어선,

경비정 등을 건조하는 중소조선업체에서 레저보트 함께 제작하는데, [표 3-3]은 중소조선업체를 회원으로 두고 있는 한국조선공업협동조합에서 파악한 레저보트 제조업체 현황이다.

한국조선공업협동조합 소속 중소조선업체 중 레저보트 생산업체는 총 17개이며, 인천에 소재하고 있는 업체가 5개로 가장 많다. 이어서 전남에 4개, 부산·강원·충남에 각각 2개, 전북·경북·경남에 1개 업체가 입지해 있다.

| 표 3-3 | 레저보트 생산 국내 중소형조선소 현황

| 소재지                    | 구 분        | 주요 선질          |
|------------------------|------------|----------------|
| 부산<br>(2개)             | (주)우남마린    | FRP선           |
|                        | 광동FRP산업    | FRP선, 경금속선     |
| 인천<br>(5개)             | 삼공물산(주)    | FRP선           |
|                        | 시흥조선       | 강선             |
|                        | 에이원마린테크(주) | FRP선, 경금속선     |
|                        | DK마린       | 경금속선           |
| 강원<br>(2개)             | (주)보고      | FRP선, 경금속선     |
|                        | 한양마린산업     | FRP선, 경금속선     |
| 충남<br>(2개)             | (주)군장조선    | FRP선           |
|                        | 동양조선공업(주)  | FRP선           |
| 전북<br>(1개)             | 금강기업       | 강선             |
| 전남<br>(목포, 여수)<br>(4개) | (주)일홍조선    | 강선, FRP선       |
|                        | (주)형제조선    | 강선, FRP선, 경금속선 |
|                        | (주)여천마린    | FRP선           |
|                        | 한일FRP조선소   | FRP선           |
| 경북<br>(1개)             | 한일뉴즈(주)    | FRP선           |
| 경남(통영)<br>(1개)         | 한남조선       | FRP선, 경금속선     |
| 합 계                    | 17개        | -              |

주 : 한국조선공업협동조합 회원사 기준

자료 : 경남발전연구원, 「남해안시대 요트산업 종합발전계획 수립」, 2007

FRP선을 건조하는 업체가 14개 업체로 가장 많고, 7개 업체는 경금속선을, 4개 업체는 강선을 건조하고 있다.

레저보트를 생산하는 사업체를 대표하는 협회도 없고 통계상으로 분류되어 있지 않은 상황에서 보트 쇼 참가업체를 살펴보면 업계에 종사하는 사업체 상황을 보다 구체적으로 확인할 수 있다. 우리나라는 현재 경남과 경기도에서 매년 보트 쇼를 개최하고 있으며, 레저보트 제조뿐만 아니라 판매·임대·장비 업체들도 함께 참여하고 있다.

<표 3-4>는 2008년 경남 국제요트대전 국내참가업체 44개와 경기도 국제보트쇼에 국내참가업체 116개 중 레저보트 관련 기업을 정리한 결과이다. 보트 쇼 국내참가업체를 출품품목으로 구분해보면 레저보트 관련 업체가 88개 업체로 가장 많았고, 이어서 레저보트 장비 관련 업체가 48개, 기반시설 관련 업체가 15개, 교육 및 여행사 등 기타 업체가 6개로 나타났다.

레저보트 관련 업체는 모터보트 및 요트를 제작·판매·임대하는 업체가 61개 업체이고, 그 외 고무보트·카약·카누 등을 제작·판매·임대하는 업체가 27개 업체이다. 레저보트 판매업체는 해외 유명 레저보트 제조업체와 딜러십을 체결하여 수입·판매하고 있다.

국내 주요 제조업체로는 해양수산부(현 국토해양부)의 보급형 모터보트를 개발한 어드벤스드마린테크, 쌍동형 세일링요트를 건조한 (주)신화마린, 대양용 크루저 요트를 주문·생산하는 푸른중공업, 목포대학교 레저보트산업 RIS사업단과 쌍동형 파워보트를 개발한 신영FRP 조선 등이 있다. 최근에는 일본의 타카마츠마리나 주식회사가 부산에 영업소를 두고 일본 중고선박의 판매를 본격화하고 있다. 그리고 기타 보트 업체로 분류된 업체들은 카누 및 카약 등 무동력 레저보트 제작 및 판매가 대부분이며, 그 외 수륙양용차, 수상오토바이, 고무보트, 수중스쿠터 등 다양한 형태의 레저보트를 제작 혹은 판매하고 있었다.

| 표 3-4 | 보트 쇼 참가 레저보트 관련 사업체

| 구 분 |    | 레저보트업체(제조, 판매, 임대) |             |          | 레저보트<br>장비업체 | 기반시설<br>업체 | 기타(교육,<br>여행사 등) |
|-----|----|--------------------|-------------|----------|--------------|------------|------------------|
|     |    | 소 계                | 모터보트·<br>요트 | 기타<br>보트 |              |            |                  |
| 수도권 | 서울 | 26                 | 20          | 6        | 13           | 7          | 2                |
|     | 경기 | 20                 | 11          | 9        | 12           | 1          | 4                |
|     | 인천 | 2                  | 1           | 1        | 2            | -          | -                |
| 경남권 | 부산 | 17                 | 11          | 6        | 8            | 2          | -                |
|     | 경남 | 8                  | 7           | 1        | 7            | 4          | -                |
| 경북권 | 대구 | 1                  | -           | 1        | 1            | -          | -                |
|     | 경북 | -                  | -           | -        | -            | 1          | -                |
| 전라권 | 광주 | -                  | -           | -        | 1            | -          | -                |
|     | 전남 | 6                  | 5           | 1        | 1            | -          | -                |
| 강원권 | 강원 | 1                  | 1           | -        | 2            | -          | -                |
| 충청권 | 충북 | 3                  | 2           | 1        | 1            | -          | -                |
|     | 충남 | 4                  | 3           | 1        | -            | -          | -                |
| 전체  |    | 88                 | 61          | 27       | 48           | 15         | 6                |

주 : 2008년도 경기국제보트쇼와 경남국제요트대전에 참가한 업체를 정리함

한편 레저보트 장비 관련 업체는 레저보트 제조에 필요한 장비와 레저보트 활동에 필요한 장비를 제조 및 판매하는 업체이다. 레저보트 제조장비로는 어군탐지기, 위성수신장치, 교신장비, 해양통신장비 등의 전자장비와 호이스트, 조향장치, 엔진, 선박용 추진기 등의 기계 부속품, 실내 마감재 등의 인테리어 제품이 있다. 그리고 레저보트 활동 장비는 낚시용품, 스킨스쿠버 장비 등의 해양레저활동 장비를 비롯하여 트레일러, 캠핑장비, 수상스포츠 의류, 휴대 서치라이트, 방수케이스 등 다양하다.

기반시설과 관련된 업체는 기반시설 구성에 필요한 장비를 생산하는 업체와 시설 구성을 위한 설계 및 시공하는 업체, 그리고 조성된 기반시설을 관리·운영하는 업체가 있다. 가장 핵심이 되는 시설은 폰툰이며, 국내에서 조립용 부유식 폰툰이 제작되고 있다. 그러나 아직 시장 형성이 미미하여 국내기술이 발달하지 않은 관계로 대부분의 업체들이 미국, 호주 등의 레저보트산업 선진국과 기술제휴를 맺고 시장에 진출하고 있다. 이러한

현상은 설계 및 시공분야에서도 동일하게 나타나고 있다. 한편 마리나 운영업체는 진해마리나를 운영하는 (주)코리아마린레저, 금호충무마리나를 운영하는 금호리조트, 중문마리나를 운영하여 퍼시픽랜드(주), 삼천포마리나를 운영하는 삼천포마리나리조트(주) 등 소수에 불과하다.

기타업체는 컨설팅, 교육서비스, 관광 프로그램 운영, 안전관리서비스 등을 제공하는 업체를 말한다. 요트 및 모터보트 교육은 기업체보다는 대한요트협회, (사)한국수상레저안전연합회 등의 단체에서 주도하고 있으며, 최근 경기 및 경남 등 일부 지방자치단체에서 요트학교를 운영하고 있다. 한편 금융 및 보험업체나 이벤트 개최 및 관광프로그램 운영 업체는 전무하거나 극소수에 불과하다.

지역을 구분해 보면 타 지역에 비해 수도권(서울, 경기도)과 경남권(부산, 경남)에 상대적으로 많은 레저보트 관련 업체가 있음을 알 수 있다. 이는 수요측면에서 대규모 시장이 형성되어 있고, 제조여건 측면에서의 유리한 지리적인 강점을 가지고 있으며, 지방자치단체에서 적극적으로 산업을 육성하고 있기 때문이다.

지금까지 살펴본 바와 같이 레저보트산업은 태동기로 아직 산업의 실체를 파악하기 어려우며, 단지 통계청이나 중소조선공업협동조합에서 파악하고 있는 레저보트 제조업체와 생산규모 정도를 확인할 수 있을 뿐이다.

그러나 보트 쇼 참가업체를 통해 수도권과 경남권을 중심으로 레저보트 관련업체들이 집적되고 있음을 알 수 있다. 모터보트 및 요트와 기반시설의 경우 기술제휴 및 딜러십 등의 형태로 해외 선진업체들과 연계하여 레저보트 산업에 진출하고 있었다. 그리고 어선 및 구명정을 제조한 경험을 토대로 레저보트 제조산업에 뛰어드는 업체가 생겨나고 있다. 레저보트 장비 혹은 무동력 보트 제조의 경우는 국내에서 자생적으로 생성된 기업들이 공급을 주도해가는 것으로 보인다.

한편 금융 및 보험, 수리 및 관리 서비스, 해양정보 제공, 마리나 운영

등의 서비스 업종은 아직 발달하지 못한 것으로 보인다. 현재 레저보트 판매업체 혹은 마리나 운영업체에서 대고객서비스차원에서 등록에서부터, 관리, 수리 등의 서비스를 제공하는 수준에 불과하다. 자동차 정비소와 같은 형태의 사업체가 존재하지 않아 개별 레저보트 동호인들의 경우 자체적으로 수리 및 관리하고 있다.

## 2) 수요전망

레저보트의 국내수요는 1년 동안 레저보트 국내 생산액에서 1년 동안의 레저보트 순수입(수입-수출)액을 합하여 구할 수 있다.<sup>11)</sup>

<표 3-5>를 살펴보면, 2006년에는 131억 9,100만 원, 2007년에는 124억 3,200만 원 상당의 레저보트를 순수입하였음을 알 수 있다.

| 표 3-5 | 레저보트 수출입 현황

(단위 : 백만원)

| 구분   | 수입     |       |        |       | 수출 |    |      |      | 순수입    |       |        |       |
|------|--------|-------|--------|-------|----|----|------|------|--------|-------|--------|-------|
|      | 합계     | 범선    | 모터보트   | 아웃보드  | 합계 | 범선 | 모터보트 | 아웃보드 | 합계     | 범선    | 모터보트   | 아웃보드  |
| 2006 | 13,247 | 6,207 | 6,341  | 699   | 56 | 0  | 41   | 15   | 13,191 | 6,207 | 6,300  | 684   |
| 2007 | 12,501 | 491   | 10,643 | 1,368 | 70 | 0  | 51   | 19   | 12,432 | 491   | 10,592 | 1,349 |

자료 : 관세청 HS코드

주 : 한국은행의 2006년, 2007년 환율을 적용하여 환산한 수치임

레저보트의 생산액과 순수입액을 합한 우리나라 레저보트 수요는 2006년에는 247억 4,400만 원, 2007년에는 217억 9,500만 원이다. 이를 볼 때 현재 우리나라 레저보트 수요는 연간 약 200억 원 수준임을 알 수 있다.

11) 이때 시장은 완전히 청산되어 공급과 수요가 일치한 상태라 가정한다. 물론 현실적으로는 재고가 발생하지만 그 규모가 크지 않아 수요파악에는 지대한 영향을 주지 못할 것이므로 무리한 가정은 아닐 것이다.

| 표 3-6 | 국내 레저보트 수요

(단위 : 백만원)

| 산업별       | 2006   | 2007   |
|-----------|--------|--------|
| 레저보트 생산액  | 11,553 | 9,363  |
| 레저보트 순수입액 | 13,191 | 12,432 |
| 합계        | 24,744 | 21,795 |

주 : 레저보트 생산액은 통계청의 ‘오락 및 경기용 보트 건조업’의 생산액임

<표 3-7>은 Douglas Westwood사에서 제시한 지난 6년간 세계 레저보트 산업의 연평균 성장률을 적용하여 구한 국내 레저보트 수요 전망치이다. 우리나라 레저보트 수요가 세계 레저보트 산업의 과거 추세와 동일하게 성장한다면, 레저보트 수요는 2010년에는 256억 5,700만 원, 2020년에는 441억 9,400만 원이 될 것이다. 한편 우리나라 레저보트의 연평균 성장률이 세계적인 추세에 못 미치는 3% 수준이라면 2010년에는 238억 1,600만 원, 2020년에는 320억 600만 원이다. 그리고 세계적인 추세를 앞지르는 10% 수준이라면 2010년에는 290억 900만 원, 2020년에는 752억 4,100만 원에 달할 것이다.

| 표 3-7 | 국내 레저보트 수요 전망

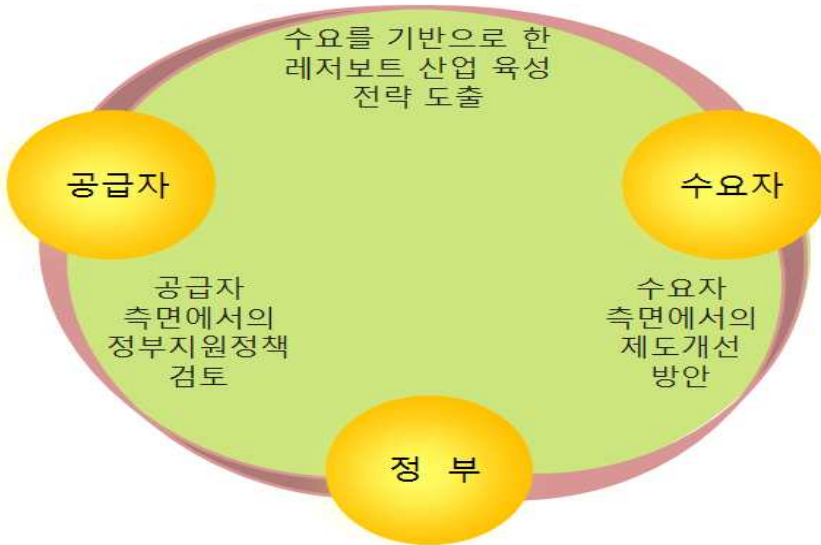
(단위 : 백만원)

| 산업별        | 연평균 성장률            | 2007   | 2010   | 2013   | 2015   | 2020   |
|------------|--------------------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 레저보트<br>수요 | 5.6% <sup>1)</sup> | 21,795 | 25,657 | 30,203 | 33,673 | 44,194 |
|            | 3%                 | 21,795 | 23,816 | 26,024 | 27,609 | 32,006 |
|            | 10%                | 21,795 | 29,009 | 38,611 | 46,719 | 75,241 |

주 : Douglas westwood사에서 제시한 2004년부터 2010년간 레저보트산업의 연평균 성장률임

## 2. 실태조사 분석

우리나라 해양레저보트산업의 시장분석은 레저보트산업의 육성체계를 분석하기 위한 전문가 설문조사와 더불어 실제 레저보트 활동자들을 대상으로 하는 이용실태를 분석하여 수요를 기반으로 한 레저보트산업의 육성 전략을 도출하도록 한다. 이를 통하여 해양레저보트시장의 활성화를 위한 정책적 제언을 마련하도록 한다.



| 그림 3-1 | 해양레저보트산업의 시장분석

## 1) 해양레저산업의 공급실태 조사

### (1) 분석의 개요

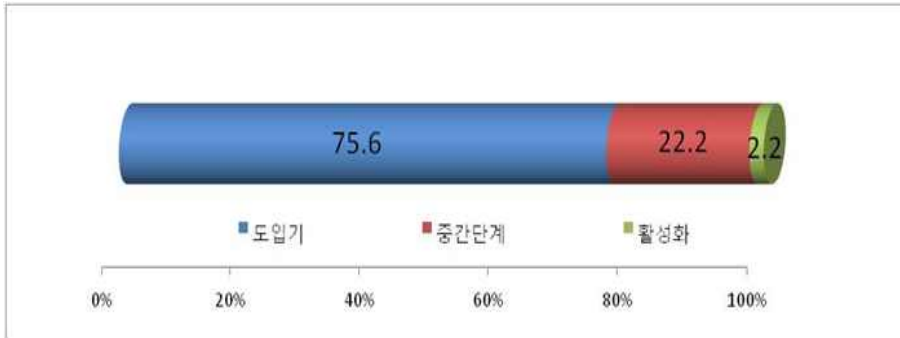
해양레저보트산업의 시장육성을 위한 전문가 설문조사는 레저보트의 공급과 관련된 공급실태분석은 레저보트산업과 관련된 정책입안, 정책연구, 제작과 판매, 임대사업체의 전문가를 대상으로 실시하였으며 총 60명의 대상자 가운데 45명이 설문조사에 참여하였다. 세부 조사대상 및 조사규모, 조사방법, 조사시기 등은 다음과 같다.

| 표 3-8 | 해양레저보트산업의 공급실태 설문조사 설계

| 측정항목 | 조사내용                                          |
|------|-----------------------------------------------|
| 조사대상 | 해양레저보트 산업관련 전문가 집단<br>(공무원, 연구원, 대학교수, 업체종사자) |
| 조사규모 | 유효표본 45개                                      |
| 조사방법 | 구조화된 설문지를 통한 우편설문조사                           |
| 조사기간 | 2009년 10월(1개월)                                |

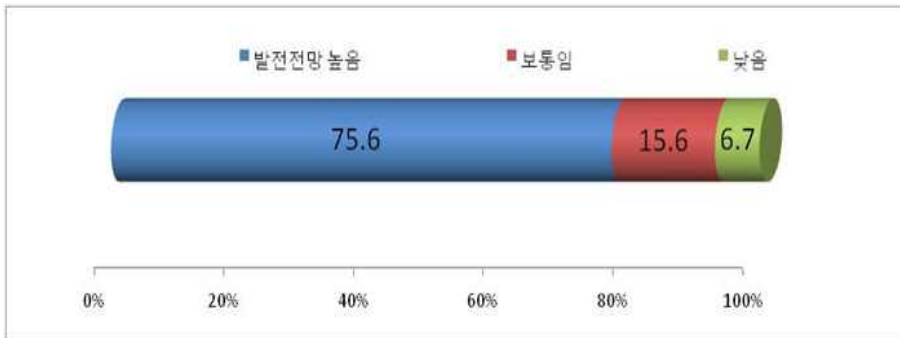
### (2) 국내레저보트산업의 실태조사 및 결과분석

우선, 국내 레저보트(요트, 모터보트)의 시장여건에 대한 평가에서는 도입기에 있다는 의견이 75.6%로 상대적으로 높게 나타났으며 중간단계라는 의견이 22.2%, 활성화단계라는 의견이 2.2%를 차지했다.



| 그림 3-2 | 해양레저보트의 시장여건

국내 레저보트 시장의 시장여건과 관련하여 향후 발전 전망과 관련해서는 발전전망이 높다는 의견이 75.6%로 높게 제시되었다. 이는 국내 시장이 도입기이지만 향후 성장 잠재력이 높게 평가되는데 원인이 있는 것으로 판단된다.



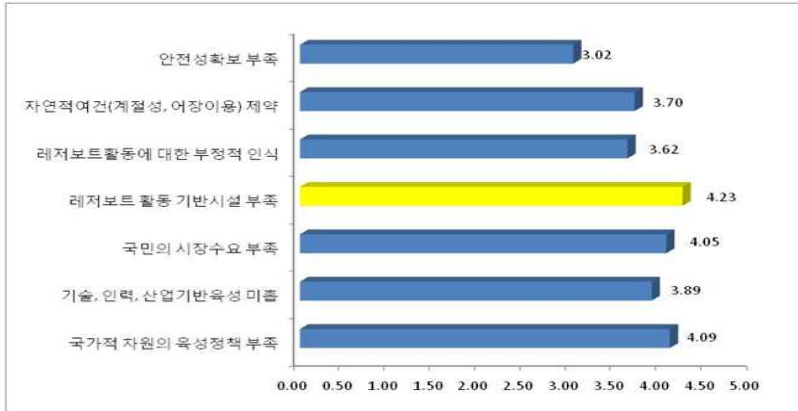
| 그림 3-3 | 해양레저보트의 시장여건

한편, 국내 레저보트산업의 여건을 미국/유럽 등 선진국과 비교할 때, 해외가 우세하다는 의견이 높게 나타났다.



