

기본연구 2011-12

마리나 서비스산업의 국부창출방안에 관한 연구

National Wealth Creation
with the Marina Service Industry

2011. 12.

홍장원 · 이윤정 · 안용성



한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE

◆ 보고서 집필 내역

● 연구책임자

- 홍 장 원 : 제1장, 제2장 2절, 제3장 1절, 3절, 4절
제4장 1절, 4절, 제5장 1절, 3절, 제6장

● 연구진

- 이 윤 정 : 제3장 1절(일부), 제5장 2절(일부)
- 안 용 성 : 제2장 1절, 제3장 2절, 제4장 2절(일부),
제5장 4절

● 외부 집필진

- 김 창 주 : (SUTL 한국지사) : 제4장 2절(일부), 3
절, 제5장 2절(일부)

◆ 산·학·연·정 연구자문위원회

● 오 종 열(더위네이브)

● 유 흥 주(인하대학교)

● 김 원 중(국토해양부)

* 연구자문위원회는 산·학·연·정 순임

◆ 연구감리자

● 이 원 갑(한국해양수산개발원 연구위원)

머 리 말

최근 우리나라는 주5일 근무제 확산과 연안지역 접근성 개선으로 해양 관광 참여인구가 증가하고 있다. 이에 따라 해양관광 활성화와 해양레저산업 육성을 위한 정책들이 발표되고 있지만 ‘해양레저’나 ‘마리나’라는 표현은 친숙하지 못하다. 이는 우리나라가 조선, 항만, 해운산업 강국임에도 불구하고 바다를 즐기는 해양레저문화가 발달되지 못했으며 해양레저산업의 가치가 주목받지 못한 데 원인이 있다. 하지만 우리나라가 해양기반의 신성장동력을 발굴하기 위해서는 마리나를 중심으로 하는 해양레저산업을 블루오션으로 발전시켜야 한다.

마리나는 레저보트를 보관하는 장소로 여겨지고 있지만 해양레저가 활성화된 미국이나 유럽에서는 마리나를 중심으로 해양관광지와 레저산업단지, 연안친수공간의 연계 개발이 이루어진다. 또한 마리나산업 육성은 중소조선산업, 레저장비산업, 레저서비스산업, 금융 및 보험산업 등에 파급효과가 있다. 세계 최대 해양레저산업 생산/소비국인 미국의 레저보트 및 서비스산업 시장 규모는 308억 달러이며 이 중 레저보트 제조/장비부문이 65%, 서비스 부문이 27%를 차지하고 연간 22만 명 정도가 고용된다. 그리고 영국 마리나산업 시장 규모는 31억 6천 파운드(52억 달러)로 레저보트 제조/장비 부문이 44%를 차지하고 서비스 부문이 33%를 차지하고 있어 서비스 부문의 비중도 높게 나타나고 있다.

하지만 해양레저문화가 발달되지 못한 우리나라는 마리나 개발의 초기 단계에 있다. 국내 레저보트 보급 규모는 인구 약 7,000명당 1척 수준으로 미국(척/20명)이나 영국(척/113명)과 비교할 때 차이가 있으며 마리나시설 또한 부족하다. 그리고 마리나를 운영하기 위한 전문 서비스인력이나 기술

력도 풍부하지 못한 실정이다.

이 연구는 국가 마리나항만 기본계획, 해양레저산업 육성정책 등 마리나 공급정책과 연계하여 마리나의 이용 활성화를 도모하기 위한 마리나 서비스산업의 육성방안을 제안하였다. 마리나 서비스산업의 육성을 위해서 레저보트 대중화를 위한 공공마리나의 조성, 마리나 수익모델 발굴을 위한 마리나 임대업과 관리업의 도입, 마리나 전문인력 양성 프로그램의 마련, 마리나법과 국가 마리나 기본계획의 정비방안을 제안하였다.

이 연구가 해양레저문화의 대중화를 통한 수요 창출, 마리나의 이용 활성화, 해양레저산업을 이끌어 갈 전문인력 양성방안 마련에 기여할 것으로 기대한다. 끝으로 이 연구를 수행한 홍장원 부연구위원과 연구진으로 참여한 이윤정, 안용성 연구원의 노고에 깊은 감사를 표한다. 아울러 연구자문을 해 주신 SUTL 한국지사의 김창주 지시장, 더위네이브 오종열 대표이사, 인하대학교 유홍주 교수, 국토해양부 김원중 사무관께도 깊은 사의를 표한다.

2011년 12월

한국해양수산개발원
원 장 김 학 소

차 례

Executive Summary	i
-------------------	---

제1장 서 론	1
---------	---

1. 연구의 배경 및 필요성	1
2. 연구의 목적	3
3. 연구의 범위와 방법	4
1) 연구의 범위	4
2) 연구방법	5
4. 선행 연구 검토	6
1) 선행 연구 현황	6
2) 선행 연구와의 차별성	10

제2장 마리나와 마리나 서비스업	12
-------------------	----

1. 마리나의 개념과 유형	12
1) 마리나의 개념과 유형	12
2) 마리나산업의 동향	23
2. 마리나 서비스업의 개념과 중요성	26
1) 마리나 서비스업의 개념	26
2) 마리나 서비스의 분류	28
3) 마리나 서비스시장 규모 분석	29
4) 시장 대응방안	32

제3장 국내 마리나 운영실태	33
-----------------	----

1. 마리나 조성 현황과 관련 정책 분석	33
------------------------	----

1) 해양레저보트 활동 현황	33
2) 마리아 조성 현황 분석	41
3) 마리아 개발정책 분석	42
4) 마리아 관련 제도 검토	47
2. 마리아 운영실태 조사	51
1) 마리아 운영실태 분석	51
2) 종합 분석	62
3. 국내 마리아 서비스업 여건 분석	64
1) 마리아의 제공 서비스 분석	64
2) 마리아 서비스업체 조사	67
4. 마리아 운영 한계점 분석	85
1) 운영의 제약요인	85
2) 마리아 서비스업 도입방향	87

제4장 해외 마리아 서비스 ————— 89

1. 해외 마리아 서비스업 분석	89
1) 마리아 서비스업 동향	89
2) 지역별 마리아 서비스시장여건	94
3) 시사점	105
2. 해외 마리아 서비스업 분류와 기능	107
1) 마리아 서비스업 분류	107
2) 마리아 서비스기능의 분류	109
3. 해외 마리아 서비스인력의 분류와 양성프로그램	113
1) 마리아 서비스업의 전문인력	113
2) 전문인력 양성 프로그램	115
4. 국내 도입방향	122

제5장 국내 마리나 서비스산업 육성방안 ————— 124

1. 국내 마리나 서비스산업의 도입·육성방안	124
1) 마리나 서비스업의 도입방향	124
2) 마리나 서비스기능의 개선	125
3) 마리나 수익모델의 발굴	136
4) 마리나 서비스업 인력 양성방안	141
2. 국내 마리나 운영모델	145
1) 마리나 유형 분류	145
2) 국내 마리나 서비스 구성	149
3) 공공마리나(public owned marina)	156
3. 제도 개선방안	162
1) 마리나 서비스업 육성을 위한 제도 개선방향	162
2) 마리나 서비스업의 도입과 법령 정비	163
3) 마리나 전문인력 양성체제의 구축	164
4) 마리나항만 기본계획의 이용정책 부문의 강화	165
4. 마리나 서비스산업의 국부창출 효과	166
1) 해외 마리나 서비스산업의 경제적 효과	166
2) 국내 마리나 서비스산업의 국부창출 효과전망	168

제6장 결론 및 정책 제언 ————— 171

1. 연구의 요약 및 결론	171
2. 정책 제언	174
1) 기본 방향	174
2) 중장기 추진전략	175
3) 법·제도적 개선방안	177

참고문헌 ————— 179

부록 ————— 181

표 차례

표 1-1. 선행 연구 현황	6
표 2-1. 세계해양산업협회의 마리아 유형 분류	15
표 2-2. 호주 마리아산업협회의 마리아 유형 분류	16
표 2-3. 마리아 유형 분류	17
표 2-4. 국가별 레저보트 산업여건	24
표 2-5. 마리아의 제공 서비스	28
표 2-6. 미국의 마리아 서비스산업 규모	30
표 2-7. 미국 마리아 서비스산업의 성장 추이(2007)	31
표 3-1. 2009년 원거리 수상레저활동 신고 현황	35
표 3-2. 길이별 동력수상레저기구 등록 현황	36
표 3-3. 전국 마리아시설 현황	42
표 3-4. 해양관광산업 활성화 정책사업	44
표 3-5. 마리아항만 개발유형	44
표 3-6. 마리아항만의 유형별 시설 규모	45
표 3-7. 마리아의 조성: ‘마리아항만의 조성 및 관리 등에 관한 법률’ 조항	49
표 3-8. 요트장의 운영: ‘체육시설의 설치·이용에 관한 법’ 조항	50
표 3-9. 레저보트의 탑승과 임대: ‘수상레저안전법’ 조항	50
표 3-10. 레저보트의 탑승과 임대: ‘유선 및 도선사업법’ 조항	51
표 3-11. 부산 수영만 요트경기장 관리 인력	53
표 3-12. 부산 수영만 요트경기장 시설별 사용료	53
표 3-13. 수영만 요트경기장 마리아 선박 관련 민간업체	54
표 3-14. 수영만 요트경기장 마리아 선박 관련 협회	55
표 3-15. 수영만 요트경기장 요트대회	56
표 3-16. 금호 충무마리아리조트 이용 요금	58

표 3-17. 전곡항마리나 관리 인력	60
표 3-18. 전곡항마리나 기반시설 사용료	61
표 3-19. 국내 주요 마리나시설별 조성 및 운영 현황	63
표 3-20. 국내 요트장/요트장업 등록 현황	65
표 3-21. 경기 보트쇼 전시 참가업체 유형 분류	68
표 3-22. 마리나요트관리 제약요인	71
표 3-23. 마리나 서비스업체 설문지 구성	72
표 4-1. 영국 마리나 서비스산업 구조	96
표 4-2. 호주 마리나시장여건	102
표 4-3. 클린 마리나 인증과정	105
표 4-4. GMI 교육 프로그램	116
표 4-5. BMF와 MIAA의 교육과정 비교	117
표 4-6. 국제 인증 요트스쿨의 과정 비교	120
표 5-1. 마리나 유형 분류틀	146
표 5-2. 레저보트 소유자의 마리나 선택 요인	150
표 5-3. 원거리 수상레저기구 활동 현황	160
표 5-4. 호주 마리나 서비스산업의 경제 규모	167
표 5-5. 미국 마리나 서비스산업의 경제 규모	168
표 5-6. 국내 마리나 서비스산업 경제효과 전망	169

그림 차례

그림 1-1. 연구의 수행과정	5
그림 1-2. 선행 연구의 검토	11
그림 2-1. One°15 Marina Club 전경	19
그림 2-2. Republic of Singapore Yacht Club(RSYC) 전경	20
그림 2-3. Gold coast city Marina 전경	21
그림 2-4. Birkenhead Point Marina 전경	22
그림 2-5. Sanctuary Cove Marina 전경	23
그림 2-6. 세계 슈퍼요트시장 분포(2010)	25
그림 2-7. 마리나산업과 마리나 서비스산업 분류	27
그림 3-1. 수상레저활동 형태(복수응답)	34
그림 3-2. 기타선 등록 추이(척)	37
그림 3-3. 해양관광활동 실태(복수응답)	38
그림 3-4. 해양레저·스포츠 활동실태(복수응답)	39
그림 3-5. 해양레저·스포츠 활동 특성	40
그림 3-6. 해양레저·스포츠 활동의 제약요인	40
그림 3-7. 전국 마리나항만 개발대상지 분포	46
그림 3-8. 부산 수영만 요트경기장 전경	52
그림 3-9. 금호 충무마리나리조트 전경	57
그림 3-10. 전곡항마리나 전경	59
그림 3-11. 레저보트의 보관과 이용 관련 등록제도	67
그림 3-12. 서비스·마리나 업체의 사업영역도	69
그림 3-13. 국내 해양레저보트 시장 발전전망	72
그림 3-14. 국내 해양레저산업의 장애요인	73
그림 3-15. 국내 해양레저시장의 대중화방안	74
그림 3-16. 해양레저활동 촉진을 위한 규제 완화	74

그림 3-17. 국내 레저보트 보급 활성화방안	75
그림 3-18. 국내 마라나시설 운영여건	76
그림 3-19. 국내 마라나시설 운영의 제약요인	76
그림 3-20. 국내 마라나 서비스여건 평가	77
그림 3-21. 국내 마라나 서비스 개선항목	78
그림 3-22. 국내 마라나의 수익 증대방안	79
그림 3-23. 국내 마라나의 이용 활성화를 위한 법령 정비	79
그림 3-24. 국내 마라나의 서비스인력의 수요	80
그림 3-25. 국내 마라나 서비스인력 양성프로그램의 도입	81
그림 3-26. 국내 공공형 마라나의 조성공간	82
그림 3-27. 국내 공공형 마라나의 서비스기능	83
그림 3-28. 국내 마라나 운영여건 평가	87
그림 3-29. 국내 마라나업 도입방향	88
그림 4-1. 골드 앵커(Gold Anchor) 평가	91
그림 4-2. Gold Anchor 정보시스템/홍보	92
그림 4-3. 클린 마라나(Clean Marina) 인증	92
그림 4-4. 마라나시설 예약시스템/관리프로그램	93
그림 4-5. Drystack 조성 사례	94
그림 4-6. 영국의 마라나산업 시장구조	95
그림 4-7. 레저보트 제조회사별 공급시장 점유율	97
그림 4-8. 미국의 레저보트시장 증가 추이	98
그림 4-9. 미국의 레저보트 시장구조	99
그림 4-10. 일본 레저보트 시장 변화 추이	100
그림 4-11. 일본 ‘바다의 역’ 시스템	101
그림 4-12. 호주의 해양레저 클러스터	103
그림 4-13. 미국의 마라나 관련 서비스업의 분류체계	108
그림 4-14. 일반적인 마라나의 조직 구성	109
그림 4-15. 클럽 운영 부서의 조직 구성	111

그림 4-16. 마리아시설 운영 부서의 조직 구성	112
그림 4-17. MIAA의 교육 및 인증 프로그램의 수강과정	118
그림 4-18. 국내 마리아 서비스업의 구성	123
그림 5-1. 국내 마리아 서비스업의 육성과정	125
그림 5-2. 마리아 관제시설과 도크 마스터	126
그림 5-3. 레저보트의 육상보관서비스	127
그림 5-4. 레저보트의 수리·점검 서비스(GGCM 전경)	130
그림 5-5. 마리아에서의 급유서비스	133
그림 5-6. 고성군 요트학교 운영 현황	134
그림 5-7. 레저보트 임대서비스 사업	137
그림 5-8. 마리아 서비스인력의 양성체제	142
그림 5-9. 뉴질랜드의 마리아 서비스인력 양성 학교	144
그림 5-10. 도심형 마리아 조직 구성(예시)	154
그림 5-11. 관광지형 마리아 조직 구성(예시)	155
그림 5-12. 공공마리아 및 거점마리아의 기능	159
그림 5-13. 국내 길이별 수상레저기구 등록 현황	159
그림 5-14. 간이마리아 사례사진	161
그림 5-15. 국내 동호회 레저보트 이용 사례사진	161
그림 5-16. 마리아 서비스업 육성을 위한 제도 개선방향	162

Executive Summary

National Wealth Creation with the Marina Service Industry

■ Background and Purpose of the Study

- Fundamentals are prepared for marine leisure industrial development, particularly for marina facilities, including the national master plan on marinas and national policies to develop the marine tourism and leisure industry into new growth drivers.
- Measures for the management and operation of marina facilities should be prepared in response to marina supply policies. Marina operation models need to be introduced from advanced countries in marina industry.
- Educational methods to foster professionals in the marina industry need to be introduced for more opportunities for job creation.
- In an effort to encourage marina use, the study presented measures for the development of marina service industry and marina operation models according to service functions.

□ For Introduction and Development of Marina Service Industry

- Improvement in marina services
 - Conditions for marina use can be enhanced by introducing leisure boat mooring/storage service, boat repair/maintenance and other supply service, such as fueling and information provision.
- Development of a marina revenue model
 - Profits can be diversified through leisure boat lease service (rental or chartering), sales of marina berths (membership) and development of marine leisure/tourism

products.

- Fostering of marina service personnel
 - International certification programs and special schools should be introduced to cultivate professionals in marina operation (leisure boat storage and marina facility management/maintenance), leisure boat operation/inspection and leisure activity education.
- Introduction of a marina operation model
 - For the popularization of marinas and leisure boats, public marinas need to be developed. These types of marinas should focus on repair, production, professional cultivation and international exchanges.

□ Policy Suggestions

- Popularization of leisure boat activities
 - To improve the Marina Act to complement regulations on marina service businesses, marina operation and profit creation strategies
 - To upgrade marina use policies under the Marina Master Plan, particularly, facility management, active marina use and fostering of professionals in the field
 - To develop public marinas and leisure boat education program
- For more active marina service
 - To create marina profit models by introducing the regulations on leisure boat lease businesses (yacht/motor boat) and marina management businesses
 - To develop training programs for professionals in marina operation/management and leisure boat repair/production as well as designating special schools
- Policy foundation for an active marina industry
 - To establish ‘Marina Association’ to obtain industrial statistics and introduce the service evaluation system

제1장 서론

1. 연구의 배경 및 필요성

최근 우리나라에서는 여가시간 증대와 더불어 경제적 여건 개선, 연안 지역으로의 접근성 향상으로 해양관광에 대한 관심이 크게 증가하고 있다. 즉, 내륙 중심의 관광활동에서 해수욕장, 해안경관 감상, 해양생태 관광에 참여하는 인구가 늘어나고 있다. 또한 해수욕 활동이나 수산물 구매·시식 등 전통적 관광활동 이외에도 레저보트, 바다낚시, 스킨스쿠버 등 해양레저·스포츠 활동에 대한 선호도가 높아지고 있다. 이에 정부에서는 관광산업 서비스 선진화와 더불어 연안지역 관광활동 다양화를 위하여 해양레저·스포츠 산업 육성을 중심으로 하는 해양관광 활성화 정책을 발표하였다(정부 부처 합동, 2010. 7.).

해양관광·레저산업을 미래 신성장동력으로 육성하기 위한 정부정책은 해양레저·스포츠 활동의 기반시설이 되는 마리아나의 보급을 바탕으로 추진되고 있다. 이에 따라 마리아나 개발계획 수립, 해양레저산업의 규제 개혁 추진, 해양레저장비산업 육성정책 마련 등이 각 부처별로 발표되었다. 또한 각 연안 자치단체들은 마리아나 관련 산업의 선점을 위하여 마리아나시설 조성, 해양레저산업단지 개발 구상 등을 경쟁적으로 발표하고 있다. 해양관광 정책을 담당하는 국토해양부에서는 정책의 효율적 추진을 위하여 ‘마리아나항만의 조성 및 관리 등에 관한 법률(이하 마리아나법)’ 제정과 더불어 ‘제1차 마리아나항만 기본계획(국토해양부, 2010)’을 수립하고 전국적으로 43개 마리아나항만 개발지역을 선정·발표하였다.

국가 마리아나 기본계획의 수립으로 마리아나와 관련된 기반시설들은 2019년까지 중장기 계획에 따라 조성될 예정이다. 한편, 마리아나시설의 이용 활

성화를 도모하기 위한 레저보트 대중화 정책이나 마리나시설의 운영과 관리를 위한 서비스산업 육성, 전문인력 확보 방안 등은 별도로 수립되어 있지 않다. 마리나산업이 발달된 미국, 유럽에서는 마리나를 기반으로 하는 해양레저산업 활성화를 위하여 마리나시설 개발과 레저보트 보관/관리/임대/수리 서비스 등이 마리나의 규모나 유형에 따라 다양하게 제공된다. 또한 해양레저·스포츠 활동을 대중화시키고 해양관광활동의 촉진을 위해서 각종 레저교육, 레저장비의 보급과 관련된 서비스산업이 함께 발달되어 있다. 그리고 레저보트의 이용 활성화를 위해서 마리나 클럽제도, 국가 간 마리나시설의 네트워크 서비스, 공동 마케팅 사업도 전개되고 있다.

국내에서 마리나 이용과 관련된 서비스는 수영만 요트경기장에서 레저보트의 계류와 보관, 수리서비스가 부분적으로 제공되고 있다. 그리고 이를 제외한 마리나시설들에서는 단순한 계류와 보관서비스만이 제공되고 있는 실정이다. 한편, 마리나를 기반으로 하는 레저보트 활동을 촉진하기 위해서는 레저보트의 체계적인 관리와 보급(유류, 전기, 부대용품), 수리, 교육, 임대사업이 함께 이루어져야 한다. 그런데 국내 마리나시설은 해양레저활동을 즐기거나 레저보트활동을 지원하기 위한 제반 서비스가 발달되지 못하면서 관련 시장이 성장하지 못하고 있다. 그리고 마리나 서비스산업을 육성하기 위한 법·제도적 지원방안도 미흡하며 마리나 서비스업의 운영을 위한 전문인력도 부족하다. 이에 제주특별자치도, 부산광역시, 경기도 등 마리나산업을 육성하고자 하는 일부 지방자치단체에서는 해외 마리나 개발업체와의 MOU를 통하여 마리나 개발에 대한 자문과 더불어 외자 유치를 위한 협력방안을 모색하고 있지만 관리·운영 방안이나 제공 서비스 부문은 검토하지 못한 상황이다.

마리나 공급정책에 따라 하드웨어인 마리나시설만을 조성하고 이를 관리·운영하기 위한 각종 서비스 콘텐츠와 전문인력을 양성하지 못한다면 마리나시설의 효율적 활용과 더불어 해양레저 대중화라는 정책은 실천되

기 어렵다. 따라서 해양레저산업을 미래 신성장동력으로 육성하고 해양관광의 활성화를 도모하기 위해서는 기반시설 역할을 담당하는 마리나시설을 조성하되 이것이 관련 서비스산업의 육성으로 이어질 수 있는 여건을 조성하는 것이 필요하다.

즉, 우리나라는 마리나시설을 토대로 다양한 해양레저문화가 발달되어 있는 선진국과 달리 마리나 개발의 초기 단계에 있다. 따라서 마리나시설 조성정책과 더불어 해양레저·스포츠를 활성화하기 위한 정책 마련이 수반되어야 한다. 이를 위해서는 마리나시설의 개발과 함께 해양레저·스포츠 활동을 대중화시키고, 레저보트 활동을 지원하기 위한 서비스산업의 육성방안이 함께 고려되어야 한다. 하지만 국내에는 마리나의 관리와 운영, 레저보트의 이용 활성화를 도모하기 위한 서비스산업은 기반이 마련되어 있지 못한 실정이며 제도적 개선이나 정책방향을 제시하기 위한 연구 또한 매우 부족하다. 이에 따라 국내 마리나의 운영여건에 대한 종합적인 검토와 마리나산업이 발달된 해외 사례를 분석하여 국내 여건에 부합되는 마리나 서비스산업의 육성방안 수립이 필요하다.

2. 연구의 목적

본 연구의 목적은 국내 마리나 서비스산업의 도입 및 육성방안을 마련하고 국내 여건에 부합되는 운영 모델을 제시하는 데 있다. 본 연구의 구체적인 목적은 다음과 같다. 첫째, 국내 마리나 개발정책과 마리나에서 제공되는 서비스에 대한 실태조사를 통하여 마리나 운영의 한계점을 분석하도록 한다. 이를 위해서 국내 마리나시설의 운영실태 자료와 서비스업체 현황을 분석하도록 한다. 그리고 마리나 관련 서비스업체를 대상으로 마리나 시설의 운영과 관련된 제약요인에 대한 설문조사를 실시하도록 한다.

둘째, 해외 마리아 서비스산업의 분류와 마리아 운영사례에 대한 검토를 통하여 국내 마리아의 운영 모델을 제시하도록 한다. 마리아 운영모델의 제시에서는 국가 마리아 기본계획과 연계하여 국내 여건에 부합되는 유형별 운영모델을 검토하도록 한다.

셋째, 마리아 서비스업의 육성을 위한 제도적 개선방안과 더불어 인력양성방안을 마련하도록 한다. 국내에는 마리아 서비스산업과 관련된 제도가 마련되어 있지 못한 실정이며 마리아를 운영하는 데 필요한 전문인력의 양성체제도 마련되어 있지 못하다. 따라서 이와 관련된 제도 분석을 통하여 마리아 서비스산업의 육성과 더불어 새로운 일자리 창출의 기회로 활용함으로써 새로운 국부창출의 계기가 될 수 있도록 한다.

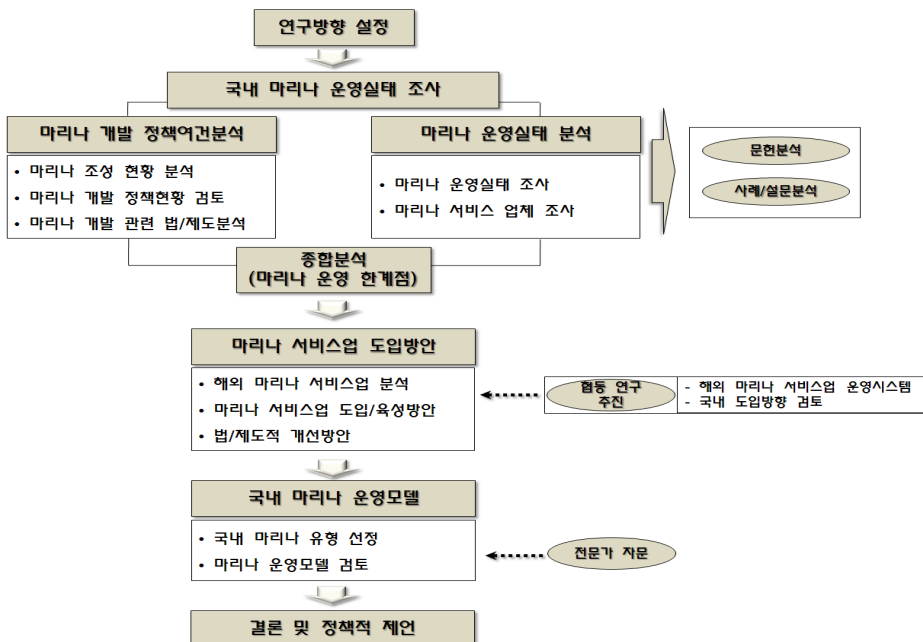
3. 연구의 범위와 방법

1) 연구의 범위

본 연구의 시간적 범위는 2010년을 조사·통계자료 수집의 기준 연도로 설정하고 공간적 범위로는 국내에 조성된 마리아시설을 대상으로 한다. 연구의 내용적 범위는 연구 목적을 바탕으로 국내 마리아 개발 현황과 관련 정책을 분석하고 마리아 운영실태 및 서비스업체를 조사한다. 그리고 마리아 서비스업의 도입방안 마련을 위하여 해외 마리아시장과 서비스업에 대하여 살펴보고 이를 국내 여건과 비교분석을 실시한다. 또한 마리아 서비스산업의 국내 도입과 관련하여 국내 마리아 운영모델을 검토하는 것을 연구의 주요 내용으로 구성한다.

2) 연구방법

국내 마리나 서비스산업의 육성방향을 제시하기 위해서는 마리나의 기본적 개념과 더불어 마리나 관련 서비스산업이 발달된 해외사례의 분석 및 국내 적용 가능한 부문에 대한 검토가 필요하다. 이에 본 연구에서는 문헌 분석과 더불어 사례연구, 설문조사를 통하여 연구를 진행한다. 문헌분석과 사례연구에서는 마리나 개발 정책, 국가계획, 관련 법령 등을 검토한다. 그리고 해외 마리나시설의 조성 및 운영사례 분석과 현지 조사를 통하여 국내 마리나 서비스산업의 도입방안을 검토한다. 국내 마리나 서비스업체의 운영 현황 및 제약요인에 대한 검토를 위하여 마리나시설 운영업체와 관련 전문가를 대상으로 설문조사를 실시한다. 이와 더불어 마리나의 개발 및 시설 운영 관련 전문가를 대상으로 하는 자문회의와 협동연구를 병행한다.



| 그림 1-1 | 연구의 수행과정

4. 선행 연구 검토

1) 선행 연구 현황

국내 마리아의 개발과 운영과 관련된 연구는 대부분 2005년 이후에 이루어졌으며 마리아의 도입기에 있는 국내 여건을 감안하여 마리아시설의 조성 방향에 대한 검토와 더불어 산업동향, 발전전략 설정에 대한 연구가 진행되었다.

표 1-1 | 선행 연구 현황

구 분		선행 연구와의 차별성		
		연구목적	연구방법	주요 연구내용
주요 선행 연구	1	- 과제명: 다기능 어항에서의 마리아 조성방안 연구 - 연구자(연도): 김성귀 외 (2006) - 연구목적: 관광형 다기능 어항의 마리아 조성방안과 어업인 소득증대를 위한 마리아 관리·운영방안 수립	- 현장조사 - 문헌조사 - 해양시설 설계업체와 동연구	- ‘다기능 어항’ 개념의 등장 배경과 마리아 조성의 당위성 제시 - 일본의 피셔리나(어항+마리아) 및 유럽의 마리아 조성 사례 검토 - 레저보트 안전수용률 및 마리아 배치방안 제시 - 어업인과의 이해상충 해소 및 어업인 소득화 방안 검토
	2	- 과제명: 전남 해양레포츠 육성을 위한 레저보트산업의 세계적 동향 - 연구자(연도): 김동주 외 (2009) - 연구목적: 마리아항만법 제정에 따른 국내 해양레저산업의 변화를 전망하고, 지역(전남)의 해양레저 활성화 방안 마련	- 문헌조사	- 주요 세계 레저보트 제조업체 및 수요 파악 - 호주, 일본, 미국, EU 등 주요 레저보트 생산국의 현황 파악 - 해양레저 관련 정부정책 및 지역별 육성전략 검토 - 전라남도 마리아 구축 전략 제시

| 표 1-1 | 선행 연구 현황(계속)

구 분		선행 연구와의 차별성		
		연구목적	연구방법	주요 연구내용
	3	- 과제명: 해양레저보트 산업 발전전략 연구 - 연구자(연도): 이승우 외(2009) - 연구목적: 해양레저보트 활동에 필요한 레저장비의 원활한 공급이 가능하도록 해양레저보트산업의 육성 방안 제시	- 국내 통계조사 - 전문가 설문 조사	- 해양관광 현황 및 레저보트 시장 전망 - 해양레저보트산업 육성정책 및 법제도 검토 - 전문가 대상 레저보트 공급실태 조사 - 일반인 대상 레저보트 활동실태 조사 - 해외 레저보트산업 현황 조사 - 레저보트산업 육성전략 수립
	4	- 과제명: 해양레저스포츠 발전을 위한 한국형 마리나 개발방향에 관한 연구 - 연구자(연도): 정종석(2004) - 연구목적: 해양레저스포츠의 활성화를 위한 한국형 마리나 개발방향의 모색	- 문헌조사 - 해외 현지조사 및 해외 전문가 자문	- 해양레저스포츠 역사와 국내동향 분석 - 해양레저스포츠 동향 분석 - 마리나 개발 유형 검토 - 한국형 마리나 개발방향 제시: 실태적 측면의 개발방향, 운영적 측면의 개발방향, 정책적 측면의 개발방향, 제도적 측면의 개발방향 마련
차별성		- 국내 마리나 개발정책과 운영 실태에 부응한 마리나 운영모델 제시 - 마리나시설의 서비스업 도입방안 마련	- 현장조사 - 해외사례조사 - 전문가 설문 조사	- 국내 마리나 운영실태 조사와 한계점 분석 - 해외 마리나 서비스업 조사 - 국내 마리나 서비스업 분류와 도입·육성방안 마련 - 국내 마리나 운영모델 제시

(1) 다기능 어항에서의 마리나 조성방안 연구(2006)

이 연구의 목적은 어항 이용실태, 어항 내 마리나 조성 사례 분석과 해양레저 수요 도출, 어항 내 마리나 조성방안을 검토하고 어항 내에서의 마리나 관리·운영방안과 어업인 소득화 방안을 검토하여 향후 다기능 어항에서의 마리나 조성을 위한 기본적인 정책방안을 수립하는 데 있다. 연구의

주요 내용으로는 다기능 어항의 기본 개념과 마리아의 도입, 어항 내 마리아의 개발사례 검토, 다기능 어항에서의 마리아 수용방안, 어항 내 마리아의 수요 및 지역별 배분, 다기능 어항에서의 효율적인 마리아 운영·관리를 위한 제도 검토로 구성되어 있다. 그리고 연구방법으로는 마리아 현황조사와 문헌연구, 설문조사, 마리아 설계 전문 업체와의 공동연구로 연구가 진행되었다. 이 연구는 어항 내 마리아시설의 조성 필요성과 어항공간에 마리아를 개발하는 데 고려해야 하는 제반사항을 검토한 연구로 어항 내 마리아 개발 방향과 더불어 사례연구를 통하여 마리아 개발구상을 마련하였다. 이와 더불어 마리아시설의 관리·운영 주체 설정, 어업인 소득화 방안, 법제도적 제약요인 분석을 통하여 마리아의 개발에 따른 운영방안을 제시하였다. 한편, 이 연구에서는 어항 내 마리아의 조성에 따라 도입되어야 하는 제반 서비스와 그 제공방안에 대해서는 연구가 진행되지 못했다.