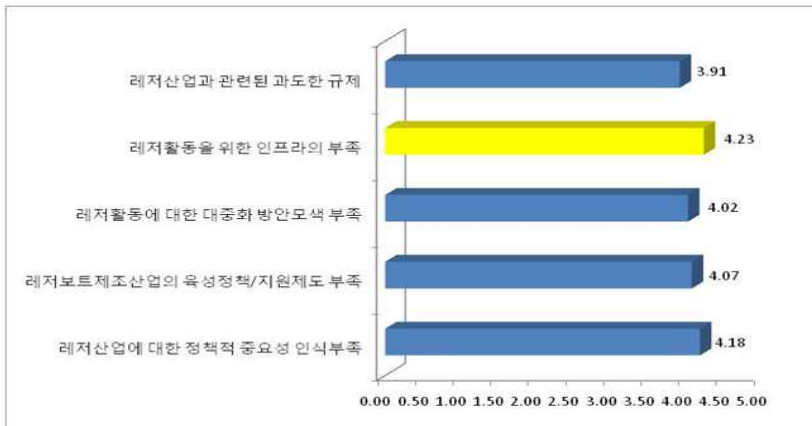
| 그림 3-4 | 국내 레저보트산업의 비교

국내 시장여건과 더불어 선진국과의 격차와 관련하여 해양레저보트산업이 성장하지 못했던 장애요인을 분석해 보았다. 장애요인을 정책과 산업 기반, 시장수요, 사회적 인식, 기반시설의 부족 등으로 구분하여 살펴본 결과, 기반시설이 부족이 가장 큰 장애요인인 것으로 분석되었다. 또한 육성 정책의 부족, 시장수요의 부족 등도 장애요인으로 나타났다.



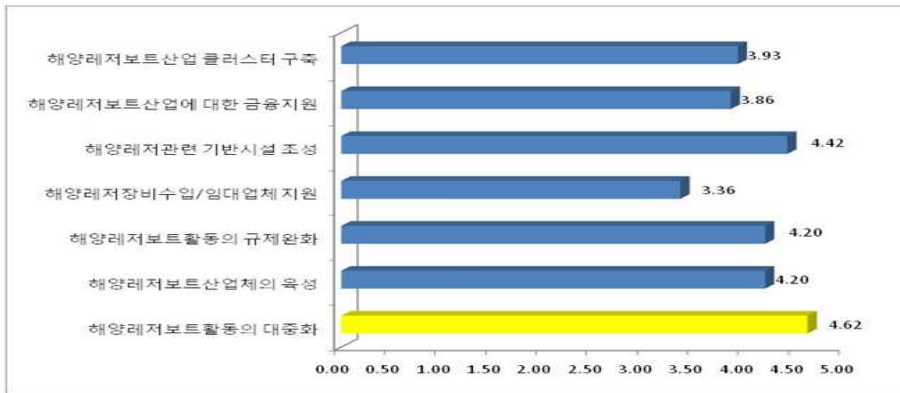
| 그림 3-5 | 국내 레저보트산업의 성장장애요인

한편, 레저보트산업의 육성을 위한 정책추진과 관련하여 부족했던 사항을 살펴보면 다음과 같이 레저활동을 위한 인프라의 부족과 더불어 정책적 인식 자체가 부족했던 것이 가장 큰 문제점인 것으로 나타났다. 그리고 정부차원의 지원제도 부족, 대중화 방안 부족 등도 문제점으로 지적되었다. 즉, 국내 레저보트 산업의 성장에 있어서는 기반시설 자체의 부족과 더불어 시장수요, 추진 정책 등에서 제약이 있었던 것으로 생각된다.

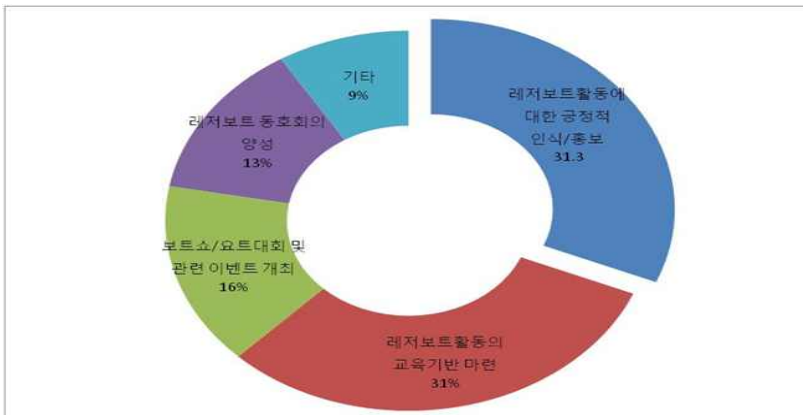


| 그림 3-6 | 국내 레저보트산업 및 시장육성을 위한 정책추진의 장애요인

레저보트 시장 및 관련 산업의 진흥을 위하여 도입되어야 할 사항으로는 레저보트 활동의 대중화가 시급한 요소인 것으로 분석되었다. 또한 해양레저보트활동의 대중화와 함께 해양레저관련 기반시설의 조성, 규제완화, 산업체의 육성 등이 함께 이루어져야 하는 것으로 나타났다. 한편, 위의 각 요소들을 대상으로 중점 추진사항들을 살펴보면 레저보트 활동의 대중화에 있어서는 레저보트활동에 대한 긍정적 인식과 홍보, 레저보트활동을 위한 교육기반의 마련이 가장 필요한 것으로 분석되었다.

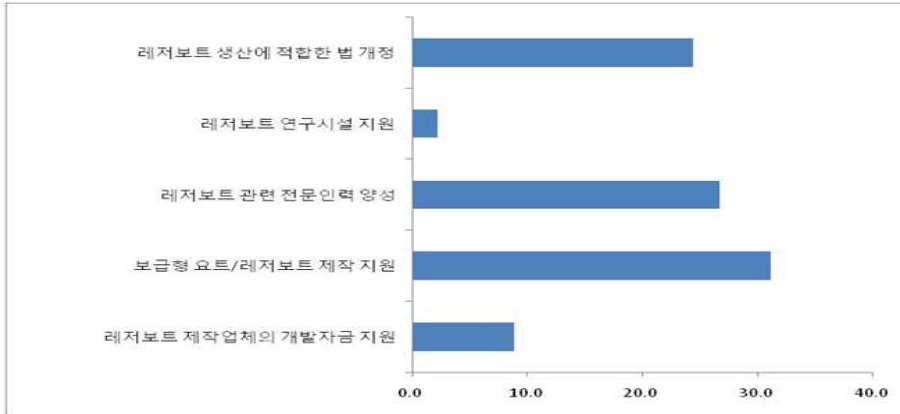


| 그림 3-7 | 국내 레저보트시장 및 산업진흥을 위하여 도입되어야 할 요인



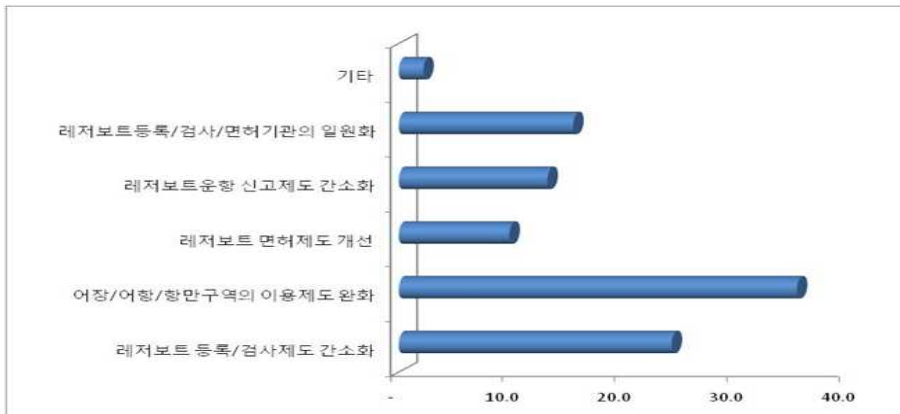
| 그림 3-8 | 해양레저보트활동의 대중화를 위한 중점 추진사항

해양레저보트산업체의 육성부문에서는 국내 여건에 적합한 보급형 요트/레저보트의 제작 지원이 필요하다는 의견이 가장 높게 제기되었다. 이와 더불어 레저보트 관련 전문 인력의 양성, 레저보트생산에 적합한 법령의 개정이 필요하다는 의견이 상대적으로 높게 나타났다.



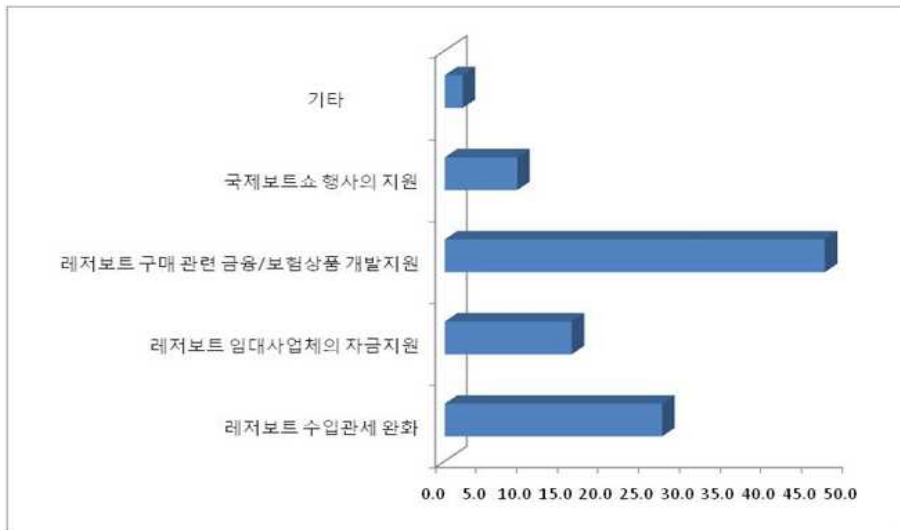
| 그림 3-9 | 해양레저보트산업체의 육성을 위한 중점 추진사항

레저보트활동을 위한 규제완화 부문에서는 어장/어항/항만구역의 이용 제한을 완화해야 한다는 의견이 가장 높게 나타났으며 레저보트 등록/검사 제도의 간소화, 검사기관의 일원화도 필요한 것으로 분석되었다.



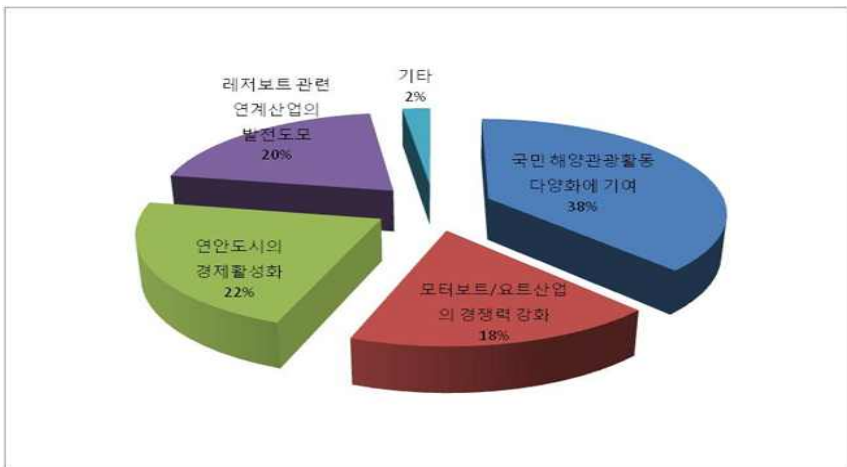
| 그림 3-10 | 해양레저보트활동관련 규제완화를 위한 중점 추진사항

그리고 해양레저보트 및 관련 장비 수입임대업체의 지원 부문에서는 레저보트의 구매와 관련된 금융/보험상품에 대한 개발지원이 필요하다는 의견이 가장 높게 나타났다. 즉, 수입 및 임대업체의 경우, 레저보트 구매에 따른 초기비용의 절감과 더불어 보험을 통한 재산권의 보호 등에 높은 관심이 있는 것으로 생각된다. 기타의 의견으로는 레저보트의 수입에 대한 관세완화, 레저보트 임대사업체의 육성을 위한 정부의 정책자금 지원 등이 필요하다는 의견이 제기되었다.



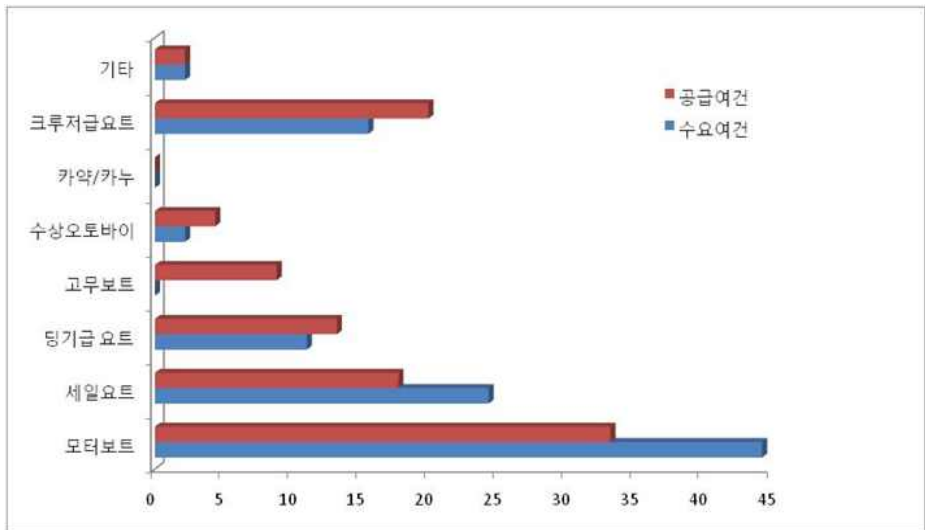
| 그림 3-11 | 해양레저보트/장비 임대관련 업체의 지원방안

한편, 위와 같이 레저보트산업 및 활동을 촉진하기 위한 제반 사항들을 추진을 통하여 얻을 수 있는 기대효과에 대하여 살펴보면 응답자들은 국민의 해양관광활동 다양화에 기여하는 것을 가장 큰 효과인 것으로 응답하였다. 이 밖의 의견으로는 연안도시의 경제 활성화, 레저보트와 연계된 산업의 발전 도모 등의 효과가 있는 것으로 나타났다.



| 그림 3-12 | 해양레저보트산업의 육성을 통한 기대효과

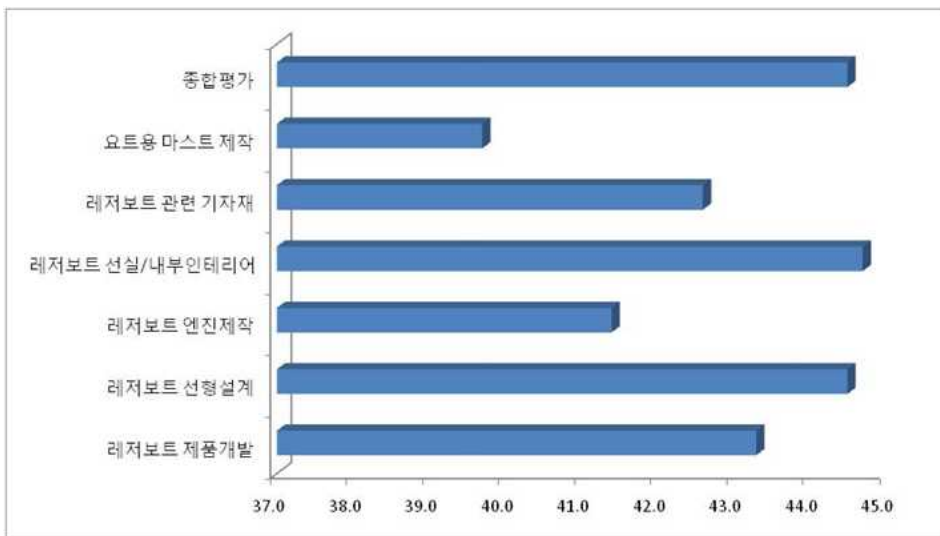
국내해양레저보트의 활동여건(수요여건)과 기술여건(공급여건)을 고려할 때 국내 개발 및 생산전망이 밝은 분야에 대한 조사결과를 살펴보면 다음과 같다.



| 그림 3-13 | 해양레저보트의 수요 및 공급여건을 고려한 국내개발방향

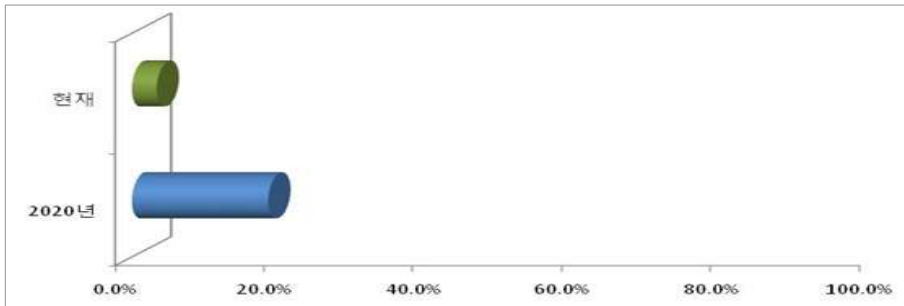
조사결과, 레저보트의 수요여건과 공급여건 모두에서 모터보트 분야가 생산전망이 가장 높을 것이라는 의견이 제시되었다. 이밖에 수요여건에서는 세일요트, 크루저급 요트 순으로 제시되었으며 공급여건의 측면에서는 크루저급요트, 세일요트의 순으로 나왔다. 한편, 공급여건에서는 고무보트의 비중이 상대적으로 높게 나타났으며 이는 국내에서 OEM으로 제작되는 고무보트의 비중이 높은데 원인이 있는 것으로 판단된다.

레저보트산업의 공급여건과 관련하여 레저보트제품개발, 선형설계, 엔진제작 등 레저보트의 제작과 관련된 국내 기술력을 선진국과 비교한 조사결과를 살펴보면 다음과 같다. 조사결과, 대부분의 조사항목에서 40%정도의 수준이라고 응답하였으며 요트용 마스트제작만이 30%대인 것으로 나타났다으며 모든 항목에서 50%를 넘지 못하고 있는 것으로 나타났다.



| 그림 3-14 | 우리나라 해양레저보트 산업의 기술력 평가(선진국 대비)

해양레저보트산업의 기술력과 관련하여 현재의 시장점유율 수준과 향후 2020년의 시장점유율 전망에 대하여 질문한 결과를 살펴보면 전문가들은 현재의 시장 점유율을 3.3%로 정도라고 평가하였으며 2020년에는 18.3%정도가 될 것이라고 응답하였다.



| 그림 3-15 | 우리나라 해양레저보트 시장 점유율 전망

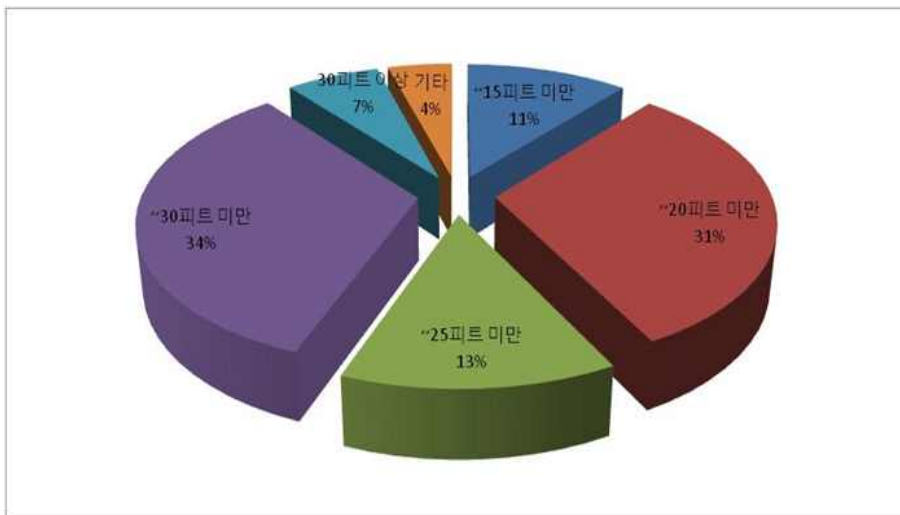
그리고 레저보트의 이용과 관련해서는 국내 레저보트활동에 대하여 살펴보았다.



| 그림 3-16 | 해양레저활동인구의 주된 레포츠활동 형태

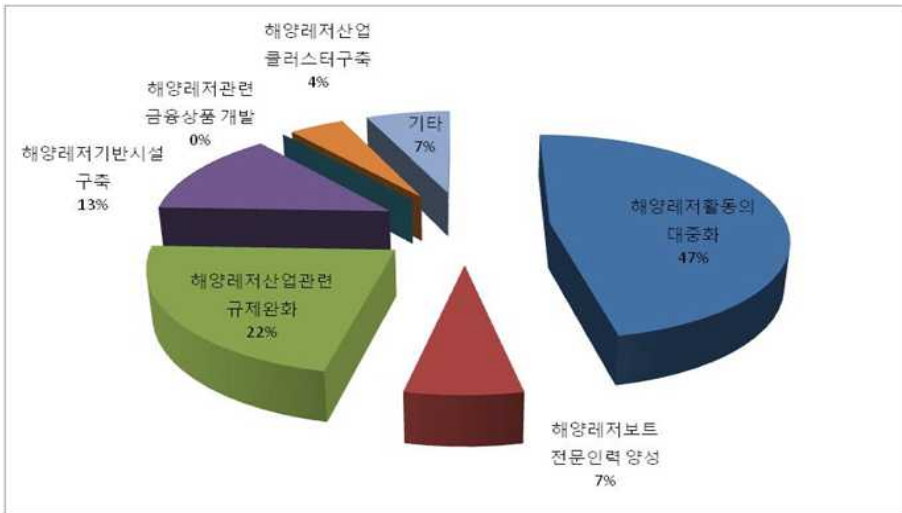
조사결과, 바다낚시활동이 가장 높은 비중을 차지하게 될 것으로 전망 되었으며 바다낚시와 더불어 모터보트/요트를 이용한 세일링, 해안경관 감상활동이 비교적 높게 나타났다.