(2) 전남 해양레포츠 육성을 위한 레저보트산업의 세계적 동향(2009)

이 연구는 해양레저스포츠의 활성화와 더불어 마리아법의 제정에 따른 해양레저산업의 변화를 전망하고 전라남도 지역의 해양레저 활성화 방안을 모색하는 데 연구의 목적이 있다. 연구내용은 해양레저산업의 개념과 세계 레저보트산업의 공급 및 수요 전망, 마리아법 제정에 따른 국내 해양레저산업의 변화 전망, 정부의 해양레저산업 육성 정책방향 분석 및 전라남도의 활성화 방안 마련으로 구성되었다. 연구방법은 문헌조사를 통해 호주, 일본, 미국, 유럽, 대만의 레저보트 산업 동향을 분석하고 레저보트 인프라 현황을 분석하였다. 그리고 국내 마리아개발 정책 및 주요 마리아시설에 대한 사례조사를 실시하였고 레저보트 관련 전문가 그룹과의 협의 및 공동연구로 연구가 진행되었다. 이 연구는 국내 해양레저스포츠를 둘러싼 환경 변화와 레저보트산업의 국제적 동향, 국내 레저보트산업의 여건, 마리아

나시설의 개발동향을 분석하여 전남권의 발전방향을 마련하였다. 또한 마린나의 유형별/권역별 개발방향을 마련하고 마린나 개발과 연계한 각종 하드웨어와 소프트웨어의 구축방안을 함께 제시하였다. 한편, 이 연구에서는 마린나시설의 구성에 따른 세부적인 시설의 도입방향에 대한 검토와 마린나를 운영하기 위한 전략이나 제공되어야 할 서비스 부문에 대한 연구는 진행되지 못했다.

(3) 해양레저보트산업 발전전략 연구(2009)

이 연구는 국내 해양레저보트 산업의 시장여건과 해양레저 활동실태를 조사·분석하여 국내 해양레저보트산업의 육성전략을 제시하고 해양레저보트 산업의 활성화를 위한 정책방향을 마련하는 데 연구의 목적이 있다. 주요 연구내용은 국내 해양레저보트산업의 정책여건 분석과 관련하여 해양관광 현황 및 레저보트 관련 정책, 법·제도 분석, 해양레저보트산업의 실태분석을 위하여 공급자와 수요자 설문조사 실시, 레저보트 산업 동향 분석, 해양레저보트산업의 육성전략 수립으로 구성되었다. 연구방법으로는 문헌조사를 통해 세계 해양레저보트산업 동향 및 국내 여건 분석을 실시하였으며 국내 마린나 개발사례 분석을 위하여 주요 마린나시설 및 레저보트 제조업체 방문조사를 실시하였다. 그리고 해양레저보트 관련 공급자와 수요자를 대상으로 한 설문조사도 병행하였다. 이 연구를 통하여 국내 해양레저보트산업의 육성을 위한 정책의 추진방향과 기본적인 발전전략을 마련하였으나 이를 위한 세부적인 추진방안은 제시하지 못했다. 또한 마린나 산업과 관련된 인력 양성의 필요성은 언급하고 있지만 구체적인 방향은 마련하지 못했다.

(4) 해양레저스포츠 발전을 위한 한국형 마리아 개발방향에 관한 연구 (2004)

이 연구는 해양레저스포츠가 활성화되어 있는 외국(호주, 뉴질랜드, 일본, 말레이시아)의 해양레저스포츠 실태, 운영, 정책 제도를 한국과 비교 분석하여 국내 실정에 맞는 한국형 마리아 개발방향을 모색하는 데 연구의 목적이 있다. 주요 연구내용으로는 해양레저스포츠의 역사와 해양레저스포츠 현황 분석, 주요 국가별 해양레저스포츠 동향 검토, 마리아 개발유형 분석, 한국형 마리아 개발방향 제시로 연구가 진행되었다. 연구방법으로는 문헌조사를 통해 해외 6개국 해양레저스포츠 관련 사례조사 및 국내의 관련법과 비교분석, 해외 현지 사례조사를 병행하였다.

이 연구는 국내 여건에 부합되는 마리아의 개발을 위하여 해외의 마리아 관련 제도를 분석하고 시사점을 제시한 연구로 해외사례 분석을 토대로 하여 국내 마리아의 개발방향을 실태적 측면, 운영적 측면, 정책적 측면, 제도적 측면으로 구분하여 제시하였다. 한편, 이 연구에서는 한국형 마리아의 개발과 관련된 방향은 제시하였으나 마리아 개발에 따른 기본적 도입기능, 서비스의 도입 방안 등에 대해서는 언급하지 못했다.

2) 선행 연구와의 차별성

국내 마리아시설의 활성화를 위해서는 마리아시설의 개발과 마리아시설의 관리/운영, 정책 지원방안 등에 대한 연구가 함께 추진되어야 한다. 한편, 국내 마리아 관련 연구는 마리아 개발의 도입기에 있는 특성을 반영하여 마리아시설의 개발방향(마리아시설의 조성입지, 도입시설, 개발유형 검토)에 초점을 둔 연구가 주로 이루어졌다. 이와 더불어 레저보트산업의 국제적 동향이나 국내 여건을 분석하여 향후 레저보트산업의 정책방향을 제시하거나 추진전략 등을 마련하는 연구가 대부분을 차지한다.

따라서 국내 여건이 마리나 개발을 위한 도입기에 있음을 고려할 때, 마리나의 활성화를 위해서는 ‘마리나시설의 개발’에 대한 연구에서 벗어나 마리나시설의 관리/운영, 제도적 개선방안, 정책 지원에 대한 연구가 필요한 시점이다. 이를 위해서는 국내 마리나시설의 운영여건에 대한 현황 분석과 더불어 이용상의 제약요인에 대한 검토가 필요하다.



| 그림 1-2 | 선행 연구의 검토

본 연구에서는 기존의 해양레저활동 현황, 마리나의 개념, 시설 개발과 관련된 국내·외 기초연구를 토대로 하여 마리나의 운영과 지원 서비스 등 마리나시설의 관리·운영에 대한 연구를 중점적으로 추진하도록 한다. 한편, 국내에는 마리나의 이용이나 제공 서비스와 관련된 연구 자료나 전문가가 부족한 실정이다. 따라서 이러한 부문에 대해서는 해외 마리나 컨설팅 기관의 자문과 협동연구를 통하여 기본적 현황을 분석하도록 한다. 이와 더불어 국내 마리나 관련 서비스업체에 대한 설문조사를 통하여 제약요인과 발전방향을 모색하도록 한다. 그리고 마리나 서비스업을 운영하는 데 필요한 전문인력의 양성방안을 함께 마련하도록 한다.

제2장 마리나와 마리나 서비스업

이 장에서는 제1장의 연구의 배경 및 목적을 바탕으로 하여 마리나와 마리나 서비스산업의 기본적 개념에 대하여 살펴본다. 그리고 이러한 개념을 토대로 하여 국내 마리나 서비스산업의 육성 필요성을 제시한다. 마리나의 개념과 유형 분류는 세계 각국의 마리에 대한 개념적 정의와 마리의 주요 기능, 제공 서비스에 따른 유형 분류를 중심으로 살펴보겠다. 이러한 개념과 유형 분류는 제5장의 국내 마리나 서비스업 도입방안의 기초자료로 활용하고자 한다.

1. 마리의 개념과 유형

1) 마리의 개념과 유형

(1) 마리의 개념

‘마리나(Marina)’라는 용어는 1928년 미국의 전국엔진보트제조업협회(National Association of Engine and Boat Manufacturers: NAEBM)가 다양한 종류의 레저용 선박류를 위한 계류시설, 수역시설 및 이와 관련된 다양한 서비스 시설을 갖춘 일종의 항만시설을 지칭하여 처음으로 사용하면서 일반화되었다. 그리고 세계해양산업협회(ICOMIA)에 따르면, 마리나란 “레저용 선박의 수상 혹은 육상 보관으로 하는, 바다·호수의 연안 또는 수상(水上) 시설물의 총칭”으로 정의하고 있다. 이는 선박의 건조, 수리·유지보수를 위한 ‘선고(船庫, Boatyard)’와 구별되며, 오늘날 상당수의 마리가 이러한 두 개념의 기능과 시설을 포함하는 복합적 형태를 가지고 있다. 마리와

유사한 개념으로는 ‘요트클럽(Yacht Club 또는 Yacht Harbour)’이 있지만 이것은 특수층의 멤버십을 기반으로 하는 소수 민간마리나(Private Marina) 시설을 의미하는 것으로 최근에는 이러한 시설 자체보다는 이를 운영하는 주체를 지칭하는 개념으로 통용되고 있다. 각 국가별 마리나의 개념은 다음과 같다.

① 국내

국내에서 마리나는 ‘마리나항만’이라는 용어로 정의하고 있으며, 그 내용은 다음과 같다(마리나법). ‘마리나항만’이란 유람, 스포츠 또는 여가용으로 제공 및 이용하는 선박의 출입 및 보관, 사람의 승선과 하선 등을 위한 시설과 이를 이용하는 자에게 편의를 제공하기 위한 서비스시설이 갖추어진 곳으로서 법에 따라 지정·고시한 마리나항만구역을 말한다. 또한 ‘마리나항만시설’이란 마리나선박의 정박시설 또는 계류장 등 마리나선박의 출입 및 보관, 사람의 승선과 하선 등을 위한 기반시설과 이를 이용하는 자에게 편의를 제공하기 위한 서비스시설을 총칭한다.

② 미국

북미 산업분류체계((North American Industrial Classification System: NAICS)의 정의에 따르면,¹⁾ 레저보트의 정박과 보관 등의 주된 기능 외에 주유, 생필품 공급, 선박의 유지보수, 수리, 심지어는 레저보트 임대 등의 서비스 역시 마리나의 주요 기능에 포함할 수 있다.

③ 일본

일본 항만법에서 규정하고 있는 마리나는 “유람선을 계류·보관하고 이것을 매체로 한 해양성 레크리에이션에 필요한 각종 서비스를 제공할 수 있는 항만”으로 규정하고 있다. 즉, 일본에서 마리나는 단지 레저보트를 계

1) NAICS 71393: Marinas: <http://www.census.gov/cgi-bin/naics/index.cgi>

류, 보관하기 위한 외곽시설, 계류시설에 그치지 않고 관련 서비스를 제공하기 위한 모든 시설을 포함한다. 이와 더불어 클럽하우스, 주차장, 보트선착장 등은 물론 호텔, 쇼핑센터, 연수시설 등도 마리나에 포함되는 포괄적인 개념이다.

④ 프랑스

프랑스에서 마리나는 해변 오락센터의 의미를 지니며, 해양성 레크리에이션의 기지로서 레저보트의 보관·계류시설과 함께 레스토랑, 낚시, 산책시설 외에 호텔 등의 숙박·수용시설을 포함한 종합적인 레저시설의 총칭으로서 사용되고 있다.

⑤ 시사점

마리나와 관련된 각국들의 개념들을 종합할 때 마리나는 협의로는 레저보트의 정박공간을 의미하지만 광의로는 레저보트의 정박을 위한 계류시설을 중심으로 다양한 해양레저활동을 위한 부대시설과 관련 서비스가 종합적으로 제공되는 공간을 일컫는 것이라 할 수 있다. 따라서 마리나는 단순히 레저보트를 정박하는 기능을 제공하는 것이 아니라 해양레저와 관련 서비스의 제공을 위한 핵심공간으로 연안친수공간의 개발을 유도하는 해양레저의 허브기능을 담당하게 된다.

(2) 마리나의 유형

마리나의 유형은 단순히 물리적 입지나 개발주체, 개발규모에 따른 유형 이외에도 마리나의 주요 기능 및 부가기능, 제공 서비스의 정도와 범위, 소유와 운영의 방식, 수용능력 등의 측면을 고려하여 분류할 수 있다.

① 세계해양산업협회(ICOMIA)의 유형 분류

세계해양산업협회(ICOMIA)는 마리나 유형을 다음과 같이 서비스의 제

공 정도, 소유와 운영방식, 레저보트의 크기와 선석의 규모, 마리나의 편의 기능에 따라 4가지 형태로 분류하고 있다.

표 2-1 | 세계해양산업협회의 마리나 유형 분류

구분	내용
단순 계류·정박 서비스 외의 제공 서비스 정도	- 풀서비스 마리나(Full-service marina)의 제공 서비스 · 세탁, 화장실, 자동판매기, 편의점 · 요트 중개/대여 서비스 · 선박 청소, 간이숙소, 전화TV커넥션 연결, 식수·연료(주유)·전기 공급, 선박하수 배출·처리시설 · 클럽하우스와 그 건물: 발렛파킹, 수영장, 어린이 놀이터 등
소유와 운영 방식	- 소유자의 성격에 따라, · 사기업 소유의 마리나 / 정부 소유의 마리나 - 운영방식에 따라, · 상업적 마리나 / 공공 마리나 / 민관 합동 운영 마리나
규모	- 수용 가능한 선박의 크기, 선석의 규모
주요 편의/특화기능	- 특화 기능의 종류: 주유, 쇼핑, 보트 수리·보수 - 관광지와의 접근성 - 해양스포츠 교육 등

② 호주 마리나산업협회의 유형 분류

호주 마리나산업협회(Marina Industries Association of Australia: MIAA)는 마리나를 다음과 같은 유형에 따라 분류·정의하고 있다. 호주 마리나산업협회는 최소 50선석 이상의 계류능력을 확보한 곳을 마리나로 보고 있으며, 마리나의 기능에 따라 요트클럽형(멤버십 기능), 관광형(리조트 기능), 쇼핑복합형(워터프론트 개발), 전통형(계류 기능), 수리 제조형(산업단지 기능)으로 구분하고 있다.

| 표 2-2 | 호주 마리나산업협회의 마리나 유형 분류

구분	내용
요트클럽형 마리나	- 클럽 운영위원회와 멤버십 조직 - 계류장을 포함한 50선석 이상의 수용능력 - 식음료 서비스와 편의 제공을 위한 클럽하우스 - 오락시설(슬롯머신 등), 자체 수리시설 구비
관광형 마리나 (Tourism/Accommodation Marina)	- 계류장을 포함하여 50선석 이상의 수용능력 - 식음료 서비스와 편의 제공을 위한 숙박시설 확보 - 생필품 등을 공급하는 쇼핑시설
쇼핑복합형 마리나 (Retail Marina)	- 계류장을 포함하여 50선석 이상의 수용능력 - 육상보관장(Drystack) 확보 - 마리나의 주요 기능으로 2,000㎡ 규모 이상의 쇼핑시설 확보 - 레저보트의 상하가 운반시설과 수리시설 구비
전통적 마리나 (Traditional Marina)	- 계류장을 포함하여 50선석 이상의 수용능력 - 육상보관장(Drystack) 확보 - 마리나의 주요 기능으로 2,000㎡ 규모 이하의 쇼핑시설 확보 - 레저보트의 상하가 운반시설과 수리시설 구비
수리.제조형 마리나(Service and Repair Marina)	- 계류장을 포함하여 50선석 이상의 수용능력 - 육상보관장(Drystack) 확보 - 중소 규모의 상업시설 확보 - 레저보트의 수리, 점검을 위한 운반 보관시설(슈퍼요트의 정박 및 수리 능력 확보)

③ 개발방향과 수익의 유형에 따른 분류

위에서 언급한 유형 분류방법 이외에도, 개발주체(Developer)의 입장에서 개발방향과 그 수익의 유형에 따라서 다음과 같이 분류할 수 있다.

| 표 2-3 | 마리나 유형 분류

구분	내용
상업형 마리나 (Commercial Marina)	- 기본 개념: 보트를 이용한 레저와 보트의 운반, 유지·보수, 보관 등을 주요 기능으로 함 - 특징: 식당, 상점과 같은 일체의 소매(쇼핑)기능과 주거기능을 배제 - 수익구조 · 멤버십의 판매: 클럽과 같은 부대시설 서비스를 제공하고 이를 포함하는 마리나 멤버십의 판매수익²⁾ · 선석(Berth)의 대여, 리스 또는 판매: 30일 이하의 단기 정박, 선좌 대여 등에서 들어오는 단기수입과 장기리스 형식 또는 콘도미니엄 형태의 선석 판매수익 · 마리나 부대서비스 운영 수익: 해당 마리나 내에서 보트 판매, 보트부품/액세서리 판매, 보트운반, 보트보관, 엔진숍, 페인트숍, 파이버글래스숍, 목공소, 주유/급유 서비스 등의 부대서비스 사업을 운영함으로써 수익 창출
주거형 마리나 (Residential Marina)	- 기본 개념: 육상의 주거개발을 위주로 하여, 부수적으로 마리나를 개발 - 특징: 주거개발과 결부되어 있는 이유로 토지이용과 관련한 제약과 규제 때문에 마리나 서비스 또는 부대서비스의 실현에 제약을 받을 가능성이 있음 - 수익구조: 기 서술한 상업형 마리나의 경우와 같이, 자체적으로 수익을 내기도 해야 하겠지만, 이러한 유형의 개발사업에서 마리나는 주거개발의 부동산 가치를 높여 주는 인프라스트럭처 부분에 불과
복합형 마리나 (Mixed use Marina)	- 기본 개념: 대규모 복합공간 개발 프로그램의 일부로서, 상업형 마리나 혹은 주거형 마리나, 혹은 그 두 유형의 콤비네이션 형태의 마리나를 개발 - 복합 형태에 다음과 같은 육상개발 추가 가능 · 식당, 가게 등의 상업시설 · 공동주택 시설 · 카지노 시설 · 페리 터미널, 항만 시설 등 - 수익구조: 기 서술한 마리나의 경우와 같이 마리나 자체적으로도 수익을 내야 하겠지만, 마리나 개발사업은 전체 개발 사업의 부동산가치를 높여 주는 인프라스트럭처 부분에 불과

2) 동남아시아의 경우, 아직은 미성숙한 마리나시장으로 급증하는 레저선박 대비 정박·계류시설의 공급이 모자라기 때문에 이러한 상업마리나들이 클럽과 같은 부대시설 서비스를 제공하고 이를 포함하는 마리나 멤버십의 판매수익이 해당 마리나의 주요 수입원이 되는 경우

| 표 2-3 | 마리나 유형 분류(계속)

구분	내용
공공형 마리나 (Public Marina)	- 기본 개념: 개발사업으로 인한 관광의 진흥 및 민간의 관련 투자·개발을 촉진하고, 이를 통한 지역경제 발전과 더불어, 안전한 대피항(待避港)을 확보하는 것이 주된 목적 - 수익구조: 해당 마리나가 자체적인 수익구조를 창출함으로써 자체 재정방안을 확보하는 것이 이상적
클럽형 마리나 (Private Club Marina)	- 기본 개념: ‘요트클럽’의 마리나 형태로, 대개 오랜 역사와 전통을 가지며, 기존의 요트클럽과 마리나의 공간에 대해서 정부로부터 장기 리스의 형태 또는 오랜 기간 동안 예외적으로 무상임대 형태로 공간의 사용권을 부여받는 경우가 대부분 - 멤버십 기반으로 보트/요트 레저시설과 서비스를 제공 - 요트 레이스 등의 이벤트 개최 - 수익구조: 클럽형 마리나는 특정 개발주체의 이익을 위해 개발·운영되는 것이 아니므로, 보트/요트레저에의 활성화와 저변 확대를 위해 중산층의 해양레저 체험을 위한 이벤트, 교육 프로그램 등을 실행으로 진행

④ 마리나 개발유형 사례 분석

가. 요트클럽형 마리나

가) One°15 Marina Club

One°15 Marina Club은 싱가포르의 센토사 섬에 위치하고 있으며, 2009년 Asia Boating Awards에서 아시아 최고의 마리나/올해의 요트클럽으로 선정되었다. 현재 가입한 회원의 수는 약 4,000명에 이르고 있고, 개장 이후 3년 만에 투자비용을 회수하고 흑자로 진입하였다. 이곳은 2005년 착공하고 2007년 개장하여 현재 270여 척 규모의 수상계류시설, 육상보관시설, 회원라운지, 숙박시설, 휘트니스 클럽, 레스토랑 등의 시설을 보유하고 있다.

가 많다. 하지만, 요트레저문화가 이미 성숙기에 접어든 미국과 유럽의 여러 나라의 상황을 보면, 수요 대비 정박·계류시설의 공급이 충분하기 때문에 이러한 멤버십 판매에서 고수익 구조가 형성되지 않는다.

‘One°15 럭셔리 요팅’이라는 요트 차터링 서비스를 운영하고 있으며, 수면 위의 호텔 개념인 하우스보트 3척을 임대한다. 해양생태계 보존을 위해 페르나(Perna) 프로젝트를 운영하여 기술적으로 오염을 통제하고 지속적인 환경관리 시스템을 운영/강화하고 있다.



| 그림 2-1 | One° 15 Marina Club 전경

나) Republic of Singapore Yacht Club

Republic of Singapore Yacht Club(RSYC)은 싱가포르 West Coast Park에 위치하고 있으며, 1826년에 설립되어 185년간 운영되어 온 아시아에서 가장 오래된 마리나이다. 요트클럽의 회원은 4가지로 분류하여 가입하며, 숙박, 레스토랑, 바, 계류장, 급유시설, 보트 판매 및 증개 등의 다양한 시설이 있다. 수상계류는 슈퍼요트 7척을 포함하여 127척이 계류 가능하며, 현재 약 300척을 보관할 수 있는 육상보관장(dry stack)과 신규 숙박시설을 건설하고 있다. 사업 완료 예정시점은 2011년 11월이며 총 투자비용은 약 9억 달러이다.



| 그림 2-2 | Republic of Singapore Yacht Club(RSYC) 전경

나. 수리·제조형 마리나(호주, Gold Coast City Marina)

호주 해양레저산업단지를 대표하는 골드코스트 시티 마리나(이하 GCCM)는 호주의 해양레저보트 제조산업 육성, 전문인력 양성, 슈퍼요트 개발/전문 수리를 위하여 조성된 공공형 워킹마리나(Working Marina)이다. GCCM의 특징은 대단위 레저보트 제조/수리 공장과 더불어 소규모 레저보트 수리공장을 함께 조성하여 대기업에서 중소기업까지 다양한 업체들이 레저보트를 개발할 수 있는 공간을 만들었다는 점이다. 레저보트 제조에 필요한 각종 부품단지(엔진, 의장품, 전자기기, 항해장치)와 더불어 레저용품 판매상점, 레저보트 제조/수리인력 양성학교를 함께 입주시켜 하나의 클러스터를 구축하고 있는 것이 특징적이다.

GCCM의 주된 역할은 산업단지의 관리와 더불어 안내 잡지의 발간, 보트쇼 개최를 통한 호주 해양레저산업의 홍보와 더불어 GCCM에 입주한 업체와 마리나시설의 홍보이다. GCCM의 운영수익은 산업단지의 부지임대 수익, 마리나 계류수익(해상, 육상), 크레인 운반비용으로 구성되며 마리나 운영시설의 관리 이외에 레저보트의 제조나 수리업에는 참여하지 않고 있

다. 한편, GCCM의 개발에 투입된 도로, 전력, 상/하수도, 마리나 기반시설 등 공공투자(퀸즈랜드 주정부, 골드코스트시) 비용의 회수는 지방세를 통하여 환수하고 있다.

GCCM의 기본 현황
- 슈퍼요트 공장 8개소(1개소: 900㎡) - 아파트형 레저보트 공장 30개소(1개소: 200㎡~300㎡) - 소형 레저보트 제조/수리공장 20개소(1개소: 200㎡) - 레저보트 쇼룸, 사무실, 레저보트 제조/수리학교 - 대규모/슈퍼요트 전용 마리나(보관 규모: 12m~50m) - 육상보관장(24피트~40피트 레저보트 248척 보관) - 50톤급과 50톤급 이동식 크레인



| 그림 2-3 | Gold coast city Marina 전경

다. 쇼핑복합형 마리나(호주, Birkenhead Point Marina)

호주 버켄헤드 포인트 마리나(Birkenhead Point Marina)는 시드니 서부 연안에 위치하고 있으며 시드니 시내에서 접근할 수 있는 도심형 민간 마리나이다. 도시에 위치하고 있는 버켄헤드 포인트 마리나는 시드니 최대 프리미엄 아울렛센터와 연계하고 있다는 점이 가장 큰 특징이다. 즉, 마리

나시설과 상업시설을 도심 공간 속에 함께 조성하여 방문객의 이용편의를 도모하면서 각종 편의시설의 중복개발을 방지하였다.

시설 임대 방식
- 영구 임대: 1달 이상 계류, 8,10,12,15m 길이의 버스 제공 - 임시(casual) 임대: 1~7일, 최대 1달 임대, 최대 50피트 선박 계류 가능 - 쇼핑 임대: 보트당 20 호주 달러 비용으로 3시간 계류, 사전예약제 - 카누·카약 보관: 연간 800 호주 달러



| 그림 2-4 | Birkenhead Point Marina 전경

라. 관광지형 마리나(호주, Sanctuary Cove Marina)

호주 생추어리 코브 마리나(Sanctuary Cove Marina, 이하 SC마리나)는 호주 최대 해양휴양지인 골드코스트 북단의 쿠메라 강변에 위치한다. 이곳에서 세계적으로 유명한 ‘생추어리 코브 보트쇼’가 개최되며, 호주 각 지역뿐만 아니라 전 세계에서 방문하고 있다. 인근 쿠메라 강변으로는 주택과 연계된 개인 마리나인 주거형 마리나(residential marina)가 발달해 있으며, 이곳은 주거지나 별장과 연계한 계류서비스를 제공하는 마리나로 운영된

다. 그리고 육상에는 쇼핑시설과 레스토랑이 밀집된 ‘Mairne Village’가 조성되어 있다.



| 그림 2-5 | Sanctuary Cove Marina 전경

2) 마리나산업의 동향

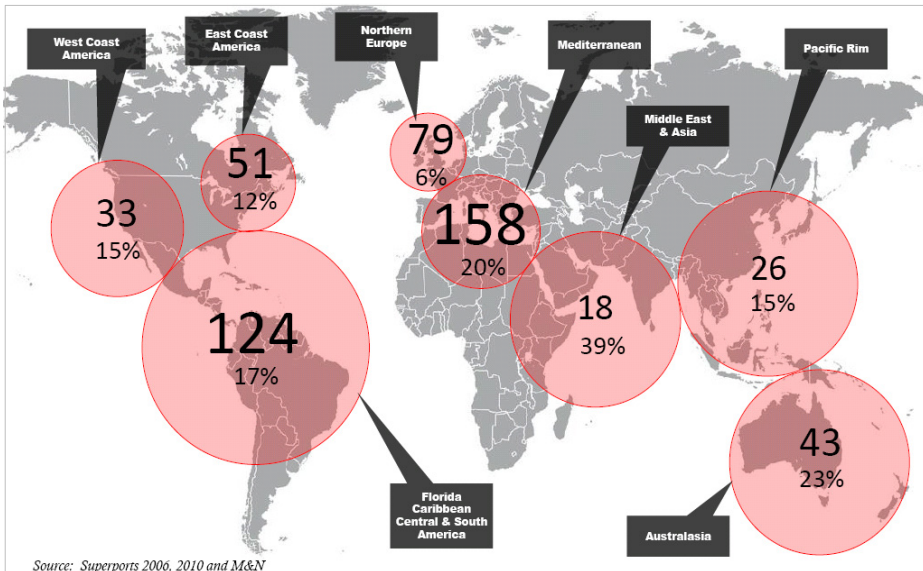
세계 마리나시장은 금융위기의 여파, 마리나 건설에 따른 환경 규제, 유가 상승의 영향으로 레저보트 공급시장의 위축이 나타나면서 새로운 위기에 직면해 있다. 이와 더불어 기존 레저보트 활동자의 고령화에 따라 젊은 층을 레저보트시장으로 유인하기 위한 새로운 마케팅 전략이 요구되고 있다. 마리나산업의 국제 동향과 관련하여 주요 국가별 마리나산업동향을 살펴보면 다음과 같다. 국제적 금융위기의 여파로 인하여 보트생산업체나 종사인원, 마리나 개소 등이 감소하는 추세를 보이고 있다.

| 표 2-4 | 국가별 레저보트 산업여건

국가명	보트 생산업체		엔진 제작업체수		종사인원		척당 인구수 (인/척)		마리나항 또는 요트항(개)		정박 및 계류시설 (개소)	
	2006	2009	2006	2009	2006	2009	2006	2009	2006	2009	2006	2009
호주	420	396	0	0	34,000	26,000	31	28	2,200	490	42,800	66,500
프랑스	156	162	32	2	47,100	7,500	85	130	376	404	224,000	233,843
독일	412	400	11	10	20,000	20,000	210	166	2,647	2,700	n.a	na
이탈리아	770	-	10	-	89,000	27,200	68	98	105	421	128,042	153161
일본	-	75	-	14	-	-	392	552	570	570	69,000	na
네덜란드	-	1000	-	1	30,100	17000	64	30	1,200	1137	18,800	187500
노르웨이	90	60	3	2	10,400	12500	6	6	300	30	n.a	na
스웨덴	50	50	2	2	4,000	15000	8	11	1,000	1500	200,000	200000
영국	500	530	5	5	28,600	34,3000	124	113	500	545	225,000	236300
미국	1400	1125	50	160	500,000	353600	17	20	12,000	11000	1,145,000	80000

자료: ICOMIA Boating Industry Statistics, 2006., 2009.

한편, 국가별 레저보트산업이 다소 침체되고 있는 것에 반하여 대형 슈퍼요트시장은 2006년과 비교하여 크게 증가하는 추세를 나타내고 있다. 다음의 그림에서 보듯이 슈퍼요트 부문에 있어서는 대부분의 국가에서 성장률이 높게 나타나고 있으며 중동과 지중해, 오스트레일리아의 시장 증가율이 비교적 높게 나타나고 있는 것이 특징적이다. 슈퍼요트시장은 일반 레저보트/마리나시장과는 달리 선박의 판매가격이 높으며 이를 관리하는데 소요되는 비용도 커서 새로운 형태의 고부가가치 서비스시장을 형성한다. 한편 아시아 지역에서는 중동 지역과 더불어 중국, 싱가포르가 슈퍼요트의 타깃 시장으로 평가받고 있다.



주: 수치는 2010년 마리아 슈퍼요트 시설 수이며, 퍼센트는 2006년 대비 증가율을 의미함
 자료: 2011 국제마리아 컨퍼런스 발표 자료

| 그림 2-6 | 세계 슈퍼요트시장 분포(2010)

마리나산업을 둘러싼 환경변화에 맞추어 미국, 호주, 영국 등 마리나 선진국에서는 레저보트 판매, 마리나시설 조성 분야에서 새로운 시장 개척을 추진하고 있다. 특히, 경제 성장이 비교적 빠르게 진행되고 있는 중국과 싱가포르를 중심으로 하는 아시아 시장의 진출을 모색하고 있다. 우리나라도 해양레저·스포츠 활성화 정책과 마리나시설 조성정책을 발표하면서 미국, 호주 등이 지방자치단체와의 MOU나 보트쇼 개최 등을 통하여 국내 시장 진출을 추진 중이다. 따라서 우리나라에서는 이러한 해외 마리나 관련 업체들의 진출에 대응하여 국내 해양레저·스포츠 산업을 육성시키기 위한 대응책의 모색이 요구된다.

2. 마리나 서비스업의 개념과 중요성

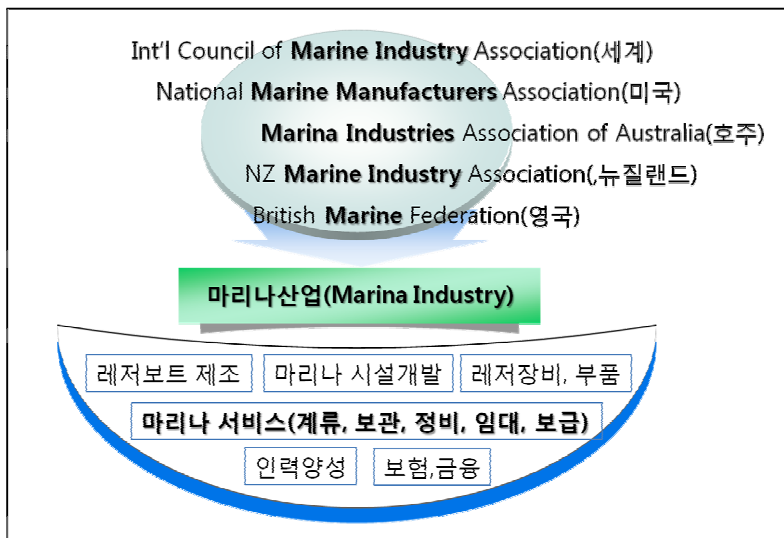
1) 마리나 서비스업의 개념

해양레저·스포츠 육성과 더불어 마리나 공급정책이 발표되면서 해양 산업, 마리나산업이라는 용어들이 등장하고 있다. 앞서 마리나의 개념적 정의에서 살펴본 것처럼 마리나는 레저보트를 계류, 보관하는 공간으로 해양 레저스포츠의 활성화를 위한 기반시설이자, 해양관광의 거점 역할을 수행하는 공간이다. 최근 들어 해양관광이 활성화되고 이에 따른 관광수요가 점차 다양해지면서 해양레저 활동을 지원하기 위한 각종 서비스들도 더욱 다양화되고 있다. 우리나라는 마리나 개발의 도입단계에 있으므로 해양관광의 대중화와 더불어 마리나의 이용 활성화를 도모하기 위해서는 마리나를 기반으로 하는 다양한 서비스가 제공되도록 하는 것이 필요하다.

한편, 마리나는 레저보트 이용자들의 해양레저활동 촉진에 따른 보트의 구매와 더불어 이러한 레저보트의 보관, 관리, 수리, 점검 등을 위한 서비스 수요의 증가와 함께 발달한다. 따라서 마리나산업의 촉진을 위해서는 마리나 이용자인 레저보트 활동자들의 편의성을 제고시키는 것이 가장 중요하다. 한편, 국내에는 마리나시설 자체가 부족한 실정이며 마리나의 서비스기능도 크게 열악한 수준으로 마리나의 공급정책을 지원하기 위해서는 관련 서비스산업의 발달이 함께 이루어져야 한다.

이러한 측면에서 마리나산업과 마리나 서비스산업에 대한 개념적 정의를 살펴보면 다음과 같다. 우선, 선진국들은 마리나를 기반으로 하는 연관 산업들을 총칭하여 마리나산업이나 해양산업, 해양레저산업으로 표현하고 있다. 그리고 이러한 산업 속에 레저보트의 제조·수리, 각종 해양레저장비의 제작, 마리나시설 개발(폰툰, 방파제, 슬립웨이 등), 마리나시설 조성, 마리나 서비스, 인력 양성, 환경 인증 등이 포함된다. 따라서 본 연구에서는 마리나와 관련된 산업은 마리나산업이라고 표현하고 마리나산업의 종류에

서비스산업이 포함되는 것으로 분류하도록 한다. 그리고 마리나 서비스업을 정의하면, 협의의 개념으로는 마리나 이용자들의 편의 도모를 위한 레저보트 계류, 보관, 정비, 임대 보급기능을 제공하는 제반 활동으로 정의할 수 있으며 광의의 개념으로는 마리나 이용자들의 직·간접적인 편의 제공과 레저보트의 구매, 중개, 보험까지 포괄할 수 있다.



| 그림 2-7 | 마리나산업과 마리나 서비스산업 분류

마리나 서비스업의 육성을 통하여 해양레저 활동을 활성화하고자 하는 궁극적인 목적은 국민 여가활동의 다양화를 통한 삶의 질 향상에 기여하는 데 있다. 이와 더불어 관련 산업의 성장을 통하여 새로운 국부를 창출하고 해양관광산업의 활성화를 통하여 연안지역 경제를 진흥시키는 데 있다. 따라서 마리나시설의 공급을 통한 해양레저 활성화라는 정책적 목표를 달성하기 위해서는 마리나 이용자인 레저보트 활동자의 편의 제공을 위한 마리나 서비스업을 육성시키는 것이 매우 중요하다.

2) 마리나 서비스의 분류

일반적으로 마리나의 기능(제공 서비스)은 다음의 표와 같이 크게 기본기능과 부가기능으로 분류된다. 마리나의 기본기능에는 레저보트에 대한 계류기능과 보관기능, 상하가기능, 수리·점검기능이 포함된다. 그리고 부가기능으로는 레저보트 활동을 촉진하기 위한 교육·연수기능, 안전관리기능, 보급·청소기능, 정보제공기능, 문화교류기능이 포함된다. 한편, 국내 마리나시설에서는 대부분 계류와 보관기능만이 제공되고 있는 실정이며 수리·점검기능은 취약한 실정이다. 부가기능에서는 보급·청소기능이 이루어지지 못하고 있는 실정이다. 특히 유류 보급의 경우 모든 요트장에서 이러한 서비스를 제공하지 못하고 있는 실정으로 유류를 보급받고자 하는 경우에는 레저보트 이용자나 레저보트의 관리를 위탁받은 민간업체에서 별도로 유류를 구매하여 보급하고 있다.

표 2-5 | 마리나의 제공 서비스

기능		설명
기본 기능	계류기능	항행 전후 선박을 해상에 계류하는 기능
	보관기능	보트야드, 보트창고, DRY STACK 등 선박의 육상보관 기능
	상하가기능	선박의 육·해상 이동 기능
	수리·점검기능	안전한 항행을 위한 보트의 수리 및 점검하는 기능
부가 기능	보급·청소기능	물·연료·식료의 보급, 쓰레기·폐유 등 폐기물 처리, 보트 세정기능
	안전관리기능	입·출항 관리, 긴급 구난 및 구호, 통신 등의 기능
	정보제공기능	레저보트 활동을 위한 기상/해상정보 제공
	숙박·휴식기능	마리나 이용자에게 숙박 및 휴식 등 편의 제공
	연수·교육기능	요트 강습회 개최, 조종면허 이론 및 실기시험 준비교육, 연수 실시
	장비구입	마리나 선박 및 관련 장비를 구입하는 수 있는 판매시설을 갖추
	문화교류기능	해양성 레크리에이션 기지인 동시에 지역교류 거점의 역할을 수행하기 위한 박물관, 자료관 등의 문화시설 혹은 이벤트 개최

자료: 김남형·이한석, 「해양성 레크리에이션 시설」, 과학기술, 1999. 인용 재작성.

이 밖에 해양레저활동과 관련된 장비구입 서비스나 안전관리기능, 정보제공기능, 문화교류기능을 위한 서비스도 제공되고 있지 못하다. 이는 국내 마리아시설이 체육시설의 기능을 목적으로 운영되고 있는 데 원인이 있다. 따라서 향후 국가 마리아 기본계획을 바탕으로 연안 지역별로 마리아 시설이 확충되고 레저보트의 대중화가 이루어지기 위해서는 현행 요트장업에 의한 계류와 보관서비스 이외에 다양한 기능을 제공하기 위한 새로운 서비스업의 마련이 필요하다.

마리아시설의 운영 활성화를 위한 서비스업의 도입과는 별도로 레저보트의 대중화를 도모하기 위해서는 일반인들의 레저보트활동을 지원하기 위한 부대 서비스가 요구된다. 마리아 선진국인 미국이나 유럽, 일본 등에서는 레저보트만을 전문적으로 임대하는 사업이 크게 활성화되어 있다. 그리고 요트이나 모터보트 클럽 활동을 위한 회원의 모집(클럽제도), 마리아 접안시설의 분양, 슈퍼요트나 대형 크루저 요트를 전문적으로 관리하는 서비스업 등이 발달되어 있다. 한편, 우리나라는 레저보트활동의 도입기에 있으므로 이러한 부가 서비스도 제공되고 있지 못하다. 따라서 마리아 공급정책에는 슈퍼요트나 대형 크루저 요트를 보관하기 위한 일정 규모 이상의 대규모 마리아 개발과 더불어 소형 레저보트를 위한 간이 정박 공간, 육상 보관장의 조성이 필요하다. 그리고 레저보트를 체험하고 즐길 수 있는 사업장과 이를 지원하기 위한 서비스도 함께 마련되어야 한다.

3) 마리아 서비스시장 규모 분석

마리아 서비스시장은 마리아 서비스의 범위를 어떻게 규정하는가에 따라 시장 규모가 각기 차이가 있다. 한편, 마리아와 관련된 국제적 통계의 미발달로 인하여 세계 마리아 서비스시장에 대한 표준화된 통계는 마련되어 있지 못한 실정이다. 그리고 세계해양산업협회(ICOMIA)에도 마리아의

제공 서비스에 대한 별도의 통계를 제공하고 있지 못하다. 다만 마리나 서비스업을 하나의 산업통계로 분류하고 있는 미국, 캐나다, 호주 등의 산업통계 자료를 바탕으로 국가별 시장 규모를 파악할 수 있다. 이에 따라 마리나 서비스시장의 규모에 대한 검토는 세계 마리나 서비스시장의 70% 이상을 점유하고 있는 미국의 산업분류 통계자료를 바탕으로 매출규모, 고용수준, 성장률 등을 살펴보았다.

표 2-6 | 미국의 마리나 서비스산업 규모

구분	매출액 (\$ 1,000)	매출비중 (%)
마리나업 전체(Industry total)	4,041,972	100.00
레저선박정박서비스(Pleasure craft dockages Services)	1,066,093	26.38
수리, 유지·보수 - 수상스포츠장비 (Maint&repair-Sports&recrequipement-Watersports equip)	512,708	12.68
레저선박보관서비스 (Pleasure craft storage services)	465,568	11.52
유류 판매(Resale of fuel)	377,056	9.33
스포츠장비 전매 (Resale of equipment for sports&recreation activities)	233,134	5.77
기타 상품의 전매(Resale of other merchandise)	229,401	5.68
식사, 음료 등의 상품 판매 (Meals&non-alcbev,prepared/served/dispensed,forimmconsump)	227,495	5.63
기타(Other)	930,517	23.02

자료: 미국 통계국(U. S. Census Bureau)

미국 마리나업의 분류에는 레저보트의 정박과 계류, 유류판매, 레저보트의 유지보수 등이 포함된다. 2007년 실시된 사업체 통계조사(5년마다 실시) 결과를 토대로 할 때, 미국은 ‘마리나업’을 통하여 연간 40억 달러의 매출이 발생하고 있다. 마리나업을 통한 고용인력은 연간 2만 7천 명 수준인 것으로 집계되었다. 5년마다 실시한 마리나업체 통계자료를 토대로 각 기

간별 증가율을 살펴보면 미국의 마리나 서비스산업의 규모는 지속적으로 성장하고 있는 것으로 분석되었다.

표 2-7 | 미국 마리나 서비스산업의 성장 추이(2007)

구분	1997	2002	2007	증가율(%)	
분류코드	SIC 4493	NAICS 713930	NAICS 713930	1997년 -2002년	2002년 -2007년
총매출액 (Total receipts, \$1,000)	2,541,481	3,354,506	4,041,972	31.99%	20.49%
사업체 수 (Establishments)	4,217	4,273	4,002	1.33%	-6.34%
사업체당 매출액 (Receipts per establishment, \$1,000)	602.68	785.05	1009.99	30.26%	28.65%
사업체당 고용인 수 (Employees per establishment)	5.40	6.49	7.33	20.26%	12.95%
임금 근로자 수 (Paid Employees)	22,765	27,741	29,346	21.86%	5.79%
근로자 1인당 매출액 (Receipts per employee, \$1,000)	111.64	120.92	137.74	8.31%	13.90%
근로자 연평균소득 (\$1,000)	22.69	26.68	30.87	17.58%	15.70%

자료: 미국 통계국(U.S. Census Bureau)

한편, 국내에는 마리나 관련 서비스산업에 대한 규정도 마련되어 있지 못한 실정이며 관련 통계 자료조차 구축되어 있지 못하다. 그리고 마리나를 통한 수익구조도 대부분 계류수익에 한정되어 마리나 서비스산업이 발달된 미국과 국내 여건을 비교하는 것은 불가능하다. 하지만 미국의 마리나 서비스산업을 구성하는 항목들을 고려할 때 국내에도 마리나의 이용 활성화를 위한 다양한 서비스를 제공하게 되면 새로운 일자리 창출과 더불어 경제적 효과를 높일 것으로 예상할 수 있다. 따라서 마리나의 이용 활성화

를 위한 마리아 서비스산업 육성방안을 마련하는 것은 매우 시급하다.

4) 시장 대응방안

최근 마리아는 과거의 단순한 계류기능에서 벗어나 마리아를 기반으로 하는 다양한 해양레저활동이 전개됨에 따라 마리아의 기능 및 서비스의 복합화가 전개되고 있다. 이에 따라 마리아 운영자들은 이러한 수요 변화에 대처하기 위한 방안을 모색하고 있다. 또한 레저보트의 대형화와 성능 개선으로 원거리 항해가 가능해지면서 메가 요트 이용층을 대상으로 하는 차별화된 서비스의 제공과 더불어 마리아 간 네트워크 구축, 표준화된 서비스의 제공을 위하여 노력하고 있다.

즉, 과거 마리아는 단순히 레저보트를 정박하기 위한 공간으로만 조성되었으나 오늘날에는 레저보트 이용자들의 모든 수요를 충족시키기 위한 해양관광의 거점으로 발전하고 있다. 따라서 오늘날 마리아에서 제공되는 서비스는 단순한 계류·정박 서비스 이외에 레저보트의 소용되는 소모품의 보급과 수리 기능, 해양레저활동에 필요한 정보 제공기능이 필수적이다.³⁾ 이와 더불어 마리아를 기반으로 주변 도시로의 교통연계망 확보와 마리아의 환경 관리에 이르기까지 서비스의 범위도 점차 확대되고 있다.

따라서 국내 마리아의 조성에서도 마리아 이용자들의 수요 변화에 대응한 서비스의 제공이 요구된다. 즉, 우리나라는 마리아 개발의 초기단계에 있으므로 마리아 수요자인 레저보트 활동자들의 편의 제공을 통하여 마리아의 이용을 촉진하고 나아가 해양레저산업이 활성화될 수 있는 계기를 마련하는 것이 가장 시급한 사안이다.

3) 최근 마리아 이용자들은 마리아를 기반으로 하는 해양레저활동의 다양화에 따라 레저활동별 정보 제공의 기능을 요구하고 있음. 낚시보트의 사용자가 정박할 경우, 미끼 또는 낚시도구의 보급, 수리, 포획한 어류의 가공·처리를 위한 시설, 낚시 포인트, 날씨 등에 대한 정보서비스를 요구함.

제 3 장 국내 마리나 운영실태

마리나는 레저보트를 계류 혹은 보관하는 공간으로 해양레저스포츠 활동이 활성화되기 위해 반드시 필요한 기반시설이자, 해양관광의 거점 역할을 수행하는 공간이다. 해양관광에서 마리나가 차지하는 이러한 중요성 때문에 중앙정부, 지방자치단체는 마리나 조성을 위한 정책들을 수립·추진하고 있다. 여기서는 레저보트 활동실태와 더불어 국내 마리나 조성 현황 및 공급정책에 대하여 살펴보았다. 그리고 국내 마리나 서비스이용 실태와 제약요인을 분석하기 위하여 전문가 설문조사를 실시하였다.

1. 마리나 조성 현황과 관련 정책 분석

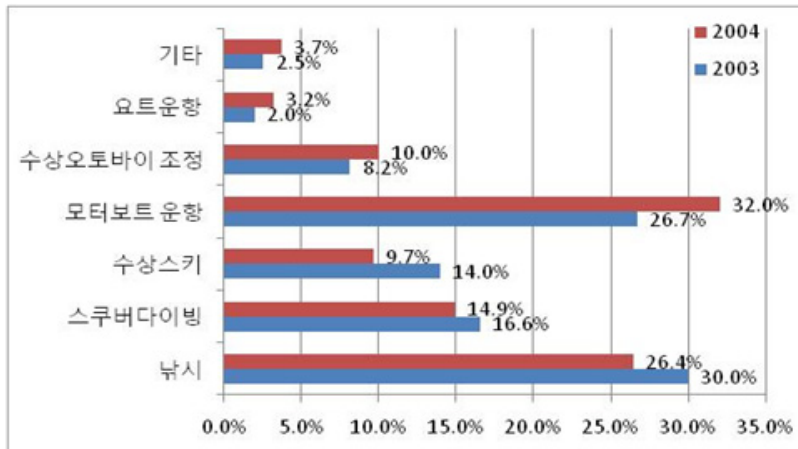
1) 해양레저보트 활동 현황

우리나라가 마리나산업을 육성하고자 하는 배경은 국민여가활동 기회의 다양화와 함께 마리나 관련 제조, 부품 서비스산업의 육성을 통하여 새로운 국부를 창출하려는 것이다. 이러한 정책적 목표를 달성하기 위해서는 마리나 이용자인 해양레저보트 활동자들을 만족시키는 것이 중요하다. 이에 본 연구에서는 기초 작업으로서 해양레저보트 활동자들의 활동 현황을 살펴보고자 한다. 이는 향후 마리나에서 제공되어야 할 서비스를 파악하는데 중요한 정보가 될 것이다.

레저보트는 장착된 기관으로부터 추진력을 얻는 동력과 바람의 힘으로 움직이는 무동력으로 구분된다. 대표적인 동력 레저보트는 모터보트, 수상오토바이, 슈퍼요트, 콤비보트 등이 있으며, 무동력 레저보트는 카누, 카약, 딩기요트 등이 있다. 마리나를 이용하는 레저보트는 대부분 동력을 장착하

고 있으며, 국내에서는 동력수상레저기구 조정면허를 취득해야 레저보트 활동을 즐길 수 있다. 해양경찰청은 2003년과 2004년 조종면허 실기시험 응시자를 대상으로 수상레저활동 형태를 조사하였는데, 동력수상레저기구 조정면허를 취득하고자 하는 사람들은 낚시와 모터보트 운항을 가장 선호하는 것으로 파악되었다. 그리고 스쿠버다이빙, 수상스키, 수상오토바이에 대한 선호도도 상대적으로 높게 나타났다. 이러한 결과를 토대로 할 때, 레저보트 활동자들은 운항 자체를 즐기거나 혹은 바다낚시나 스쿠버다이빙을 즐기기 위한 이동수단으로 레저보트를 이용함을 알 수 있다.⁴⁾

특히 바다낚시, 스쿠버다이빙을 즐기는 이들을 위해서는 관련 장비나 소모품 공급, 포인트 등의 정보 제공이 필요하다. 이는 계류서비스 이외에 마리나에서 제공할 수 있는 부가적인 서비스가 될 것이다.



자료: 해양경찰청, 「해양경찰백서」, 2005

| 그림 3-1 | 수상레저활동 형태(복수응답)

4) 수상스키의 경우 호수, 하천 등 내수면에서 주로 이루어지는 수상레저활동임.

한편 우리나라에서는 수상레저기구(선내기 모터보트, 고무보트, 수상오토바이, 무동력 레저기구 등)를 이용하여 해수면에서 5해리(약 9km) 이상 원거리를 운항하고자 할 경우에는 관할 해양경찰서에 신고하게 하고 있다. <표 3-1>은 2009년에 신고된 ‘원거리 수상레저기구 활동’ 현황이다. 이를 살펴보면 슈퍼요트급의 중대형 레저보트 활동 현황이 제외되었음에도 불구하고, 연간 약 51만 명이 5해리 이상의 장거리 운항을 즐기고 있음을 알 수 있다. 이러한 장거리 여행을 위해서는 각종 해양·기상 정보, 해도 등 지리정보, 중간 기항지의 관광정보, 재난 구호 시스템, 급유·급수·급전 등 공급시설이 필요하다.

| 표 3-1 | 2009년 원거리 수상레저활동 신고 현황

시 도	레저보트(척)		해양레저보트 활동자(명)			
			합 계		신고자	동승자
부 산	659	4.8%	2,754	5.4%	659	2,095
인 천	4,258	30.9%	17,205	33.8%	4,258	12,947
울 산	123	0.9%	617	1.2%	123	494
경 기	2,474	17.9%	5,417	10.7%	2,474	2,943
강 원	112	0.8%	437	0.9%	112	325
충 남	3,132	22.7%	14,094	27.7%	3,132	10,962
전 북	881	6.4%	3,931	7.7%	881	3,050
전 남	1,395	10.1%	3,725	7.3%	1,395	2,330
경 북	192	1.4%	381	0.7%	192	189
경 남	516	3.7%	2,021	4.0%	516	1,505
제 주	42	0.3%	270	0.5%	42	228
합 계	13,784	100.0%	50,852	100.0%	13,784	37,068

자료: 해양경찰서 내부자료

선외기는 슈퍼요트에 비해 가격이 저렴하여 손쉽게 접할 수 있는 레저보트 형태로, 레저보트 활성화를 위해서는 중소형 선외기 보유자들의 이용 편의 서비스도 필요하다. 2009년 동력수상레저기구 등록 현황을 제시한 <표 3-2>를 살펴보면, 3~7m 미만 레저보트(수상오토바이 포함)가 대부분을 차지하고 있음을 알 수 있다. 7m 미만의 소형 레저보트 등록 척수는 6,618 척(86.7%)으로 상당히 많은데, 이러한 소형 레저보트는 평상시에는 주로 육상공간에 보관하고, 활동 시에는 사로(slope way)와 크레인 등 상하가 시설을 이용하게 된다. 따라서 이러한 소형 레저보트 보유자들을 위한 서비스를 제공하는 레저보트 계류·보관시설도 필요하다.

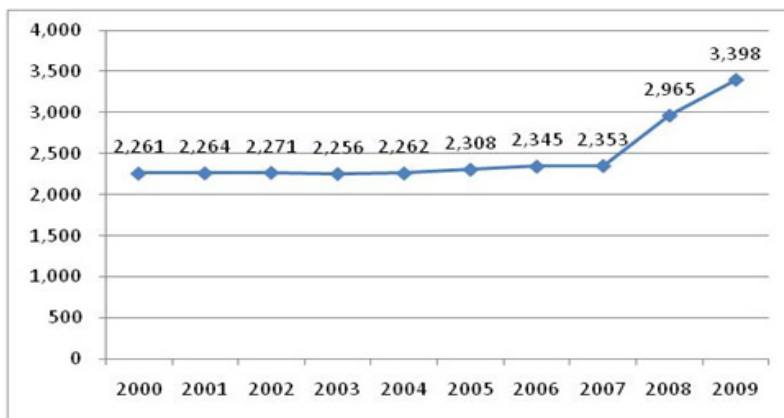
표 3-2 | 길이별 동력수상레저기구 등록 현황

길 이	고무보트		모터보트		수상오토바이		합계	
	척수	비중	척수	비중	척수	비중	척수	비중
1m 미만	0	0.0%	1	0.0%	1	0.0%	2	0.0%
1~2m 미만	0	0.0%	1	0.0%	0	0.0%	1	0.0%
2~3m 미만	11	1.3%	3	0.1%	607	29.8%	621	8.1%
3~4m 미만	176	20.4%	21	0.4%	1,423	69.9%	1,620	21.2%
4~5m 미만	294	34.1%	737	15.6%	2	0.1%	1,033	13.5%
5~6m 미만	195	22.6%	2,082	43.9%	0	0.0%	2,277	29.8%
6~7m 미만	117	13.6%	947	20.0%	0	0.0%	1,064	13.9%
7~8m 미만	36	4.2%	635	13.4%	0	0.0%	671	8.8%
8~9m 미만	27	3.1%	209	4.4%	0	0.0%	236	3.1%
9~10m 미만	3	0.3%	56	1.2%	0	0.0%	59	0.8%
10m 이상	4	0.5%	46	1.0%	2	0.0%	52	0.7%
합 계	863	100.0%	4,738	100.0%	2,035	100.0%	7,636	100.0%

자료: 2009년 12월 2일 기준

한편 현행법에서는 레저보트(혹은 선박)를 ‘수상레저안전법’ 뿐만 아니라 ‘선박법’으로도 등록할 수 있다. 2008년 국토해양부는 해양레저활동의 발달에 따라 안전관리를 강화하기 위하여 기관이 선체밖에 설치된 모터보트도 기선으로 분류하여 선박으로 등록하도록 하였다.⁵⁾ 10m(30피트)이상의 선실을 갖춘 레저보트는 선박법에 의해 선박으로 분류하는 사례가 많은 것으로 판단된다. 중대형 고가의 선박은 선내기와는 다른 계류보관서비스가 필요하다. 이러한 레저용 선박은 기타선으로 분류되어 정확한 규모는 알 수 없으나, 기타선의 등록 추이를 통해 개략적으로 추정해 볼 수는 있다.

2000년 이후 기타선의 등록 추이를 나타내는 <그림 3-2>를 살펴보면 2008년 이전에는 약 2,300척 수준에서 안정적인 증가세를 보이다가 2008년 이후 기타선이 급격히 증가하였음을 알 수 있다.



자료: 통계청(매년 12월 기준)

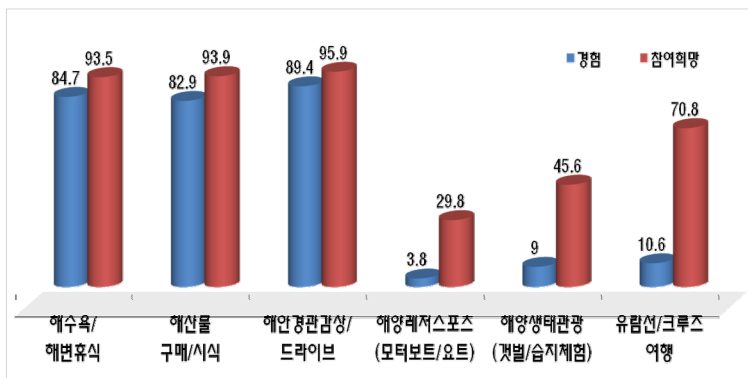
| 그림 3-2 | 기타선 등록 추이(척)

즉 선박법이 개정되어 선외기 형태의 레저용 선박도 선박법으로 등록

5) 2008년 2월 4일 시행법률.

하게 된 2009년 말까지 약 1천 척이 증가한 것을 볼 때, 증가분 중 대부분이 레저용 선박으로 추정할 수 있다. 이러한 선외기 형태의 레저용 선박과 함께 선내기 형태의 중대형 레저용 선박은 상당한 규모가 국내에 존재하며, 그에 따라 이를 계류·관리 서비스에 대한 수요도 존재한다 하겠다.

레저보트활동자의 이용통계자료와 더불어 해양관광활동실태조사 결과와 레저보트활동을 위한 제약요인을 통하여 마리아에서 제공받을 수 있는 서비스를 검토해 보면 다음과 같다. 2010년에 실시된 해양관광실태조사 결과, 국내 해양관광활동은 해수욕이나 해산물 구매/시식 등의 참여비율이 높은 실정이며 향후에도 이러한 수요는 높을 것으로 생각된다. 이와 더불어 해양레저·스포츠 부문에 대하여 살펴보면 현재 참여인구는 비교적 낮은 수준이지만 향후 참여의사는 상대적으로 높게 나타나 어느 정도의 잠재 수요를 형성하고 있는 것으로 판단된다.