그리고 레저보트 활동을 위한 레저보트의 규모에 대한 조사에서는 25 피트에서 30피트 미만의 보트가 적정하다는 의견이 가장 높은 비중을 차지 하고 있으며 다음으로는 15피트이상 20피트 미만의 보트가 적절하다는 의 견이 높은 비중을 차지하고 있다. 한편, 15피트 미만의 소형보트나 30피트 이상의 중대형 레저보트의 경우 국내 레저활동 여건과는 규모면에서 다소 의 차이가 있는 것으로 판단된다.



| 그림 3-17 | 해양레저활동을 위한 레저보트의 규모

해양레저산업의 제고를 위하여 가장 필요한 사항을 살펴본 결과, 해양 레저활동의 대중화가 가장 시급하다는 의견이 가장 높게 제기되었으며 다음으로는 규제완화, 기반시설 구축, 인력양성 등의 순으로 나타났다.



| 그림 3-18 | 해양레저산업의 제고를 위하여 필요한 사항

경기도와 경남, 전남에서 진행 중인 해양레저클러스터 구축이 필요하다는 의견은 비교적 낮은 비중을 차지하고 있으며 금융상품의 개발에 대해서는 응답이 없었다. 한편 해양레저클러스터의 구축과 관련하여 우리나라에 몇 곳의 산업단지 조성이 필요한가에 대한 응답에서는 3곳이라는 의견이 35.6%, 5곳이라는 의견이 24.4%, 2곳이라는 의견이 20.0% 등으로 나타났다.

기타 해양레저보트산업의 발전을 위한 개선사항을 개방형 질문으로 분석한 결과, 레저보트 등록 및 검사제도의 간소화, 각종 규제의 완화, 면허제도의 간소화 등 규제완화에 대한 의견이 제시되었으며 학교교육을 통한 레저활동 기회제공, 해양레저문화의 양성 등에 대한 의견이 제시되었다. 즉 전문가들은 기타의 의견에서도 대중화와 규제개선 등에 대한 필요성이 높은 것으로 의견을 나타내고 있다.

### (3) 시사점

해양레저보트시장 육성과 관련된 관련 공무원, 연구기관 종사자, 레저보트 수입업체, 제조업체 종사자를 대상으로 한 설문조사결과를 종합해보면 다음과 같다. 우선 우리나라의 레저보트 시장여건은 아직 도입기에 있으며 외국과 비교할 때 상대적인 격차가 발생하고 있다. 한편, 우리나라 국민들의 해양레저활동이 활발해지고 있으므로 향후 성장전망은 높을 것으로 기대되고 있다.

국내레저보트산업이 성장하지 못했던 제약요인으로서는 마리나, 클럽하우스, 수리시설 등의 기반시설이 부족한 것이 가장 큰 요인인 것으로 분석되었다. 이와 더불어 시장수요의 부족과 육성정책 자체가 미흡했던 것 또한 성장의 장애요인으로 지적되었다. 그리고 성장 장애요인의 극복을 위하여 도입되어야 할 것으로는 레저보트 활동의 대중화와 더불어 해양레저관련 기반시설의 조성, 규제완화가 가장 필요한 것으로 분석되었다.

한편, 레저보트 산업을 활성화시키기 위한 대중화, 산업체 육성, 제도개선 각 요인별 중점 추진과제를 분석한 결과, 대중화를 위해서는 레저보트활동에 대한 홍보 및 교육기반 마련이 가장 필요한 것으로 나타났다. 그리고 산업체 육성 부문에서는 보급형 레저보트의 제작 지원이 필요하며 제도개선에 있어서는 어장/어항/항만구역의 이용제도 완화가 필요한 것으로 나타났다. 레저보트산업의 육성을 통하여 얻을 수 있는 기대효과로는 국민의 해양관광활동의 다양화와 더불어 연안도시의 경제 활성화를 얻을 수 있는 것으로 나타났다.

따라서 국내 레저보트시장의 육성 및 산업화를 위해서는 소비시장의 육성을 통한 대중화가 무엇보다도 가장 시급하며 레저활동을 위한 규제 완화, 기반시설의 조성이 선행되어야 할 것으로 판단된다.

## 2) 해양레저보트활동 실태분석

### (1) 분석의 개요

해양레저보트활동의 수요시장에 대한 실태분석은 해양레저보트활동에 참가하는 이용객을 대상으로 한 설문조사를 통하여 그 특성을 파악하도록 한다. 우리나라의 해양레저보트 활동시장은 해양관광활동의 계절적 특성과 더불어 레저활동 공간의 제약으로 크게 활성화되어 있지 못하다. 이에 따라 본 설문조사에서는 해양레저보트활동에 참여하는 참가자들의 기본적인 특성과 더불어 활동제약요인, 개선 방안 등을 파악하여 활성화 요인을 도출하도록 한다.

해양레저보트활동의 실태분석을 위한 설문조사의 대상으로는 전국의 거주하는 남녀 313명을 대상으로 하였으며 조사대상 및 조사규모, 조사방법, 조사시기 등은 다음과 같다.

| 표 3-9 | 해양레저보트 활동 실태 설문조사 설계

| 측정항목 | 조사내용                 |
|------|----------------------|
| 조사대상 | 전국 거주 성인남녀(만 19세 이상) |
| 조사규모 | 유효표본 313개            |
| 조사방법 | 구조화된 설문지를 통한 전화설문조사  |
| 조사기간 | 2009년 10월(1개월)       |

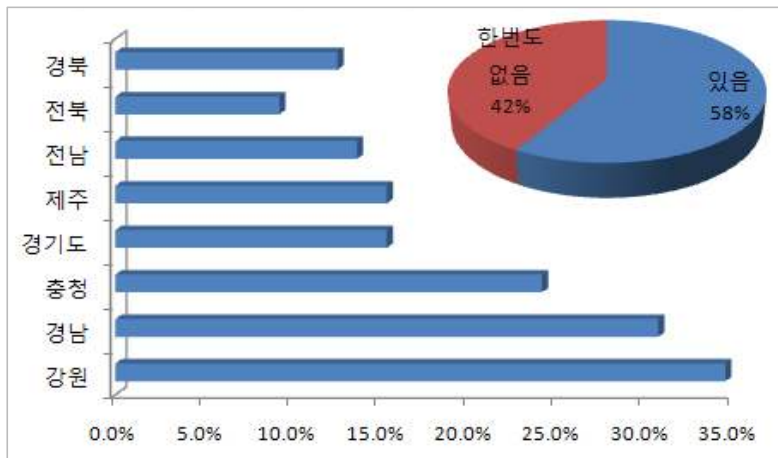
해양레저보트활동 실태분석을 위한 측정 변수의 구성은 다음의 표와 같이 해양레저보트활동객의 인구통계학적 특성 및 라이프스타일과 더불어 해양레저보트 활동의 동기, 활동 특성, 제약요인 등으로 구성하여 파악하도록 한다.

인구 통계적 특성 및 라이프스타일에서는 레저보트 이용객의 일반적

특성과 더불어 해양레저보트 활동의 참여성향에 대하여 파악하도록 한다. 해양레저보트활동의 참여동기 및 활동특성, 제약요인에서는 레저보트활동에서 나타나는 제반요인을 분석하여 이를 인구 통계적 특성 및 레저 활동의 특성에 따라 유형화시키는 변수로 활용하도록 한다. 마지막으로 해양레저보트 활동을 촉진시키기 위한 정부의 법적·제도적 개선사항을 분석하도록 한다.

## (2) 레저보트 활동 실태조사 및 결과분석

레저보트 활동 실태조사와 관련하여 해양레저활동에 대한 참여비중을 살펴보았다. 조사결과, 지난 1년간 관광이나 휴식을 목적으로 해안지역을 방문한 비중은 전체 응답자의 58%로 조사되었다. 그리고 이들의 주된 방문 지역으로는 강원, 경남, 충청의 비중이 상대적으로 높게 나타났다.



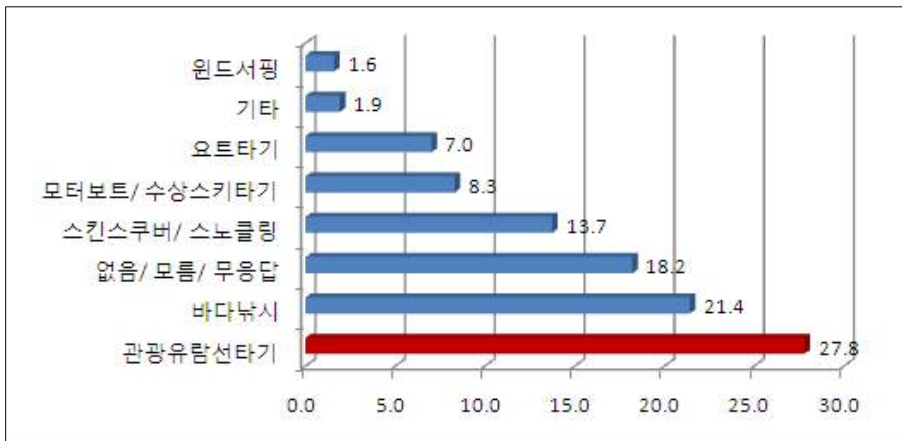
| 그림 3-19 | 관광/휴식 목적 해안지역 방문 여부 및 방문지역

그리고 해안지역 방문객들의 해양레저·스포츠 활동으로는 해수욕이 가장 큰 비중을 차지하고 있으며 다음으로 관광유람선타기, 바다낚시, 모터보트/수상스키 타기 등의 활동으로 나타났다. 그리고 향후 참여하고 싶은

활동에 있어서는 관광유람선타기와 바다낚시의 비중이 상대적으로 높게 나타났다.



| 그림 3-20 | 참여한 해양레저스포츠 활동



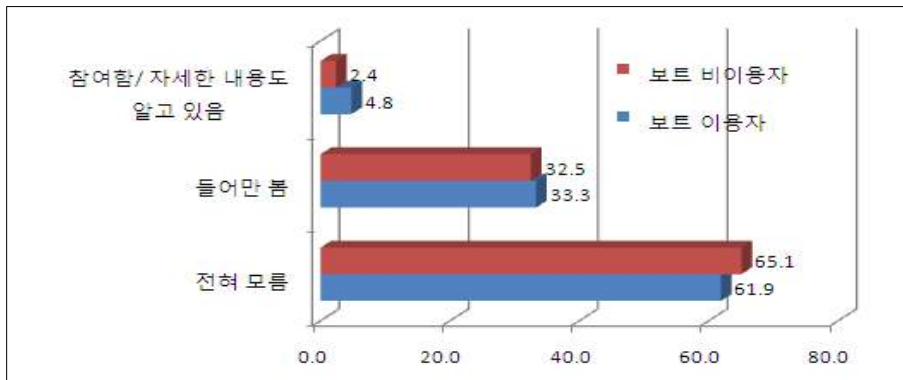
| 그림 3-21 | 향후 참여하고 싶은 해양레저스포츠 활동

분석결과에서 볼 수 있듯이 레저보트활동과 관련된 요트타기, 모터보트 타기 등의 활동은 해수욕활동에 비하여 참여인구의 비중이 상대적으로

낮게 나타나고 있으며 이는 레저보트활동을 위한 여건이 미성숙한데 원인이 있는 것으로 판단된다.

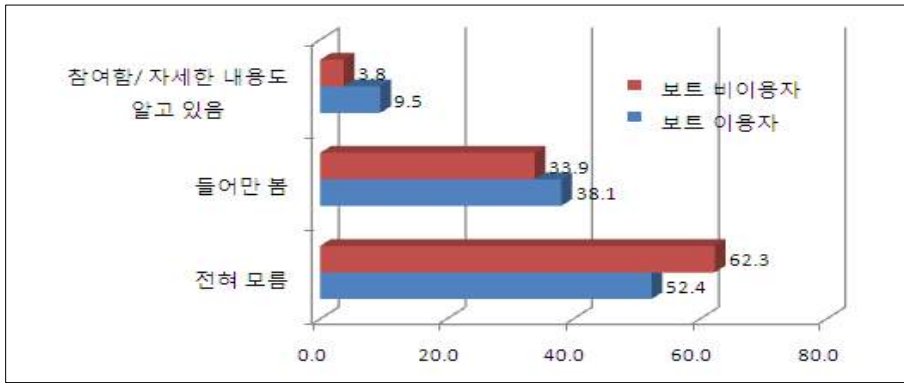
그리고 레저보트활동(요트/모터보트) 경험자와 비경험자를 구분하여 이들의 활동 특성을 살펴보면 다음과 같다. 전체 응답자중 레저보트활동 동경험이 있다고 응답한 사례는 21명(6.7%)이며 경험이 없다는 응답자는 292명(93.3%)로 레저보트 활동에 대한 경험비중은 상대적으로 낮은 편이다.

우선 레저보트활동의 대중화와 관련하여 보트쇼 행사에 대한 경험이 있는가에 대한 조사에서는 보트이용자/비이용자 모두 대부분 모르고 있는 것으로 나타났다. 반면 이용자 중에서 보트쇼 행사 참여자의 비중이 4.8%로 나타나 비이용자보다 상대적으로 높게 나타났다.



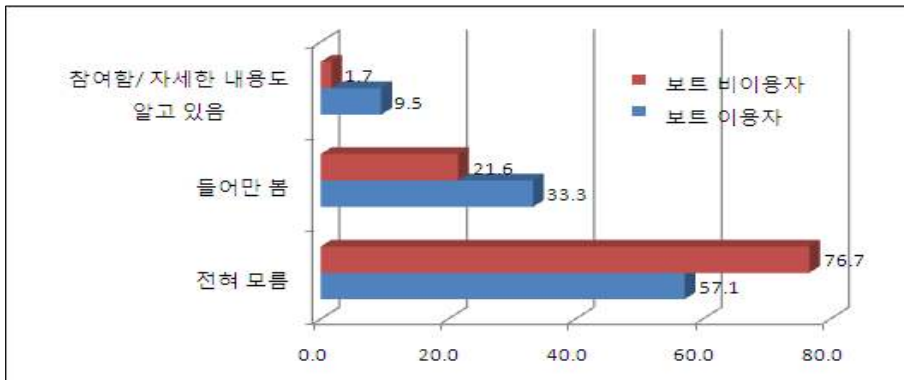
| 그림 3-22 | 보트쇼 행사 접착여부

그리고 요트대회 행사의 관람이나 참여의 경험에 대한 조사에서도 보트 이용자/비이용자 모두 참여한 경험이 없다는 비중이 상대적으로 높게 나타났다으며 참여경험자중에서는 보트이용자의 비중이 다소 높게 나타났다.



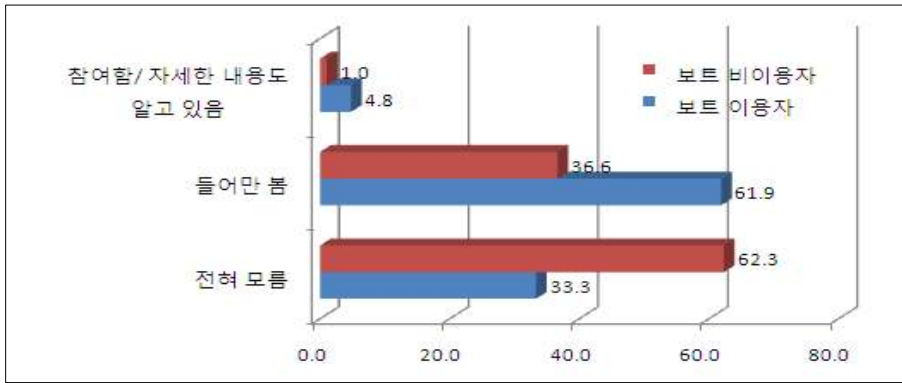
| 그림 3-23 | 요트대회 행사 관람이나 참여실태 분석

또한 요트/레저보트 학교, 클럽활동 참여여부에 대한 조사에서도 보트 비이용자가 참여경험이 없다는 비중이 상대적으로 높게 나왔으나 보트 이용자 또한 57% 이상이 경험이 없는 것으로 나타났다.

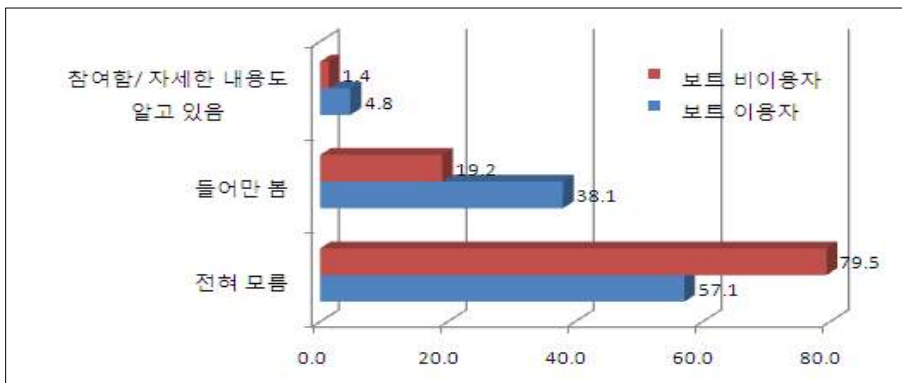


| 그림 3-24 | 요트/레저보트 학교, 클럽활동 참여여부

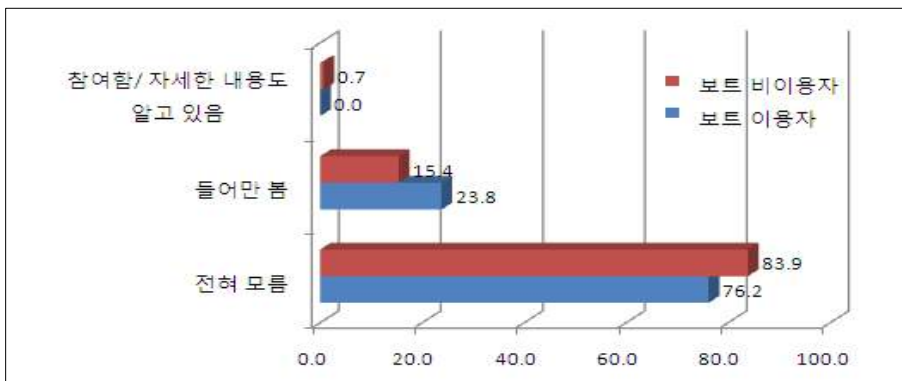
그리고 수상레저기구 면허시험, 레저보트.요트 구매(중고, 신규)광고홍보나 구매, 해양레저보트활동에 대한 정부의 규제완화 조치 발표 등의 언론보도나 광고홍보 등에 대한 접촉 경험에서도 대부분의 응답자들은 전혀 내용을 모른다는 응답이 상대적으로 높은 비중을 차지하고 있다.



| 그림 3-25 | 수상레저기구(요트/ 레저보트) 면허시험



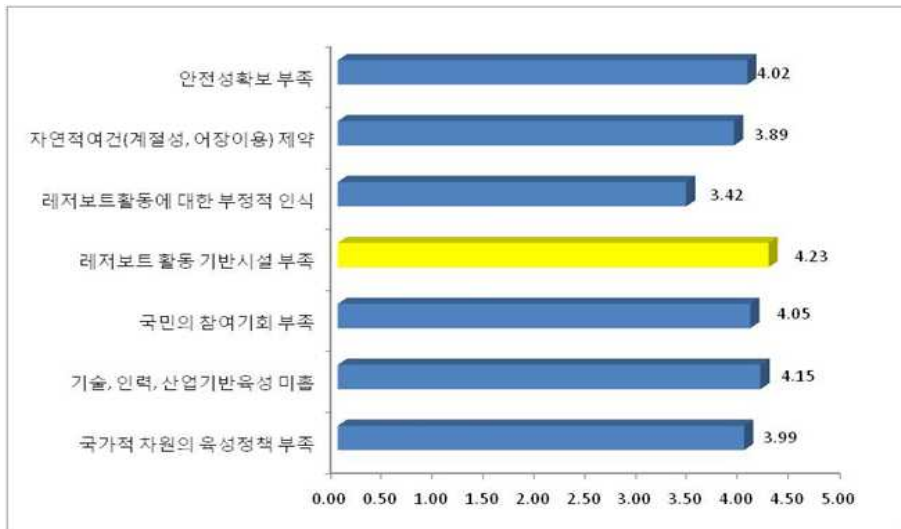
| 그림 3-26 | 레저보트/요트의 구매광고, 구매



| 그림 3-27 | 해양레저보트활동의 정부 규제 완화 조치

즉, 레저보트나 요트활동의 대중화를 위하여 정부나 지방자치단체에서 추진하고 있는 보트쇼/요트대회 등의 행사, 언론보도에 대한 일반인들의 참여/접촉유무에 대한 조사결과를 종합할 때, 대부분의 응답자들은 이에 대한 인지도가 상대적으로 낮은 것으로 판단된다. 또한 레저보트활동 경험자 집단이 차지하는 비중이 매우 낮은 편으로 대중화를 위해서는 많은 노력이 필요할 것으로 생각된다.

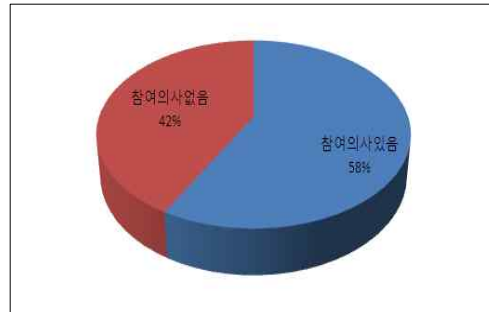
다음은 레저보트/요트활동이 활발하게 이루어지지 못한 요인을 분석해 보았다. 분석결과 응답자들은 레저보트활동 기반시설의 부족이 가장 큰 장애요인으로 나타났으며 산업기반의 부족, 국민의 참여 부족 등도 문제점으로 나타났다. 한편 본 설문분석의 결과는 전문가 설문조사와 유사하게 나타났다.



| 그림 3-28 | 레저보트/요트활동의 활동 장애요인

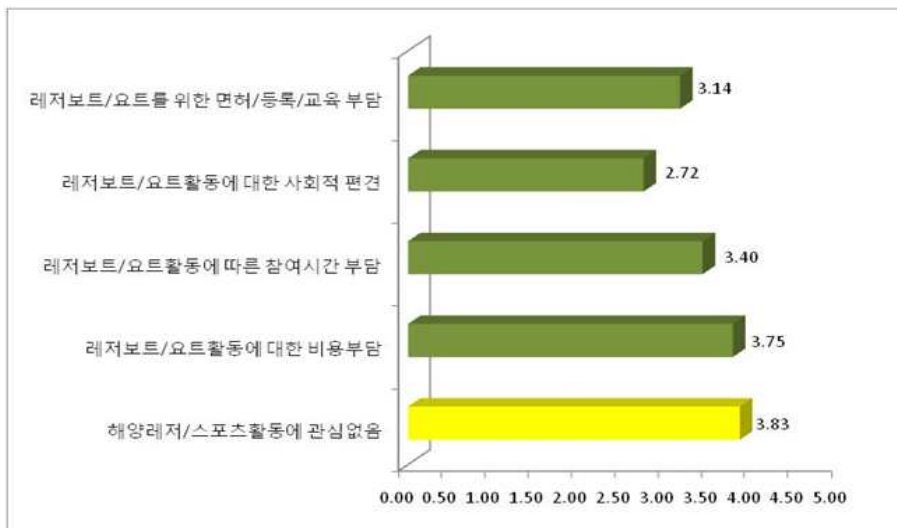
활성화의 장애요인과 관련하여 응답자들에게 장애요인이 해소된다면 레저보트/요트활동에 참여할 의사를 가지고 있는가에 대하여 살펴보았다.

조사결과, 장애요인이 해소되면 참여하겠다는 응답이 55.6%, 참여하지 않겠다는 응답이 40.3%. 무응답이 4.2%로 나타났다. 즉 레저보트/요트활동에 대한 장애요인을 해소한 경우에도 참여의사의 비중은 50%정도인 것으로 나타났다.



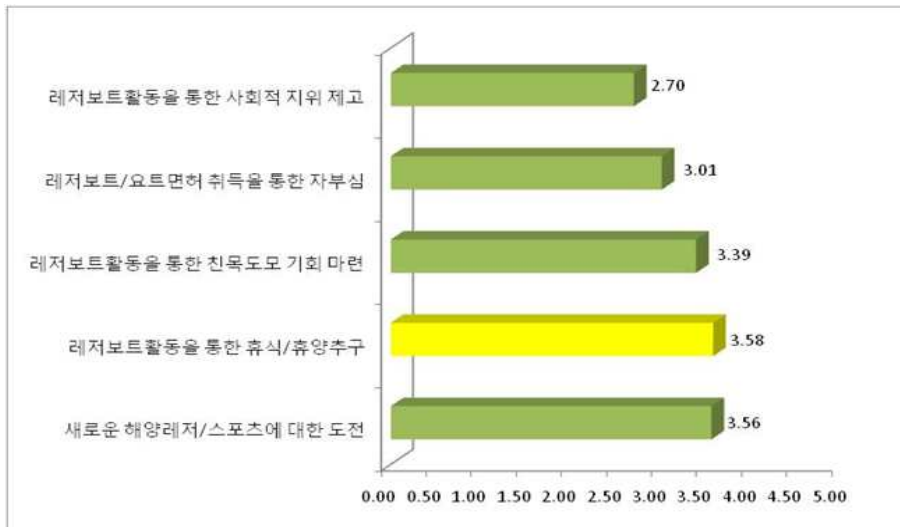
| 그림 3-29 | 레저보트/요트활동 참여 의사

한편, 각종 장애요인의 개선에도 불구하고 레저보트활동에 참여의사가 없는 계층을 대상으로 배경요인을 살펴보았다. 조사결과, 레저보트활동 자체에 대한 관심이 없다는 응답이 가장 높게 나타났으며 다음으로 비용과 참여시간의 부담으로 참여를 하지 않겠다는 응답이 상대적으로 높게 나타났다. 반면, 레저보트활동에 대한 사회적 편견은 레저보트활동의 저해요인으로 작용하지 않는 것으로 나타났다.



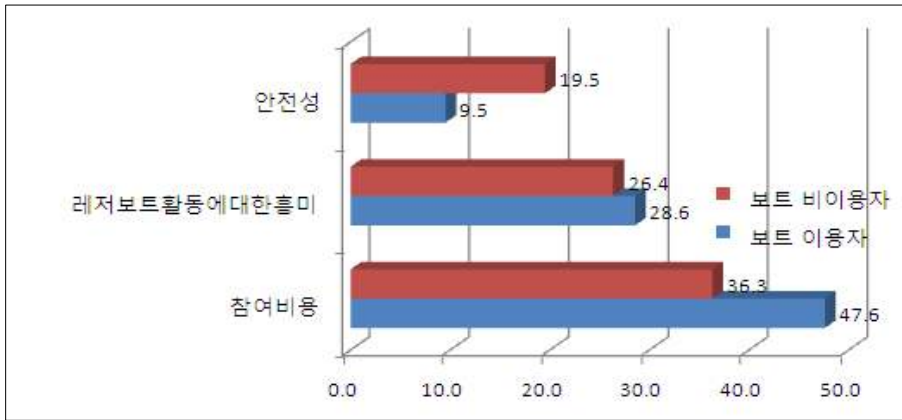
| 그림 3-30 | 레저보트/요트활동에 대한 비참여 사유

레저보트 활동에 참여의사를 가지고 있다는 응답에 대하여 이들의 참여의사를 분석한 결과를 살펴보면, 다음과 같이 레저보트활동을 통한 휴식/휴양의 추구를 위하여 레저보트활동에 참여하겠다는 응답이 가장 높게 나타났다으며 다음으로 새로운 레저스포츠에 대한 도전, 친목기회 활동 등의 순으로 응답하였다. 한편 레저보트 활동을 통한 사회적 지위 제고는 보통 이하의 응답으로 나타났다.



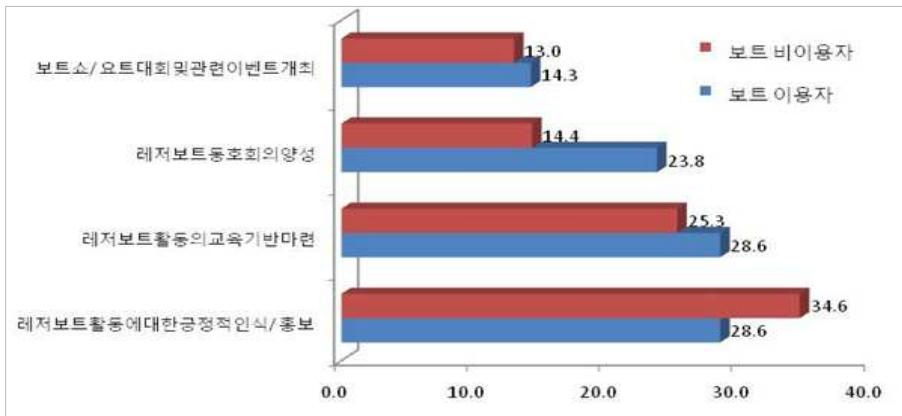
| 그림 3-31 | 레저보트/요트활동에 대한 참여 사유

그리고 레저보트/요트활동에 참여하기 위하여 가장 중요하게 생각하는 요인을 레저보트 활동 경험자와 비경험자로 구분하여 살펴보면 다음과 같다. 조사결과, 참여비용이 가장 큰 비중을 차지하고 있으며 레저보트 활동자가 이에 대하여 더욱 중요하게 생각하고 있는 것으로 나타났다. 반면 비이용자의 경우 안전성에 대한 우려가 이용자보다 상대적으로 높게 나타났다. 이상의 결과를 종합할 때, 레저보트활동의 대중화를 위해서는 참여비용의 개선과 더불어 이의 안전성에 대한 홍보가 필요한 것으로 판단된다.



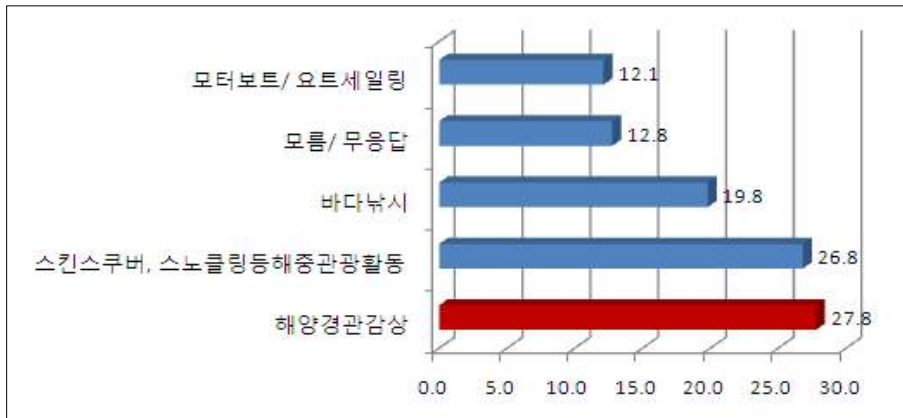
| 그림 3-32 | 레저보트/요트활동 참여에 주요 고려 요소

그리고 레저보트 활동의 대중화를 위하여 필요한 사항에 대한 분석결과에서는 레저보트활동에 대한 홍보가 필요하다는 의견이 가장 높게 나타났다. 다음으로는 레저보트활동에 대한 교육기반 마련, 레저보트 동호회의 양성 등이 필요한 것으로 조사되었다. 특히, 보트이용경험이 없는 사람들에게는 레저보트활동에 대한 긍정적 인식과 더불어 홍보가 이들의 참여를 유도하는 가장 중요한 수단인 것으로 생각된다.



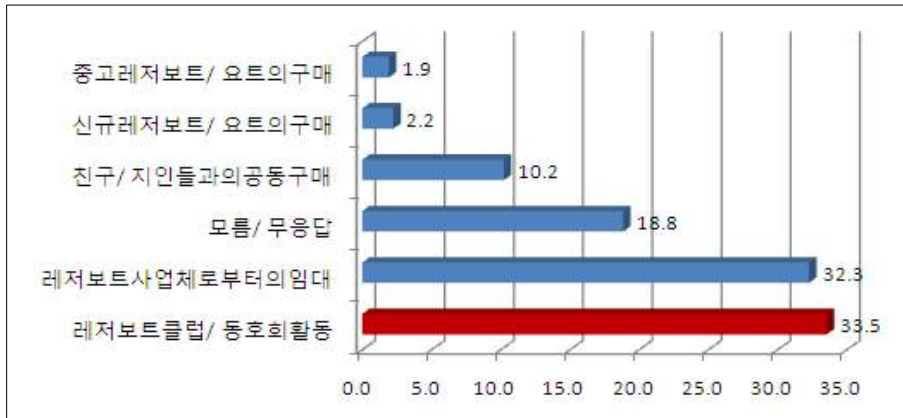
| 그림 3-33 | 해양레저보트 대중화를 위한 중점 추진 요소

레저보트/요트를 통하여 참여하고 싶은 활동에 대한 조사에서는 해양경관감상과 스킨스쿠버/스노클링 등 해중관광활동에 대한 참여의사가 상대적으로 높게 나타났다. 한편, 본 설문문항에 대한 조사결과는 전문가를 대상으로 하는 조사결과에서 바다낚시에 대한 선호도가 가장 높았던 결과와는 대조적으로 나타났다. 이는 일반인의 경우 참여희망에 대한 분석인 반면, 전문가의 경우 현재 나타나고 있는 활동을 기준으로 응답하고 있는데 원인이 있는 것으로 생각된다.



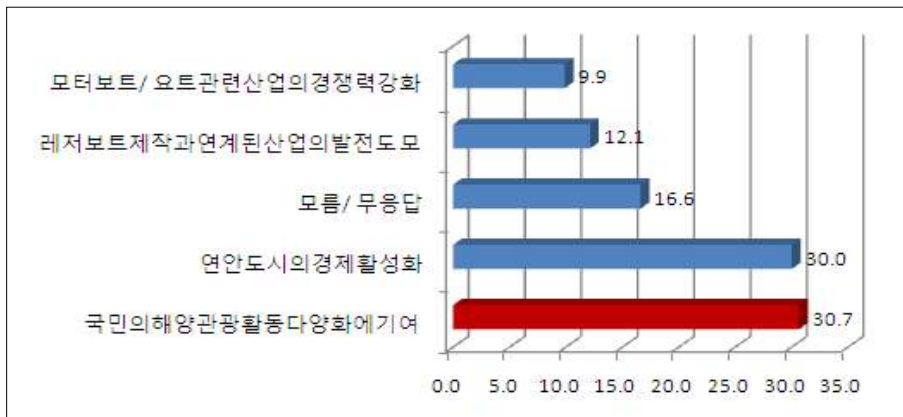
| 그림 3-34 | 레저보트/요트를 통한 참여 희망 활동

레저보트활동의 대중화와 관련하여 보트나 요트의 이용방법에 대하여 조사한 결과를 살펴보면 다음과 같다. 조사결과, 레저보트클럽이나 동호회 활동을 통하여 참여하겠다는 비중이 높게 나타났으며 다음으로는 레저보트 사업체로부터의 임대, 친구/지인들과의 공동구매의 순으로 나타났다. 즉 레저보트 구매에 소요되는 경비의 부담 때문에 신규나 중고보트를 구매하겠다는 응답보다는 클럽회원제나 임대 등을 통한 이용을 선호하고 있는 것으로 판단된다. 이에 따라 초기 레저보트의 수요시장을 확대하기 위해서는 이에 따른 대안의 마련이 필요할 것으로 생각된다.



| 그림 3-35 | 레저보트활동을 위한 요트/보트 이용방법

레저보트활동의 대중화를 통하여 얻을 수 있는 기대효과에 대한 분석에서는 해양관광활동의 다양화에 대한 기여와 더불어 연안도시의 경제활성화가 기대된다는 의견이 가장 높게 나타났으며 전문가 조사결과와도 일치하는 결과를 얻었다.



| 그림 3-36 | 레저보트활동 대중화를 통한 기대효과

한편, 레저보트활동의 참여와 관련하여 일반인들의 참여 기회비용과 더불어 레저보트/요트에 대한 구매 비용에 대하여 살펴보았다. 조사결과,

1회 참여시 평균 17만 5,600원 정도의 비용을 지불하겠다고 응답하였으며 레저보트/요트의 구매 비용으로는 평균 277만 원 정도라면 구매할 의사가 있다고 응답하였다. 지불의사비용에 대한 조사결과를 바탕으로 할 때, 레저보트 활동에 대한 참여비용은 영화, 뮤지컬 관람 등의 단순 관람활동보다 높게 형성되고 있다. 한편 레저보트의 구매비용은 신규 레저보트가 1,000만 원에서 1억 원대까지 형성되어 있는 것과는 다소의 괴리가 발생하고 있는 것으로 나타났다. 이는 레저보트의 가격 및 활동 등에 대한 기본적인 정보가 크게 부족한 데 원인이 있는 것으로 판단된다.

### (3) 시사점

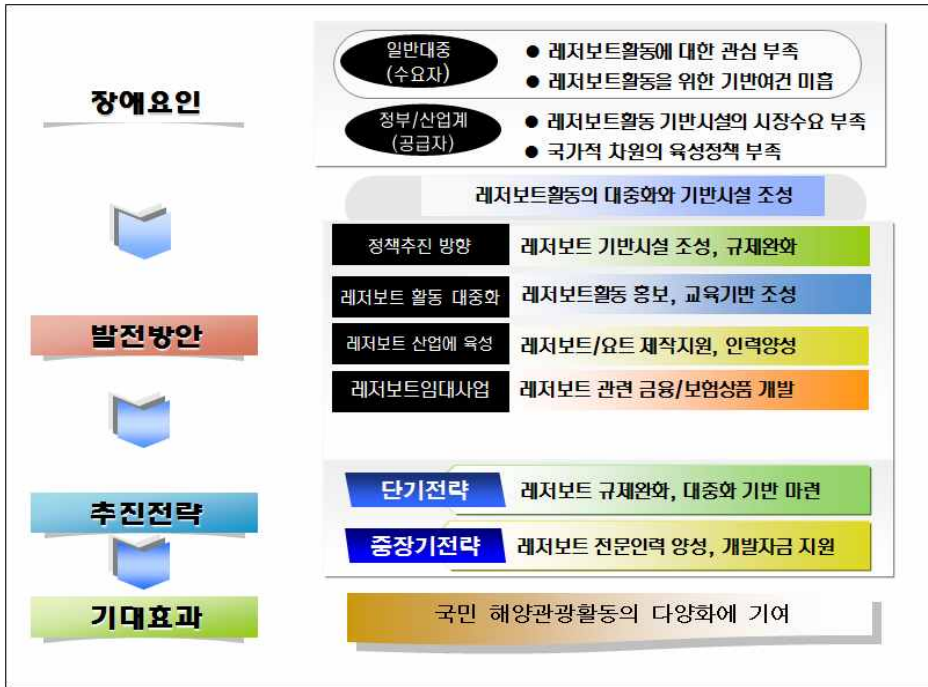
해양레저보트활동 실태와 관련된 일반인들의 의견조사결과를 종합해보면 다음과 같다. 우선 해양레저활동에 있어서 참여빈도는 약 50% 정도인 것으로 나타났으며 아직까지도 해수욕활동에 대한 참여빈도가 상대적으로 높게 형성되어 있다. 한편 전체 응답자 중 레저보트활동에 대한 참여경험이 있다는 응답은 6.7%로 나타나 참여비중이 매우 낮다는 것을 알 수 있다.

해양레저보트활동의 홍보와 관련하여 보트쇼 행사, 요트대회 행사관람이나 참여, 요트/레저보트 학교 참여나 클럽활동, 수상레저기구 면허시험, 레저보트활동에 대한 광고, 정부의 각종 규제완화 조치에 대한 발표 등 최근 이루어지고 있는 제반 사항에 대한 인지여부에 대한 조사에서는 대부분 이를 인지하지 못하는 것으로 나타났다. 그리고 레저보트활동 경험자나 비경험자 모두 인지에 대한 차이가 없는 것으로 나타나 레저보트활동의 대중화를 위한 홍보가 매우 중요할 것으로 판단된다. 그리고 레저보트 활동에 대한 제약요인으로는 기반시설의 부족, 정책적 관심의 부족, 국민의 참여기회 부족 등이 제기되었다.

한편 레저보트활동을 위한 제약요인이 해소된 경우에도 레저보트활동에 참여하겠다는 응답은 58% 수준으로 나타났다. 그리고 이들의 참여/비참여의사를 살펴보면 참여여사로는 레저보트활동을 통한 휴식과 휴양의 추구하고 더불어 새로운 레저활동에 대한 참여가 주된 요인이다. 반면 비참여의사로는 레저보트활동 자체에 대한 관심이 없다는 것과 더불어 레저보트활동에 소요되는 비용의 부담이 제약요인으로 제기되었다.

우리나라 해양레저보트산업의 공급측면과 이용실태 측면의 설문조사 결과를 종합해보면 우선, 국내 레저보트산업은 도입기 수준으로 공급기반이 매우 미흡한 것으로 판단된다. 한편 이러한 공급여건에서도 가장 중요한 것은 대중화를 통한 시장수요의 확보인 것으로 나타났다.

레저보트활동에 대한 국민적 인식이나 대중화가 이루어지지 못한 상태에서 공급시장만을 강조하거나 해외의 정책사례를 무조건으로 수용하여 공급방향을 설정하는 것은 바람직하지 못한 것으로 판단된다. 또한 공급활성화에 있어서도 단기적 산업화 전략보다는 수요가 어느 정도 확보된 이후에 내수시장을 중심으로 한 활성화 방안을 수립하는 것이 보다 합리적일 것으로 판단된다.



| 그림 3-37 | 레저보트산업의 육성 단계

레저보트산업의 육성단계를 종합해보면, 위의 그림과 같이 레저보트산업의 장애요인인 대중화와 기반시설의 조성이 산업의 육성을 위한 선결과제인 것으로 판단된다. 이후 레저보트산업의 발전을 위한 정책 추진방향으로는 정책적 관심의 제고와 규제완화가 필요하며 레저보트활동의 다양화를 위한 교육기반의 마련이 필요하다. 그리고 산업육성을 위해서는 국내 여건에 부합되는 레저보트/요트의 제작을 지원하고 인력양성을 통하여 기술력을 확보하는 것이 필요할 것이다.

## 제4장 해양레저보트산업 동향 분석

### 1. 세계 해양산업의 전망

영국의 유명한 비즈니스 컨설팅회사 중 하나인 Douglas Westwood社<sup>12)</sup>는 2005년 3월에 발간한 “World Marine Markets” 보고서에서 세계 해양산업에 대한 전망을 발표하였다.