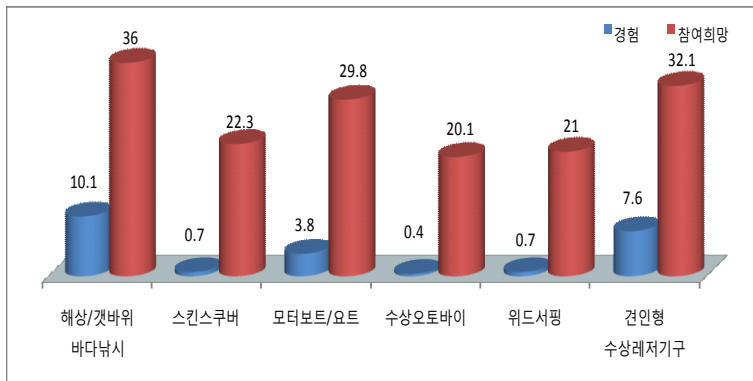


자료: 한국해양수산개발원, 「해양관광실태조사」, 2010

| 그림 3-3 | 해양관광활동 실태(복수응답)

해양레저·스포츠부문의 활동실태를 레저기구/활동에 따라서 살펴보면, 다음의 그림과 같다. 분석 결과, 현재 참여활동에서는 바다낚시와 견인형

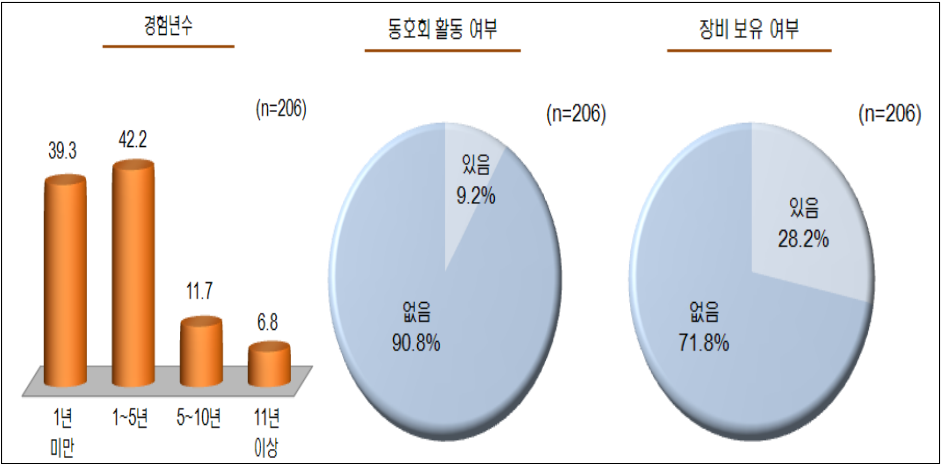
수상레저기구(바나나보트 등)의 참여비중이 높게 형성되어 있다. 한편, 희망수요에서는 모터보트/요트, 스킨스쿠버에 대한 선호도가 높게 나타나고 있어 이에 대한 수용태세의 마련이 필요할 것으로 판단된다.



자료: 전계서

| 그림 3-4 | 해양레저·스포츠 활동실태(복수응답)

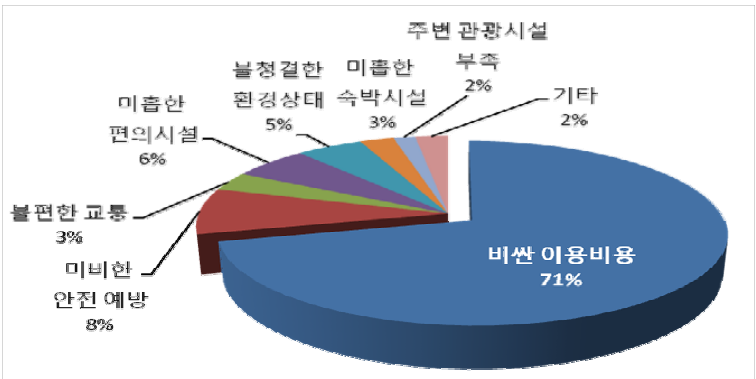
해양레저스포츠부문의 활동실태와 관련하여 레저보트 활동자들의 활동 경험기간과 동호회 활동 여부, 레저장비 보유실태를 분석해 보면, 해양레저활동에 참여한 기간은 대부분 5년 미만인 것으로 나타났다. 그리고 해양레저에 참여하기 위한 방안으로 클럽이나 동호회 활동은 대부분 하지 않고 있으며 레저장비 또한 보급률이 낮은 편으로 분석되었다.



자료: 전계서

| 그림 3-5 | 해양레저·스포츠 활동 특성

그리고 해양레저·스포츠 활동에 따른 제약요인을 분석한 결과, 비싼 이용비용이 걸림돌로 작용하고 있으며 안전사고의 우려와 편의시설의 부족도 제약요인으로 나타났다.



자료: 전계서

| 그림 3-6 | 해양레저·스포츠 활동의 제약요인

해양레저·스포츠활동에 대한 실태조사 결과를 종합해 보면, 해양레저 스포츠 부문의 수요는 향후 성장할 것으로 기대할 수 있다. 따라서 이러한 잠재 수요를 창출하기 위해서는 해양레저활동의 기반시설 역할을 담당하는 마리아시설의 보급·확충이 필요하다. 그리고 기반시설 정비와 더불어 대중적 참여 기회의 제공과 이용비용의 절감을 위해서는 마리아시설에서 레저교육 서비스와 레저보트나 요트 등에 대한 임대서비스도 함께 발달되어야 할 것으로 생각된다.

2) 마리아 조성 현황 분석

최근 들어 해양관광활동에 대한 참여인구의 증가와 더불어 레저보트를 활용한 관광활동 수요 또한 점차 증가하고 있지만 이를 수용할 수 있는 기반시설은 부족한 실정이다. 국내에 요트나 보트 등 레저보트를 보관하기 위해서 조성된 시설은 부산 수영만 요트경기장이 최초이며 이후 충무마리아나 리조트, 중문마리아 등이 조성되었다. 한편 수영만 요트경기장은 조성된 지 20년이 넘었으며 현재 재개발사업이 추진 예정이다. 또한 충무마리아나 리조트는 2003년 태풍피해 이후 복구가 이루어지지 못하고 있는 실정이다. 이외의 마리아시설은 다음의 표와 같이 대부분 2005년 이후에 어항공간을 활용하여 계류시설을 갖추고 마리아 기능을 제공하고 있다. 그리고 여수 소호요트경기장, 거제시 사곡요트장, 보령요트장 등에서 부분적으로 레저보트의 계류, 보관기능을 담당하고 있다. 이와 더불어 2009년 1차 개장한 전곡항이 확장 개발 중이며 함평, 양포 마리아 등이 개발 중이다.

표 3-3 | 전국 마리아시설 현황

구분	마리아 명	개발근거	개발구역	개발년 도	개발규모		
					계	해상	육상
기 개발 (11개소)	수영만	공유수면매립법	기타연안	1986	448	293	155
	충무	항만법	무역항	1994	60	45	15
	중문	공유수면매립법	기타연안	2005	134	50	84
	삼천포	어촌어항법	기타연안	2006	42	22	20
	김녕	어촌어항법	국가어항	2007	10	10	-
	목포	항만법	무역항	2009	57	32	25
	도두	어촌어항법	국가어항	2009	4	4	-
	수산	어촌어항법	국가어항	2009	60	60	-
	소호	공유수면매립법	기타연안	1987	100	-	100
	사곡	공유수면매립법	기타연안	1998	-	-	-
	보령	공유수면매립법	기타연안	2001	-	-	-
개발 중 (5개소)	전곡	어촌어항법	지방어항	-	233 (113)	180 (60)	53 (53)
	함평	어촌어항법	기타연안	-	20	20	-
	양포	어촌어항법	국가어항	-	36	36	-
	강릉	어촌어항법	국가어항	-	20	20	-
	이호	공유수면매립법	기타연안	-	80	60	20
계(16개소)					1,304	832	472

자료: 국토해양부, 「제1차 마리아항만 기본계획」, 2010. 1.

3) 마리아 개발정책 분석

국내 마리아시설 조성 현황에서 살펴본 것처럼, 마리아개발의 도입단계에 있는 우리나라에는 미국, 유럽 등 마리아시설이 발달된 지역처럼 항만 재개발이나 도심 친수공간 개발을 통한 마리아시설, 리조트와 연계한 마리아시설 등 다양한 형태의 마리아들이 구성되어 있지는 못한 실정이다.

한편, 최근 들어 해양관광 기반시설의 조성과 해양레저산업을 육성하기 위한 방안들이 발표되면서 마리아 개발정책이 부각되고 있다.

해양관광정책을 담당하는 국토해양부는 2009년 ‘마리아항만의 조성 및 관리 등에 관한 법률’(이하 마리아법)을 제정·공포했으며 이를 통하여 마리아개발의 재정지원과 시설관리를 위한 근거가 마련되었다. 그리고 2010년에는 「제1차(2010년~2019년) 마리아항만 기본계획」을 수립하면서 전국 43개 마리아항만을 발표했다. 국토해양부의 마리아법 제정 및 마리아 기본계획의 수립과 더불어 지식경제부에서는 ‘해양레저장비산업 활성화방안’을 발표했다. 지식경제부의 활성화방안에는 레저선박 개발, 완제품·부품 생산 공급기반 구축, 국내외 시장 창출의 추진 목표에 따라 세부 추진방안을 수립하였다. 2010년에는 국토해양부, 문화체육관광부, 지식경제부 등 정부부처 합동으로 ‘해양관광 활성화 정책’을 발표하였다. 해양관광 활성화 정책에는 마리아시설의 조성과 더불어 관련 서비스업의 육성방안 등이 포함되어 있다. 그리고 연안 지방자치단체들도 중앙정부의 해양관광산업 육성정책에 맞추어 마리아를 포함한 해양레저산업단지 등의 조성계획을 발표하였다. 해양관광산업의 육성과 마리아시설의 개발을 위한 정책들은 해양레저 활성화에 긍정적으로 기여할 것으로 전망된다. 한편, 마리아 개발정책을 실질적으로 추진하기 위해서는 공공과 민간부문의 투자계획, 마리아시설의 운영방안, 관련 서비스산업의 육성, 전문인력 확보방안 등 세부적인 추진방안도 함께 마련되어야 할 것으로 판단된다.

표 3-4 | 해양관광산업 활성화 정책사업

부처	주요 내용
국무총리실 (해양레저산업 규제 합리화방안)	레저선박 제작·검사기준 현실화, 레저선박 검사절차 간소화, 수상구조물 등기제도 도입, 공유수면 점·사용료 감면, 수상교통수단 옥외 상업광고 허용, 자연공원 구역 내 요트계류장 설치 허용, 공유수면 매립 협의절차 간소화, 레저선박 취득세 인하, 원거리 수상레저활동 신고 간소화, 수상레저사업에 필요한 국가하천 점용허가권 일원화
국토해양부	• 마리아법의 제정을 통한 마리아시설 지원근거 마련 • 국가마리아 기본계획 수립
지식경제부	‘해양레저장비산업 활성화 방안’ 발표와 더불어 해양레저장비산업을 산업 육성 대상으로 선정
지방자치단체	• 경기도(화성시): 해양복합산업단지 육성 추진 • 경상남도(통영시): 해양레저산업 클러스터 단지 구축 계획 • 전라남도(신안군): 압해도 Yacht city 구축 계획

자료: 홍장원, 「해양국토 21」, 2009

마리아 개발정책과 관련하여 국토해양부의 「제1차 마리아항만 기본계획」의 내용을 분석해 보면 다음과 같다. 국가 마리아 기본계획은 마리아의 개발유형을 마리아의 기능과 개발 규모에 따라 거점형, 레포츠형, 리조트형으로 구분하였다.

표 3-5 | 마리아항만 개발유형

구분	분석 결과	개발 규모
거점형	• 대도심권 인근으로 중간 규모 이상의 도시근교 거점기지형 마리아 • 외곽시설 등 항만 시설과 육상시설 신규개발 필요	300척
레포츠형	중소 규모의 수요에 대응하는 연안 중간기항지 및 간이형 마리아	100척
리조트형	• 중·대형 복합레저공간을 갖춘 마리아 • 외곽시설 등 항만시설과 대규모 육상시설 신규 개발 필요	200척

자료: 국토해양부, 「제1차 마리아항만 기본계획」, 2010. 1.

그리고 각 유형별 도입 기능과 서비스 시설에 대하여 살펴보면 아래의 표와 같다. 도입 가능시설은 해상기본시설과 육상기능시설, 서비스 편의시설로 구분되어 있다. 이를 유형별로 살펴보면 거점형, 레포츠형, 리조트형에 따라 300척, 100척, 200척 등 규모의 차이는 있지만 도입 가능시설에 있어서 마리나시설에서 제공될 수 있는 대부분의 시설들이 공통적으로 제공되어 마리나 유형에 따른 제공 서비스는 차이점이 없는 것으로 판단된다. 한편, 마리나의 입지적 특성이나 규모, 성격을 고려할 때, 거점형 마리나와 리조트형, 레포츠형 마리나에 도입되어야 하는 기능이나 제공 서비스는 차이가 있어야 할 것으로 판단된다.

| 표 3-6 | 마리나항만의 유형별 시설 규모

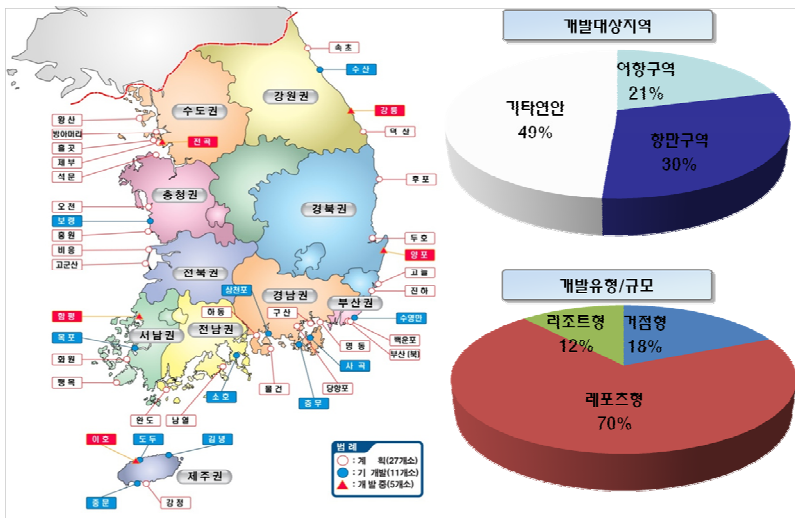
구분	시설별	도입가능 시설	거점형	레포츠형	리조트형
			해상: 150척 육상: 150척	해상: 50척 육상: 50척	해상: 100척 육상: 100척
해상	기본	수역/계류시설	45,150m ²	15,250m ²	34,550m ²
육상	기능	육상보관시설, 수리/역무/주차시설 등	56,500m ²	19,150m ²	43,200m ²
	서비스 편의	문화/체육시설, 전시장, 해양공원, 공연장, 상업시설, 숙박시설, 주차시설	18,350m ²	5,600m ²	122,250m ²
합계			120,000m ²	40,000m ²	200,000m ²

자료: 국토해양부, 「제1차 마리나항만 기본계획」, 2010. 1.

마리나항만의 개발유형과 유형별 시설 규모를 토대로 하여 전국 43개 마리나항만을 살펴보면, 다음의 그림과 같다. 43개 마리나항만은 거점형이 8개소, 레포츠형이 30개소, 리조트형이 5개소로 구성되어 있다. 한편, 43개 마리나항만 중에는 개발이 완료된 마리나 12개소와 시공 중인 마리나 2개소가 포함되어 실제, 신규 조성될 예정인 마리나는 29개소이다.

마리나시설을 개발대상지역과 개발유형으로 구분해 보면, 항만구역이

30%, 어항구역이 21%, 기타 연안이 49%를 차지하고 있어 연안 매립을 포함한 기반시설의 신규 조성 및 어업권 관련 협의가 필요한 신규 개발 대상 연안의 비중이 높다. 한편, 기타 연안구역에 신규로 개발되는 마리나는 초기 투자비용이 상대적으로 높기 때문에 투자비용을 회수하기 위한 다양한 비즈니스 모델의 발굴이 필요하다. 그리고 개발 규모에서는 레포츠형 70%, 거점형 18%, 리조트형 2%로 레포츠형의 비중이 높게 나타나고 있다. 특히 어항구역의 개발은 모두 레포츠형으로 지정되어 있고 거점형은 대부분 기타 연안지역에 입지한다(거점형 8개 지역 중 5개 지역은 수도권에 입지). 한편, 마리나시설은 개발대상지역의 입지적 특성에 따라 도입되어야 하는 서비스에 차이가 있어야 한다. 일반적으로 어항구역에서는 어업활동과의 관계를 고려할 때 다양한 서비스가 제공되는 것에는 한계가 있을 것으로 판단된다. 또한 도시지역의 마리나와 원거리, 도서지역의 마리나에서 제공되어야 하는 마리나 서비스도 각 기능에 따라 차이가 있어야 한다.

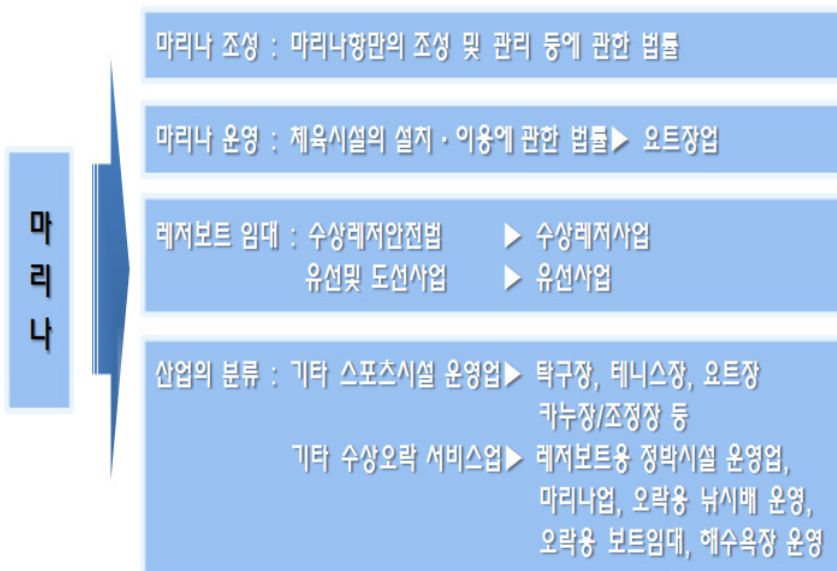


자료: 전제서

| 그림 3-7 | 전국 마리나항만 개발대상지 분포

4) 마리아 관련 제도 검토

마리아시설의 개발 및 운영, 레저보트의 임대, 관련 산업분류에 대하여 살펴보면 다음과 같다. 우선, 마리아시설의 조성은 ‘마리아항만의 조성 및 관리 등에 관한 법률(이하 마리아법)’에 따라 마리아의 개발이 이루어진다. 마리아법에는 마리아항만에 대한 정의와 더불어 마리아선박, 마리아항만시설에 대하여 규정하고 있으며 시설의 조성과 운영에 관한 사항을 담고 있다. 마리아시설의 운영이나 사업등록과 관련된 사항은 ‘체육시설의 설치·이용에 관한 법률(이하 체시법)’에 따라 요트장, 혹은 요트장업으로 등록하여 마리아시설을 운영하게 된다. 한편, 체시법은 요트장을 체육시설로 규정하고 시설의 운영 또한 체육활동에 초점을 맞추고 있다. 따라서 요트와 모터보트, 수상오토바이 등에 대한 대여나 임대는 별도의 규정에 의한다.



레저보트 임대 혹은 대여와 관련하여 수상레저안전법에 따른 수상레저 사업이나 유선 및 도선사업법에 따른 유선사업의 등록 절차를 따른다. 즉 수상레저활동의 목적에 따라서 사업자는 수상레저사업이나 유선사업을 통하여 레저보트를 임대 혹은 대여하거나 승객을 승선시켜 유람활동을 하게 된다. 하지만 레저보트의 운항시간, 운항수역, 등록절차(선박의 크기)는 일반 유람선과 동일한 규정을 적용받고 있어 레저보트를 활용한 수익모델의 창출이 용이하지 못하다. 이 밖에 선박의 임대나 위탁 관리와 관련된 제도로는 해운업에 선박 임대와 관리에 관한 규정이 있으나 이는 대부분 대규모 화물선에 적용되는 규정으로 요트나 모터보트의 관리에 대한 규정을 가지고 있지 못하다.

그리고 마리나 및 요트/모터보트와 관련된 국내의 표준산업분류는 ‘기타 스포츠시설 운영업’과 ‘기타 수상오락서비스업’에 포함되어 있다. 하지만 세부 항목에 대하여 분류가 되지 않아 산업 규모는 파악하기 어려운 실정이다. 그리고 표준산업분류에서도 마리나와 관련된 사항은 기타 사업의 항목에 포함되어 있으며 이에 대한 정확한 정의나 사업내용에 대해서는 언급하지 못하고 있다. 따라서 마리나시설의 조성 및 운영과 더불어 레저보트의 임대와 대여, 관리를 위해서는 이에 대한 정확한 규정과 사업내용에 대한 분류가 필요하다.

| 표 3-7 | 마리아의 조성: '마리아항만의 조성 및 관리 등에 관한 법률' 조항

구분	주요 내용
정의	- 마리아항만: 마리아선박의 출입 및 보관, 사람의 승선과 하선 등을 위한 시설과 이를 이용하는 자에게 편의를 제공하기 위한 서비스시설이 갖추어진 곳 - 마리아선박: 모터보트, 고무보트, 요트, 윈드서핑용 선박, 수상오토바이, 호보크래프트, 카누, 카약 - 마리아항만시설: 기본시설, 기능시설, 서비스편의시설(복지시설, 휴게시설, 매점, 음식점, 센터, 수상레저기구 및 선용품(船用品) 판매장 등) 수족관, 해양박물관, 공연장, 캠프장, 학습장 등 문화·교육시설 공원시설
시설조성 (마리아 항만구역의 지정)	- 국토해양부장관은 제8조에 따라 수립하거나 승인한 사업계획에 의하여 마리아항만구역을 지정·고시한다. 이 경우 고시에 관하여는 「토지이용규제 기본법」 제8조를 준용한다. - 국토해양부장관은 제1항에 따라 마리아항만구역을 지정하고자 하는 경우에는 관계 중앙행정기관의 장 및 시·도지사와의 협의한 후 심의회의 심의를 거쳐야 한다. 지정된 마리아항만구역을 변경하려는 경우에도 또한 같다. 다만, 대통령령으로 정하는 경미한 사항을 변경하는 경우에는 그러하지 아니하다.
마리아항만시설 의 사용/임대	- 마리아항만시설의 사용 및 사용료: 마리아항만시설을 사용하려는 자는 대통령령으로 정하는 바에 따라 관리운영권자의 허가를 받아야 한다. 다만, 관리운영권자가 국가 또는 지방자치단체가 아닌 경우에는 그 관리운영권자와 임대계약을 체결하거나 관리운영권자로부터 사용의 승인을 받아 마리아항만시설을 사용할 수 있다. 국가 또는 지방자치단체가 아닌 관리운영권자는 제3항에 따른 사용료의 요율과 징수방법 등에 관한 사항을 미리 국토해양부장관에게 신고하여야 한다. - 마리아항만시설의 임대: 국가 또는 지방자치단체가 아닌 관리운영권자가 마리아항만시설을 임대하거나 사용 승인을 한 경우에는 그 내용을 국토해양부장관에게 지체 없이 통보하여야 한다. 국가 또는 지방자치단체가 아닌 관리운영권자는 마리아항만시설을 임대하거나 사용 승인을 할 때에 그 시설의 일부에 대해서만 임대 또는 사용의 승인을 할 수 있으며, 그 시설의 전부를 임대 또는 사용하게 하거나 그 운영권 전부를 행사하도록 해서는 아니 된다. - 공공시설의 귀속: 외곽시설, 수역시설 및 임항교통시설, 마리아항만 관련 업무용 시설 중 공공서비스 업무, 공원시설 중 해안녹지 및 광장

자료: 국가법령정보시스템(www.law.go.kr)

| 표 3-8 | 요트장의 운영: '체육시설의 설치·이용에 관한 법' 조항

구분	주요 내용
정의	- 체육시설: 체육 활동에 지속적으로 이용되는 시설과 그 부대시설을 말한다. - 체육시설업: 영리를 목적으로 체육시설을 설치·경영하는 업(業)을 말한다. - 신고 체육시설업: 요트장업, 조정장업, 카누장업, 빙상장업, 승마장업, 종합 체육시설업, 수영장업, 체육도장업, 골프 연습장업, 체력단련장업, 당구장업, 썰매장업, 무도학원업, 무도장업 - 요트장업: 바람의 힘으로 추진되는 선박(보조추진장치로서 엔진을 부착한 선박을 포함한다)으로서 체육활동을 위한 선박을 갖춘 요트장을 경영하는 업
시설 조성	- 필수 운동시설: 5척 이상의 요트를 갖추어야 하고, 요트를 안전하게 보관할 수 있는 계류장(繫留場) 또는 요트보관소를 갖추어야 함. - 필수 안전시설: 긴급해난구조용 선박 1척 이상 및 요트장을 조망할 수 있는 감시탑을 갖추어야 함. - 요트 내에는 승선인원 수에 적절한 구명대를 갖추어야 함.

자료: 국가법령정보시스템(www.law.go.kr)

| 표 3-9 | 레저보트의 탑승과 임대: '수상레저안전법' 조항

구분	주요 내용
정의	- 수상레저활동: 수상(水上)에서 수상레저기구를 이용하여 취미·오락·체육·교육 등을 목적으로 이루어지는 활동 - 적용배제: 「유선 및 도선사업법」에 따른 유·도선사업 및 그 사업과 관련된 수상에서의 행위, 「체육시설의 설치·이용에 관한 법률」에 따른 체육시설업 및 그 사업과 관련된 수상에서의 행위, 「낚시어선업법」에 따른 낚시어선업 및 그 사업과 관련된 수상에서의 행위
수상레저사업 등록	- 수상레저사업: 수상레저기구를 빌려 주는 사업 또는 수상레저활동을 하는 자를 수상레저기구에 태우는 사업 - 수상레저교육사업: 수상레저사업자가 수상레저활동을 하려는 자를 위하여 국토해양부령으로 정하는 수상레저기구로 교육사업을 하려는 경우에는 주소지를 관할하는 시장·군수·구청장에게 교육사업 신고 - 수상레저기구: 모터보트, 요트, 수상오토바이, 고무보트, 스쿠터, 호버크래프트 수상스키, 패러세일, 조정, 카약, 카누, 워터슬레드, 수상자전거, 서프보드, 노보트 등

자료: 국가법령정보시스템(www.law.go.kr)

| 표 3-10 | 레저보트의 탑승과 임대: '유선 및 도선사업법' 조항

구분	주요 내용
정의	- 유선사업: 유선 및 유선장(遊船場)을 갖추고 하천, 호소(湖沼) 또는 바다에서 고기잡이, 관광, 그 밖의 유락(遊樂)을 위하여 선박을 대여하거나 유락하는 사람을 승선시키는 것을 영업으로 하는 것으로서 「해운법」을 적용받지 아니하는 것 - 유선장: 유선을 안전하게 매어두고 승객이 승선·하선을 할 수 있게 한 시설과 승객 편의시설
유선사업 운영	- 유선사업자 등의 안전운항 의무: 유선사업자와 선원은 선박의 안전을 점검하고 기상 상태를 확인하는 등 안전운항에 필요한 조치를 하여야 하며, 승객에게 위해(危害)가 없도록 수면(水面)의 상황에 따라 안전하게 유선을 조종하도록 하여야함. 유선사업자와 선원은 안전운항을 위하여 필요한 경우 및 대통령령으로 정하는 소형 유선의 경우에는 승객 등 승선자 전원에게 구명동의를 착용하도록 하여야 함 - 주류의 판매 및 반입: 주류의 판매·반입 등이 허용되는 대통령령이 정하는 유선 및 도선은 길이 24미터 이상으로 총톤수 50톤 이상인 선박 - 선원정원 기준: 유·도선의 선원은 1인 이상으로 한다. 다만, 승선정원이 20인 이상인 유·도선은 2인 이상으로 함(선박직원법에 의한 해사, 운항사 또는 소형선박조종사의 면허증을 소지한 자, 수상레저안전법의 일반조종면허(제1급 조종면허, 제2급 조종면허)와 요트조종면허)

자료: 국가법령정보시스템(www.law.go.kr)

2. 마리나 운영실태 조사

1) 마리나 운영실태 분석

(1) 수영만 요트경기장

① 시설 현황

- 위치: 부산광역시 해운대구 우1동 1393번지(수영만 소재)
- 면적: 부지; 230,803㎡(육상 138,561㎡, 해상 92,242㎡),
- 건물: 36동 13,144㎡(3,983평: 본관 3층, 부대건물)

- 주요 시설: 계류시설 8열, 448척(육상 155, 해상 293), 상하가시설 크레인 3조, 무인등대 4개소, 통제소 2개소, 부잔교 8열 954m, 청소선 2척(부산 945호, 부산 947호), 급수·급전시설, 슬립웨이(Slipway), 광장(체육경기, 문화행사) 등
- 건물 입주 기관: 관리실, 레저보트 관련 각종 협회, 계측실(요트 계측, 전시장, 집회), 국제회의실, 동력실, 프레스 센터 등



| 그림 3-8 | 부산 수영만 요트경기장 전경

② 관리운영 주체 및 인원

수영만 요트경기장은 부산광역시 체육시설관리사업소에서 관리하고 있다. 관리사업소는 부산광역시 산하기관이며 수영만 요트경기장 이외에 종합운동장, 구덕운동장 등을 관리한다. 수영만 요트경기장의 관리조직은 운영담당과 시설담당으로 나뉘고 총 27명이 관리를 맡고 있다. 수영만 요트경기장은 레저보트의 계류서비스만을 제공하기 때문에 주된 수입원은 계류수입과 건물 임대수입이다.

| 표 3-11 | 부산 수영만 요트경기장 관리 인력

총인원	공 무 원				정원 외 인력		
	소 계	일반직	기능직	별정 계약	소계	시설원 등	청원경찰
27명	15명	5명	9명	1명	12명	3명	9명

자료: 부산시 시설관리사무소 내부자료(2011)

| 표 3-12 | 부산 수영만 요트경기장 시설별 사용료

구 분	사용 구분	사용료	
광장	1일	체육경기, 체육행사	200,000원
		체육 이외 행사	400,000원
계류장	일시 사용 (1척 1일)	선박길이 5m 미만	6,000원
		선박길이 5~7m 미만	10,000원
		선박길이 7~9m 미만	16,000원
		선박길이 9m 이상	24,000원
	상시 사용 (1척 1월)	선박길이 5m 미만	100,000원
		선박길이 5~7m 미만	160,000원
		선박길이 7~9m 미만	240,000원
		선박길이 9m 이상	360,000원
샤워	1회	1,000원	
크레인 사용료	1회	20,000원	
전기음향시설	부속시설 사용기준에 의함		
계측실	1회	250,000원	

※ 주차장 이용: 무료

자료: 부산광역시 체육시설관리사업소조례 제2조- 시설별 사용료(2011)

③ 제공 서비스

수영만 요트경기장은 요트경기를 위하여 조성된 시설로 요트 관련 서비스, 운항관련 교육, 선박관리 서비스 등을 제공하고 있다. 또한 각종 요·

보트경기, 행사 등을 개최함으로써 해양스포츠의 활성화를 도모하고 있으며, 국제 영화제 등 다양한 문화행사를 개최함으로써 공공 친수공간 기능도 담당한다. 그러나 이 모든 서비스를 관리사무소에서 제공하는 것은 아니다. 관리사무소는 시설관리업무와 마리아 선박 계류업무를 주로 담당하고 있으며, 그 외 수상레저기구 관련 교육, 면허시험, 등록 및 검사, 선박 관리 업무는 본관에 입주해 있는 협회, 민간업체, 클럽 등에서 레저보트 소유자와 개별 위탁에 따라 별도로 제공되고 있다. 따라서 수영만 요트경기장이 서구적 개념의 마리나로 발전되기 위해서는 마리아 운영을 위한 전문성과 사업성 그리고 서비스 마인드의 개선이 요구된다.

④ 마리아 선박 관련 민간업체

수영만 요트경기장에 입주하여 레저보트와 관련된 각종 서비스를 제공하는 민간업체를 살펴보면 다음 표와 같다. 이들 업체들은 마리아 선박을 수입·판매하고, 클럽을 운영하면서 선박을 임대하거나 요트 교육을 실시하고, 선박 수리 및 유지관리 등의 전문성과 노하우가 필요한 서비스를 제공하고 있다.

| 표 3-13 | 수영만 요트경기장 마리아 선박 관련 민간업체

업 체 명	회사 소개
호비코리아	요트·윈드서핑 수입/판매, 클럽 운영
더위네이브	요트 교육사업, 클럽 운영, 미국 ABONMARCH사의 한국 판매 대리점, 영국 Topper사의 세일딩기요트 한국 총판, 마리아 설계·컨설팅·개발 시행사업
파워마린(주)	요트 및 모터보트 유지관리·판매·수리 사업, 프랑스 RTM사의 카약 판매 한국 총판
대양마린주식회사	소형선박엔진 MERCURY의 한국 독점 수입업체
블루마린	요트, 모터보트 수입판매/유지관리/수리사업, DYNA CRAFT YACHTS의 한국 공식딜러

⑤ 요트·모터보트 관련 협회

수영만 요트경기장 내에 입주해 있는 레저보트 관련 협회와 그 활동내역을 살펴보면 다음과 같다. 현재, 수영만 요트경기장에는 요트 조종면허시험 대행기관인 (사)한국외양요트협회와 모터보트 조종면허시험 대행기관인 (사)한국수상레저안전연합회가 각종 교육, 면허시험, 등록 등을 대행하여 실시하고 있다. 그리고 부산요트협회는 각종 요트대회를 개최하고 상설 요트학교를 운영하고 있다.

| 표 3-14 | 수영만 요트경기장 마리나 선박 관련 협회

구 분	활 동
(사)한국수상레저안전연합회	안전요원 및 레저기구 사용자 교육, 수상레저기구 조종면허시험 대행, 수상레저기구 안전검사 및 등록 대행 등
(사)한국외양요트협회	외양범주 관련 조사연구, 요트 기술·인명구조 등 교육, 계측증명서·안전검사 증명서 교부, 외양범주경기 개최, 요트조종면허시험 대행 등
부산요트협회	아리랑레이스, 부산컵 외양요트레이스 등 요트레이스대회 개최, 요트학교 운영 등

⑥ 요트대회

부산 수영만 요트경기장에서 개최되는 각종 요트대회를 살펴보면 다음과 같다. 주최는 요트협회, 부산시청, 한국선주협회, 해군3함대사령부 등으로 다양하며, 수영만 요트경기장은 전국 규모는 물론 국제 규모의 요트경기 개최에 필요한 계측실, 사무실 등을 갖추고 있다.

| 표 3-15 | 수영만 요트경기장 요트대회

대회명	주최	규모
제2회 해군참모총장배 전국 요트대회	해군3함대사령부 대한요트협회	155팀 193명 13종목 28부
제5회 부산광역시장배 요트레이스 및 18회 아리랑레이스	부산광역시, 부산시요트협회,	200여 명
제3회 한국선주협회장배 전국 요트대회	한국선주협회 대한요트협회	17종목 28부 300여 명
제8회 부산바다축제 부산광역시장배요트대회	부산광역시 축제조직위원회	(예상)85팀 300여 명
제28회 부관친선요트대회	부산요트협회	150여 명 (예상)
제7회 부산광역시장배 전국요트대회	부산요트협회	-

자료: 부산발전연구원(2007)의 「부산지역 해양레저관광 활성화 방안」을 참고하여 작성함

⑦ 시사점

부산 수영만 요트경기장은 요트, 모터보트 등의 해양레저스포츠의 전파, 활성화에 있어 국내를 대표하는 역할을 담당하고 있다. 상설 요트학교 프로그램을 통해 요트 인구의 저변을 확대하고, 요트대회를 개최하여 레저보트 활동 활성화와 대중화에 힘쓰고 있다. 또한 레저보트와 관련된 협회 및 민간업체가 근거리에 집적되어 있어 각종 정보, 인력, 기술의 교류가 용이한 것도 장점이다. 한편, 대형 선박 보유자를 위한 선박 유지관리 서비스, 레저보트 구입·면허시험·등록과 관련된 서비스 등 해양레저인구를 위한 각종 서비스는 마리나 관리주체가 직접 제공하고 있지는 못하다. 이는 수영만 요트경기장이 체시법에 따라 요트경기장으로 운영되고 있다는 한계점과 더불어 레저보트를 관리하기 위한 전문인력도 확보하지 못한 데 원인이 있다. 현재, 수영만 요트경기장은 재개발사업이 추진될 예정이다. 따라서 재개발사업을 통하여 서비스기능을 개선하고 마리나시설의 전문성을 제고하는 것이 필요하다.

(2) 충무마리나리조트

① 시설 현황

- 위치: 경남 통영시 도남2동 645번지 충무마리나리조트
- 주요 시설: 육/해상 계류장, 요트 적치장, 상하가 시설 20·25톤급 크레인, 급수·급전시설, 수리소, 모터요트 TIARA 3100(9명), 세일 요트 CATAMARAN(25명)/ CATAMARAN(11명)/ SLOOP(6명), 요트클럽하우스(3층) 등
- 연계시설: 금호리조트, 콘도



| 그림 3-9 | 금호 충무마리나리조트 전경

② 관리운영 주체 및 운영방법

충무마리나리조트의 관리운영 주체는 제주리조트, 설악리조트, 화순리조트를 운영하는 전문 관광업체인 (주)금호리조트이다. 마리아 및 리조트의 운영은 회원권을 가진 회원 혹은 리조트 방문 관광객을 대상으로 금호리조트 소유 마리아 선박을 임대, 용선(charter)하는 사업과 개인 소유 마리아 선박을 계류 및 관리해 주는 계류사업을 실시하고 있다. 금호 충무마리나 리

조트는 리조트 방문객을 대상으로 한 임대, 용선(charter)사업을 영위하기 위해 수상레저업 면허와 유도선 면허를 동시에 취득하였다.

한편, 충무마리나리조트는 태풍 매미에 의한 피해가 발생한 이후 마리나 시설에 대한 복구가 이루어지지 못했다. 이에 따라서 마리나를 기반으로 하는 수리 서비스나 임대 서비스, 각종 보급 서비스는 제공하지 못하고 있는 실정이다.

| 표 3-16 | 금호 충무마리나리조트 이용 요금

구 분		요 금	
계류사업	31~35피트	월 36만 원	
	36~40피트	월 40만 원	
임대사업	세일요트 25인 (쌍동형)	• 매 오전 10시, 오후 1시30분 2회 출항 • 운항시간: 2시간 • 운항구역: 한산도 제승당 • 이용료: 사전 예약 후 이용티켓 구매(사전예약 후 이용)	평일 15,000원(1인) 주말/성수기 17,000원(1인)
	모터요트 9인승	• 이용상품 종류 • 30분 보팅: 마리나↔한산도 제승당 왕복 • 한산도 투어: 마리나↔제승당 이동 후 제승당 관람 후 귀항 • 일반항해: 2시간(한산도 및 비진도 인근)	평일 120,000원 주말/성수기 150,000원
	세일요트 10인승 (쌍동형)	• 2시간 또는 3시간 세일링 항해 (시간 연장 가능) • 세일링구역: 한산도 인근 해상	평일 110,000원 주말/성수기 130,000원

※ 요트회원, 2시간 운항 기준

③ 시사점

민간업체인 (주)금호리조트는 개인 보유 레저보트를 계류하거나 보관

하는 사업과 함께, 리조트 방문객 혹은 회원을 대상으로 요트 및 모터보트를 임대, 용선(charter)하여 크루징 사업을 영위하고 있다. 즉, 앞에서 언급한 부산 수영만 요트경기장에 비해 수익구조가 다변화되어 있다. 그러나 민간 업체가 자사의 이익 창출을 최우선으로 운영하고 있어, 지역 경제 발전 기여와 해양레저·스포츠 활성화 및 레저인구 저변 확대를 위한 활동은 미흡한 것으로 평가되고 있다.

(3) 전곡항마리나

① 시설 현황

- 위치: 경기도 화성시 서신면 전곡리 1076번지
- 면적: 59,224㎡(육상23,046㎡, 해상36,178㎡)
- 주요 시설: 계류시설 113척(해상 60척, 육상 53척), 상하가시설 크레인 1조, 무인등대 1개소, 급수·급전시설 등



| 그림 3-10 | 전곡항마리나 전경

② 관리운영업체 및 운영방법

전곡항마리나는 화성도시공사(구 화성시 시설관리공단)의 전곡마리나 관리팀에서 마리아시설을 관리, 운영하고 있다. 현재 요·보트 계류서비스만을 제공하고 있으며 별다른 사업이나 서비스는 제공되고 있지 않다. 하지만, ‘경기국제보트쇼’와 ‘코리아매치컵 세계요트대회’가 2008년부터 매년 개최되고 있으며, 경기씨그라트 사업단이 ‘요트아카데미’ 프로그램으로 상설 요트학교를 운영하고 있다(운영기간: 4월~10월).

| 표 3-17 | 전곡항마리나 관리 인력

총인원	전곡마리나 관리팀(화성도시공사)		
	기능 9급	청원경찰	시설관리원
7명	2명	4명	1명

자료: 화성도시공사 홈페이지(2011)

| 표 3-18 | 전곡항마리나 기반시설 사용료

구 분			사용료(원)		
			소계	사용료	부가세
선박 상·하가 장비 사용료		1척 1회	22,000	20,000	2,000
육상	전장 6m 미만	일시 사용 (1척 1일)	7,260	6,600	660
	전장 6-7m 미만		9,570	8,700	870
	전장 7-8m 미만		11,880	10,800	1,080
	전장 8-9m 미만		14,410	13,100	1,310
	전장 9-10m 미만		16,940	15,400	1,540
	전장 10-11m 미만		19,470	17,700	1,770
	전장 11m 이상		21,780	19,800	1,980
	전장 6m 미만	상시 사용 (1척 1개월)	121,000	110,000	11,000
	전장 6-7m 미만		159,500	145,000	14,500
	전장 7-8m 미만		198,000	180,000	18,000
	전장 8-9m 미만		239,800	218,000	21,800
	전장 9-10m 미만		281,600	256,000	25,600
	전장 10-11m 미만		323,400	294,000	29,400
	전장 11m 이상		363,000	330,000	33,000
해상	전장 8m 미만	일시 사용 (1척 1일)	14,520	13,200	1,320
	전장 8-9m 미만		16,830	15,300	1,530
	전장 9-10m 미만		19,140	17,400	1,740
	전장 10-11m 미만		21,450	19,500	1,950
	전장 11m 이상		26,400	24,000	2,400
	전장 8m 미만	상시 사용 (1척 1개월)	242,000	220,000	22,000
	전장 8-9m 미만		281,600	256,000	25,600
	전장 9-10m 미만		321,200	292,000	29,200
	전장 10-11m 미만		360,800	328,000	32,800
	전장 11m 이상		440,000	400,000	40,000

※ 사용허가 신청은 사용일 기준 10일 전에 신청하여야 한다.

사용기간이 1개월 이상일 경우 상시 사용으로 본다.

전기, 수도 등의 부속시설 사용료는 추가로 징수한다.

해상계류		사용료(원)		부가세
		A 라인(28피트)	B 라인(36피트)	
전기 사용료	15일 이하 계 류 시	2,500	5,000	
수도 사용료		1,500	3,000	
전기 사용료(1개월)	16일 이상 계 류 시	5,000	10,000	
수도 사용료(1개월)		2,500	5,000	

※ 제트스키, 고무보트 등은 사용을 허가하지 아니한다.

6m는 21ft, 8m는 26ft, 8.5m는 28ft, 11m는 36ft를 의미한다.

해상계류용 기반시설에 계류하는 선박의 폭이 4.5m 초과하는 경우 사용료를 100% 가산한다.

레저용 기반시설 사용료에 한하여 6개월 이상을 선납하는 때에는 해당 사용료 납부총액의 100분의 5를 경감하여 산정한다.

③ 시사점

전곡항 마리아는 어항공간을 활용하여 마리아시설이 조성된 마리아시설이다. 이에 따라 마리아시설은 중소 규모로 조성하여 어촌지역의 소득을 개선시키는 데 초점이 맞추어져 있었다. 하지만 경기도의 마리아산업 육성 정책에 따라 마리아의 기능이 확대되면서 이용에 제약이 발생하고 있다. 우선, 피항시설/공간 내지 여유 공간이 부족하여 태풍이나 이상 기상현상에서 안전하게 선박을 대피시키는 데에 어려움이 있다. 또한 ‘경기국제보트쇼’ 등 국제 규모의 보트쇼와 다양한 행사를 진행하기 위해서는 기존 계류 선박들이 이동해서 계류할 대체 공간이 필요하지만, 이러한 수요에 대한 계획이 전혀 없었다. 또한 실제 수용할 선박들에 대한 사전 수요조사가 미흡했던 관계로, 현재의 각종 시설물이 모든 선박을 서비스하지 못하는 경우가 발생하고 있다. 일례를 들면, 보유 중인 이동형 크레인의 경우 너무 작아, 사이즈가 작은 일부 선박(길이 9~10m, 10톤 미만)들만 서비스가 가능한 실정이다. 레저선박의 보관을 위한 기술적 문제점 이외에도 레저선박의 관리나 정비, 보급과 관련된 서비스기능도 다소 부족한 실정으로 전곡항 2단계사업을 통하여 새로운 서비스 제공 기반을 마련하는 것이 필요하다.

2) 종합 분석

부산 수영만 요트경기장, 전곡항마리아, 충무마리아 등 국내 대표적인 마리아시설을 대상으로 마리아시설의 조성 및 사업형태를 분석해 보면 국내 마리아시설의 레저보트 관리나 제공 서비스는 초기단계에 머물러 있다. 국내 마리아시설의 관리는 대부분 공공기관이나 공공기관의 위탁을 받은 비영리단체에서 관리를 담당한다.

| 표 3-19 | 국내 주요 마리아시설별 조성 및 운영 현황

구 분		부산 요트경기장	금호 충무 마리아리조트	전곡항 마리아	삼천포 마리아
조성	조성지	수영만	도남항 (무역항)	화성시 전곡항 (지방어항)	광포 (정주어항)
	계류 능력	해상 364척 육상 400척	해상 45척 육상 15척	해상 60척 육상 53척	해상 22척 육상 20척
	건설 주체	공공	공공+민간	공공	민간
	시설 개요	계류시설, 클럽하우스, 수리소	계류시설, 수리소, 위락시설	계류시설, 수리소	계류시설
관리주체 /조직인원		부산시 (체육시설관리사 업소) /27명	금호리조트 /마리아사업팀 (8명)	화성시 도시공사	삼천포 마리아리조트(주) /5명(강사별도)
사업형태/ 제공서비스		보관	임대	보관	임대/보관
이 용 자		경남권 거주자	관광객 (주말, 가족단위)	수도권	사천시민 인근 시군 주민

이는 1990년대에 조성된 마리아시설이 대부분 공공체육시설의 형태로 개발됨에 따라 시설 관리를 공공기관에서 전담했기 때문이다. 이에 따라서 마리아시설 관리의 전문성이나 서비스여건이 상대적으로 취약한 실정이다. 이와 더불어 마리아에서 제공하고 있는 기능(서비스)은 레저보트의 계류나 보관기능에 머물러 있으며 이외에 마리아의 이용 촉진을 도모하기 위한 기능들은 제공되지 못한다. 따라서 현재 운영되고 있는 마리아시설과 레저보트의 관리나 수리, 기타 정비 관련 서비스는 레저보트 소유자들이 개별적으로 처리하거나 일부 레저보트 판매업체에게 위탁하고 있다. 특히 수영만 요트경기장은 레저보트를 보관하는 기능만을 수행하고 있기 때문에 크루

저급 레저보트를 보유하고 있는 개인이나 단체들은 레저보트의 보관비용은 수영만 요트경기장에 납부하고 레저보트의 관리나 보급기능은 별도 민간업체에 의뢰하고 있다. 따라서 국내 마리나시설의 이용 활성화를 도모하고 레저보트를 대중화시키기 위해서는 마리나의 형태에 따라 다양한 서비스를 제공될 수 있도록 기반을 조성해야 한다.

3. 국내 마리나 서비스업 여건 분석

1) 마리나의 제공 서비스 분석

(1) 마리나의 제공 서비스

국내 마리나시설의 개발현황과 운영실태, 운영의 제약요인에서 살펴본 것처럼, 국내 마리나시설에서 제공받을 수 있는 서비스는 계류와 보관 기능에 한정되어 있다. 즉, 대부분의 마리나가 공공체육시설인 요트경기장이나 요트장업으로 등록되어 있으므로 레저보트의 보관과 계류서비스만이 제공되고 있다.

| 표 3-20 | 국내 요트장/요트장업 등록 현황

구분	요트장	요트장업
부산광역시	부산요트경기장	-
경기도	평택호 요트훈련장	-
강원도	사천요트장, 수산항요트장	-
충청북도	충주요트경기장	-
충청남도	보령요트경기장	-
전라북도	부안 변산요트경기장	-
전라남도	소호요트장, 목포요트마리나	목포요트마리나, 전남요트협회 (소호요트장)
경상남도	마산 해양레포츠스쿨, 진해 해양 레포츠스쿨, 통영해양스포츠센터 요트장, 거제시 요트장, 거제시 요트학교, 당항포 요트앤스쿨, 남 해군 요트학교	영어조합법인 경남해양, 한국해 양스포츠 연수원, 전국수상레저 스포츠 마장연합회요트장업, 요 트마린, 진해해양레포츠스쿨, 충 무마리나리조트 요트장, 통영요 트학교, (주)사천요트, 거제요트 학교, 당항포요트앤스쿨, 남해군 요트학교
제주특별자치도		김녕국제세일링클럽
경상북도	후포요트장	경북요트학교(후포요트장)

자료: 문화체육관광부, 「2011년 전국 공공체육시설현황」, 「전국 등록·신고 체육시설업 현황」 인
용 재작성

최근 들어 요트의 대중화를 위하여 연안 자치단체마다 요트학교를 조성하면서 일부 요트장에서는 요트를 비롯한 해양레저·스포츠에 대한 교육 서비스가 함께 제공되고 있다. 국내에 등록된 요트장/요트장업이 계류와 보관서비스만을 제공하는 것은 체육활동을 목적으로 하는 체육시설의 성격을 가지고 있으며 레저보트 이용객(승객)을 태우고 유람을 목적으로 운항하는 서비스를 제공할 수 없기 때문이다. 현재 조성된 요트장 혹은 요트경기장 시설들은 ‘마리나’라는 개념이 확산되고 마리나 조성과 관련된 정책들이 추진되기 이전에 마련된 시설들로 레저보트 보관을 위한 별도의 근거

법령이나 사업이 부재한 데 원인이 있다.

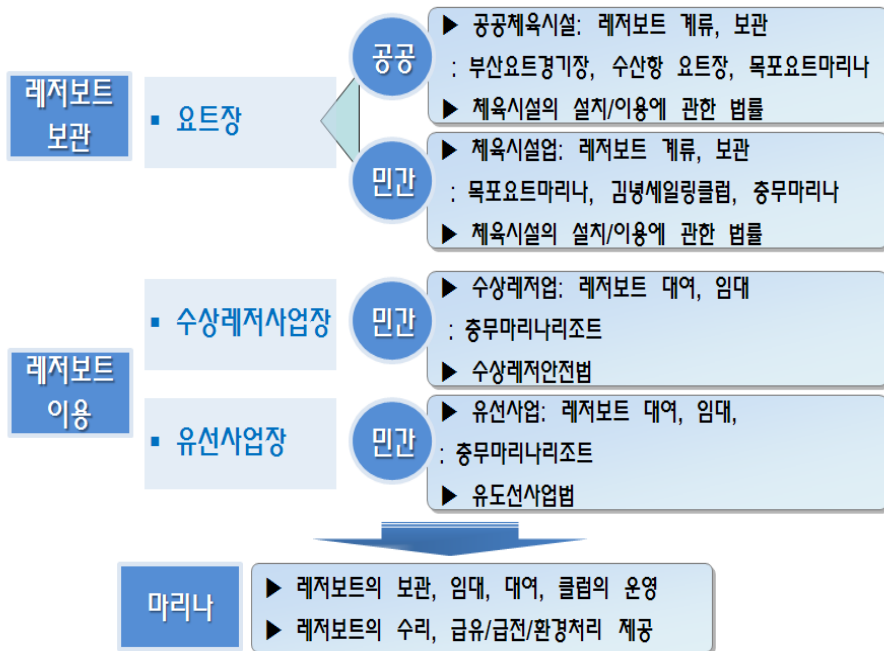
하지만 마리나시설에서는 일반인이 레저보트를 편리하게 이용하고 다양한 해양레저활동을 즐길 수 있어야 한다. 따라서 현재 요트장에서 제공되는 레저보트의 보관기능 이외에도 레저보트의 수리와 정비, 유류·전기·급수 등의 보급서비스가 제공되어야 한다. 이와 더불어 레저보트 대중화를 통한 이용객 축진을 위해서는 레저보트에 대한 임대와 대여 서비스기능을 갖추어야 마리나와 더불어 레저보트활동이 활성화될 수 있다.

한편, 국내에서 개인 소유의 레저보트를 제외하고 레저보트를 체험하기 위해서는 수상레저사업장이나 유선사업장을 활용해야 한다. 하지만 수상레저사업장이나 유선사업장은 동력수상레저기구를 중심으로 이를 단순히 대여하거나 레저보트 이용객을 탑승시켜 경관을 감상하는 서비스를 제공하고 있는 수준이며, 전문적인 임대업이나 개인의 레저보트를 관리하는 선박 관리업에 대한 규정은 마련된 것이 없다. 따라서 국내에서 레저보트를 활용한 임대사업이나 용선(Charter)사업을 위해서는 각 사업장의 사업목적에 따라 각기 다른 사업등록을 별도로 해야 하는 실정이다. 따라서 레저보트의 임대, 대여, 관리 등을 포괄할 수 있도록 제도를 마련하는 것이 필요하다.

이상에서 제시한 마리나를 기반으로 하여 레저보트를 보관하거나 레저보트를 임대하는 서비스업의 등록제도를 정리하면 다음 그림과 같다. 앞서 살펴본 부산요트경기장은 공공에서 운영하는 공공체육시설로 레저보트의 계류와 보관, 교육기능을 담당하고 있다. 반면, 충무마리나 리조트는 레저보트의 보관과 계류를 위해서 ‘체육시설의 설치/이용에 관한 법률’에 따라 요트장업으로 등록하였다. 그리고 레저보트를 대여하거나 이용객을 태우고 유람활동을 하기 위해서 수상레저안전법에 따른 수상레저사업장 등록과 더불어 유도선사업법에 따른 유선사업을 병행하고 있다.

한편, 마리나의 활성화를 위해서는 사업의 목적에 따라 분산되어 있는

관련 법령을 정비하여 새로운 형태의 서비스업을 만들고 마리나의 조성목적이나 유형에 따라서 레저보트의 보관, 임대, 대여, 클럽운영, 수리 등 제반 서비스가 제공되어야 한다.



| 그림 3-11 | 레저보트의 보관과 이용 관련 등록제도

2) 마리나 서비스업체 조사

(1) 마리나 서비스업 여건

① 국내 마리나 서비스업 현황

우리나라는 마리나시설의 개발 초기단계에 있는 수준으로 마리나 조성정책 이외에 마리나시설의 운영이나 레저보트의 이용 활성화를 도모하기 위한 정책이나 제도는 마련되어 있지 않다. 그리고 마리나의 조성이나 운

영과 관련된 서비스업체에 대한 통계자료도 구축되어 있지 않아 서비스업의 유형이나 사업영역 등을 확인할 수 없다. 2008년 이후 경기도에서 매년 개최되고 있는 경기 국제보트쇼 참가업체에 대한 분류를 토대로 하여 마리나 관련 서비스업체의 분포를 간접적으로 살펴볼 수 있다. 다음의 표에서 보듯이 2011년 6월 개최된 경기 보트쇼에는 214개 레저보트 관련업체가 참가하였으며, 보트쇼의 특성상 보트나 요트, 카누 등 완성품 업체의 비중이 높은 편이다.

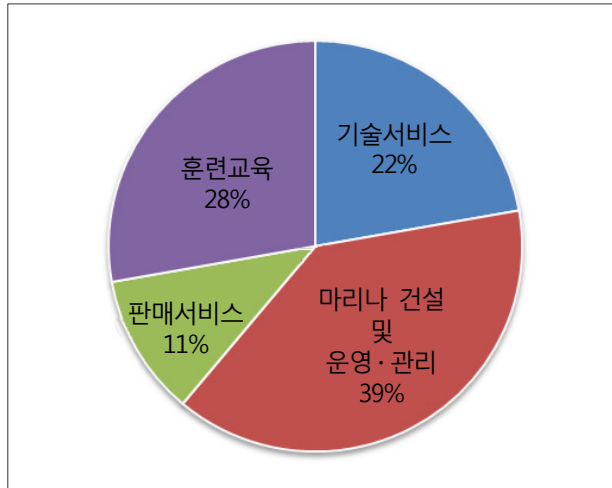
표 3-21 | 경기 보트쇼 전시 참가업체 유형 분류

구분	업체수	비율
보트, 요트	94	44%
카누·카약·고무보트	26	12%
장비·부품	52	24%
협회·기관	14	7%
서비스·마리나	18	8%
보팅미디어	2	1%
기타	8	4%
합계	214	-

자료: 경기도청, 「2011 경기국제보트쇼 보도자료」, 인용 재작성

한편, 마리나·서비스 부문에 있어서는 18개 업체 정도가 분포하고 있는 실정이다. 서비스·마리나로 분류된 업체를 대상으로 하여 이들 업체의 사업영역을 분류해 보면 ‘기술서비스, 훈련·교육, 임대, 중개·판매서비스’, ‘마리나 건설 및 운영·관리’, ‘조직/협회/클럽’으로 구분된다. 그리고 이들 18개 업체의 대표적 사업영역을 분류하여 살펴보면 다음 그림과 같다. 마리나 서비스업체에서는 마리나의 건설 및 운영·관리 업체가 39%(7개 업체)

로 가장 큰 비중을 차지하며 다음으로 교육훈련이 28%를 차지하고 있다.



| 그림 3-12 | 서비스·마리나 업체의 사업영역도

경기보트쇼 참가업체의 유형 분류를 통한 서비스업체의 사업영역 분석은 국내 전체 마리나 관련 서비스업체를 대상으로 한 것은 아니지만 경기보트쇼의 성격이나 참가업체의 사업영역 분포를 고려할 때, 국내에는 마리나와 레저보트를 관리하기 위한 서비스업이 다양하게 발달되지 못한 것으로 평가된다. 이는 국내 마리나 관련 시장이 도입기에 있으며 시장이 활성화되지 못한 데 원인이 있다. 한편, 마리나 조성정책에 따라 다양한 마리나 시설이 확충되고 레저보트 시장이 활성화되면 마리나와 레저보트를 관리하기 위한 서비스 수요가 증가될 것으로 기대할 수 있다. 따라서 국내 마리나 관련 서비스업체의 여건을 분석하고 사업 추진상의 장애요인과 함께 발전방안 마련을 위한 실태조사가 필요하다.

② 국내 마리나 서비스업체 운영여건

국내 마리나 서비스의 운영여건에 대한 조사는 국내 마리나시설 조성

이나 운영 관련 업체, 요트/보트클럽, 요트학교 운영업체, 레저보트 관리업체를 대상으로 기초여건을 살펴보았다. 운영여건과 관련된 조사대상은 수영만 요트경기장과 전곡항마리나, 충무마리나에서 레저보트의 위탁관리를 담당하는 민간업체 대표들을 대상으로 자문회의와 더불어 개별 면접조사를 실시하였다.

마리나와 요트 관리사업을 담당하는 업체들을 대상으로 하는 심층면접 조사는 마리아의 관리·운영부문, 레저보트 운항부문, 기타 정책 제언사항 등으로 나누어 살펴보았다. 우선, 국내 마리아의 운영부문에서는 수익다변화를 위하여 운항, 시설관리, 임대, 요트영업, 수리 등의 서비스가 제공되어야 하나 국내 마리아는 단순 계류, 보관서비스만을 제공하기 때문에 수익을 다변화시키는 데 한계가 있는 것으로 나타났다.

그리고 레저보트의 영업은 수상레저업과 유도선업으로만 영업행위가 가능하지만 수상레저업은 승선인원이 제한적(12명)이며 유람선업은 운항시간의 제한으로 실제 운영상 제약이 있어 수익을 창출하기 어려운 구조라는 의견이 지배적이었다. 그리고 마리아의 제공 서비스와 관련해서는 유류와 통신, 관리, 보험서비스 등이 이루어지지 않고 있다. 또한 보트의 수리를 위해서는 개별 요트 소유주가 보트 수입업체나 일반 선박 수리업자에게 요청을 해야 하지만 세부적인 제공 서비스나 이와 관련된 법적 규정도 마련되어 있지 못하다.