여기에서는 해양산업을 해운, 해양관광, 연안 원유 및 가스, 어패류 가공, 해양장비, 요트 및 보트 신규 건조업, 크루즈산업, 해양 보안 및 통제, 해양 교육 및 훈련 등 20개로 보다 세분하여 정의를 내리고 있으며(표 4-1 참조), 상기 보고서에서는 각각의 산업에 대한 전반적인 개황은 물론 세계 시장 및 유럽시장 기준으로 2010년까지의 예상 성장률을 다루고 있다.

상기 보고서는 해양산업을 다룬 가장 최신 보고서로서 2004년을 기준으로 하여 2005년에서 2010년까지를 연도별로 각각의 산업별 총액과 성장률을 예측하고 있는데(<표 4-2>참조), 2010년까지 어업과 조선업을 제외한 18개 분야에서 플러스 성장세를 나타낼 것으로 전망하고 있다.

레저보트산업(Yacht & boat building)은 레저용 선박 즉 yacht와 boat를 취급하는 산업으로 거시적인 관점에서 해운, 해양 레저 및 관광, 연안 원유 및 가스, 어업, 조선업 등과 같은 다양한 산업과 마찬가지로 해양산업의 중요한 부문으로 인식되고 있다.

Douglas Westwood社의 분석 리포트에 따르면 레저보트산업이 창출해내는 총액을 추정하는 것은 현실적으로 불가능하다고 하는데, 이는 레저선박이 마리나를 비롯한 계류, 정박시설을 이용함에 따르는 금전적 부분은

---

12) 더글러스웨스트우드 홈페이지([www.dw-1.com](http://www.dw-1.com)).

물론 각종 잡화상과 모터 판매상 등을 포함한 전후방 관련 사업과의 복잡한 관계 등으로 요트산업의 정확한 금전적 데이터를 산정하기가 불가능하기 때문이다. 따라서 상기 보고서에서는 레저보트산업의 정의를 “新造 레저보트의 판매액”으로 국한하고 있는 실정이다.

한편 新造 레저보트의 판매액 자체도 상당한 액수이지만 이와 관련한 다양한 부문에서도 상당한 경제적 파급력을 지니는데, 유럽에 있어서 新造 yacht와 boat 판매액의 7배 내지는 8배의 자금 회전력을 지닌다고 알려져 있다. 이는 요트 및 보트 활동이 레스토랑과 여행사 그리고 숙박업 등 여러 직업군에 직간접적으로 영향을 미치기 때문이라고 상기 분석 리포트에서 언급하고 있다.

레저보트산업 분야는 2005년에서 2010년에 이르는 성장률이 무려 43%로 20개로 분류한 海洋産業群에서 해양(재생)에너지 분야와 해양 보안 및 통제 분야에 이어서 세 번째로 높은 성장률이 예상되고 있고, 2010년에는 新造 레저보트의 판매액이 173억 300만 유로에 달할 것으로 전망되고 있다.

| 표 4-1 | 해양산업의 분야별 생산액 정의

| 분 야 별                                        | 생산액 정의                           |
|----------------------------------------------|----------------------------------|
| - 해양운송(Shipping)                             | - UN경제개발위원회에서 예측하고 있는 전체 해양운송    |
| - 해양관광(Marine Leisure & Tourism)             | - 숙박을 제외한 레저 스포츠 등 해양관광 관련 모든 비용 |
| - 연안 원유 및 가공(Offshore Oil & Gas)             | - 연안 원유 및 가스 생산 및 운영비용           |
| - 어류식품가공(Seafood Processing)                 | - 어류식품 가공에 따른 모든 비용              |
| - 해양장비(Marine Equipment)                     | - 상업용 선박에 사용되는 해양장비 생산가치         |
| - 어업(Fishing)                                | - 생산되는 어패류의 가치                   |
| - 조선(Shipbuilding)                           | - 선박 건조량 가치                      |
| - 방위조선(Naval Shipbuilding)                   | - 군용선박 건조액                       |
| - 항만(Ports)                                  | - 화물의 선적 및 하역으로 인한 수입            |
| - 바다양식(Marine Aquaculture)                   | - 해양에서 양식되는 어패류의 생산가치            |
| - 레저보트(Yacht & Boatbuilding)                 | - 신 건조 레저보트 판매액                  |
| - 크루저(Cruise)                                | - 대형 크루저 사업의 총 수익                |
| - 연구개발(R&D)                                  | - 해양관련 학술 및 상업용 연구개발비            |
| - 해양서비스(Marine Services)                     | - 해양운송 관련 전문 서비스 가치              |
| - 해양에너지(Marine Renewable Energy)             | - 해풍, 파도, 조수간만을 이용한 에너지 생산의 총비용  |
| - 보안 및 통제(Security & Control)                | - 국내외 해양관련 기관에서 요구하는 보안 및 통제 비용  |
| - 해양조사(Ocean Survey)                         | - 원유 및 가스를 제외한 일반 목적의 해양조사비용     |
| - 교육훈련(Education & Training)                 | - 해양기술관련 학술적 개별적 교육훈련 비용         |
| - 해저기술(Underwater Technology)                | - 해저 굴착관련 하드웨어 및 소프트웨어 개발비용      |
| - 해저굴착장비운영<br>(Underwater Vehicle Operation) | - 해저굴착 장비 운영 수익                  |

자료 : Douglas Westwood, *World Marine Market*, 2005

| 표 4-2 | 세계 해양산업 분야별 성장 전망

| 분 야        | 2004    | 2005    | 2006    | 2008    | 2010    | 성장률<br>(2005~2010) |
|------------|---------|---------|---------|---------|---------|--------------------|
| 해양운송       | 344,368 | 287,748 | 275,466 | 290,885 | 325,826 | 13                 |
| 해양관광       | 168,189 | 173,739 | 179,487 | 191,606 | 204,614 | 18                 |
| 연안 원유 및 가스 | 91,146  | 88,237  | 93,544  | 98,011  | 99,057  | 12                 |
| 어류식품가공     | 79,563  | 75,544  | 76,083  | 77,294  | 78,644  | 4                  |
| 해양장비       | 64,246  | 57,474  | 58,761  | 55,603  | 60,346  | 5                  |
| 어업         | 55,688  | 50,713  | 50,259  | 49,326  | 48,478  | -4                 |
| 조선         | 37,746  | 32,744  | 33,141  | 28,716  | 30,272  | -8                 |
| 방위조선       | 28,862  | 27,358  | 28,410  | 30,775  | 34,414  | 26                 |
| 항만         | 25,017  | 24,827  | 26,068  | 28,196  | 30,496  | 23                 |
| 바다양식       | 23,876  | 24,831  | 25,824  | 27,931  | 30,166  | 21                 |
| 레저보트       | 12,486  | 12,109  | 13,017  | 15,043  | 17,303  | 43                 |
| 크루저        | 12,090  | 12,091  | 12,909  | 14,363  | 15,501  | 28                 |
| 연구개발       | 10,629  | 10,346  | 10,757  | 11,010  | 11,624  | 12                 |
| 해양서비스      | 6,840   | 5,742   | 5,497   | 5,805   | 6,502   | 13                 |
| 해양 에너지     | 128     | 514     | 1,365   | 2,857   | 4,704   | 815                |
| 보안 및 통제    | 0       | 877     | 1,822   | 4,577   | 2,320   | 164                |
| 해양조사       | 2,013   | 1,925   | 1,964   | 2,802   | 2,209   | 15                 |
| 교육훈련       | 1,537   | 1,514   | 1,546   | 1,655   | 1,790   | 18                 |
| 해저기술       | 1,312   | 1,275   | 1,323   | 1,363   | 1,438   | 13                 |
| 해저굴착장비운영   | 479     | 479     | 506     | 537     | 545     | 14                 |

자료 : Douglas Westwood, *World Marine Market*, 2005

## 2. 주요 국가별 레저보트산업 현황

한편 세계해양산업협의회(International Council of Marine Industry Associations : ICOMIA)의 2006년도 레저보트산업 통계자료(Recreational Boating Industry Statistics 2006)에 따르면, 레저선박 제조업체 수, 엔진 제조업체 수, 산업 종사자 수 그리고 마리나 및 요트 항구 수 등 모든 부문에서 미국이 월등한 선도국의 지위를 보이고 있으며 언급한 여러 부문에서 독일, 영국, 프랑스, 이탈리아 그리고 호주 등이 다른 국가들 보다 발전된 모습을 보이고 있다.

상기 통계자료에서 다룬 21개의 주요 레저보트산업 선도국에 대한 관련 현황 개요는 다음의 [표 4-3]과 같으며, 여기서 언급하는 주요 항목별 정의는 다음과 같다.

레저보트산업에 있어서 고용자수는 주요 부문(보트제조업, 장비 및 의류 생산업, 엔진제조업 등)과 지원 부문(마리나 운영업, 용선사업, 보험업, 매매잡지업, 해양장비공급업, 유지보수업, 중매업 등) 그리고 기타 서비스 부문(여행업, 바닷가 인근 및 마리나 숙박업, 마리나와 요트항구 내 각종 서비스업, 선용품업과 유지보수업, 식음료 공급업 등)의 모든 관련 업종의 종사자수를 의미한다.

新造보트의 생산/거래척수는 수입 보트를 포함하여 신규 제작되어 거래된 보트의 척수를 의미하는데, 여기에는 일반적으로 통칭되는 수상오토바이(정확히는 PWC, Personal Water Craft라고 함)는 포함하지 않는다.

마리나항 및 요트항의 개소는 국가 내 항구의 개수이며, 단순하게 선박 접안 정도만 가능한 berth나 slip 그리고 open mooring(水面에 배를 매어둘 수 있는 장소)을 말하는 것은 아니다.

미국이 거의 모든 부문에서 확고부동한 입지를 견지하고 있는 상태에서 레저선박 제조업체수, 엔진 제조업체수, 관련 산업 고용자수, 新造보트

의 건조/거래 건수 등 각 항목에 있어서 모든 국가들이 각기 처한 경제 상황(환율, 실업률, 이자율, 정치상황 등)에 따라서 매년 약간의 차이를 나타내고 있다.

| 표 4-3 | 주요 국가별 레저보트 관련 기반 현황

| 국가명  | 보트<br>생산업체 | 엔진<br>제작업체수 | 종사인원     | 생산대수**  | 적당<br>인구수<br>(인/척) | 마리나항<br>또는<br>요트항(개) | 정박 및<br>계류시설<br>(개소) |
|------|------------|-------------|----------|---------|--------------------|----------------------|----------------------|
| 호주   | 420        | 0           | 34,000   | 38,000  | 31                 | 2,200                | 42,800               |
| 덴마크  | 70 *       | 1           | 2,500 *  | n.a     | 15                 | 500 *                | 16,899 *             |
| 핀란드  | 54         | 0           | 3,000    | 23,080  | 7                  | 1,750                | 80,500               |
| 프랑스  | 114        | 32          | 47,100   | 37,179  | 85                 | 376                  | 224,000              |
| 독일   | 412        | 11          | 20,000   | 4,580   | 210                | 2,647                | n.a                  |
| 이탈리아 | 770        | 10          | 89,000   | 20,459  | 68                 | 105                  | 128,042              |
| 일본   | 40 *       | 14 *        | 11,600 * | 18,060  | 392                | 570                  | 69,000               |
| 네덜란드 | 746 *      | 4 *         | 30,100   | n.a     | 64                 | 1,200                | 18,800               |
| 노르웨이 | 90         | 3           | 10,400   | 7,800   | 6                  | 300                  | n.a                  |
| 포르투갈 | 40         | 0           | 1,500    | n.a     | 188                | 28                   | 7,845                |
| 스웨덴  | 50         | 2           | 4,000    | n.a     | 8                  | 1,000                | 200,000              |
| 스위스  | 18         | 7           | 1,200    | n.a     | 73                 | n.a                  | n.a                  |
| 영국   | 400        | 20          | 28,600   | 13,312  | 124                | 500                  | 225,000              |
| 미국   | 1,100      | 50          | 500,000  | 754,302 | 17                 | 12,000               | 1,145,000            |

주 : \*의 자료는 2001년도 기준임

\*\*의 생산대수는 2003년도 자료임

자료 : ICOMIA, *Boating Industry Statistics*, 2004, 2005

한편 2005년 Douglas Westwood社에서 발간한 보고서와 2006년 ICOMIA의 레저보트산업 통계자료 상의 내용은 일부 상이하게 나타나고 있는데(표 4-4 참조), 이는 기준연도의 차이는 물론 자료를 집계하는 기관과 자료 수집 및 분석방법에 다소 차이가 있기 때문으로 생각되지만 세계 레저보트산업 선도국의 전반적인 현황을 파악하는데 있어서 큰 문제가 되지는 않는다고 여겨진다.

| 표 4-4 | 레저보트 적당 인구수 추정치 비교  
(Douglas Westwood社 보고서 vs. ICOMIA 통계자료)

| 국 가 별      | 1척당 인구수           |                       |
|------------|-------------------|-----------------------|
|            | 더글러스 웨스트우드<br>보고서 | ICOMIA<br>레저선박산업 통계자료 |
| - 스웨덴      | 1 : 7             | 1 : 12                |
| - 미국       | 1 : 16            | 1 : 18                |
| - 네덜란드     | 1 : 30            | 1 : 32                |
| - 프랑스      | 1 : 66            | 1 : 127               |
| - 이탈리아     | 1 : 67            | 1 : 98                |
| - 영국       | 1 : 100           | 1 : 111               |
| - 독일       | 1 : 108           | 1 : 183               |
| - 폴란드      | 1 : 471           | -                     |
| - 남아프리카공화국 | 1 : 1,700         | 1 : 1,760             |

레저선박은 용도별로 그리고 항행 구간 등에 따라서 매우 다양한 형태와 사이즈를 보이는데, 규모에 있어서는 소형 땡기(dinghy)에서 수퍼요트(super yacht)에 이르기까지 천차만별이다. 수퍼요트라 함은 일반적으로 길이가 80피트(약 24m)를 넘는 경우를 말하는데, 이 시장은 주로 이탈리아, 미국, 네덜란드, 영국, 대만, 독일 그리고 뉴질랜드가 선도하고 있다. 아시아권 국가 가운데는 유일하게 대만이 세계 5위권 수퍼요트 생산국으로서 기술면에서 상당한 비교 우위를 나타내고 있다.

한편 레저선박용 엔진에 있어서는 일본이 야마하와 혼다가 세계적 명성을 얻고 있으며 PWC<sup>13)</sup> 시장에 있어서도 독보적인 우위를 점하고 있다.

중국은 고무보트를 위주로 한 비교적 低價의 레저기구를 대량 생산할 수 있는 체계를 갖추었으며 정기적인 아메리카컵 참가 등 다양한 측면으로 보트/요트 관련 산업 육성과 대국민 관심 유도에 힘쓰고 있다.

한편 레저보트분야에 포함되는 기반시설인 마리나에 있어서는 이미 어느 정도 지속적인 확충이 이루어진 미국과 유럽 국가 중 일부 요트 선도국에서는 그 증가 추세가 주춤하고 있으나, 유럽의 기타 후발 국가와 중동지역 및 아시아권역에서는 앞으로도 지속적인 성장이 예상된다. 특히 중동국가 중 아랍에미레이트(UAE)와 아시아의 가장 큰 시장인 중국에서는 향후 큰 폭의 증가세가 예견된다.

### (1) 미국

세계 레저보트산업에 있어서 미국의 역할과 지위는 독보적이라 할 수 있다. 영국해양협회(British Marine Federation : BMF)에서는 미국시장을 전 세계의 약 4/5정도로 말하고 있으나, 이러한 점유율 자체는 레저보트산업을 평가하는 기관별로 또는 관계자별로 시각차이가 존재하기 때문에 정확하다고 할 수는 없는 실정이다.

이는 요트시장을 어디까지 볼 것인가 또는 어떻게 볼 것인가 등에 따라 좌우되기 때문이다. 예를 들어 선실과 엔진을 갖추지 않은 작은 덩기급 요트의 생산 척수와 금액을 포함할 것인지 척당 수천만 달러에 이르는 Mega yacht 또는 Giga yacht라고 하는 100m가 넘는 초호화 요트까지도 대상으로 할 것인가 등에 따라 상당히 다른 결과를 보일 수도 있기 때문이다.

아울러 요트시장은 단순히 척수로 점유율을 판단하기 곤란하고 산업

13) Personal Water Craft의 약자로 제트스키(Jet ski)를 의미한다.

종사자수, 총 생산길이, 총 생산톤수, 총 생산금액 등으로 서열을 논하기도 어려움이 있으며, 마리나/요트항구 그리고 각종 접안시설 등으로 통칭할 수 있는 요트 관련 서비스 인프라 확보 정도로 평가를 내리기에도 어려움이 있다.

하지만 [표 4-3]에서 정리한 바와 같이 미국의 보트제작업체가 1,400개로 영국(500개), 네덜란드(450개), 독일(412개) 등에 비하여 압도적으로 많고 고용자수에 있어서도 약 93만 명에 이르며, 新造보트의 생산 및 거래건수 또한 약 83만 건, 마리나/요트항구 수도 1만 2,000개소 이상에 달하여 세계 제일의 요트 선도국이자 해양 레포츠 소비시장이라고 하는데 異議가 없을 것으로 판단된다.

## (2) 이탈리아

이탈리아는 레저보트산업 관련 고용자수에 있어서 미국에 이어 세계 제2위권에 있으며, 80피트(약 24m) 이상의 수퍼요트 건조 부문에 있어서는 미국보다도 많은 실적을 보이고 있다고 한다.

<표 4-3>의 현황에는 기재되어 있지 않으나, 전년도인 2005년도 자료상에는 보트제작업체와 엔진제작업체가 각각 770社와 10社이었다. 한편 2003년도 동 자료에 의하면 신조(新造) 보트의 생산/거래대수는 2만 459척으로 세계 5위권이지만 이 척수 가운데 수퍼요트급이 약 50%를 차지한다고 알려져 있다.

영국 소재 IBI(International Boat Industry)社의 주요 국가별 동향분석 자료에 의하면 이탈리아는 해양 레포츠 소비시장에 있어서 세계 4위에 해당한다고 평가되고 있다.

### (3) 프랑스

프랑스의 요트 관련 고용자수는 미국, 이탈리아 다음으로 많은 약 4만 5,000여 명(ICOMIA 통계자료, 2006년)으로 세계 3위권이자 유럽에서는 부동의 2위권을 유지하고 있다. 한편 新造보트의 생산/거래대수에 있어서는 미국에 이어 세계 2위권으로 나타나고 있다.

IBI의 주요 국가별 동향분석 자료에서는 이러한 점을 종합적으로 감안하여 프랑스의 해양 레포츠 소비시장을 세계 2위로 평가하고 있다.

### (4) 영국

상기의 <표 4-4>를 토대로 그리고 과년도 자료를 유추하여 볼 때, 영국의 레저보트산업 또한 상당한 위치를 차지하고 있다고 판단된다.

500여 개에 이르는 모트제조업체와 약 3만 5,000명에 이르는 관련 산업 고용자수 등을 감안하면 세계 3위 수준의 요트 산업국으로 여겨진다.

약 60만개소의 Boat park가 있으며 모터요트와 세일요트가 거의 비슷한 비율로 존재하는 것으로 평가되며, 이 가운데 약 10만 척 정도는 항상 유럽 각국에 정박하고 있는 것으로 추정되고 있다.

### (5) 호주

호주는 미국과 유럽 각국을 제외한 지역에서는 독보적인 존재인데 마리나 및 요트항구 수에 있어서는 세계 3~4위권, 新造보트 생산 및 거래 건수는 세계 3위권이며, 척당 인구수 또한 25명 전후로 매우 높은 레저보트 보급률을 보이고 있다.

해양레저 관련 산업과 보트 척수 그리고 기반시설 등을 고려할 때, 세계 5위권 내외의 요트 산업국으로 다루어지고 있다.

## (6) 일본

일본의 레저보트산업은 아시아에서 가장 발달해 있으며 약 40개의 보트제작업체가 있다. 특히 레저보트의 가장 중요한 부분 중 하나인 엔진 제작 분야가 발달해 있는데, 야마하, 혼다, 스즈끼 등이 세계적으로 호평받고 있다.

ICOMIA 2006년 자료에 의하면 관련 산업 고용자가 약 1만 7,000명에 달하며 척당 인구수는 452명/척으로 아시아에서는 가장 앞선 요트국가라고 할 수 있다.

## (7) 대만

1970년대 낮은 노동력을 바탕으로 주로 30ft(9m)에서 50ft(15m)에 이르는 비교적 중소형 선박 위주의 생산에 주력하였으나, 최근 약 30년 동안 생산기술력이 급격히 향상되어 고가의 요트 생산을 시작하기에 이르렀다.

주로 호화요트를 다루는 미국의 전문 잡지인 ShowBoats Internatioanl에서 2001년 1월에 발간한 수퍼요트 제작사에 대한 조사자료에 의하면, 대만은 이탈리아, 미국, 네덜란드 그리고 영국에 이어서 세계 5위에 해당할 정도로 수퍼요트 제작에 힘쓰고 있다고 한다.

# 3. 주요 국가별 레저보트 및 기구 수출입 현황

## 1) 주요 국가별 수출 현황

2005년도 기준으로 모터보트의 경우에는 미국이 약 2만 7,500척을 수출한 최대 수출국이며, 약 1만 2,000척을 수출한 독일이 2위를 차지했고 그 뒤를 뉴질랜드, 핀란드, 이탈리아 등이 잇고 있다.

세일링보트(요트)에 있어서는 호주가 약 7,700척으로 수위를 차지한 가운데 독일, 프랑스, 영국 그리고 미국이 3,000척을 상회하는 수출 실적을 보였다.

한편 PWC(일명 수상오토바이)부분에 있어서는 거의 매년 일본이 압도적인 수위를 차지하고 있고 일부 국가에서 소량을 수출하고 있는데, 이 부분에 있어서 일본 이외 다른 국가의 2005년도 실적은 알려지지 않고 있다.

| 표 4-5 | 주요 국가별 레저보트 및 기구 수출 현황(2005년)

(단위 : 척, 대)

| 국가    | 모터보트   | 기타 보트  | 인플랫터블 보트 | PWC   | 세일보트 (요트) |
|-------|--------|--------|----------|-------|-----------|
| 호주    | 548    | 3,586  | N/K      | N/K   | 7,736     |
| 크로웨시아 | 121    | 1,144  | N/K      | N/K   | 154       |
| 덴마크   | 603    | N/K    | 13       | N/K   | 1,227     |
| 핀란드   | 2,559  | 8,129  | 981      | N/K   | 162       |
| 프랑스   | 1,147  | 2,042  | 30,553   | N/K   | 3,670     |
| 독일    | 12,078 | N/K    | 54,210   | N/K   | 3,826     |
| 그리스   | 80     | 1,300  | N/K      | N/K   | 3         |
| 아일랜드  | 5      | N/K    | N/K      | N/K   | 48        |
| 이탈리아  | 2,365  | N/K    | N/K      | N/K   | 935       |
| 일본    | 123    | 11     | 2,490    | 1,357 | 84        |
| 네덜란드  | 3,215  | 778    | N/K      | N/K   | 1,329     |
| 뉴질랜드  | 240    | 1,200  | 1,000    | N/K   | 47        |
| 노르웨이  | 546    | 2,867  | 0        | 0     | 94        |
| 포르투갈  | 308    | 1,907  | 2,738    | 0     | 27        |
| 남아공   | 46     | 56,684 | N/K      | N/K   | 989       |
| 스페인   | 549    | N/K    | N/K      | N/K   | 1,051     |
| 스웨덴   | 914    | 5,060  | 36       | N/K   | 503       |
| 스위스   | 165    | 188    | 59       | 0     | 147       |
| 터키    | 290    | N/K    | 300      | N/K   | 50        |
| 영국    | 1,768  | 16,229 | N/K      | N/K   | 3,685     |
| 미국    | 27,429 | 13,713 | 6,289    | N/K   | 3,352     |

주 : 1) 모터보트 : Inboard and sterndrive powered

2) 기타 보트 : Other rigid boats incl. outboard powered boats

3) 인플랫터블보트: Inflatables  $\geq 2.5\text{m}$  and  $\geq 20\text{kg}$

4) PWC: Personal Water Craft

5) 세일보트: 돛을 지닌 Sailboats

자료 : ICOMIA, *Boating Industry Statistics*, 2006

## 2) 주요 국가별 수입 현황

한편 모터보트의 수입에 있어서는 미국이 약 11,600척을 수입하였으며, 그 다음으로는 독일, 스웨덴, 프랑스, 스페인 등에서 많이 수입하였다.

기타 보트류에 있어서는 영국과 호주의 수입 물량이 많게 나타났다.

인플랫터블보트는 독일의 수입이 약 19만 2,000척으로 월등히 많았으며 스위스와 미국도 2만 척 이상을 수입하였다.

세일링보트(요트)에 있어서는 스페인이 약 3,700척을 수입하여 수위를 차지한 가운데 영국, 미국, 프랑스 그리고 네덜란드에서 높은 수입 실적을 보였다.

한편 PWC(일명 수상오토바이)부분에 있어서는 2006년도 ICOMIA 보고서 상에서 유일하게 통계가 집계된 일본이 약 1,400척을 수출하였는데, 수입량에 있어서도 약 4,000척으로 1위를 차지하고 있어서 상당히 특이하다고 할 수 있다.

| 표 4-6 | 주요 국가별 레저보트 및 기구 수입 현황(2005년)

(단위 : 척, 대)

| 국가    | 모터보트   | 기타 보트  | 인플래터블 보트 | PWC   | 세일보트 (요트) |
|-------|--------|--------|----------|-------|-----------|
| 호주    | 3,672  | 28,634 | N/K      | N/K   | 1,027     |
| 크로웨시아 | 611    | 1,199  | N/K      | N/K   | 1,015     |
| 덴마크   | 980    | 2,889  | 218      | N/K   | 464       |
| 핀란드   | 1,119  | 903    | 418      | N/K   | 165       |
| 프랑스   | 4,365  | 25,144 | N/K      | 3,242 | 1,696     |
| 독일    | 6,171  | 8,521  | 192,314  | 261   | 1,223     |
| 그리스   | 780    | 1,240  | 900      | 216   | 110       |
| 아일랜드  | 811    | 185    | N/K      | N/K   | 844       |
| 이탈리아  | 2,722  | 13,124 | N/K      | 750   | 1,066     |
| 일본    | 795    | 8,615  | 5        | 4,002 | 193       |
| 네덜란드  | 2,809  | 4,199  | N/K      | 251   | 1,593     |
| 뉴질랜드  | 800    | 1,020  | 2,000    | 500   | 202       |
| 노르웨이  | 2,768  | 20,937 | 0        | 0     | 1,165     |
| 포르투갈  | 246    | 1,393  | 3,225    | 756   | 54        |
| 남아공   | 390    | 16,190 | N/K      | N/K   | 300       |
| 스페인   | 4,335  | 11,275 | N/K      | 1,162 | 3,678     |
| 스웨덴   | 5,945  | 6,922  | 2,882    | N/K   | 679       |
| 스위스   | 672    | 2,851  | 30,719   | 0     | 563       |
| 터키    | 130    | 350    | 1,300    | 0     | 200       |
| 영국    | 2,355  | 32,377 | N/K      | 1,277 | 3,480     |
| 미국    | 11,583 | 10,515 | 20,586   | N/K   | 1,772     |

주 : 1) 모터보트 : Inboard and sterndrive powered

2) 기타 보트 : Other rigid boats incl. outboard powered boats

3) 인플래터블보트: Inflatables  $\geq 2.5\text{m}$  and  $\geq 20\text{kg}$ 

4) PWC: Personal Water Craft

5) 세일보트: 돛을 지닌 Sailboats

자료 : ICOMIA, *Boating Industry Statistics*, 2006

## 제5장 해양레저보트산업 육성전략 수립

### 1. 해양레저보트산업 육성을 위한 기본방향

#### 1) 정책목표

여가시간이 늘어나고 국민소득이 증가함에 따라 국민의 관광욕구가 증가하고 있다. 특히 관광패턴의 변화로 삼면이 바다인 우리나라 해양관광의 수요의 증가가 예상된다. 그럼에도 불구하고 우리나라는 바다를 생산공간으로 주로 활용하고 있을 뿐만 아니라 바다에서 안전사고 발생에 대한 우려 등의 사회·문화적 여건은 해양레저 활동을 위축시키고 있다.

그러나 육지보다 4.5배나 넓은 해양영토는 바다의 다양한 자원을 활용한 잠재적 가치 창출 가능성은 매우 높다. 특히 해양 관광은 국민의 다양한 관광욕구를 충족시켜 삶의 질을 향상시킬 수 있을 뿐만 아니라 외국의 관광객 수요도 창출할 수 있다. 그리고 다른 산업과 직접 혹은 간접적 연계가 가능한 해양관광의 높은 산업 파급효과를 기대할 수 있다.

따라서 정부는 바다의 다양한 자원을 국민들이 이용할 수 있는 해양관광 공간을 조성하여 연안지역의 경제 활성화 나아가 지역의 해양관광 차별화를 위한 해양관광 정책을 수립·추진하고 있다. 특히 국토해양부, 지식경제부, 문화체육관광부, 기획재정부 등이 해양관광 중 스포츠 활동인 해양레저와 관련한 해양레저보트 산업 육성정책을 추진하고 있다.

중앙부처의 해양레저보트 산업의 육성 정책은 2008년 대통령의 8·15 경축사에서 ‘저탄소 녹색성장’이 단순한 기후변화에 대응한 정책이 아니라 향후 우리나라 경제의 비전으로 제시한 저탄소 녹색성장 정책목표를 실현하는데 이바지할 수 있을 것이다. 즉 굴뚝 없는 산업인 해양관광 산업의 중

요한 부분인 해양레저보트 산업은 바다 자원을 활용한 녹색성장 추진에 크게 기여할 수 있을 것이다. 따라서 해양레저보트 산업을 녹색성장의 새로운 동력으로 육성하여야 할 것이다.

## 2) 정책방향

해양관광 분야에 종사하는 중앙 및 지방자치단체의 공무원, 연구기관의 연구원, 관광공사 직원, 대학교의 연구자 등을 대상으로 설문조사한 내용 중 해양관광의 발전 수준은 응답자의 65.4%가 도입기하고 응답하였다.<sup>14)</sup> 그리고 해양관광의 발전수준에 대한 응답자의 85.1%가 발전전망이 높다고 응답하였다. 이와 같은 해양관광의 발전수준과 발전전망으로부터 삼면이 바다인 우리나라의 해양관광은 발전 가능성이 높지만, 해양관광이 아직도 산업으로 자리 잡지 못하고 있다는 것을 알 수 있다. 또한 동일한 설문조사에서 응답자들은 해양관광산업의 육성을 위하여 해양관광 분야의 부처간 협력체제 구축과 규제완화가 필요하다고 응답하였다.

해양관광산업의 주요한 부분을 차지하는 해양레저보트산업 또한 해양관광산업과 여건이 크게 다르지 않다. 우리나라의 경우에 해양관광을 구성하는 해수욕장 활동, 바다 낚시활동 등과 비교하여 해양레저보트 활동은 상대적으로 비중이 낮은 실정이다. 왜냐하면 해양레저보트 활동을 위한 기반 시설이 부족할 뿐만 아니라 해양관광 활동 중 상대적으로 비용이 많이 소요될 뿐만 아니라 해양레저보트 활동을 위한 사전 준비가 필요하기 때문이다.

그럼에도 불구하고 부가가치 창출 가능성이 높은 해양레저보트 산업을 녹색성장의 새로운 동력으로 육성하기 위한 기본방향을 제시하면 다음과 같다.

14) 국토해양부, 「해양관광진흥 기본계획 수립 및 제도개선방안에 관한 연구」, pp. 51~52, 2008.

첫째, 통합적 해양레저보트 산업 정책의 추진이 필요하다. 해양레저보트 산업은 선박설비자재, 전자통신장비, 보조설비자재 등으로 구성되는 원자재부분, 선형설계, 보트엔진, 해양레저보트디자인, 내부 인테리어 등으로 구성되는 제조부분, 해양레저보트 보험, 해양레저보트 수입, 해양레저보트 거래 및 리스 등으로 구성되는 판매부분, 해양레저보트의 등록 및 점검, 해양레저보트 수리, 해양레저보트의 관리 및 보관 등으로 구성되는 사후관리, 마리나 개발, 산업단지 조성, 해양레저보트 관련 교육, 해양레저 활동, 지원 시설 등으로 구성되는 지원부분 등으로 구성된다. 국토해양부, 농림수산식품부, 지식경제부, 기획재정부, 문화체육관광부 등이 해양레저보트 산업과 관련한 정책을 수립하고 있다. 즉 해양레저보트 기반시설인 마리나항 건설은 국토해양부와 농림수산식품부의 협조하여 추진하여야 한다. 해양레저보트 관련 산업단지 조성사업 또한 지식경제부가 주도적으로 추진하고 있는 반면에 국토해양부는 레저보트 기반시설 조성사업을 추진하고 있다. 해양레저보트를 즐기는 레저인구를 증가시키고, 해양레저보트 제조업의 활성화를 위한 규제 및 세제개선은 기획재정부가 추진하고 있지만, 해양레저보트의 운행과 관련한 교육은 교육과학부의 적극적 참여가 필요한 실정이다. 그리고 해양리조트의 해양레저상품의 개발과 마을어장의 이용을 위하여 농림수산부와 문화체육관광부의 협조가 필요하다. 이와 같이 해양레저보트 산업의 육성은 중앙부처의 독립적 역할뿐만 아니라 관계 중앙부처간의 통합적 해양레저보트 산업 정책의 수립을 통한 장기적이고 종합적 정책의 수립과 추진이 이루어져야 한다.

둘째, 기업의 유지·성장은 기업이 생산하는 재화 또는 서비스의 시장 점유율에 큰 영향을 받기 때문에 소비시장의 규모는 산업의 성장에 있어서 중요한 요소이다. 마찬가지로 해양레저보트 산업을 성장시키기 위해서는 해양레저보트의 소비시장을 활성화시켜야 한다. 해양레저보트 산업을 구성하는 원자재를 생산하는 기업의 성장은 자재의 소비시장인 해양레저보트

를 제조하는 기업의 성장과 상관관계가 높다. 그리고 해양레저보트 제조회사의 성장은 국내 혹은 국외의 해양레저보트 수요자로 구성되는 소비시장에 영향을 많이 받는다. 즉 해양레저보트 제조회사가 우수한 기술을 보유하고 있더라도 해양레저보트의 소비시장이 활성화되지 않을 경우에 해양레저보트 제조회사의 고정자산 회전율이 떨어져 수익성을 확보하기 어렵다. 따라서 해양레저보트 산업의 소비시장을 활성화시킬 수 있는 정책적 지원 및 해양레저활동에 필요한 교육과정의 개설, 해양레저보트 구입과 관련한 담보대출과 자산으로서 보호에 필요한 보험 등의 금융 관련 법·제도의 마련하여야 한다.

셋째, 해양레저보트 산업의 소비시장을 수용할 수 있는 해양레저보트 산업의 공급시장을 조성하여야 한다. 즉 해양레저보트 산업의 소비시장 수요를 충족시킬 수 있는 해양레저보트 산업의 공급시장이 구축될 때 해양레저보트 산업의 육성이 가능하다. 해양레저보트 산업의 공급시장은 크게 마리나 시설과 해양레저보트 제조업 등으로 구성된다. 전자는 해양레저보트 활동의 공간으로 형성되는 공급시장으로서 국토해양부와 관련이 깊은 반면, 후자는 해양레저보트 생산의 공간으로 형성되는 공급시장으로서 지식경제부와 관련이 있다. 그러나 해양레저보트 산업단지의 조성은 국토해양부의 마리나 계획과 지식경제부의 해양레저보트 산업단지 조성계획은 해양레저보트 산업의 공급시장의 효율적 구축을 위하여 상호보완적인 측면에서 수립되어야 한다.

## 2. 해양레저보트 산업 발전전략

### 1) 연안의 녹색성장 동력축으로 육성

반도국가인 우리나라 연안은 다양한 자원을 보유하고 있지만, 이러한 자원의 활용도는 낮은 편이다. 특히 연안의 다양한 자원은 해양관광상품을 개발할 수 있음에도 불구하고 육지 중심의 관광개발에 비하여 해양관광개발은 상대적으로 낮은 편이다.

해양관광은 내륙관광에 비하여 국가의 장벽이 상대적으로 낮을 뿐만 아니라 내륙관광과 차별화할 수 있는 관광상품의 개발이 가능하다. 특히 해양레저보트 관련 관광은 국내 관광객뿐만 아니라 주변 국가인 일본, 중국, 러시아 등의 관광객의 유치가 가능하다. 이와 같이 해양관광시장은 내수시장은 물론이고 해외시장으로 확대 가능하기 때문에 성장 잠재력이 매우 크다.

관광은 굴뚝 없는 산업으로서 저탄소 녹색성장의 중심 분야이다. 해양관광산업은 휴식·휴양공간으로서 연안의 자연환경을 보전·이용할 수 있기 때문에 녹색성장을 이끌 수 있는 산업이다. 특히 해양레저보트 산업은 해양레저보트뿐만 아니라 기반시설의 쾌적한 환경의 조성이 전제이기 때문에 저탄소 녹색성장이 가능한 산업이다. 따라서 해양레저보트 산업을 연안의 녹색성장 동력축으로 육성하는 정책수립이 필요하다.

### 2) 해양레저보트 산업의 클러스터 구축

기업이 생산하는 재화와 서비스도 생명주기(life cycle)을 갖는다. 즉 기업이 생산하는 재화와 서비스는 소비시장에서 경쟁력을 갖는 과정인 도입기, 경쟁력을 얻어 시장의 점유율을 높여가는 성장기, 높은 시장 점유율을 유지하는 성숙기, 그리고 상호보완적이거나 대체적인 재화와 서비스의 출

현으로 시장에서 사라져가는 쇠퇴기를 겪는다.

마찬가지로 산업도 생명주기를 갖는다. 산업을 둘러싸고 있는 환경에 따라 산업의 생명주기는 국가별로 다를 수도 있다. 해양관광활동 중 상대적으로 지출비용이 크고, 지식과 관련 기술 등이 상대적으로 높은 해양레저보트 활동과 관련한 우리나라 해양레저보트 산업은 도입기라고 할 수 있다. 해양레저보트 산업을 구성하는 기업의 재화와 서비스와 관련한 생산기술, 경영능력 등의 수준이 낮고, 연구개발의 투자능력이 성장기의 기업보다 상대적으로 떨어진다.

따라서 해양레저보트 생산을 위한 클러스터를 구축하여 해양레저보트 산업의 경쟁력을 높일 필요가 있다. 연구개발 기능을 담당하는 대학 및 연구소, 생산 기능을 담당하는 대기업 및 중소기업, 각종 지원 기능을 담당하는 벤처캐피탈과 컨설팅 등의 기관이 모여 있는 클러스터는 정보·지식의 공유를 통한 새로운 지식과 기술의 창출 등 시너지 효과를 창출할 수 있다. 따라서 우리나라 해양레저보트 산업의 경쟁력을 높이기 위하여 해양레저보트 산업의 클러스터를 구축하여야 한다.

정부는 해양레저보트 산업의 육성을 위한 경제적 지원에 앞서 해양레저보트 산업 클러스터의 구축과 운영에 장애가 되는 요소를 제거하여야 한다. 해양레저보트 산업 육성에 대한 이해 관계자들의 공감대를 형성함과 동시에 클러스터 기반 전략을 수립하여야 한다. 그리고 클러스터를 구성하는 사람 또는 기관이 공통의 해양레저보트 산업의 비전을 갖고 해양레저보트 산업의 경쟁력을 높이는데 각각 적극적으로 참여할 수 있는 여건을 조성하여야 한다.

### 3) 해양레저 기반시설의 체계적 구축

우리나라는 해양레저 활동에 필요한 해양레저 기반시설은 부족할 뿐만

아니라 기능의 다양성이 갖추어져 있지 않은 실정이다. 특히 해양레저보트를 안전하게 정박할 수 있는 마리나 시설이 부족하고, 해양레저보트 활동으로부터 기대하는 해양레저 서비스시설이 갖추어져 있는 곳은 거의 없다.

국토해양부는 ‘마리나항 조성 및 관리에 관한 법률’에 근거한 마리나항의 수요를 반영하여 마리나항 건설에 대한 기본계획을 수립한 바 있다. 동 기본계획은 지방자치단체의 수요에 따라 마리나항의 건설 대상지를 선정하였다. 기본계획에 따라 건설될 대상지의 대부분은 어항이거나 이미 마리나항이 건설되어 운영되고 있는 곳이다. 따라서 동 기본계획에 따라 마리나항을 건설할 경우에 해양레저보트 정박공간의 확대가 가능하다. 그러나 마리나항의 배후부지에 해양레저 관광과 연계할 수 있는 해양리조트 건립의 민간 투자를 유치할 수 있는 대상지가 부족한 실정이다.

해양레저 기반시설인 마리나항의 수익성은 배후부지에 건설되는 해양리조트의 다양한 시설에 의존하기 때문에 동 기본계획에 따라 마리나항을 조성할 경우에 민간 투자자를 유치하기 어려워 마리나항은 공공투자가 없을 경우에 조성이 어려운 실정이다. 따라서 마리나항 조성과 배후 해양리조트 건설을 위한 민간 투자자의 투자가 가능한 마리나항 조성 대상지를 포함한 체계적인 마리나항 조성 기본계획의 수립이 필요하다. 또한 연안의 육역의 마리나 조성뿐만 아니라 육지의 마리나항에서 출발한 해양레저보트가 정박할 수 있는 섬의 마리나항을 조성하여 휴식·휴양공간으로서 마리나항과 연계한 섬 해양리조트 개발이 마리나항 조성 기본계획에 포함되어야 한다.

#### 4) 마리나 시설의 수평적 다각화를 통한 투자 효율성 제고

해양레저보트의 정박공간인 해양레저보트 기반시설은 해양레저보트 산업의 육성에 있어서 중요한 지원시설이다. 해양레저보트 기반시설은 해

양레저보트 생산에 간접적으로 영향을 미칠 수 있다. 즉 고가의 해양레저보트의 안전하고 편리한 공간이 조성은 해양레저보트 수요의 증가에 긍정적인 영향을 미칠 수 있다. 일본의 야마하주식회사는 고베시 타루이어항에 해양레저보트 기반시설을 건설하여 우수한 제작기술과 전문적인 관리·운영로 해양레저보트 매출을 높이고 있다.