그리고 레저보트의 운항을 위하여 필수적인 유류 보급 서비스는 수영만, 통영, 전곡 3개 지역 모두에서 제공하지 못함에 따라 이용에 큰 불편을 초래하고 있는 것으로 나타났다. 이와 더불어 레저보트의 입항이나 정박을 위한 정보 제공과 관련된 서비스도 제공되지 못한 실정이다. 따라서 레저보트의 소유자들은 개별적으로 유류 보급이나 레저 관련 정보를 획득하여 자신의 레저보트를 관리하거나 민간업체에 관리를 위임하고 있는 것으로 나타났다.

| 표 3-22 | 마리나·요트관리 제약요인

구분	내용	비고
마리나 관리 운영	- 마리나 서비스: 단순 계류 보관서비스 제공 → 레저보트의 관리나 운영은 모두 민간업체에서 별도 계약 - 마리나에서의 수익: 시설 관리, 임대매출 필요 → 현행 법령상 수익발생 제약 - 레저보트 수리: 레저보트 수리와 관련된 기능은 별도 제공하지 못함 → 개별 민간사업자 해소	마리나/요트 활성화를 위한 서비스기능 부족, 요트장업의 제약
레저보트 운항	- 레저보트의 임대/운항: 수상레저업, 유선업의 규제로 실제 수익발생 제약 → 법령 정비 필요(운항시간 규제, 시설규제 해소) - 레저보트 보험, 클럽제도: 레저선박의 보험관련 규정 부재, 클럽제도를 통한 확산제도 부족	레저보트의 임대나 운항 관련 규정 없음
기타	- 레저보트 유류 보급: 레저보트 운항자 개별 처리 - 레저보트 입항/정박: 통신, 부대 정보 없음	-

(2) 국내 서비스업 여건 분석

① 설문조사 개요

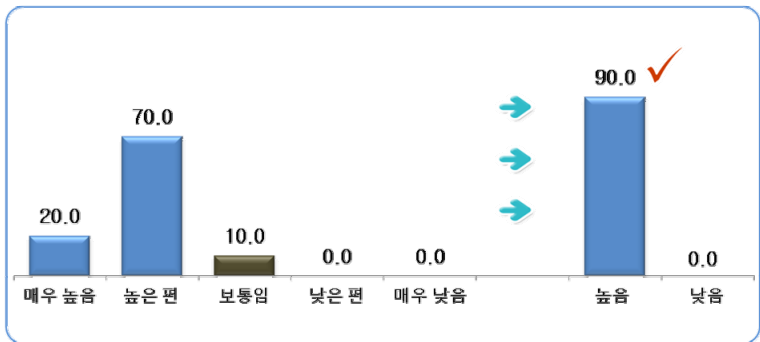
국내 마리나 서비스여건 분석은 국내 마리나시설 조성이나 운영 관련 산업계 전문가를 대상으로 실시하였다. 설문조사의 목적은 국내 마리나 개발 및 운영여건에 대한 파악과 더불어 마리나 서비스업의 도입방향과 관련된 사항이다. 설문조사의 항목은 다음과 같이 크게 4가지 부문으로 구성하였으며 설문조사에 참여한 전문가는 총 30명이다.

| 표 3-23 | 마리아 서비스업체 설문지 구성

측정항목	측정내용	척도
국내 해양레저 시장/활동여건	국내 레저보트 시장여건과 발전전망, 국내 해양레저산업 성장 장애요인, 해양레저시장 활성화를 위한 추진사항	명목척도, 리커트 5점 척도
마리나시설 운영·서비스여건	국내 서비스업 여건 평가, 운영의 장애요인, 서비스업 활성화 방안, 서비스인력 양성방안	명목척도, 리커트 5점 척도
국내 마리나 조성방향	마리나시설 조성방안, 공공형 마리아의 서비스기능, 거점마리나 조성방향	명목척도, 리커트 5점 척도
개선사항	재정지원, 법적·제도적 개선사항	리커트 5점 척도/자기기입

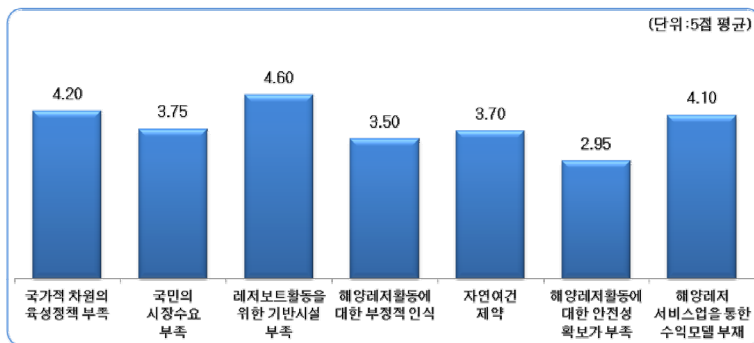
② 설문조사 분석 결과

국내 해양레저시장과 레저활동여건 부문은 시장여건 및 발전전망에 대하여 조사하였다. 우선 국내 시장여건에 대한 평가에 있어서는 전체 응답자의 90%가 도입기에 있다고 응답하였으며 향후 발전전망에 있어서는 향후 발전전망이 높다고 응답하였다.



| 그림 3-13 | 국내 해양레저보트 시장 발전전망

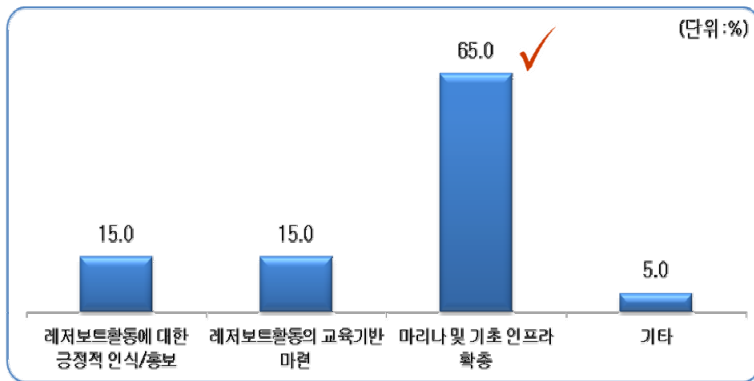
한편, 국내 해양레저가 성장하지 못했던 장애요인은 리커트 5점 척도를 사용하여 평가하였다.⁶⁾ 분석 결과, 전문가들은 조사대상 항목 7개 부분에 대하여 모두 부정적인 평가를 나타냈다. 국내 해양레저산업의 가장 큰 장애요인은 레저보트활동을 위한 기반시설의 부족으로 나타났으며 다음으로 국가적 차원의 육성정책 부족, 해양레저서비스업을 통한 수익모델의 부재를 문제점으로 지적하였다. 이에 따라 해양레저서비스산업의 육성을 위해서는 국가적 차원에서 마리나를 중심으로 하는 기반시설을 정비하고 이를 바탕으로 시장수요를 확보하는 것이 필요할 것으로 판단된다.



| 그림 3-14 | 국내 해양레저산업의 장애요인

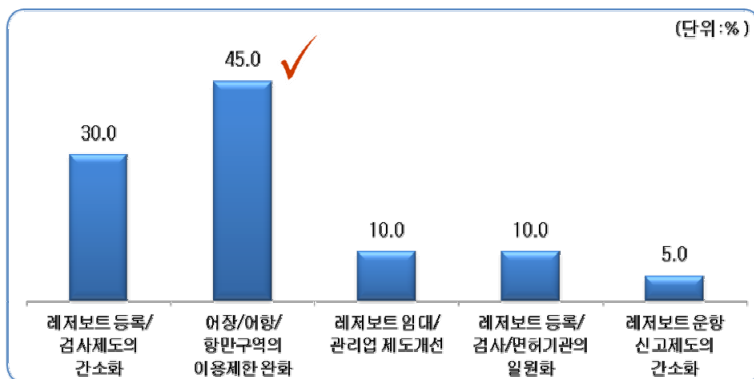
그리고 해양레저활동의 대중화를 위해서도 우선 기반시설의 확충이 필요한 것으로 분석되어 앞선 제약요인의 분석과 동일한 결과가 나타났다.

6) 리커트 5점 척도 평가: 해당 항목에 대하여 매우 긍정적인 경우 5점, 매우 부정인 경우 1점을 부여하여 평가함.



| 그림 3-15 | 국내 해양레저시장의 대중화방안

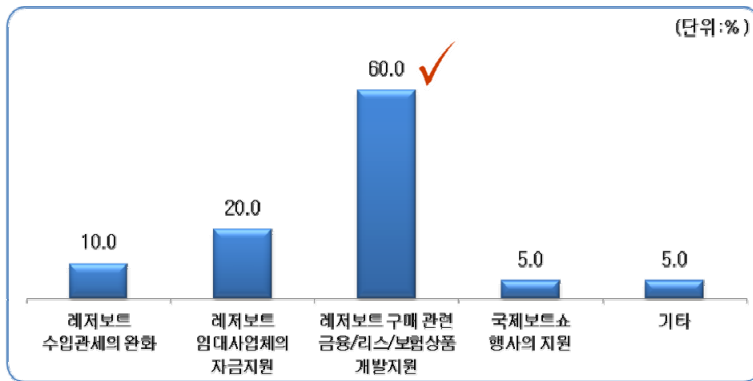
해양레저활동의 촉진을 위한 규제 완화에는 마리나 조성공간의 확보 차원에서 어장/어항/항만구역의 이용 제한을 완화해야 한다는 의견이 가장 많이 제시되었다. 이와 더불어 레저보트 등록/검사제도의 간소화가 필요하다는 의견이 비교적 많았다.



| 그림 3-16 | 해양레저활동 촉진을 위한 규제 완화

레저보트의 보급 활성화를 위한 방안으로는 레저보트 구매 확대를 위한 금융/리스/보험상품의 개발·지원이 필요하다는 의견이 많았다. 즉, 레저

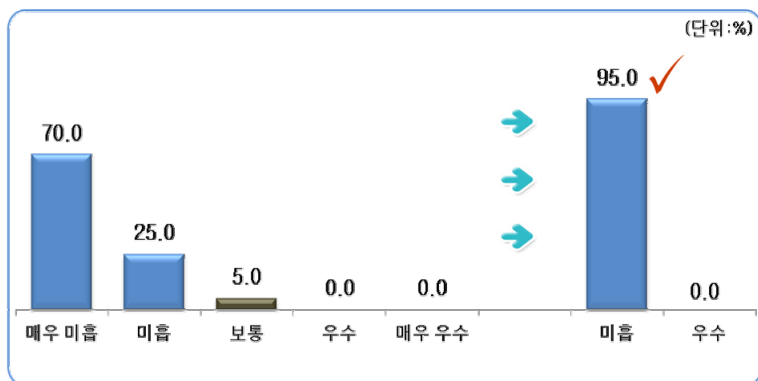
보트의 이용 촉진을 위해서는 다양한 금융상품의 개발을 통하여 레저보트를 구매할 수 있는 여건을 마련하는 것이 가장 시급한 것으로 판단된다.



| 그림 3-17 | 국내 레저보트 보급 활성화방안

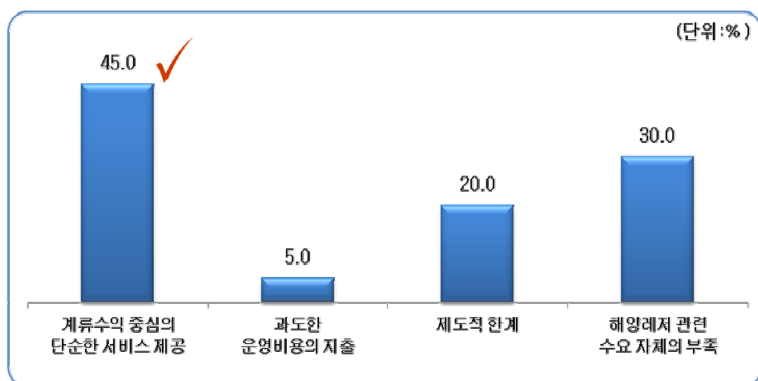
국내 해양레저활동 및 관련 시장여건과 관련된 의견을 종합해 보면, 아직까지 국내시장은 도입기 수준에 있지만 향후 발전전망은 높을 것으로 기대된다. 한편 해양레저보트 활동과 관련된 장애요인으로서는 해양레저활동을 위한 기반시설 자체가 마련되지 못한 것이 가장 큰 장애요인이며 시장 수요의 부족도 문제점으로 지적되었다. 이에 따라 해양레저의 활성화를 위해서는 기반시설의 정비를 통하여 레저보트활동을 위한 기초여건을 정비하고 일반인들이 레저보트 이용/구매를 위한 금융상품을 마련하는 것이 우선적으로 추진되어야 한다.

다음으로 국내 마리나시설의 운영여건에 대한 평가는 마리나시설의 운영여건 전반에 대한 평가와 더불어 제공 서비스기능에 대하여 살펴보았다. 우선 국내 마리나시설의 운영여건에 대해서는 전체 응답자의 90%가 시설여건이 매우 미흡하다고 답변하였다.



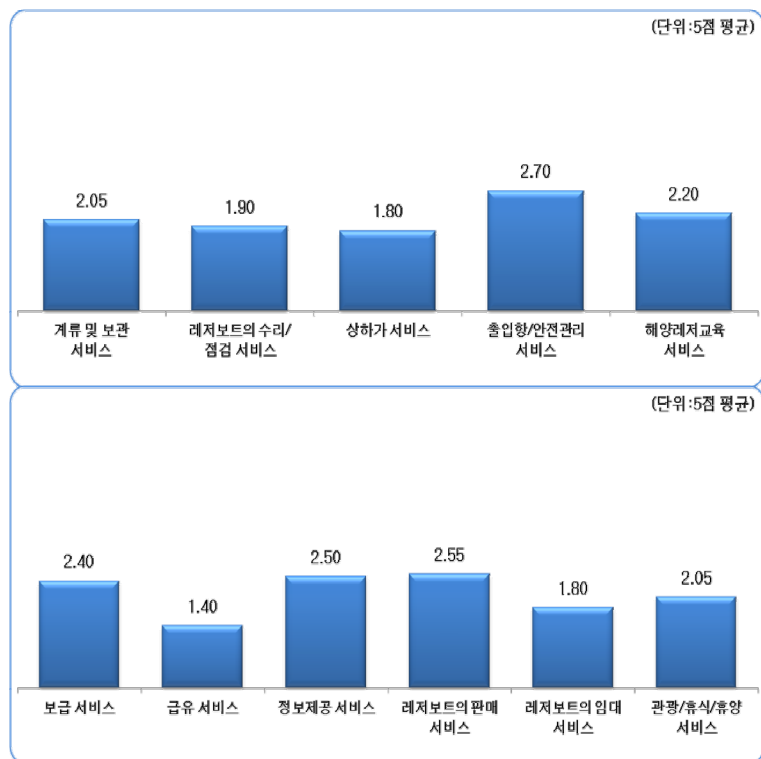
| 그림 3-18 | 국내 마리나시설 운영여건

그리고 운영여건과 관련된 문제점으로는 계류수의 중심의 단순한 서비스 제공과 더불어 해양레저 관련 수요 자체의 부족이 가장 큰 문제점으로 지적되었다. 즉, 앞서 국내 마리나시설의 운영 현황에서 살펴본 것처럼, 국내 마리나는 대부분 계류서비스만을 제공하고 있다. 하지만 마리나의 이용 활성화를 도모하기 위해서는 계류서비스 자체도 개선해야 하며 이와 더불어 다양한 서비스가 이루어져야 한다.



| 그림 3-19 | 국내 마리나시설 운영의 제약요인

국내 마리나시설의 운영 제약요인과 관련하여 마리나의 기초적인 서비스기능들을 토대로 국내 마리나시설들의 서비스 제공 여건을 평가해 보았다. 전문가들은 11개 조사대상 서비스항목에 대하여 모두 보통 이하의 응답을 나타내 국내 마리나에서 제공되는 서비스기능이 매우 열악한 것으로 평가되었다. 그리고 국내에서 제공되는 마리나 서비스 중에서 가장 열악한 항목으로는 레저보트 급유서비스로 나타나 앞선 심층조사 결과와 동일하게 나타났다. 이와 더불어 레저보트의 상하가서비스, 임대서비스, 수리/점검 서비스도 그 수준이 매우 열악한 것으로 나타났다. 한편, 이러한 서비스들은 레저보트활동을 위한 기초적 서비스로 마리나의 이용 활성화를 위해서 개선이 시급한 것으로 판단된다.



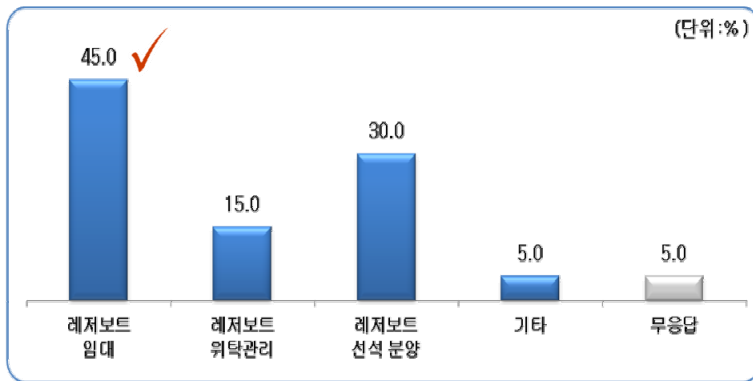
| 그림 3-20 | 국내 마리나 서비스여건 평가

국내 마리나의 이용 활성화를 위하여 개선해야 하는 서비스기능에 대하여 살펴보면 다음과 같다. 전문가들은 우선 현재의 계류 및 보관서비스의 개선이 이루어져야 한다고 응답하였으며 이와 더불어 레저보트의 수리/점검서비스, 관광/휴식서비스, 레저보트 임대서비스가 개선되어야 한다고 응답하였다. 즉 레저보트활동의 촉진을 위해서는 마리나의 기본적 서비스 기능을 개선하고 관광기능을 보강하는 것이 필요하다고 판단된다.



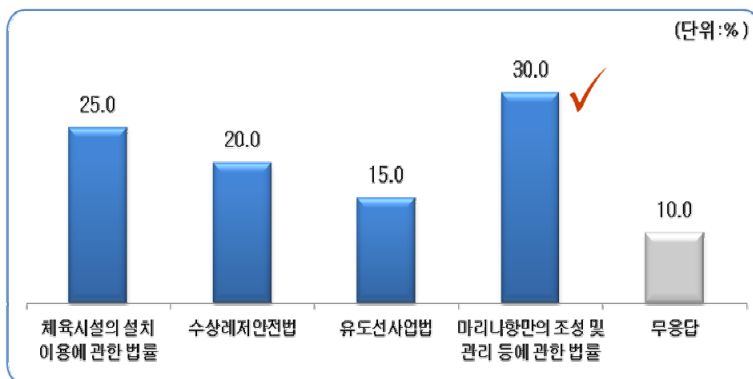
| 그림 3-21 | 국내 마리나 서비스 개선항목

그리고 마리나에서 수익모델 부재와 이를 개선하기 위한 방안으로는 레저보트의 임대와 더불어 레저보트 선석의 분양이 이루어져야 한다는 의견이 많았다. 즉, 레저보트를 통한 사업모델의 다양화와 함께 마리나의 이용 활성화를 도모하는 차원에서 레저보트의 선석 분양에 대한 의견이 많았던 것으로 판단된다.



| 그림 3-22 | 국내 마리나의 수익 증대방안

다음은 레저보트의 이용 활성화를 위한 제도적 지원과 관련하여 현재 해양레저와 관련된 법령 중 정비가 필요한 법령에 대하여 살펴보았다. 응답자들은 현행 체육시설의 설치·이용에 관한 법률이나 수상레저안전법, 유도선사업법의 부분적인 수정보다는 마리나의 개발에 관련한 사항을 규정하는 마리나법을 수정하는 것이 합리적이라고 응답하였다.

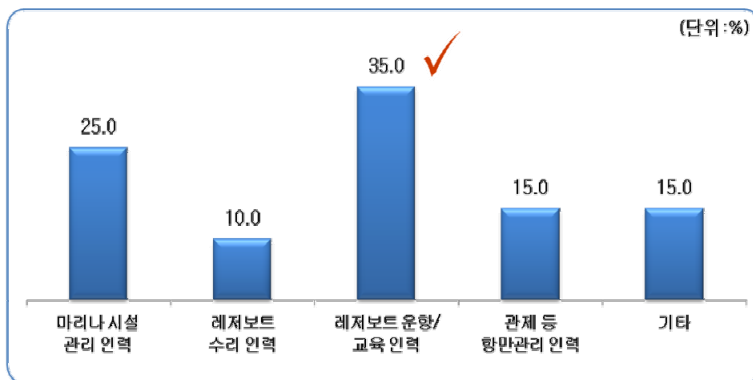


| 그림 3-23 | 국내 마리나의 이용 활성화를 위한 법령 정비

즉, 마리나의 운영을 포함한 해양레저의 활성화를 위해서 기존 타 법

률의 수정보다는 마리나의 조성과 관리와 관련된 사항을 규정하는 마리나 법을 수정하는 것이 더욱 현실적인 것으로 판단된다.

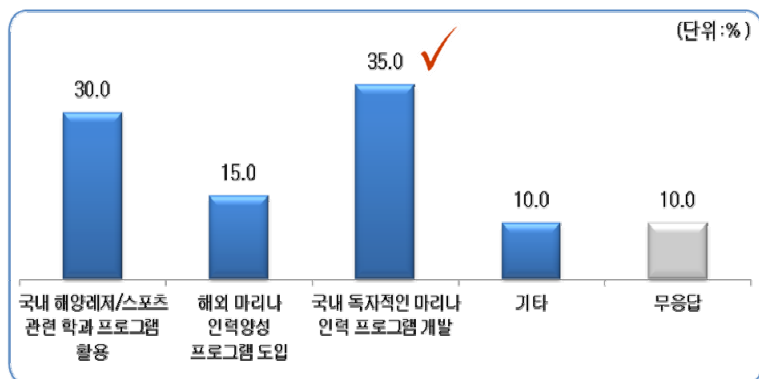
그리고 마리나시설의 운영에 필요한 서비스인력과 필요 전문인력의 확보방안에 대하여 살펴보았다. 마리나의 서비스인력과 관련해서는 다음과 같이 레저보트 운항/교육인력이 가장 부족한 것으로 나타났으며 다음으로 는 마리나시설의 관리 인력이 필요하다는 의견이 높게 나타났다. 즉, 레저 보트의 대중화를 위한 교육과 더불어 레저보트 임대사업의 추진과 관련하여 운항인력이 필요하다는 의견이 높게 나타난 것으로 판단된다.



| 그림 3-24 | 국내 마리나의 서비스인력의 수요

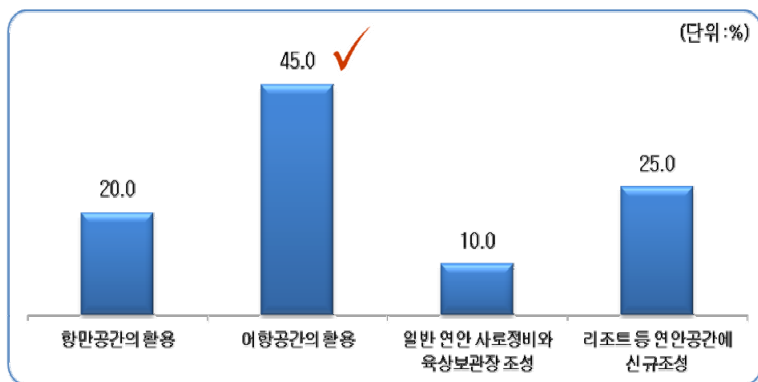
마리나 서비스인력의 양성과 관련해서 국내 독자적인 마리나 인력 양성 프로그램을 개발해야 한다는 의견이 가장 높게 나타났다. 이와 더불어 국내 해양레저/스포츠관련 학과 프로그램을 활용하여 교육을 활성화하자는 의견이 상대적으로 높게 나타났다. 한편, 국내에는 마리나와 관련된 서비스 교육 매뉴얼이나 인력 양성 프로그램은 마련되어 있지 못한 실정이다. 따라서 인력 양성 초기단계에는 해외의 마리나 인력프로그램을 활용하거나 관련 매뉴얼을 바탕으로 한 교육프로그램을 도입하는 방안도 함께 검토해

야 할 것으로 판단된다.



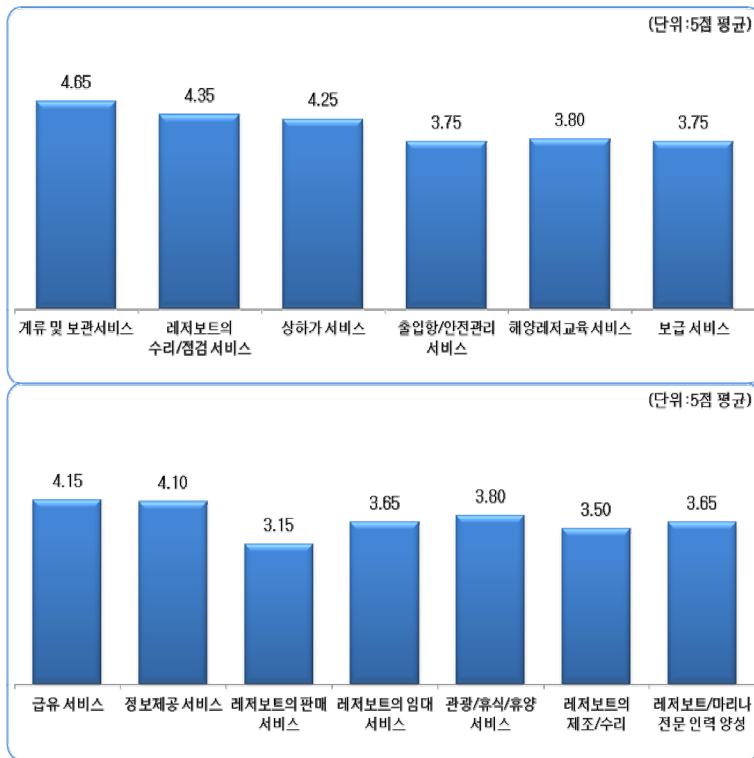
| 그림 3-25 | 국내 마리나 서비스인력 양성프로그램의 도입

마지막으로 국내 마리나시설의 조성방향에 대하여 전문가들의 의견을 분석하였다. 마리나시설의 조성은 조성공간과 더불어 공공형 마리나의 서비스기능에 대하여 조사하였다. 우선 해양레저활동의 대중화를 위한 마리나의 조성공간은 어항공간을 활용하자는 의견이 높게 제기되었다. 그리고 이와 더불어 리조트 등 연안공간을 활용하여 신규로 조성하자는 의견이 비교적 높게 나타났다. 즉, 레저보트의 대중화와 더불어 초기 투자비용의 절감 측면에서 기존 시설을 활용하자는 의견이 높게 나타난 것으로 판단된다. 한편, 어항공간의 활용에는 기존 어업활동과의 상충문제와 더불어 어항공간의 활용가능성에 대한 사전 검토가 우선적으로 이루어져야 할 것으로 판단된다.



| 그림 3-26 | 국내 공공형 마리아의 조성공간

그리고 공공형 마리아가 갖추어야 할 서비스기능으로는 우선 계류 및 보관서비스기능이 가장 중요한 것으로 나타났으며 다음으로는 레저보트의 수리/점검 서비스, 상하가 서비스, 급유서비스, 정보제공 서비스 등의 순으로 나타났다. 즉 앞서 마리아의 서비스 평가와 연계해 볼 때, 공공마리아는 계류 및 보관과 더불어 수리/점검기능이 중요한 것으로 판단된다. 한편, 국내에 공공이 중심이 되어 조성된 마리아시설은 대부분 계류/보관서비스만을 제공하고 있다. 따라서 이러한 서비스기능 중에서 공공이 반드시 제공해야 하는 서비스 기능을 중심으로 관련 제도를 개선하는 것이 필요할 것으로 판단된다.



| 그림 3-27 | 국내 공공형 마리나의 서비스기능

③ 시사점

국내 해양레저관련 전문가들을 대상으로 한 설문조사의 시사점을 정리해 보면 다음과 같다. 국내 마리나시설을 포함한 해양레저활동 여건은 도입기 수준이지만 최근 잇달아 발표되고 있는 해양레저산업 육성정책과 연계할 때, 발전전망은 높은 것으로 나타났다. 한편, 국내 마리나 서비스산업을 포함한 해양레저가 발전하지 못한 장애요인으로선 우선 기반시설 자체가 부족한 것이 가장 큰 문제점으로 지적되었다. 이에 따라 활성화를 위해서는 우선 마리나를 중심으로 하는 기반시설의 조성을 통하여 해양레저활동을 위한 기초 여건을 마련하고 관련 서비스업의 수익모델을 마련하는 것

이 필요할 것으로 판단된다.

마리나의 운영여건에 있어서는 운영여건 자체가 크게 열악한 것으로 나타났으며 마리아에서 제공되어야 하는 대부분의 서비스여건 또한 매우 취약한 것으로 나타났다. 이에 따라 마리아의 이용 활성화와 더불어 마리아 서비스업의 수익모델을 창출하기 위해서는 우선 마리아의 기본적 기능인 계류기능을 개선하고 레저보트의 수리/점검 기능과 더불어 관광휴양기능을 부여하는 것이 시급한 것으로 판단된다. 그리고 레저보트의 임대업과 마리아의 선석 분양이 가능하도록 관련 제도를 정비하는 것이 필요할 것으로 판단된다. 이와 관련된 제도의 정비는 현행 마리아법을 정비하는 것이 가장 합리적일 것으로 판단된다.

마지막으로 마리아의 대중화와 관련된 공공형 마리아의 도입과 관련해서는 공공형 마리아의 조성공간으로 우선 어항공간을 활용하여 조성하자는 의견이 높게 제기되었다. 이는 마리아 외곽시설과 더불어 연안공간의 매립에 수반되는 투자비용과 환경오염의 문제 등을 해소하기 위한 대안으로 제시된 것으로 유희공간의 활용이라는 측면에서 검토되는 것이 필요할 것으로 판단된다. 한편, 어항공간의 활용은 배후 육상부지의 확보, 어업활동 공간과의 상충, 여유수역의 확보 가능성 등이 전제되어야 한다. 공공형 마리아의 제공 서비스로는 기본적인 계류서비스기능의 제공과 더불어 레저보트의 수리/점검 기능, 상하가 서비스 등이 필요한 것으로 나타났다. 따라서 공공형 마리아의 조성은 대중화를 중심으로 하는 기능과 더불어 관련 산업의 지원기능이 함께 포함되어야 할 것으로 판단된다.

4. 마리아 운영 한계점 분석

1) 운영의 제약요인

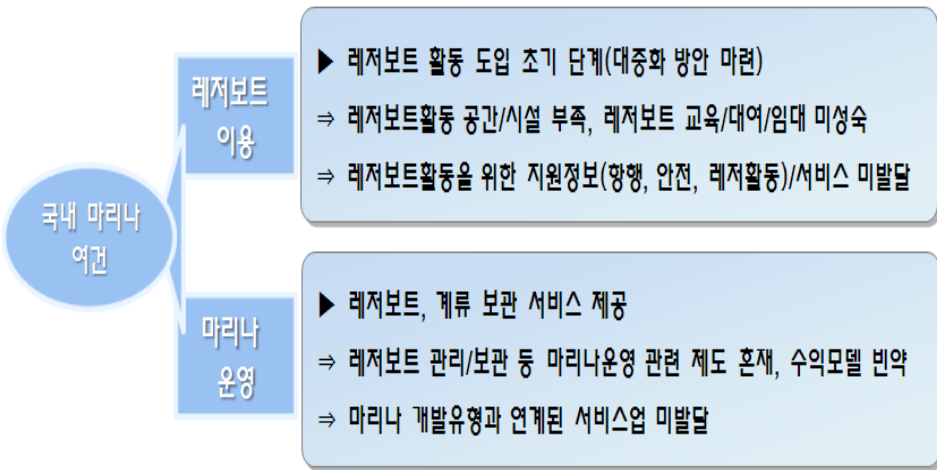
국내 마리아시설은 해양관광이 활성화된 국가들과는 많은 차이가 있다. 즉 미국과 유럽 등에서는 1900년대 이전부터 마리아 문화가 형성되었으며 마리아를 기반으로 해양레저·스포츠활동이 대중화 되었다. 그리고 레저활동을 지원하기 위한 다양한 서비스업이 발달되어 있다. 한편, 우리나라는 해수욕장 중심의 해양관광활동이 주류를 이루고 있으며 ‘마리아’, ‘요트’ 등이 대중에게 크게 인식되지 못하고 있는 실정이다. 따라서 우리나라의 마리아 개발은 마리아시설 자체를 활성화하는 마리아 공급정책과 더불어 마리아를 이용하는 레저보트 시장을 대중화하는 정책이 함께 추진되어야 한다. 이를 위해서는 마리아의 개발과 더불어 마리아의 관리·운영, 레저보트활동을 지원하기 위한 서비스가 함께 발전되어야 한다.