국토해양부가 발표한 10개년 마리나항 기본계획에 포함된 마리나항의 대부분은 어항이다. 어항은 어촌의 생산기반시설로서 어촌주민과 관광객의 교류공간으로서 역할을 하는 어항은 어선 정박지로서 해양레저보트 기반시설의 필수조건인 정온성을 확보할 수 있는 공간이다. 그러나 어항을 활용한 마리나항을 조성할 경우에 어항의 우선적 이용권과 마을어장의 배타적 이용권을 가진 어촌계원과 갈등이 발생할 수도 있다. 따라서 마리나항 건설에 앞서 어촌주민이 참여할 수 있는 공간을 조성하여야 한다. 즉 어항의 일부 공간에 조성하는 해양레저보트 기반시설, 어항으로부터 양륙되는 수산물을 이용한 레스토랑, 어업 체험공간 등 해양수산물복합공간을 조성하여 투자효율성을 높여야 할 것이다.

그리고 해양리조트는 해양레저 활동을 할 수 있는 해변에 위치하고 있지만, 우리나라 해양리조트의 대부분은 해양레저관광 상품 패키지가 부족한 실정이다. 따라서 해양리조트의 경영자는 해양레저보트 활동을 할 수 있는 해양레저보트 기반시설을 건립하여 경영의 수평적 다각화를 도모할 필요가 있다. 이러한 경영의 다각화는 사업의 위험을 분산시켜 경영의 안전성을 높일 뿐만 아니라 해양리조트와 해양레저보트 기반시설의 투자 효율성을 높일 수 있다.

## 5) 해양레저보트 관련 개별법 제정을 통한 민간투자 촉진

정부는 해양레저보트 산업을 녹색성장의 새로운 동력으로 육성하기 위

하여 민간기업의 투자여건을 조성하여야 한다. 정부는 민간투자를 촉진할 수 있는 지원제도로써 투자세액공제제도 등의 경제적 지원제도와 규제개혁과 같은 법·제도적 지원제도를 활용할 수 있다. 해양레저보트 산업의 경쟁력 향상은 해양레저보트의 생산과 레저활동과 관련한 법·제도의 개선이 필요하다.

예를 들어 해양레저보트는 선박의 일종이지만, 해양레저 활동에 이용되는 해양레저보트는 구조가 다르기 때문에 해양레저 활동에 적합한 선박 구조로 제작될 수 있도록 법·제도를 개선하여야 한다. 선박구조와 관련한 규제는 현행 선박안전법의 관련 규정을 단지 개정할 것이 아니라 해양레저보트를 대상으로 개별법을 제정하는 방향으로 추진되어야 할 것이다. 즉 국내 소비자시장뿐만 아니라 세계 소비자시장에 판매될 수 있는 해양레저보트를 생산하여 해양레저보트 산업의 부가가치를 높이는데 기여할 수 있도록 해양레저보트 제조관련 법을 제정하여야 한다.

또한 해양레저보트 생산과 관련한 규제개혁과 함께 해양레저보트의 운항과 관련한 규제개혁도 동시에 이루어져야 한다. 왜냐하면 해양레저보트의 운항과 관련된 규제개혁은 국내는 물론이고 해외 해양레저보트 이용자의 우리나라 해역에서 운항을 촉진시켜 해양레저보트 산업의 부가가치를 높일 수 있기 때문이다.

## 6) 해양레저보트산업의 인력 육성 및 교육의 활성화

기업의 수익성을 결정하는 재무비율은 총자산회전율과 매출액순이익이다. 전자는 기업의 자본으로 투자한 총자산의 이용정도를 나타내며, 총자산회전율과 기업의 수익성은 비례한다. 그러나 총자산은 고정자산과 유동자산으로 구성되어 있기 때문에 인적자산(human resources)은 포함되어 있지 않다. 그러나 총자산의 구성 그리고 나아가 총자산의 이용률은 인적자

산의 우수성에 따라 결정되기 때문에 기업의 성장 가능성을 분석하기 위해서 인적자원의 분석이 필수적이다. 기업의 성장에 있어서 인적자원이 중요한 역할을 하듯이 산업 성장에도 우수한 인적자원이 필요하다.

해양레저보트 산업은 생산부문과 서비스 부문의 인력양성이 동시에 이루어져야 한다. 조선산업은 성숙기이지만 해양레저보트 산업은 도입기이기 때문에 해양레저보트 생산부문에 투입할 인력양성을 통하여 해양레저보트 생산성을 높임과 동시에 국내외 소비자의 소비욕구를 자극하여 판매율을 높여야 한다.

해양레저보트 서비스부문의 인력양성도 생산부문의 인력양성만큼 중요하다. 해양레저보트를 활용한 해양레저활동이 이루어지는 해양레저보트 기반시설의 공간은 높은 품질의 서비스가 요구되는 공간이다. 즉 해양레저보트 기반시설의 관리·운영 능력은 마리나항의 우수성을 결정하는 중요한 요소이기 때문에 마리나항의 관리·운영 인력의 육성이 필요하다. 대학교의 관련학과의 육성과 해외 연수 프로그램 운영 등의 해양레저보트 산업 인력양성 정책을 수립·추진하여야 한다.

해양레저보트 수요는 공급시장 활성화를 촉진하는 중요한 요소 중의 하나이다. 해양레저 보트 수요를 창출할 수 있는 교육과정이 매우 부족한 실정이다. 특히 삼면이 바다인 해양국가임에도 불구하고 해양레저와 관련한 정규교육과정이 거의 개설되어 있지 않은 실정이다. 최근에 일부 지방자치단체가 요트 스쿨을 운영하기 시작하였지만, 아직 부족한 실정이다. 따라서 해양레저와 관련한 정규 교과과정의 도입, 지방자치단체, 민간기업 혹은 동호회의 해양레저 스쿨 관리·운영의 지원정책이 필요하다.

## 7) 해양레저보트 관련 금융상품 개발

해양레저보트 시장의 활성화를 위해서는 해양레저보트에 대한 사회적

인식전환과 함께 해양레저보트의 거래시장의 활성화가 이루어져야 한다. 국내산 신조 해양레저보트와 해외산 신조 해양레저보트의 거래시장이 거의 형성되어 있지 않은 실정이다. 대부분의 해양레저보트는 외국의 중고가 수입되고 있을 뿐만 아니라 신조 해양레저보트의 대부분은 거의 주문자 생산으로 거래되고 있다. 따라서 해양레저보트와 관련한 금융상품은 거의 개발되지 않아 해양레저보트 거래시장 활성화의 걸림돌이 되고 있다.

특히 해양레저보트의 가격은 다른 해양레저 기구보다 상대적으로 높기 때문에 해양레저보트와 관련한 금융상품이 개발되어야 해양레저보트 거래시장을 활성화시킬 수 있다. 따라서 해양레저보트 구입비용의 대출, 해양레저보트 관련 보험, 해양레저보트 담보대출, 그리고 해양레저보트 대상의 리스금융 등의 금융상품의 개발을 위한 금융제도를 해양레저보트 산업과 연계시켜야 한다.

## 8) 어항·어장의 개방을 위한 어항·어장 개발 정책수립

해양레저보트의 마리아나의 시설이 이루어지는 연안은 생산공간으로서 바다를 이용하는 어촌주민과 물류 기반시설인 항만을 이용하는 해운회사의 우선적 이용권 혹은 배타적 이용권으로 해양레저 활동을 하는 관광객과 마리아나 시설을 건설하는 투자자가 이용하는데 어려움이 있는 공간이다. 즉 연안의 해역의 대부분은 어촌주민의 배타적 이용권이 주어져 있는 마을어장이며, 마리아나의 건설에 양호한 여건을 가지는 연안의 육역의 대부분은 어항 혹은 항만이 자리 잡고 있어 해양레저보트 기반시설을 건설하거나 해양레저보트 활동을 하는데 어려움이 있다.

어촌주민의 우선적 이용권이 주어져 있는 어항은 주요 기능은 수산물의 생산기반시설이다. 따라서 어항의 생산기반시설로서 기능에 관광기능인 마리아나 기능을 추가할 경우에 어촌주민이 생산한 수산물의 판매공간을 마

리나의 부대시설에 추가하여 어촌주민의 어항 개방을 유도하여야 한다. 그리고 마리나 건설 투자자는 어촌주민의 생산공간인 마을어장에서 해양레저보트 활동시간을 최대한 줄일 수 있는 해양레저 활동공간을 계획함으로써 해양레저보트 이용자와 어촌주민 간의 갈등을 사전에 방지하여야 한다.

어촌주민에게 배타적 혹은 우선적 이용권이 주어져 있는 마을어장과 어항을 일시에 개방하는 규제완화는 공공갈등을 발생시킬 수 있기 때문에 어촌주민이 스스로 마을어장과 어항의 개방을 유도할 수 있도록 해양레저보트 기반시설과 활동을 어촌 소득원과 연계시키는 정책수립과 수행이 필요하다.

## 9) 해양레저보트에 대한 사회적 인식 전환

해양레저보트에 대한 이해부족으로 메가 요트가 아닌 해양레저보트를 소유하거나 이용하는 사람이 고위 공직의 후보자에 지명될 경우에 ‘요트 귀족’이라는 부정적 이미지로 인하여 곤욕을 치르곤 한다. 그리고 기업의 경영자가 상대적으로 고가인 해양레저보트를 소유하고 싶어도 ‘호화 요트 소유자’라는 인식을 염려하여 적극적으로 요트구매에 나서지 못하는 사례도 있다. 이러한 해양레저보트에 대한 부정적 시각은 해양레저보트의 잠재적 수요의 창출에 걸림돌이 될 수 있다.

사회·경제적 여건은 변화하고 있음에도 불구하고 해양레저보트에 대한 사회적 인식이 변화되지 않는 것은 바람직한 현상이 아니다. 따라서 해양레저보트는 삼면이 바다인 해양환경을 이용한 해양레저의 다양화에 기여할 수 있는 수단으로서 해양환경을 활용한 녹색성장의 동력인 해양레저보트산업의 핵심이라는 것을 홍보할 필요가 있다. 또한 해양 리조트의 해양관광 상품 중의 하나로서 해양레저보트의 승선 패키지 상품을 개발하여 해양레저보트에 대한 사회적 인식을 전환시켜야 한다.

## 제6장 정책제언 및 결론

### 1. 결 론

해양레저보트 산업을 육성하기 위하여 필요한 3가지 요소는 해양레저보트의 수요창출, 마리나항 등의 기반시설 확충, 해양레저보트 제조기반 조성 등이다. 특히 수요가 공급을 창출하는 시장경제에서 해양레저보트의 수요창출은 해양레저보트 산업의 육성에 있어서 선행되어야 할 조건이다.

우리나라 해양레저보트 제조 여건은 아직 열악하다. 해양레저보트의 수요가 낮고, 현재 수요자의 대부분이 외국의 중고 보트를 선호하고 있다. 그리고 독립적인 해양레저보트의 제조기준이 없어 해양레저보트 제조의 기술 향상에 어려움을 발생하고 있다. 또한 다양한 장비 혹은 부품의 조립으로 생산되는 해양레저보트의 장비 혹은 부품 생산능력이 떨어져 부가가치가 작아 경쟁력 향상에 어려움이 있다. 특히 해양레저보트 제조를 위한 고정자산 투자의 수익성을 확보할 수 있는 생산설비의 회전율을 높일 수 있는 소비시장이 부족하여 제조회사의 유지·성장이 어려운 실정이다.

우리나라는 1인당 국민소득이 20,000 달러에 가깝고, 주 40시간 근무제가 시행되었지만, 아직도 많은 사람이 건전한 여가생활을 즐기지 못하고 있는 실정이다. 특히 해양레저보트를 이용한 레저활동을 건전한 여가생활로 인식하기보다 고소득자들이 즐기는 호화 여가생활이라는 사회적 인식이 높아 해양레저보트의 잠재적 수요자인 고소득자의 해양레저보트 소유의욕에 걸림돌이 되고 있다.

그리고 동호회를 중심으로 해양레저 관련 교육이 실시되고 있지만, 해양레저활동에 필요한 교육여건이 열악하여 해양레저보트의 수요를 창

출하기 어려운 실정이다. 즉 현재 해양레저보트의 수요자인 장년층뿐만 아니라 미래의 수요자인 청소년을 대상으로 학교교육에 해양레저 관련 교육이 거의 없기 때문에 해양레저보트 소비시장의 육성이 어려운 실정이다.

해양레저보트를 안전하게 정박할 수 있는 마리나항 등의 기반시설의 대부분이 장기적인 기본계획에 따라 건설되지 않아 마리나항의 기능이 미비한 실정이다. 그리고 대부분의 마리나항은 바다를 생산공간으로 이용하고 있는 어촌주민 어장과 가까워 마리나항의 건설은 물론이고 해양레저활동을 함에 있어서 어촌주민과의 갈등이 예상된다. 따라서 마리나항 기본계획 수립 시 이해관계자로서 어촌주민을 고려하여야 할 것이다.

이와 같이 사회·문화적 여건, 법·제도적 여건 등은 해양레저보트 산업의 육성에 긍정적인 측면보다 부정적인 측면이 많다. 그러나 해양레저보트 산업은 국민의 건전한 여가기반 조성에 이바지할 뿐만 아니라 부가가치가 높은 새로운 성장 동력으로 경제발전에 기여할 것으로 예상된다. 따라서 해양레저보트 산업의 육성에 걸림돌이 되는 사회·문화적 여건과 법·제도적 여건을 개선하여 녹색성장의 새로운 동력으로 활용하여야 할 것이다.

## 2. 정책제언

해양레저는 내륙의 레저와 달리 국경의 장벽이 상대적으로 적어 주변 연안국인 일본, 중국, 러시아 등의 해양레저와 연계 가능성이 높다. 특히 지정학적으로 우리나라는 주변 연안국의 기항지로서 좋은 조건을 갖고 있기 때문에 해양레저보트 산업의 성장여건을 갖추고 있다. 우리나라 해양레저보트 산업은 도입기로서 성장을 위하여 해결하여야 할 문제가 많지만, 성장 가능성이 높은 산업이다. 해양레저보트 산업의 육성을 위한 정책적 추진방향을 제시하면 다음과 같다.

첫째, 해양레저보트 산업의 육성을 위한 중앙부처의 통합적 정책추진이 필요하다. 국토해양부의 마리나항 기본계획, 농림수산식품부의 어항의 다기능화 추진계획, 지식경제부의 해양레저 장비업체 및 제조업체의 육성, 기획재정부의 해양레저보트 산업 관련 규제완화, 교육과학부의 해양레저 교육 등이 통합적으로 추진될 때 해양레저보트 산업의 성장을 기대할 수 있다.

둘째, 해양레저보트 산업의 경쟁력 향상을 위한 주요한 요소인 해양레저보트의 수요창출을 위한 정부정책을 수립·추진하여야 한다. 해양레저보트 소유에 대한 부정적 인식을 해소하기 위하여 국민의 생산적 여가활동으로서 해양레저활동을 홍보한다. 그리고 미래의 해양레저 수요를 증가키기 위하여 마리나항이 있는 연안도시를 중심으로 학교체육을 지역 특화과정으로서 해양레저 관련 교과과정을 정규교육에 도입을 권장하여야 한다.

셋째, 연안 해역부의 대부분은 어촌주민의 마을어장으로서 어촌의 생산공간이기 때문에 마리나항의 건설과 해양레저 활동에 제약요소가 많은 편이다. 이러한 공간을 생산공간뿐만 아니라 해양레저공간으로 활용하기 위한 사회적 여건 및 법·제도적 여건의 조사를 통하여 해양레저 여건을 개선하여야 한다. 동시에 연안지역의 주민, 특히 어촌주민이 해양레저공간에서 소득을 창출할 수 있는 참여공간을 조성함과 동시에 해양문화의 향유 공간으로 활용하여야 한다.

넷째, 해양레저보트 산업의 민간투자를 저해하는 규제의 완화 혹은 철폐를 추진하여야 한다. 중앙정부 차원의 규제개혁은 물론이고 지방정부 차원의 해양레저보트 산업 관련 규제개혁이 적극적으로 추진되어야 한다. 그리고 해양레저보트의 등록, 검사, 제조 등을 포함한 해양레저보트 관련 독립적인 법령을 마련하여 해양레저보트 제조업의 경쟁력을 높여야 한다.

다섯째, 해양레저보트 관련 전문인력을 육성하여야 한다. 도입기인 해양레저보트 산업의 발전은 전문인력 육성과 매우 밀접한 관계가 있다. 즉 해양레저보트 제조를 위한 전문인력 뿐만 아니라 해양레저보트 정박공간

인 마리나항 배후 시설과 마리나항의 전문 서비스를 제공할 수 있는 인력의 육성이 시급하다.

여섯째, 쾌적한 해양레저 환경의 조성은 해양레저보트산업의 성장에 중요한 역할을 한다. 자연적 해양레저환경으로 마리나항 등 기반시설의 어메니티를 제고할 수 있는 경관조례를 제정할 필요가 있다. 또한 마리나항 내안의의 해양오염방지 대책의 수립이 필요하다.

## 참 고 문 헌

〈국내 문헌〉

국승기, 「수산레저안전법령 개정: 안전성 확보와 산업의 건전한 발전 도모」,  
2005.

경남발전연구원, 「남해안시대 요트산업 종합발전계획 수립」, 2007.

김성귀, 「해양관광론」, 현학사, 2007.

김형민, 「정부의 R&D 및 인프리지원 소개 : 해양레저장비 포럼 프로시딩」,  
한국부품소재사업진흥원, 2009.

반석호, 「해양레저 장비 기술개발 현황 : 해양레저장비기수연구회 정기세미나 프로시딩」, 2003.

신동주 외, “해양관광 발전을 위한 여건분석과 정책과제”, 「해양정책연구」,  
제22권 제2호, 2007.

이승우 외, 「해양관광진흥 기본계획 수립 및 제도 개선방안에 관한 연구」,  
국토해양부, 2008.

중소조선연구원, 「해양레저클러스터 세미나 프로시딩」, 2005.

지삼업, 「해양스포츠산업의 발전 방향 : 국민적 양질의 해양친화교육을 통한 저변확대」, 현대해양, 2005.

한국해양수산개발원, 「해양관광실태조사」, 2005.

\_\_\_\_\_, 「해양레저산업의 법제 개선방안」, 2002.

한국관광공사, 「해양관광실태조사」, 2005.

해양경찰청, 「해양경찰백서」, 2008.

국토해양부 지침.

국무총리실 보도자료.

농림수산식품부 내부자료.

지식경제부 지침.

한국해양연구원 내부자료.

관광지식정보시스템(<http://www.tour.go.kr/>)

지역특화발전특구기획단 홈페이지(<http://www.mke.go.kr/sezone/>)

통계청 홈페이지(<http://www.kostat.go.kr/>)

〈해외 문헌〉

(사)일본소형선박공업회.

Douglas-Westwood, *World Marine Markets*, 2005.

ICOMIA, *Boating Industry Statistics*, 2006.

National Marine Manufacturers Association.

## 부록1 : 레저보트 용어 설명<sup>15)</sup>

레저보트란 레저를 목적으로 운항하는 선박을 통칭하는 용어로 우리나라에서는 이외 (해양)레저보트(Leisure Boat), 플레저보트(Pleasure Boat), 레저선박, 수상레저기구 등을 혼용하여 사용하고 있다. 해외의 경우 일본에서는 플레저보트라는 용어를 사용하고 있고, ICOMIA<sup>16)</sup>를 비롯한 서구에서는 레크레이셔널 보트(Recreational Boat)로 부르고 있다.

레저보트는 동력의 방법에 따라 요트와 모터보트로 구분되는데, 돛을 이용하여 바람을 동력으로 항행하는 선박을 요트, 엔진을 이용하여 항행하는 선박을 모터보트라 한다. 요트는 다시 선실이 없는 소형선박인 딩기급과 선실을 갖춘 크루즈급으로 나뉘며, 모터보트는 엔진이 장착된 방식에 따라 선내기(Inboard, Sterndrive), 선외기(Inboard)로 나뉜다. 한편 경기용으로 사용되는 요트는 종목에 따라 다양한 형태로 다시 세분류된다.

최근에는 레저보트의 재질이 다양해졌는데, 이중 고무로 만들어진 보트를 고무보트(Rubber Boat, Inflatable Boat), 콤비보트 등으로 부르고 있다. 그리고 용도에 따라서 항해용 보트(Runabout Boat), 파워보트(Power Boat), 낚시보트 등으로 분류되기도 한다. 최근에는 레저보트의 크기가 커지면서 슈퍼요트(Super Yacht), 럭셔리요트(Luxury

---

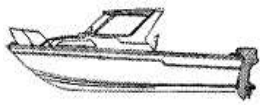
15) 한국해양수산개발원, “레저보트 용어 설명”, 「해양국토21」, 제3권, 2008. 8.

16) ICOMIA(International Council of Marine Industry Association)는 Recreational Marine Industry Association을 대표하는 조직으로 현재 30개 국가의 레저보트 및 마리나 관련 기관으로 구성되어 있다. 아시아국가로는 일본, 레바논이 활동하고 있다.

Yacht), 메가요트(Mega Yacht), 기가요트(Giga Yacht)라는 이름의 보트들이 등장하고 있다. 앞에서 언급된 레저보트의 용어를 정리하면 다음과 같다.

## 1. 모터보트

### 1) 엔진 장착 방법에 따른 분류

| 선외기(Outboard)                                                                            |                                                                                     |    |
|------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------|
| 모터를 선미에 별도로 장착한 선박으로, 대개 소형 모터보트에서 나타나는 형태이다.                                            |    |                                                                                      |
| 선내기 - Inboard Boat                                                                       |                                                                                     |   |
| 모터가 선박 내부에 장착되어 있으며, 프로펠러 샤프트가 선저를 관통하여 선외의 프로펠러를 회전시키는 선박으로, 대개 대형 모터보트가 이러한 형태를 띠고 있다. |  |                                                                                      |
| 선내기 - Setndrive Boat                                                                     |                                                                                     |  |
| 모터를 선미의 선박 내부에, 프로펠러를 포함한 추진장치는 선외에 장착한 선박으로, 중형 레저보트에서 많이 나타나는 형태이다.                    |  |                                                                                      |

## 2) 모트보트 종류

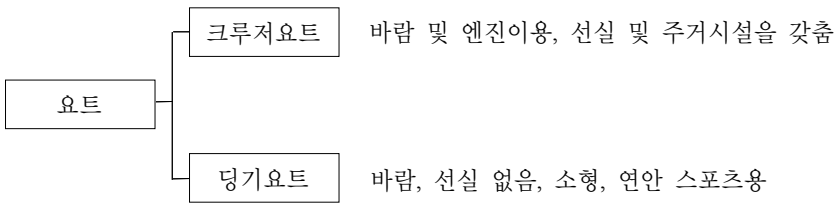
|                                                                                                                                                                                      |                                                                                      |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>항해용 보트(Runabout boat)</p> <p>항행용으로 즐기는 소형 고속정으로 해양레저나 낚시용 등 다양한 목적으로 사용되고 있다. 가장 일반적인 모터보트 형태이다.</p>                                                                              |    |
| <p>크루저 보트 ((Cabin)Cruiser boat)</p> <p>보트 내부에 선실을 보유한 모터보트로 대개 25feet 이상의 중대형 보트이다.</p>                                                                                              |    |
| <p>RIB(Rigid Inflatable Boat), 콤비보트</p> <p>국내에서는 콤비보트라고도 불리는 보트로, 상부는 고무로 제작되어 있으나 하부는 단단한 선체를 가지고 있어 안정성, 성능 등이 우수하다는 장점을 가지고 있다. 이러한 이유로 레저용 이외에도 구조용, 군사용 등 다양하게 용도로 사용되고 있다.</p> |   |
| <p>피싱보트(Fishing Boat)</p> <p>낚시전용으로 제작된 레저보트로, 낚시줄 장치대, 좌대 등이 갖춰져 있다. 빠른 속력보다는 주행시간이 중요하며, 저속회전을 사용하는 흐름 낚시 등 낚시형태에 따라 요구되는 사양도 다소 차이가 있다.</p>                                       |  |

| 파워보트(Power Boat)                                                                                                                   |  |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------|
| 시속 200km의 속력을 즐길 수 있는 경주용 모터보트로, 공식명칭은 Powerboat Racing Craft이다.국제 모터보트연맹(Union Internationale Motonautique)가 전세계를 돌며 대회를 개최하고 있다. |                                                                                    |

## 2. 요트

### 1) 요트 개요

요트는 크기와 선실의 유무에 따라 크루저(cruiser)요트와 딩기(dinghy)요트로 다시 구분할 수 있다. 외양세일링에 사용되는 크루저요트는 선실과 주거시설을 갖춘 비교적 큰 범선형태를 띄고 있으며 추진을 위해 바람뿐만 아니라 엔진도 사용한다. 딩기요트는 연안이나 호수·강에서 볼 수 있는 가볍고 작은 요트로, 승선인원은 1~3명 정도이며 엔진 없이 오직 바람만으로 질주한다.





한편 경기용으로 사용되는 요트는 종목에 따라서 다양한 형태의 요트가 존재하다. 구체적인 형태는 기획특집 「요트경기의 종목 및 방식 소개」에서 자세히 설명하고 있다.

## 2) 기타 개념

### - 파워요트(Power Yacht)

일반인이나 판매업체들은 대개 크기가 크고 값비싼 선박을 뜻이나 마스터 등의 유무와 상관없이 요트, 혹은 파워요트라 지칭하고 있으며, 뜻이 있는 선박은 크기와 상관없이 세일링요트(Sailing Yacht)로 구분하여 부른다. 한편 선체의 수에 따라 단동선(Mono-hull), 쌍동선(Catamaran), 삼동선(Trimaran)으로 분류된다. 단동선은 선체가 하나로 가장 일반적인 형태이고, 쌍동선은 선체가 둘로 나뉘며, 삼동선은 주 선체 좌우에 보조선체가 하나씩 결합되어 있다. 한편, 쌍동선과 삼동선은 고속에서 저항을 덜 받아 파도에 강하고 연료 소모량도 적다는 장점이 있다.



#### – 슈퍼요트(Super Yacht)

20세기 들어 새롭게 등장한 용어로 부유층의 레저활동용으로 제작된 대형 호화 레저보트로 기존에 비해 크기 면에서나 실내 디자인 면에서 우월한 차별성을 강조하기 위한 용어이다. 이 역사의 뜻의 유무와 상관없이 사용되고 있다. 슈퍼요트는 크기는 대개 75ft이상이며, 최근에는 328ft(100m)에 이르는 요트도 점점 늘어나고 있다. 주로 지중해, 카리브해 혹은 원거리 항해에 사용되는데, 최근 수요가 증가하면서 레저보트 제조업체, 임대업자 등이 이 시장을 주목하고 있다. 유사한 용어로 Luxury Yacht, Mega Yacht, Giga Yacht 등 고급스러움이나 크기를 강요한 용어들이 새롭게 등장하고 있다.



### 3. 수상레저기구

「수상레저안전법」의하면 수상레저기구는 “수상레저활동에 이용되는 선박이나 기구로서 모터보트, 요트, 수상오토바이, 고무보트, 스쿠터, 호버크래프트, 수상스키, 패러세일, 조정, 카약, 카누, 워터슬레드, 수상자전거, 서프보드, 노보트, 그 밖에 이와 비슷한 구조·형태·운정방식을 가진 것”을 의미한다.

#### 수상오토바이(Personal WaterCraft)

‘제트스키’라고도 불리는 수상오토바는 통 안에서 프로펠러를 돌려 물을 한쪽 방향으로 보내 추진력을 얻는 ‘물 제트 추진’ 방식으로 움직인다. 마치 오토바이처럼 핸들로 방향을 바꾸고 스로틀(throttle) 레버로 속도를 조절하면서 자유자재로 수면 위를 운행할 수 있는 레저기구이다.



| 고무보트(Rubber Boat, Inflatable Boat)                                                                                                                                                            |  |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>강화고무 또는 강화고무와 FRP의 합성물로 된 본체에 공기를 주입하여 만든 배로 운반과 보관이 간편하여 하천에서의 래프팅에 사용되는 등 레저용으로 각광받고 있다. 그 밖에 수중생물이나 해양자원의 관찰 및 조사, 하천 및 강의탐사에 적합할 뿐만 아니라 구명정으로도 유용하다. 선미에는 선외모터를 장착할 수 있는 엔진가대가 있다.</p> |                                                                                    |

| 스쿠터(Scooter)                                       |  |
|----------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>수중 자연경관을 관광하도록 수중침투에 이용되는 군용장비를 개량한 레저기구이다.</p> |                                                                                    |

사진출처 : 경찰백서.

| 호버크래프트(Hovercraft)                                                                                                           |  |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>강화고무로 된 선체에 고압공기를 하부로 분사하여 선체를 수면에 띄워 저항을 줄이고 프로펠러를 회전시키거나 공기를 분출하여 추진한다. 늪지대나 얕은 곳에서 고속으로 주행할 수 있는 수륙양용이 가능한 레저기구이다.</p> |                                                                                     |

| 조정(Rowing boat)                                                                                                                                                           |  |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>조정은 양 뱃전에 설치된 V자형의 노치(notch)나 솔핀(tholepin)에 노를 걸어 뒤로 질주는 수상레저기구이다. 노는 한쪽 끝은 둥근 손잡이가 있고 다른 한쪽 끝에는 칼날 모양의 물갈퀴(blade)가 있는 기다란 나무 막대기이다. 조정은 스포츠나 순수취미 및 낚시용 보트로 사용된다.</p> |                                                                                      |

사진출처 : 경찰백서.

| 카약(Kayak)                                                                                                                                        |                                                                                    |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>선수와 선미가 뾰족하고 용골(龍骨)이 없고 앉아서 노를 젓는 부분을 제외하고는 전체가 막혀있으며 보통 1명이 앉을 있는 좌석을 만들지만 2~3인용으로 만들기도 한다. 양쪽 끝에 날인 달린 양날 노(double-blade paddle)를 사용한다.</p> |  |

사진출처 : 경찰백서.

| 카누(Canoe)                                                                                                                            |                                                                                    |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>카약과 상당히 유사하여 선수와 선미가 뾰족하다. 하지만 앞부분이 개방되어 있으며 보통 길이가 5.2m, 폭이 85cm, 안길이 30~36cm이다. 한쪽에만 날이 달린 외날 노(single-blade paddle)를 사용한다.</p> |  |

사진출처 : 경찰백서.

| 수상스키(Water ski)                                                   |                                                                                      |
|-------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>모터보트를 이용하여 수면 위를 미끌어지듯이 활주하는 레저를 위한 기구로 견인(牽引)형 수상레저 기구이다.</p> |  |

사진출처 : <http://blog.daum.net/whiteoktwo/>

| 워터슬레드(Water sled)                                                               |                                                                                      |
|---------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>모터보트나 수상오토바이에 끌리는 일명 바나나 보트라 불리는 견인(牽引)형 수상레저기구로 여름철 호수나 바다에서 많이 볼 수 있다.</p> |  |

사진출처 : 경찰백서.

|                                                        |                                                                                    |
|--------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------|
| 수상자전거(Pedal boat)                                      |  |
| 공기를 넣은 고무튜브 위에 설치된 페달을 이용하여 프로펠러를 회전시킴으로써 추진하는 레저기구이다. |                                                                                    |

|                                            |                                                                                    |
|--------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------|
| 서프보드(Surf board)                           |  |
| 파도를 타는 서핑을 즐기기 위한 서핑용 보드와 돛을 장착한 윈드서핑이 있다. |                                                                                    |

사진출처 : 경찰백서.

|                                                                              |                                                                                     |
|------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|
| 노보트(Paddle boat)                                                             |  |
| FRP나 목재로 된 선체에 노 혹은 페달을 장착하여 2~5인승 무동력 수상레저기구로 주로 잔잔한 수면에서 저속으로 물놀이하는데 이용된다. |                                                                                     |

사진출처 : 경찰백서.

## 부록2 : 설문조사서

### 해양레저보트시장 육성방안 마련 관련 전문가 의견조사

안녕하십니까?

한국해양수산개발원에서는 국내 해양레저스포츠의 활성화를 위하여 해양레저보트시장의 육성방안에 관한 연구를 수행하고 있습니다.

본 설문조사는 우리나라 해양레저보트시장의 성장 장애요인 분석 및 활성화를 위한 방향설정과 관련하여 정부기관, 학계, 산업계 전문가의 의견을 청취하고자 실시하는 것입니다. **설문에 참여해 주신 분께는 1만원 5천원 내외의 소정의 상품을 드리겠습니다.**

설문조사 결과는 연구수행의 참고자료 이외의 다른 어떤 용도로 이용되지 않으며 개인에 관한 사항은 절대 외부에 누출하지 않을 것입니다. 바쁘시더라도 해양관광의 발전을 위한 정책마련에 동참한다는 마음을 가지시고 잠시 시간을 내시어 설문조사에 협조해 주시기를 부탁드립니다.

- 연구기관 : 한국해양수산개발원 해양관광 문화연구팀(02-2105-4970)
- 조사기관 : 리서치앤리서치 (02-3484-3070 김한솔 연구원)

※ 다른 의견이 있을 경우, 기타 난에 직접 기입해 주십시오.

#### 응답자 일반현황

성 명 : 이승우

소 속 : 한국해양수산개발원

조사자 :

답례품 받으실 주소 : 마포구 삼암동 1652번지 KBS 미디어센터 15층

설문 기입요령

숫자에 표시할 경우 해당 숫자에 굵게, 밑줄을 그어서 표기해 주십시오.

## 1. 귀하는 국내 레저보트(요트, 모터보트)시장의 여건을 어느 정도라고 생각하십니까?

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
|---|---|---|---|---|
|   |   |   |   |   |
|   |   |   |   |   |

## 2. 귀하는 국내 레저보트시장의 향후 발전전망을 어느 정도라고 생각하십니까?

- ① 발전전망이 매우 높음      ② 발전전망이 높은 편      ③ 보통임  
 ④ 발전전망이 낮은 편      ⑤ 발전전망이 매우 낮음

## 3. 귀하는 국내 레저보트산업의 재변여건을 미국이나 유럽과 비교할 때 어느 정도의 수준차이가 있다고 평가하십니까? 높다고 생각하시는 쪽을 말씀해 주십시오.

| 국내 | 높음 |   |   |   | — |   |   |   | 비슷 |   |    |  | 낮음 |  |  |  | 의견 |
|----|----|---|---|---|---|---|---|---|----|---|----|--|----|--|--|--|----|
|    | 0  | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8  | 9 | 10 |  |    |  |  |  |    |

## 4. 귀하는 국내 해양레저보트산업이 성장하지 못했던 요인은 무엇이라고 생각하십니까? 다음 각 항목별로 장애요인 정도를 해당번호에 표시하여 주십시오.

| 항 목                                | 전혀 그렇지 않다 | ← | 보통 | → | 매우 그렇다 |
|------------------------------------|-----------|---|----|---|--------|
| 1) 레저보트산업에 대한 국가적 차원의 육성정책 부족      | ①         | ② | ③  | ④ | ⑤      |
| 2) 레저보트 관련 기술, 전문 인력, 산업기반육성 미흡    | ①         | ② | ③  | ④ | ⑤      |
| 3) 레저보트활동에 대한 국민의 시장수요 부족          | ①         | ② | ③  | ④ | ⑤      |
| 4) 마arina 등 레저보트활동을 위한 기반시설 부족     | ①         | ② | ③  | ④ | ⑤      |
| 5) 요트/모터보트 등 해양레저활동에 대한 부정적 인식     | ①         | ② | ③  | ④ | ⑤      |
| 6) 해양레저보트활동을 위한 자연여건(계절성, 어강이용) 제약 | ①         | ② | ③  | ④ | ⑤      |
| 7) 해양레저보트활동에 대한 안전성 확보가 부족         | ①         | ② | ③  | ④ | ⑤      |

## 5. 귀하는 우리나라의 해양레저보트산업 및 시장육성을 위한 정책추진과 관련하여 부족했던 점이 무엇이라고 생각하십니까? 다음 각 항목별로 부족한 정도를 해당번호에 표시하여 주십시오.

| 항 목                             | 전혀 그렇지 않다 | ← | 보통 | → | 매우 그렇다 |
|---------------------------------|-----------|---|----|---|--------|
| 1) 레저보트 산업에 대한 정책적 중요성에 대한 인식부족 | ①         | ② | ③  | ④ | ⑤      |
| 2) 레저보트제조업체의 육성정책/지원책도의 부족      | ①         | ② | ③  | ④ | ⑤      |
| 3) 레저보트활동의 대중화를 위한 방안 모색의 부족    | ①         | ② | ③  | ④ | ⑤      |
| 4) 레저보트활동/해양관광활동 관련 인프라의 부족     | ①         | ② | ③  | ④ | ⑤      |
| 5) 레저보트산업과 관련된 과도한 규제           | ①         | ② | ③  | ④ | ⑤      |



11. 귀하는 국내 해양레저보트산업의 육성을 통하여 얻을 수 있는 가장 큰 기대효과는 무엇이라고 생각하십니까?

- ① 국민의 해양관광활동 다양화에 기여      ② 모터보트/요트관련 산업의 경쟁력 강화  
 ③ 연안도시의 경제 활성화      ④ 레저보트 제작과 연계된 산업의 발전 도모  
 ⑤ 기타( )

12. 귀하는 국내 해양레저보트의 활동여건(수요여건)을 고려할 때, 다음 중 국내 개발 및 생산에서 전망이 밝은 분야는 무엇이라고 생각하십니까?

- ① 모터보트      ② 세일요트      ③ 딥그립 요트  
 ④ 고무보트      ⑤ 수상오토바이      ⑥ 카약/카누  
 ⑦ 크루저급 요트      ⑧ 기타( )

13. 귀하는 국내 해양레저보트활동의 기술여건(공급여건)을 고려할 때, 다음 중 생산전망이 가장 밝은 분야는 무엇이라고 생각하십니까?

- ① 모터보트      ② 세일요트      ③ 딥그립 요트  
 ④ 고무보트      ⑤ 수상오토바이      ⑥ 카약/카누  
 ⑦ 크루저급 요트      ⑧ 기타( )

14. 귀하는 우리나라의 해양레저보트산업의 기술력이 미국이나 유럽등의 선진국과 비교할 때 어느 정도의 격차가 있다고 생각하십니까? 다음 각 항목에 대하여 평가기술하시기 바랍니다.

| 항 목                  | 수준 평가 |    |    |    |    |    |    |    |    |      |
|----------------------|-------|----|----|----|----|----|----|----|----|------|
|                      | 10%   |    |    |    |    |    |    |    |    | 100% |
| 01) 레저보트제품 개발        | 10    | 20 | 30 | 40 | 50 | 60 | 70 | 80 | 90 | 100  |
| 02) 레저보트선형 설계        | 10    | 20 | 30 | 40 | 50 | 60 | 70 | 80 | 90 | 100  |
| 03) 레저보트엔진 제작        | 10    | 20 | 30 | 40 | 50 | 60 | 70 | 80 | 90 | 100  |
| 04) 레저보트선실 설계/내부인테리어 | 10    | 20 | 30 | 40 | 50 | 60 | 70 | 80 | 90 | 100  |
| 05) 레저보트관련 기자재       | 10    | 20 | 30 | 40 | 50 | 60 | 70 | 80 | 90 | 100  |
| 06) 요트용 마스트 제작       | 10    | 20 | 30 | 40 | 50 | 60 | 70 | 80 | 90 | 100  |
| 07) 종합평가             | 10    | 20 | 30 | 40 | 50 | 60 | 70 | 80 | 90 | 100  |

15. 귀하는 국내 레저보트 활동인구의 주된 레포츠활동 형태는 무엇이라고 생각하십니까?

- ① 모터보트/요트 세일링      ② 바다낚시  
 ③ 해양경관감상      ④ 스킨스쿠버, 스노클링 등 해중관광활동

16. 귀하는 최근 정부에서 발표한 해양레저장비산업의 육성정책과 관련하여 향후 2020년에는 우리나라의 세계시장 점유율이 몇 %정도 될 것으로 생각하십니까?

※ 현재 레저보트 시장은 미국이 70% 이상을 점유하고 있으며, 국내는 20%대성을 목표로 설정함.

|            |     |               |
|------------|-----|---------------|
| 현재 _____ % | →▷→ | 2020년 _____ % |
|------------|-----|---------------|

17. 귀하는 국내 해양레저보트의 활성화와 관련하여 보급형 혹은 일반인들이 이용하기 편리한 레저보트의 규모는 어느 정도라고 생각하십니까?

- ① ~15피트 미만                      ② ~20피트 미만                      ③ ~25피트 미만  
 ④ ~30피트 미만                      ⑤ 30피트 이상                      ⑥ 기타(\_\_\_\_\_)

18. 귀하는 우리나라에 해양레저산업단지를 몇 곳 조성하는 것이 적절하다고 생각하십니까?

- ① 1곳                                      ② 2곳                                      ③ 3곳  
 ④ 4곳                                      ⑤ 5곳                                      ⑥ 기타(\_\_\_\_\_)

19. 귀하는 해양레저산업을 제고시키기 위하여 가장 필요한 사항은 무엇이라고 생각하십니까?

- ① 해양레저활동의 대중화                      ② 해양레저보트 전문인력 양성  
 ③ 해양레저산업관련 규제 완화                      ④ 해양레저기반시설 구축  
 ⑤ 해양레저관련 금융상품 개발                      ⑥ 해양레저산업 클러스터구축

20. 마지막으로 우리나라 해양레저보트산업의 발전을 위하여 필요한 사항이나 개선점 등 좋은 의견을 가지고 계시면 말씀하여 주십시오.

#### <일반사항>

- 귀하의 직업은 무엇입니까?

- ① 레저보트 제작업체 종사                      ② 레저보트수입/판매/관리업체 종사  
 ③ 대학교수, 연구기관 연구원                      ④ 요트/레저보트 관련 협회  
 ⑤ 기타(\_\_\_\_\_)

- 귀하의 현 직종 근무연수는 얼마입니까? \_\_\_\_\_ 년

설문에 응답해 주셔서 대단히 감사합니다.



## 해양 레저보트산업 발전 전략 연구

---

2009年 12月 29日 印刷

2009年 12月 31日 發行

編輯兼  
發行人 姜 淙 熙

發行處 韓 國 海 洋 水 產 開 發 院

서울특별시 마포구 상암동 1652

전 화 2105-2700 FAX : 2105-2800

등 록 1984년 8월 6일 제16-80호

---

組版·印刷 / 크리커뮤니케이션 (02)2273-1775    정가 15,000원

판매 및 보급 : 정부간행물판매센터 Tel : 394 - 0337