국내 마리아 운영실태를 종합적으로 정리해 보면 다음과 같은 측면에서 제약요인을 가지고 있다. 우선 마리아 조성 현황 및 관련 정책적 측면에서는 해양레저활동을 위한 잠재 수요는 지속적으로 성장하고 있지만 이러한 수요를 확산시키고 대중화시키기 위한 방안은 아직까지는 미흡한 실정이다. 또한 관련 정책에서도 마리아시설의 조성과 관련된 법령과 중장기 기본계획은 마련되어 있지만 대중화와 관련된 정책은 마련되지 못했다. 그리고 마리아의 운영과 관련된 제도적 측면에서도 현행 법령들은 레저보트의 임대나 마리아의 관리와 관련된 사항은 세부적으로 나타나지 못하고 있다. 따라서 마리아와 해양레저의 육성 정책적 측면에서는 해양레저의 대중화 방안과 더불어 마리아시설의 관리, 레저보트의 임대, 대여사업과 관련된 제도를 정비하는 것이 필요한 실정이다.

또한 현재 운영되고 있는 마리아시설의 운영 현황 분석에서 보듯이 마리아에서 제공되고 있는 서비스 자체도 일반인들의 이용 편의성을 도모하거나 대중화를 유도하는 데 한계가 있다. 국내 마리아시설들은 대부분 체육시설로 등록되어 있어 단순 계류기능만을 수행한다. 이에 따라 레저보트의 운항에 따른 보급기능(유류, 전기, 음식)이나 수리·점검과 관련된 기능은 대부분의 마리아에서 제공받지 못하고 있는 실정이다. 그리고 마리아시설 내에서의 레저보트 임대사업 또한 이루어지지 못하고 있다. 이러한 제약요인들은 마리아 서비스업체 조사와 더불어 마리아시설의 조성, 운영과 관련된 전문가 설문조사에서도 확인이 되었다. 전문가를 대상으로 하는 설문조사 결과, 국내 마리아 서비스업은 높은 잠재성을 가지고 있지만 기반시설 자체의 부족과 마리아 서비스업 운영에 따른 수익모델의 부재 등이 문제점인 것으로 나타났다. 또한 대부분의 서비스여건이 크게 미흡한 것으로 분석되었다. 이에 따라 마리아의 이용 활성화를 위해서는 마리아의 기본적인 기능인 계류기능의 개선과 더불어 수리·점검기능과 관광휴양기능을 부여하는 것이 필요한 것으로 분석되었다.

이상의 국내 마리아 이용여건을 종합해 보면 다음의 그림과 같이 레저보트의 이용과 마리아의 운영이라는 측면에서 제약요인이 있다. 레저보트 이용과 관련해서는 국내 레저보트 활동은 도입 초기 단계로 대중화를 위한 방안의 마련이 크게 부족하다. 따라서 레저보트 활동의 촉진을 위해서는 해양레저활동을 위한 공간과 기본시설의 마련이 필요하다. 이와 더불어 레저보트 활동을 지원하기 위한 각종 서비스의 제공도 요구된다.

마리아의 운영 측면에서는 대부분의 마리아가 레저보트의 계류·보관 서비스만을 제공함에 따라 레저보트의 관리나 운영이 합리적으로 이루어지지 못하고 있는 실정이다. 마리아 개발과 연계된 부대 서비스도 제공되지 못하고 있다. 따라서 마리아의 운영 활성화를 위해서는 마리아의 유형에 따른 서비스업의 도입이 요구된다.



| 그림 3-28 | 국내 마리나 운영여건 평가

2) 마리나 서비스업 도입방향

국내 마리나와 레저보트 운영의 한계점과 관련하여 이의 활성화를 위해서 마련되어야 하는 서비스를 분류해 보면 다음과 같이 레저보트 활동의 촉진과 마리나 개발 활성화 측면에 따라 다양한 서비스가 제공되어야 할 것으로 판단된다. 우선, 레저보트활동 촉진에서는 해양레저활동의 대중화, 해양레포츠 활동, 크루징 활동의 영역에 따라 관련 서비스의 제공의 이루어지도록 해야 한다. 이를 위해서는 레저보트의 교육과 클럽 육성, 레저보트 임대와 관련된 서비스가 제공되어야 한다. 그리고 해양레저활동과 크루징활동을 지원하기 위해서는 관련 정보의 제공이 필요하다. 마리나의 개발과 관리에서는 마리나 수익모델의 발굴, 마리나 관리 운영 및 전문인력 양성, 마리나의 개발유형과 보급에 따라 다양한 서비스가 제공되어야 한다. 우선 마리나의 수익모델과 관련해서는 마리나와 레저보트의 분양/임대/용선, 레저보트 관리/수리/보급 서비스가 제공되어야 한다. 마리나시설의 관리 측면에서는 레저보트의 출입항, 마리나시설의 환경 관리에 따른 서비스

의 제공이 필요하다. 이와 더불어 마리나의 개발유형에 따라 제공되는 서비스도 각기 다르게 전개되어야 한다.



| 그림 3-29 | 국내 마리나업 도입방향

한편, 국내 마리나시설의 운영과 관련된 제도에서 살펴본 것처럼 국내에는 이러한 서비스를 포괄적으로 제공할 수 있는 여건은 마련되어 있지 못하다. 따라서 마리나 서비스업이 활성화된 해외 마리나 서비스산업에 대한 사례 분석을 토대로 하여 국내 마리나 서비스업의 도입방향과 더불어 관련 서비스 도입에 따른 전문인력 양성방향을 정립하고 이에 따른 세부적 실천방안을 마련하도록 한다.

제4장 해외 마리나 서비스

이 장에서는 마리나 서비스산업의 국제적 동향 분석과 더불어 마리나 서비스산업이 발달된 미국, 영국, 호주의 마리나 서비스산업 여건을 분석하였다. 그리고 마리나 시설의 운영에 필요한 전문인력의 구성 체계와 마리나 서비스 제공을 위한 인력 양성 프로그램에 대하여 살펴보았다. 마리나 선진국에서 제공되고 있는 각종 서비스들은 국내 여건과 다소 차이가 있다. 따라서 국내 해양레저 활동여건과 함께 시장여건을 고려하여 도입하는 것이 필요하므로 해외 사례의 분석은 국내 여건과의 비교분석을 통하여 시사점을 제시하였다. 그리고 마리나 서비스인력 양성과 관련된 프로그램은 새로운 일자리 창출의 측면을 고려하여 분석하였다.

1. 해외 마리나 서비스업 분석

1) 마리나 서비스업 동향

(1) 국제 마리나 서비스업 동향 변화

세계 경제여건의 변화에 따라 최근 마리나산업의 성장세는 다소 둔화되고 있다. 마리나산업을 둘러싼 국제 환경의 변화에 대응하여 마리나 건설비용의 절감과 더불어 해양환경오염 저감, 레저보트 관리의 편리성을 강조하여 육상공간을 활용한 마리나 서비스시장(Drystacks)이 새롭게 성장하고 있다. 그리고 마리나 개발과 레저보트 운항에 따른 환경문제에 대처하기 위한 방안으로 골드 앵커(Gold Anchor), 클린 마리나(Clean Marina), 블루 플래그(Blue Flag)와 같은 마리나 인증제도의 도입을 통하여 마리나 서비스산업의 경쟁력을 강화시키고 있는 추세이다.

마리나 인증제도의 도입은 단순히 해양환경의 오염에 대한 관리수단에서 벗어나 개별 마리아가 제공할 수 있는 서비스 수준을 증명하는 수단으로 활용되면서 마리아의 관리·운영여건을 평가하는 지표로 활용되고 있다. 이에 따라 미국, 유럽, 호주 등에서는 각 국가별로 마리아 인증과 관련된 기준을 마련하고 마리아가 제공하는 서비스여건에 따라 마리아를 등급화하여 인증마크를 부여하고 있다. 이와 더불어 국제 마리아시장에서는 레저보트의 판매시장 개척과 더불어 마리아 개발사업 참여, 기술서비스의 전수를 목적으로 한국, 중국, 싱가포르 등 아시아의 신흥시장 진출을 모색하고 있다. 이를 위하여 마리아 선진국들은 아시아 각 지역별 보트쇼 참석 및 홍보 지원, 마리아 개발사업 참여, 국제 컨퍼런스 개최를 통하여 국제 네트워크를 구축하고자 노력하고 있다.

(2) 마리아 서비스 인증제도의 확산

마리아 서비스산업을 둘러싼 국제 환경변화에서 언급한 것처럼 최근 마리아시장에서는 마리아시설과 서비스여건에 대한 인증제도가 확산되고 있다. 최근 들어 마리아시설 개발에 따른 각종 해양환경 오염문제가 새로운 이슈로 부각됨에 따라서, 미국, 유럽, 호주에서는 마리아시설 등급제도와 환경인증 프로그램을 마련하고 일정 기준을 달성할 경우 인증마크를 부여하고 있다. 이러한 인증제도는 단순한 환경인증에서 벗어나 각 마리아의 시설등급을 부여하고 서비스 수준을 홍보하는 수단으로 활용된다.

① 골드 앵커(Gold Anchor) 프로그램

영국(영국 요트협회)과 호주(호주 마리아산업협회)에서 운영되고 있는 골드 앵커는 마리아가 가지고 있는 시설 규모와 서비스 수준을 평가하여 등급을 부여하는 인증제도이다. 골드 앵커는 국내 호텔에 부여되는 등급제도와 유사한 형태로 마리아시설에 따라 1등급에서 5등급으로 구분된다. 골

드 앵커 인증은 ‘1 골드 앵커’와 ‘2~5 골드 앵커’로 대별되며 각 마리나 소유주들은 등급별 기준에 따라 신청서를 작성하여 영국요트협회에 제출하면 평가를 통하여 등급을 부여받게 된다. 이때 각 마리나의 평가에 따른 제반 비용은 신청자가 부담하게 된다. 골드 앵커 인증을 위한 평가는 레저보트 이용객 평가, 마리나 운영자 자체평가, 심사위원 평가의 3가지로 구분되며 각 등급별 31개 항목을 5점 척도로 평가하고 합산점수를 가지고 등급을 부여한다.



| 그림 4-1 | 골드 앵커(Gold Anchor) 평가

Gold Anchor 프로그램의 평가 결과에 따라 각 마리나는 1~5등급을 부여받게 되고 이러한 평가 결과를 마리나의 홍보수단으로 활용한다. 즉 마리나에 대한 등급평가는 마리나 정보시스템을 통하여 레저보트 이용자들에게 제공되며 레저보트 소유자들은 마리나시설의 등급을 바탕으로 자신이 정박할 마리나시설을 선택하게 된다. 따라서 이러한 인증프로그램이 마리나가 제공하는 서비스 형태와 서비스 수준을 알려 주는 수단으로 활용된다.

마리나 인증프로그램의 참여는 마리나시설 소유자의 자유 선택사항이지만 마리나의 홍보나 마케팅을 위하여 등급제도에 자발적으로 참여하고 있는 추세이다.

Marina name	Type	Location	Total berths	Gold Anchors	More details
Troon Yacht Haven	Coastal	Ayresshire	300	↓↓↓↓↓	View
Scottish Canolways	Inland	Ayresshire	240	↓↓↓↓	View
Loch Ness Marina	Inland	Loch Ness	300	↓↓↓↓↓	View
Loch lomond Yacht Club	Inland	Ayresshire	300	↓↓↓↓↓	View
Loch lomond Yacht Club	Inland	Ayresshire	300	↓↓↓↓↓	View
Loch lomond Yacht Club	Inland	Ayresshire	300	↓↓↓↓↓	View

| 그림 4-2 | Gold Anchor 정보시스템/홍보

② 마리나 환경인증 프로그램

마리나의 시설/서비스여건을 평가하는 골드 앵커 프로그램과는 달리 최근 마리나 선진국에서는 마리나의 환경을 평가하는 프로그램을 운영 중에 있다. 즉, 마리나의 개발과 운영상에 발생하는 기름 유출, 매립, 쓰레기 투기, 레저선박 방치 등으로 해양환경의 오염문제가 대두됨에 유럽과 호주를 중심으로 마리나 환경인증 프로그램이 개발되었다. 클린 마리나(Clean Marina) 인증프로그램은 호주 마리나산업협회를 중심으로 운영되는 프로그램으로 각 마리나시설 운영자들은 협회에 인증신청서를 제출하고 일정 기준을 통과할 경우 인증마크를 부여받게 된다.

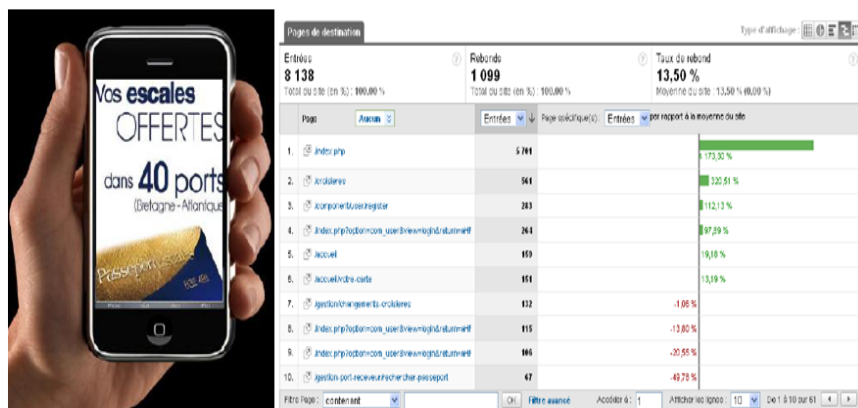
• 클린 마리나의 인증은 인증 신청서 작성→마리나 운영자의 자체평가→마리나인증협회의 평가(96개 평가항목)를 거쳐 일정 기준에 도달되면 'ISO 14001'을 부여 받게 됨	 
--	---

| 그림 4-3 | 클린 마리나(Clean Marina) 인증

클린 마리나 프로그램은 마리나 개발이나 시설 운영을 위하여 평가받아야 하는 강제조항은 아니다. 하지만 마리나 운영자들은 자신이 운영하는 마리나가 깨끗한 마리나라는 홍보와 더불어 마리나의 환경 개선을 위하여 인증프로그램에 적극적으로 참여하고 있다.

(3) 마리나 운영서비스 효율화 추진

세계적 금융위기, 인건비와 유가 상승 등 마리나시설의 운영에 소요되는 관리비용이 상승함에 따라 운영비용 절감을 위하여 마리나 주유카드, 슬립웨이 이용카드, 드라이스택 보관 등 마리나시설 관리시스템이 개발되는 추세이다. 이러한 관리시스템의 도입은 운영인력의 축소와 더불어 마리나 이용 서비스의 효율화를 도모하는 데 기여하고 있다. 이를 위해서 유럽의 마리나 운영자들은 마리나에 대한 공동 마케팅과 홍보를 위해 각 마리나별로 마리나의 위치와 규모, 부대서비스 등에 관한 정보를 스마트폰을 통하여 제공하고 사전에 예약하는 프로그램을 구축하여 운영하고 있다.



| 그림 4-4 | 마리나시설 예약시스템/관리프로그램

마리나 정보시스템을 통하여 마리나 운영자들은 여유 정박 공간, 부대 서비스(유류/전력보급, 기타 물자보급)에 대한 이용비용을 종합적으로 체크하여 경영정보로 활용하고 있다.

마리나시설관리의 효율화를 도모하기 위한 시스템의 도입과 더불어 최근 마리나시장에서는 육상 보관장(Drystack)의 조성이 크게 증가하고 있다. 즉 기존의 마리나시설 개발은 대부분 해상공간을 활용함에 따라 방파제, 파제제 등 외곽시설 조성, 해안매립에 많은 투자비용이 소요되었다. 그리고 레저보트를 해상에 계류함에 따라 레저보트의 관리 비용 또한 높게 책정되는 편이다. 한편, 크레인을 이용하여 레저보트를 육상공간에 계류하는 육상 보관장은 해상계류에 투자되는 비용을 절감할 수 있다. 그리고 레저보트의 관리비용 또한 상대적으로 저렴하다.



| 그림 4-5 | Drystacks 조성 사례

2) 지역별 마리나 서비스시장여건

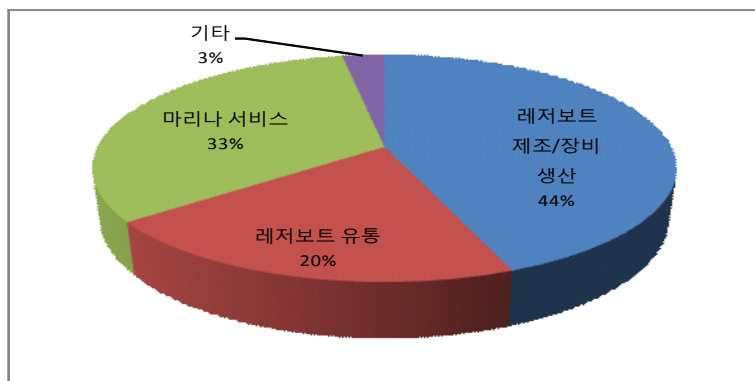
(1) 유럽의 마리나시장여건

유럽의 마리나 문화는 중세시대부터 형성된 것으로 알려져 있으며 요트를 중심으로 하는 다양한 해양레저·스포츠가 발달되어 오늘날에 이르고

있다. 현재 유럽에서는 연간 약 4,800만 명이 해양레저 활동에 참여하고 있으며 이 중 3,600만 명은 레저보트 활동 참여인구이다. 유럽지역의 레저보트 보유 규모는 약 630만 척 수준이며 레저보트의 정박과 더불어 해양레저 활동을 위한 마리나시설은 4,500군데 정도가 구성되어 있다. 그리고 유럽은 세계 임대보트사업(Charter Boats)의 70%가 이루어지는 가장 큰 임대보트 시장으로 레저보트의 제조와 장비산업을 통하여 6만 개의 새로운 일자리가 발생하고 있다.

유럽 마리나시장에서는 마리나산업의 지속적인 성장을 위하여 ICOMIA에 속해 있는 19개 회원 국가들이 상호 시장정보를 교류하며 국제 컨퍼런스와 보트쇼 개최, 마케팅 홍보사업을 통하여 새로운 시장을 개척하고 있다. 그리고 지중해 연안 국가들을 중심으로 한 마리나시설 간 연계 클럽제도의 도입을 통하여 국가 간의 마리나 네트워크를 구성하였다. 그리고 과거 레저보트의 제작이나 생산 중심에서 마리나의 관리, 운영 등 서비스 부문의 사업영역도 점차 확장시키는 추세에 있다.

마리나산업으로 얻어지는 수익구조와 관련하여 영국 마리나산업의 주요 부문별 수익구조를 살펴보면 다음의 그림과 같다.



자료: ICOMIA Boating Industry Statistics, 2009

| 그림 4-6 | 영국의 마리나산업 시장구조

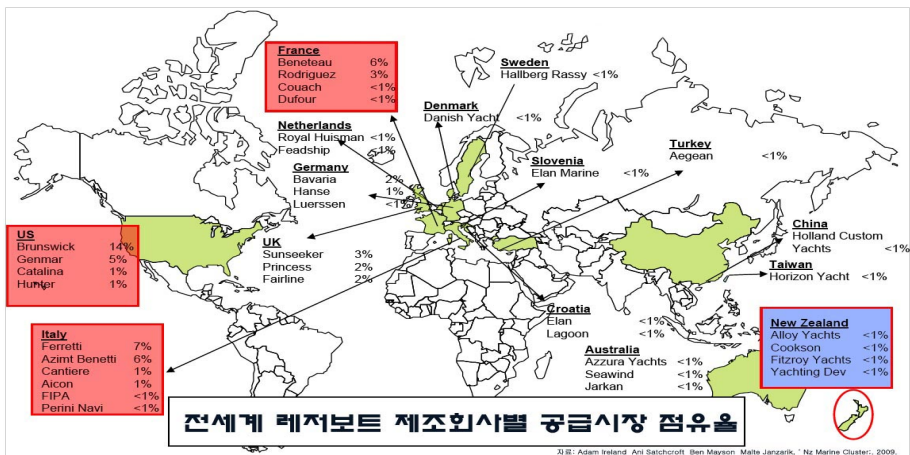
2009년 영국 마리아산업의 전체 시장 규모는 31억 6,000파운드 규모이며 이 중 레저보트 제조/장비 부문이 44% 정도를 차지하고 다음으로 마리아와 관련된 서비스시장이 33%를 차지하고 있어 마리아산업에서는 제조업과 더불어 관련 서비스산업의 시장 규모가 상대적으로 크다는 것을 알 수 있다. 그리고 영국의 마리아 서비스업과 관련한 세부 사업내용을 살펴보면 다음의 표와 같으며 마리아를 중심으로 다양한 서비스가 제공되고 있다. 그리고 서비스 영역에서는 보트의 수리와 더불어 마리아시설 관리, 레저보트의 임대사업의 비중이 높게 나타나고 있다.

| 표 4-1 | 영국 마리아 서비스산업 구조

마리아 서비스 구분	금액 (백만 파운드)	전체 마리아산업의 비중
보트 수리(boat Repairs / Servicing)	197.98	6.3
보트 임대/해수면(Coastal / Sea Charter)	134.24	4.2
보트 임대/내수면(Inland Boat Hire)	82.36	2.6
레저기구 임대(Watersports Rental)	16.09	0.5
요트학교(Sailing Schools)	45.50	1.4
딜러(Dealers)	156.81	5.0
중개업(Brokerage)	55.58	1.8
선용품(Chandleries / Marine Outlets)	86.62	2.7
마리아 정박/해수면(Coastal Marinas / Moorings)	148.76	4.7
마리아 정박/내수면Inland Marinas / Moorings	55.41	1.8
금융/보험(Finance / Insurance / Legal / Surveyors)	28.48	0.9
기타(Other Services)	23.30	0.7
합계	1,031.13	32.6

(2) 미국의 마리나시장여건

미국의 마리나시장은 1950년대 2차 대전 이후 레저보트의 대중화가 이루어지면서 발달되었다. 현재 미국은 세계 마리나 및 레저보트 시장에서 가장 큰 규모를 차지하고 있으며 특히, 레저보트 제조산업 분야의 시장점유율이 높은 편이다. 다음의 세계 레저보트 제조 회사별 공급시장 점유율에서 보듯이 미국은 전체 레저보트 제조시장의 21%를 차지하고 있으며 이 중 브런스윅(Brunswick)이 전체 시장의 14%를 차지하고 있다. 미국을 제외하면 이탈리아와 프랑스의 시장 점유율이 높은 편이다.

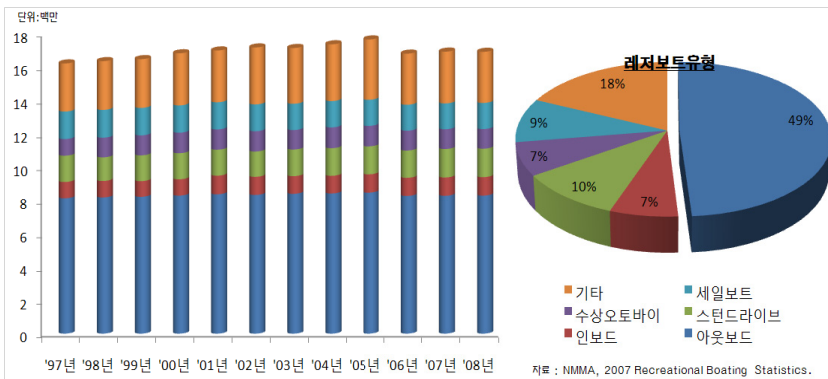


| 그림 4-7 | 레저보트 제조회사별 공급시장 점유율

미국의 레저보트 시장을 살펴보면, 2008년 레저보트 보급 규모는 약 1,693만 척이며, 이 중 아웃보드가 절반가량을 차지하고 있다. 2008년 미국의 레저보트 및 관련 서비스시장의 전체 규모는 338억 달러이며 2007년보다 10% 정도 감소한 것으로 나타났다. 미국의 레저보트 시장 규모가 감소하는 것은 세계경제의 불황에 따른 미국 경제여건 악화와 더불어 유가상승

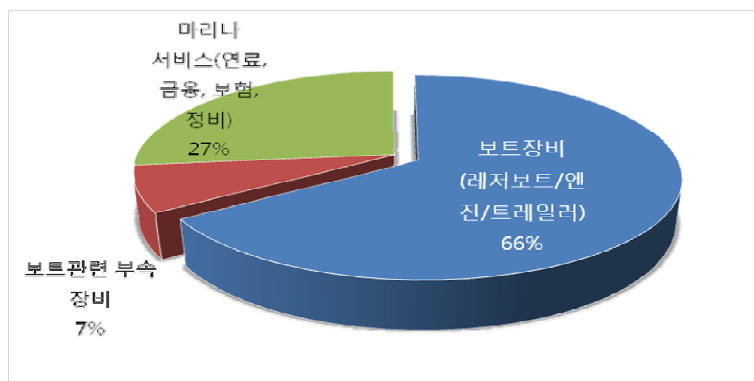
에 주된 원인이다.

레저보트 활동 참여인구는 연간 약 7,000만 명으로 나타나 미국 성인의 30.5%가 레저보트 활동에 참여하고 있다. 레저보트 활동자들의 주된 레저 활동은 보트운항과 바다낚시활동이다.



| 그림 4-8 | 미국의 레저보트시장 증가 추이

미국 마리아/레저보트 시장의 지출 규모를 살펴보면 전체 시장 규모 338억 달러 중에서 레저보트/엔진/트레일러 등 보트장비 부문이 223억 달러이며 보트관련 부속 장비는 24억 달러를 차지하여 제조부문의 비중이 높은 편이다. 마리아 서비스와 관련된 연료, 금융, 보험, 레저보트 정비, 보관 부문은 90억 달러 수준으로 전체 시장의 26.6%를 차지하고 있다.



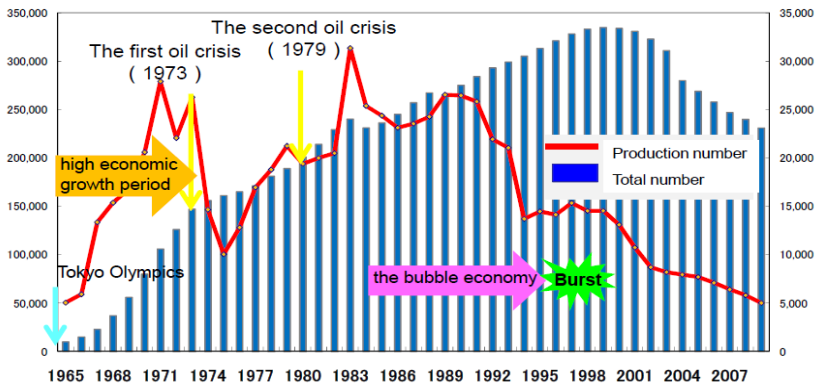
자료: 전계서

| 그림 4-9 | 미국의 레저보트 시장구조

(3) 일본의 마리나시장여건

우리나라와 해양환경 이용여건이 유사한 일본은 마리나산업의 성장에 있어서도 유사한 형태를 가진다. 일본에서 마리나는 1964년 동경 올림픽을 위한 요트항 개발에서 시작되었다. 마리나 개발 초기 일본은 요트항의 조성과 더불어 공공정박지 보조제도를 통하여 마리나시설을 확충하였다. 이후 1970년대에 민간 마리나가 등장하였으며 일본의 경제가 성장하면서 1980년대 버블경제를 바탕으로 마리나시설 확충 및 레저보트 보급 활성화가 적극적으로 이루어졌다.

일본은 레저보트 보급 활성화 정책에 따라서 1990년대에는 레저보트 보급이 급격하게 증가하여 1998년 32만 척까지 증가하였다. 한편, 레저보트의 증가와 관련하여 레저보트를 마리나에 정박시키지 않는 방치정 문제가 대두되었다. 이에 일본에서는 방치정 문제를 해소하고자 일반 마리나 이외에 간이 정박장, 피서리나 등 다양한 보관장소를 마련하였다. 한편, 일본의 레저보트/마리나시장은 2000년 이후 감소추세를 보이고 있다.



자료: Masahiko Yoshida, “Development, History and Experience for Marine Industry in Japan and Future in East Asia Region”, 2011.

◀ 그림 4-10 ▶ 일본 레저보트 시장 변화 주어

일본 레저보트 시장의 감소는 레저활동 패턴 변화와 더불어 1900년대 보급되었던 레저선박의 노후화에 따른 폐선 처리가 주된 원인인 것으로 나타나고 있다. 이에 따라 일본에서는 마리나시설의 이용 활성화를 도모하고자 대규모 마리나와는 별도로 보트파크라는 간이 마리나시설을 조성하였다. 이를 통하여 방치정의 감소를 유도하고 공공마리나의 기능을 수행하도록 하였다.

이와 더불어 일본에서는 ‘바다의 역’이라는 마리나를 중심으로 한 해양레저 네트워크 시스템을 구축했다. 국토교통성에서 해양레저 활성화를 도모하기 위하여 제작한 ‘바다의 역’ 시스템은 각 지역별 마리나 정보와 함께 각종 해양스포츠 활동을 소개하고, 마리나 간 네트워크 서비스 체제를 갖추도록 하였다.



자료: 일본 바다의 역 홈페이지

| 그림 4-11 | 일본 '바다의 역' 시스템

(4) 호주의 마리나시장여건

① 기본 현황

호주는 1960년대부터 해양레저산업(레저보트 제조/수리업 육성, 마리나 산업단지 조성)을 미래 전략산업으로 발전시키기 위해 정부 차원에서 구상을 마련하였으며 해양레저활동이 가장 활발한 퀸즐랜드주를 중심으로 해양레저산업을 전략적으로 육성하고 있다. 호주의 마리나시장과 관련된 기본적인 여건은 다음과 같이 전체 레저보트 보유 규모는 약 100만 척이며 전국적으로 약 350개의 마리나가 조성되어 있다. 호주의 마리나를 중심으로 하는 해양레저산업은 레저보트의 제조와 수리, 서비스인력의 양성으로

구분되며 서비스인력의 양성과 마리아 인증, 보트쇼 행사 개최 등은 호주 마리아산업협회(Marina Industries Association of Australia: MIAA)에서 담당하고 있다. 특히, 호주 마리아산업협회의 마리아 서비스인력 양성과정은 국제 공인자격으로 영국과 호주, 아시아의 마리아 운영자들이 본 과정의 이수를 통하여 국제적 자격을 획득하고 있다.

| 표 4-2 | 호주 마리아시장여건

구분	내용
레저보트 보유규모	약 100만 척
레저보트 활동형태	바다낚시, 크루징, 다이빙, 항해
레저보트 이용패턴	주말 이용이 전체의 47%, 1일 3~5시간 정도 레저보트 이용(전체 43%), 레저보트의 크기는 5~9.9m(전체의 55%)
마리아 조성	전국적으로 약 350개 마리아가 조성(1개 마리아당 수용척수 100~200척)

호주의 마리아산업은 퀸즐랜드지역을 중심으로 활성화되어 있다. 호주 퀸즐랜드 주정부는 호주 전체 보트생산의 75%를 차지하고 있으며 해양레저산업을 통하여 연간 20억 달러의 경제적 수익을 창출하고 있다. 그리고 해양레저산업에 연간 8,000명 정도가 고용되고 있다.

호주 퀸즐랜드에서는 4개의 해양레저산업단지를 중심으로 레저보트 제조산업과 더불어 관련 서비스시장을 육성하고 있다. 정부 차원의 지원은 해양레저산업 육성정책의 수립과 더불어 산업홍보, 해양관광기반시설 조성을 중심으로 추진된다. 이 중 해양레저산업의 육성정책은 산업홍보(국제보트쇼 개최 및 해외투자 설명회), 해양레저산업 전문인력 양성(전문인력 아카데미 지원), 해양레저산업단지 조성 지원(인허가)과 분양에 초점이 맞추어져 있다.



| 그림 4-12 | 호주의 해양레저 클러스터

호주(퀸즐랜드 주정부) 해양레저산업 육성정책의 특징은 정부 차원에서 해양레저산업의 육성을 위한 정책 마련 및 산업 육성을 위한 기반시설 중심의 투자계획 수립(해양레저산업단지와 클러스터 조성)하는 데 있다. 그리고 해양레저산업단지와 마리나는 민간을 중심으로 시장논리에 따라 운영되고 있어 우리나라의 산업단지 조성과정과는 차이가 있다.⁷⁾ 또한 마리나시설의 구성에 있어서도 공공마리나는 제조/수리업의 육성을 위한 산업단지형 마리나와 일반인의 해양관광 활성화를 위한 단순 계류기능 중심의 마리나로 시설이 한정되고 있다. 이외의 마리나시설은 민간이 직접 개발하도록 유도하며 마리나시설의 구성에 따른 공공의 투자는 외곽시설과 항로 준설에 따른 장기 융자의 형태로 이루어진다. 즉 마리나산업의 육성을 위한 정부 차원의 지원정책은 전문인력의 양성, 서비스업 육성을 위한 인증제도 도입, 마리나산업의 홍보에 초점이 맞추어져 있다.

7) 호주의 해양레저산업단지 조성과정: 산업단지 지정(정부) → 산업단지 입주를 희망/개발을 원하는 민간 업체의 토지매입(민간에서 직접 수행) → 개발계획 인허가(정부) → 환경평가(정부) → 기반시설에 대한 정부의 투자(도로, 전기, 상/하수도의 정부 투자) → 시설 완공 및 운영(민간).

② 서비스 인증 및 전문인력 양성 프로그램

호주에서는 해양레저 활성화를 위한 제조산업의 육성과 더불어 호주 마리아산업 협회(Marina Industries Association of Australia: MIAA)를 중심으로 마리아에 대한 서비스 인증과 전문인력 양성프로그램을 함께 운영하고 있다. MIAA는 호주의 레저보트 계류시설, 즉 마리아, 슬립웨이, 보트야드를 비롯한 보관시설의 소유자 혹은 관리자들을 대표하는 기관으로, 호주 내 마리아의 85%가 회원으로 활동하고 있다. 또한 최근에는 활동범위를 뉴질랜드, 싱가포르를 비롯한 아시아 지역으로 넓히고 있으며, 우리나라는 경상남도와 울산광역시와 양해각서(MOU)를 맺고 교류를 확대해 가고 있다. MIAA의 주요 업무는 마리아 프로모션, 교육, 환경 인증 프로그램, 연구사업 등이며 이는 호주 마리아산업의 지속적인 성장을 지원하기 위한 것이다.

MIAA에서는 마리아의 서비스 수준을 평가하기 위하여 앞서 국제 동향에서 설명한 것처럼, 골드 앵커(Gold Anchor) 프로그램과 클린 마리아(Clean Marina)를 주관하고 있다. 골드 앵커 프로그램은 호텔에서 사용하는 등급제도와 마찬가지로 마리아시장에서 해당 마리아를 차별화할 수 있으며, 보트 소유자와 마리아 사용자가 정박지 및 계류지를 선택하는 데에 도움을 준다. 골드 앵커 프로그램은 MIAA에 의한 독립평가(Independent Assessment) 시스템에 따라, 해당 마리아의 인프라와 제공 서비스, 마리아 및 부대시설에 대한 설계와 계획, 그리고 환경에 대한 고려 등을 포함하는 10개의 주요 영역, 총 96개의 항목을 평가하여 등급을 인증한다. 마리아의 등급관리는 등급부여 후 3년마다 마리아 품질의 유지 여부를 검사하고 등급을 상향 혹은 하향시킬 수 있다.

이와 더불어 클린 마리아 프로그램은 일종의 마리아 아웃리치프로그램(Outreach program)으로 각 마리아의 자발적인 참여와 이에 대한 교육과 인

센티브를 부여하는 것이 주된 내용이다. 마리나의 운영에 각종 환경기준을 준수하고 이를 운영적 측면에서도 최선의 결과가 도출되도록 하는 것을 목적으로 하고 있다. 클린 마리나로 인증받게 되면, 해당 로고와 클린 마리나 깃발의 사용권한을 부여받으며, 이는 마리나 운영과 홍보에 직접적으로 효과가 있다. 클린 마리나 프로그램 인증은 마리나의 마케팅에 도움이 된다. 이와 더불어 마리나 환경 개선에 대한 지침을 제공함으로써, 장·단기적으로 이에 대한 비용과 노력을 절감하게 되고 아울러, 환경법규 관련 벌금과 기소의 가능성을 최소화한다. 클린 마리나 인증과정은 다음과 같이 4단계 과정을 거쳐 운영된다.

| 표 4-3 | 클린 마리나 인증과정

단계	주요 내용
Level 1:	클린 마리나 서약(The Clean Marina Pledge)
▼	
Level 2	자체평가(The Clean Marina Self Assessment); 클린 마리나 시스템 체크리스트(the Clean Marina Program checklists)를 기준으로 자체적으로 평가
▼	
Level 3	인증(Accreditation)-독립평가(Independent Assessment); 자격을 갖춘 클린 마리나 컨설턴트에 의하여 엄격한 마리나 환경 관리에 대한 업적을 평가, 인증하며, 매 3년마다 이에 대한 재평가, 재인증 과정을 실시
▼	
Level 4	인증(Accreditation; ISO 14001)-전문가 평가(Specialist Assessment); 국제표준(ISO 14001)기준에 부합하는 인증과정

3) 시사점

세계 마리나시장은 금융위기와 유가상승 등의 영향에 따라 마리나시설의 운영체계 개선, 지역 간 공동 마케팅 추진, 네트워크 체제 구축, 육상보

관장 조성 확대 등 새로운 비즈니스 모델 발굴을 위해 노력하고 있다. 그리고 유럽에서는 기존의 마리나시장을 확대하여 신흥시장으로 부각되고 있는 아시아시장의 진출을 모색하고 있다. 우리나라를 포함한 아시아 각국들은 유럽의 마리나 개발/운영 업체들과 기술 제휴를 추진하고 있다. 이와 더불어 마리나시설 보급 확충, 보트쇼 행사 개최 등을 통하여 자국 마리나시장의 성장 유도과 대중화를 추진하고 있다.

따라서 우리나라는 마리나 개발의 초기단계에 있음을 고려할 때, 기반 시설의 정비와 함께 유럽, 미국 등과 같이 마리나산업이 발달된 국가들의 서비스업에 대한 체계적 분석을 통하여 국내 여건에 부합되는 관리/운영방안을 구축하는 것이 필요하다.

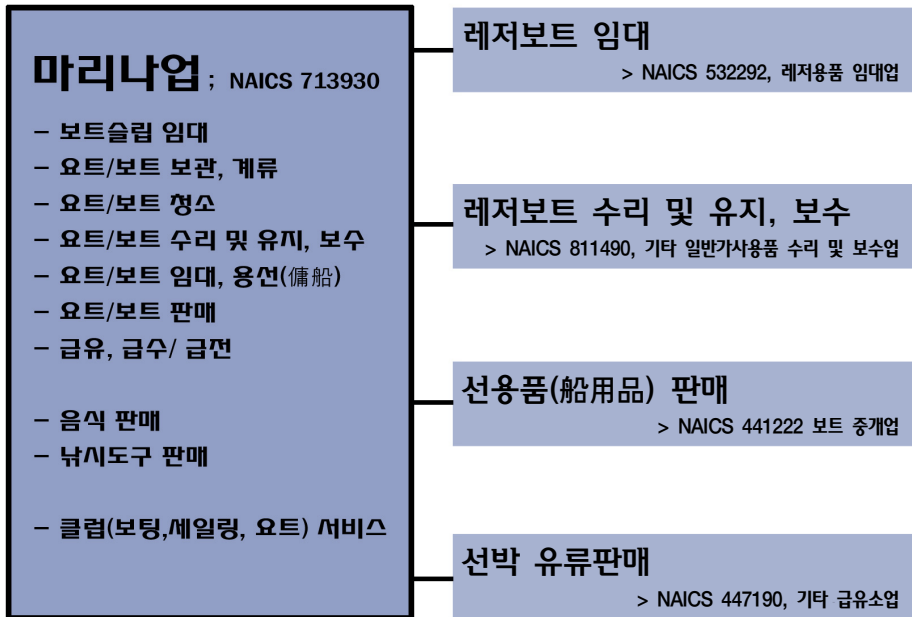
마리나시설의 조성에서는 단순히 국내 수요를 고려한 시설 조성에서 벗어나 중국, 일본, 러시아 등 주변 국가와의 네트워크 체제를 구축하여 해외 레저보트의 정박과 부대 서비스 제공기회로 활용하는 것도 필요하다. 마리나의 운영 활성화를 위한 다양한 인증제도에서 살펴본 것처럼, 국내 마리나는 초기단계부터 이러한 국제적 인증프로그램을 도입하여 시설을 개발하는 것이 합리적이다. 마리나 인증과 관련된 국제프로그램의 도입은 국내 마리나시설 및 서비스의 개선을 도모하고 마케팅 홍보수단으로 활용되어 해외 마리나선박의 유치나 국제 요트대회의 개최에도 효과가 있을 것으로 판단된다.

2. 해외 마리나 서비스업 분류와 기능

1) 마리나 서비스업 분류

우리나라에는 마리나의 관리나 운영, 레저보트 임대 등을 포괄하는 별도의 서비스업에 대한 정의나 이러한 서비스업의 기준 등은 마련되어 있지 않다. 이에 따라 기존에 조성된 대부분의 마리나시설은 요트장업으로 등록되어 단순 계류와 보관서비스가 이루어지고 있으며 레저보트의 관리나 정비 등은 레저보트 소유자가 별도로 선박 관련 서비스업체를 활용하고 있다. 그리고 마리나 내에서 급전/급수 서비스는 제공받고 있지만 급유와 관련해서는 서비스를 제공받지 못하고 있으며 임대보트 운항과 관련된 식음료 서비스도 별도의 규정이 없다. 그 밖에 레저보트의 임대나 대여, 용선과 관련해서는 수상레저사업이나 유도선업을 활용하여 영업을 하고 있는 실정이다.

한편, 영국과 미국의 마리나시장에서 살펴본 것처럼, 마리나산업은 레저보트 제조업과 더불어 서비스업이 차지하는 비중은 상대적으로 높은 실정이며 마리나가 활성화되기 위해서는 마리나를 기반으로 다양한 서비스가 제공되어야 한다. 이에 따라 마리나 관련 서비스는 단순히 레저보트의 계류나 수리 이외에 레저보트 임대/용선, 급유/급전 등 다양한 항목으로 구성된다. 마리나 서비스업에 대한 규정이 마련되지 못한 우리나라와 달리 외국에서는 마리나에서 제공받을 수 있는 서비스항목을 토대로 하여 마리나업이 구성되어 있다. 다음 그림은 미국의 산업분류시스템(NAICS)에서 분류한 마리나업에 대한 항목을 정리한 것으로 마리나에서 제공받을 수 있는 서비스는 마리나업으로 정의되어 있으며 보트슬립 임대, 보관/계류/청소, 급유/급수/급전, 식음료 판매, 클럽 운영 등이다. 그리고 마리나업과 연계되어 레저용품 임대업, 보트중개업, 선박 급유업 등이 있다.



Source: U.S. Census Bureau | North American Industry Classification System (NAICS)

| 그림 4-13 | 미국의 마리나 관련 서비스업의 분류체계

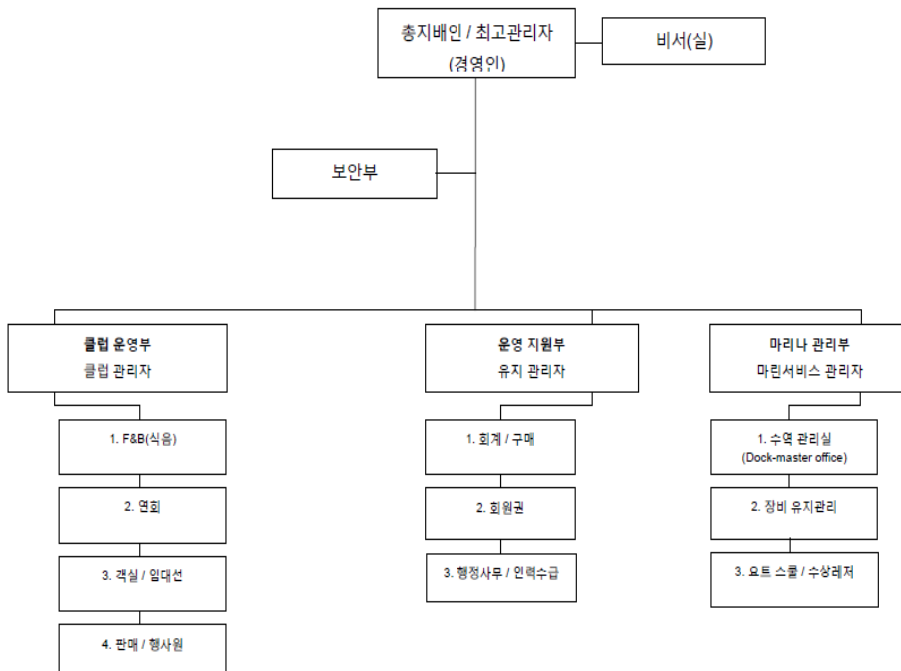
마리나 선진국의 마리나 서비스업 분류를 고려할 때, 국내 마리나산업의 발전을 위해서는 마리나시장이 활성화된 선진국의 서비스업에 대한 분류를 토대로 국내 도입이 가능한 서비스업의 항목에 대하여 검토하고 이를 통하여 마리나의 기능에 맞는 서비스를 제공하고 서비스 운영을 위한 전문 인력의 확보 방안을 마련하는 것이 필요하다. 이와 더불어 마리나의 제공 기능과 연계된 서비스의 분류는 마리나의 운영조직에 대한 검토를 토대로 분류한다.

2) 마리나 서비스기능의 분류

(1) 마리나 조직 구성

마리나 서비스업의 분류를 위해서는 마리나 조직의 구성에 대한 이해가 선행되어야 한다. 마리나의 서비스 조직은 규모와 운영 형태에 따라 달라지지만, 일반적으로 클럽 또는 클럽하우스 운영 부서, 마리나 관리 부서, 그리고 지원부인 운영관리부서의 3부분으로 나뉜다.

아래 그림에서 보는 것과 같이 마리나의 경영인(또는 최고 관리자)을 중심으로 직속에 포괄적인 업무를 보좌하는 비서 또는 총무팀이 있으며, 그 외 보안관련 부서는 상기 3부서에 속하지 않은 별도의 조직으로 두는 것이 일반적이다. 이는 인력 운용에서 외주가 가능한 부분이기 때문이다.



| 그림 4-14 | 일반적인 마리나의 조직 구성

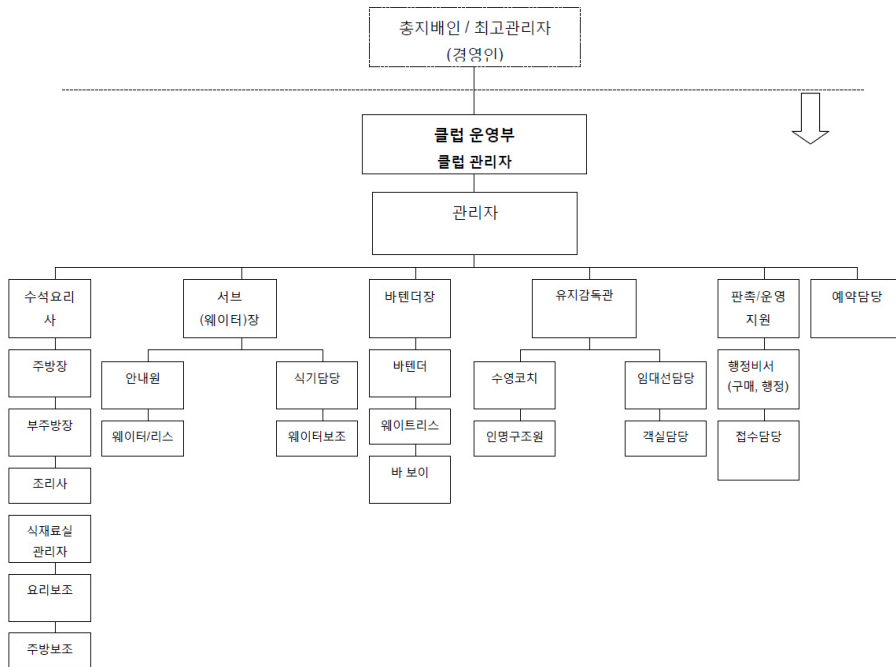
또한 마리나는 기존 호텔 또는 리조트와는 달리 수변공간(Water space)이 함께 구성되기 때문에 그와 관련된 특별한 조직의 형태가 필요하며 이에 따른 마리나만의 팀과 운영방안이 포함된다. 예를 들어 앞의 그림에서 보듯이 도크 마스터(Dock Master) 기능이 대표적이다. 요트의 입항에서 출항까지 필요한 모든 프로세스 그리고 서비스를 제공하며 요트의 선장과 긴밀한 협조를 하게 된다.

(2) 클럽 운영 부서

상기 그림의 좌측에 위치한 클럽 운영 부서를 살펴보면 식음담당, 연회담당, 객실/임대담당, 판매 및 이벤트 담당 등으로 구분된다. 이는 서비스 시설인 객실을 보유하고 있는 복합시설 연계형 마리나에 해당되는 구조이며, 계류 중심의 마리나의 경우 객실을 제외한 구조로 우선 이해 가능하다. 클럽 운영의 인력 구성은 컨트리클럽 등의 소셜클럽(Social Club) 운영과 맥을 같이한다. 아래 그림은 마리나 부분을 제외한 클럽 또는 클럽하우스 부분을 나타낸 것으로 관리자를 중심으로 좌측부터 음식, 연회, 음료 담당과 객실 및 보트 등의 대여,接客 및 이벤트 담당자로 이해할 수 있다.

클럽 운영 부서와 지원부서인 운영관리부서는 호텔 및 리조트와 유사한 조직 구성 형태를 띄고 있다. 좌측 첫 번째 셰프로부터 바텐더까지가 F&B 부분에 해당하며, 네 번째 유지감독관 아래 부분이 객실 및 보트 임대(Rooms/Charter)에 관련된 부분이다. 마지막으로 남은 판매/행사(Sales/Event) 부서는 좌측 4번째와 나머지로 생각할 수 있다. 이 부분에서 특별히 보트를 임대하는 방식이 마리나만 제공하는 특별한 부분이 있다. 바로 임대 서비스(차터 서비스) 즉, 보트를 대여하는 서비스의 패키지이며, 본 서비스를 구성하기 위해 클럽에서 도크 마스터까지 다양한 조직의 협업이 필요로 되게 된다. 단, 이는 마리나 서비스업의 기본적인 틀이며 지역 특성, 기후와

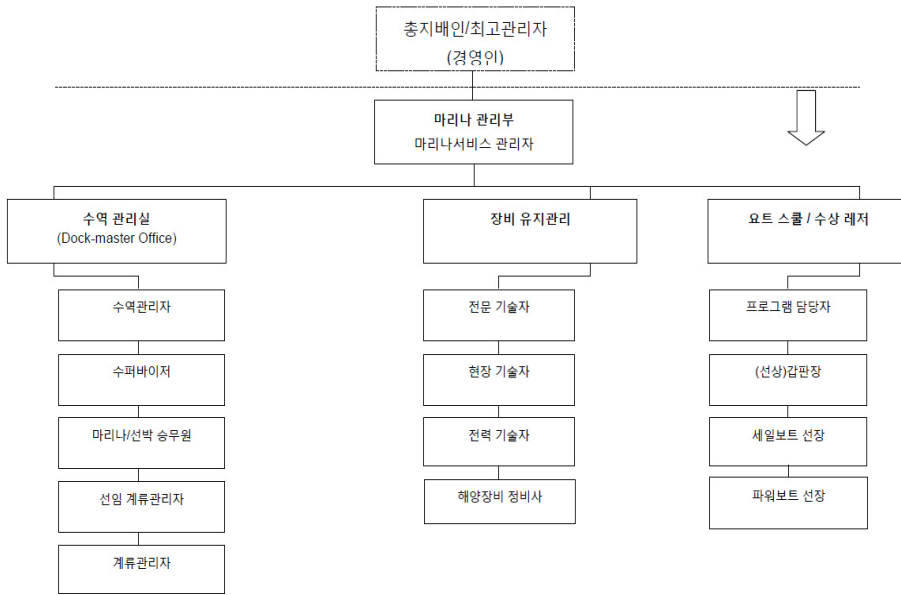
인력구조, 문화 등의 조건에 따라 적절히 변경 또는 재구성이 가능할 것으로 보인다.



| 그림 4-15 | 클럽 운영 부서의 조직 구성

(3) 마리아시설 운영 부서

마리아 부서의 조직 운영은 다음의 그림과 같은 조직구조를 가진다. 마리아 매니저를 중심으로 도크 마스터 오피스, 유지보수 담당, 트레이닝 스쿨과 수변 스포츠를 담당하는 분과로 세분화되며, 각 분야별 세부 구성원은 아래와 같다.



| 그림 4-16 | 마리나시설 운영 부서의 조직 구성

상기의 구조 역시 예시로 중소형 규모에서 대형 마리나까지 규모의 일반적인 해양형(Ocean Marina) 마리나의 구성 예시이다. 각기 부서에 따라 서비스의 역할을 분담하고 있으며, 도크 마스터 부서는 보트 입출항과 접안 및 계류를 책임지는 마리나의 일차적인 기능을 담당한다. 유지보수 부서는 보트 및 마리나의 기계/전기실 및 관리실의 인력으로 구성되며, 계류 및 접안 등 마리나의 기능이 정상적으로 이루어질 수 있도록 돕는다.

마지막으로 요트스쿨과 수변 스포츠 담당 부서에서는 마리나의 소프트 웨어적인 이차적인 서비스를 담당하고 있다. 이곳에는 마리나에 소속된 보트 선장과 갑판장 및 프로그램 담당자로 이루어져 있으며, 특히 임대용 보트를 운전해 주는 선장은 트레이닝 스쿨의 강사로 중복 배치가 가능하다.

3. 해외 마리나 서비스인력의 분류와 양성프로그램

1) 마리나 서비스업의 전문인력

(1) 마리나 운영인력의 분류

마리나 전문인력은 마리나의 모든 구성원 가운데 마리나에 특화된 인력, 특히 계류 및 보트 관련 인력을 중심으로 일컫는 것으로 우선적 가정을 둔다. 마리나 운영의 전문인력 구분은 100선석 이하의 계류 중심 마리나 분류를 토대로 인력(직업)의 구분을 정의하였다. 아래는 각 팀의 분류 및 주요 업무에 대한 나열이다.

① Berthing Control and Accounts 팀

- 보트의 등록 및 선석의 임대, 계약을 진행
- 일일 입출금 대장 관리
- 매달 Berth 렌탈(전기, 물 공급 & 청소)에 따른 정산과 연료의 주문 관리

② Dock Master's Office and Operation

- 폰툰과 육상 계류장 점검 및 유지 보수
- In & out port procedures
- 보트의 안전 및 고객 서비스를 제공
- 보트 소모품인 연료, 윤활유, 배터리의 판매 및 재고 확인
- 보트 상태 점검 시에는 반드시 내용을 고객에게 전달
(필요에 따라서 보트 소유자 동반 교육)

③ Training School and Charter Center

- 매년 프로그램과 운영에 관한 계획 집행

- 훈련 코스 제도 및 구조에 대한 개발 및 지휘
- 보트 임대 서비스에 대한 운영
- 보트 임대 서비스 운영에 대한 서비스 제공 및 지원
- 임대 서비스 동안의 응급 상황에 대한 대비
- 선원 및 보트의 사고 및 출입 등 임대 보트와 관련된 전반적인 업무
- 임대 보트 등의 일상적 유지보수
- 연간 계획과 활동 수립을 바탕으로 다양한 프로그램 구축

④ Maintenance Department

- 클럽하우스와 마리나시설, 보트 등의 모든 시설에 대한 유지보수 관리
- ** 전기기술자는 육해상의 모든 전기 시설을 알아야 하고, 특히 해양 전기 시스템에 대하여는 반드시 전문 훈련을 받아야 한다. **
- ** 마린 매케닉은 아웃보드와 인보드 디젤 엔진 모두에 대하여 반드시 교육을 받아야 한다. **
- 작업 주문 절차 유지 및 공사 실행
- 보트 소모품의 재고 관리
- 차량, 기계 및 장비에 대한 유지보수

⑤ 보안 관련

- 보안부서는 클럽하우스와 마리나시설의 보안 및 안전 관리가 중시되므로 통합적 관리가 선행되어야 한다.
- (계류 중심의 100 선석 미만의 소형 마리나에서는 통합을 우선으로 하고 그 이상이 될 때에는 상황에 따라 효율적으로 대처한다.)

(2) 기타 전문인력(보트 판매, 금융)

보트 판매부서는 독립적인 운영이나 계약 및 금융 거래 등 법적 문제의

소지가 있으므로 마리나 부서 직영으로 운영하는 것이 일반적이나, 100선석 미만의 레포트형 마리나에서는 보트 판매 비중이 복합시설 연계형 마리나보다 높지 않으므로 고정비 절감을 위해 외주를 두는 것이 일반적이다.

담당 직원은 제품에 대한 지식과 보트에 대한 경험과 노하우, 보트 임대 서비스 권유 등에 대한 교차 훈련이 필요하다. 조직의 상위자를 통한 네고의 경우가 있을 수 있으므로 보트 판매에 대한 매니저 고유의 권한을 설정하는 것이 필요하다. 이와 더불어 마리나는 보트의 판매를 위한 금융권과의 제휴를 통해 금융상품 개발 등의 사업이 필요하다.

2) 전문인력 양성 프로그램

마리나가 생활 속의 라이프스타일로 이미 자리를 잡고 있는 해양선진국에는 대학과 협회 등 교육 기관과 전문 인증기관 등을 통하여 마리나 관련 인력을 양성하고 있다. 다만, 현장 서비스인력보다는 관리자 이상 급의 이해와 직무 능력 향상을 위한 과정이 주를 이루며 교육 프로그램의 경우 1주일 내 단기간에 집중적으로 이루어지는 것이 일반적이다. 마리나 세계 표준의 인증 과정을 거친 마리나 관계자는 마리나 인력의 수준을 가늠하는 잣대로 활용되고 있다.

(1) 국제 마리나교육 인증과정

글로벌 마리나교육 인증과정 가운데 국제 마리나 협회(Global Marina Institute: GMI)는 영국 해양 협회(BMF)와 호주 마리나산업 협회(MIAA)의 제휴로 2011년에 만들어진 국제 마리나 교육 인증기관이다. 대부분 마리나 프로그램 수강 희망자는 신청서를 작성해 각 협회 온라인 페이지를 통해 제출하면 교육 참여가 가능하다. 교육에 대한 비용은 신청자가 부담하여야 하며, 교육 기관이 영국과 호주 등 원거리에 위치해 국내에서 접하기에는

시/공간적 무리가 있으나, 대부분의 교육이 단기간에 집중적으로 이루어지므로 마리나 운영사에서는 필요에 따라 참여가 가능하다.

GMI의 교육 프로그램은 BMF와 MIAA의 프로그램을 기반으로 교육 프로그램 자체도 상당 부분 비슷하고 운영 방식 또한 중복되는 모습을 보인다. 세 교육기관은 모두 유상 교육을 기본으로 하고 있으며 과정별 수강을 위해 연령과 경력 등 자격의 제한을 두고 있으나, 마리나 운영 초급과정부터 단계별로 구성되어 마리나에 대한 기본 지식이 없더라도 기초부터 단계별로 수강이 가능하다.

① GMI의 교육 프로그램

IMM, AMM, Marina Operators, Marina Operatives, Marinas 101의 5개 교육으로 이루어져 있으며 그 내용은 아래와 같다.

표 4-4 | GMI 교육 프로그램

GMI 교육 프로그램	교육내용
Intermediate Marina Manager(IMM)	IMM은 중급 마리나 관리자 양성 교육 프로그램으로 마리나의 문제에 대한 대처와 직원 관리 교육 등을 제공한다. 1년 이상의 마리나 근무자를 대상으로 교육하고 있다.
Advanced Marina Manager(AMM)	AMM은 고급 마리나 관리자 양성 교육 프로그램으로 마리나의 서비스 품질과 가치를 향상시키기 위한 방향 등을 결정하는 데 도움을 준다. 주로 법과 규정, 리스크 관리와 사업전략과 재무관리, 마케팅 및 PR 등과 가격 정책 등 마리나의 수익 관리를 기반으로 한 전문가를 위한 교육 코스이다. 3년 이상의 마리나 근무자를 대상으로 한다.
Marina Operators	마리나 운영자 과정은 마리나의 운영 관리자와 하버 마스터 등 일상적인 마리나의 업무를 관리하는 과정이다.
Marina Operatives	마리나 운영원 과정은 마리나 운영자 과정과 유사하나 교육 참가자의 시간 절약을 위해 만들어진 프로그램이다.
Marinas 101	마리나에 대한 이해와 마리나 관리 및 운영 기초를 배우는 당일 과정이다. 일정 수준 이상의 자격을 갖춘 마리나 매니저와 전문가가 강사로 연단에 선다.

② GMI의 인증과정

CMM(Certified Marina Manager)과 CMO(Certified Marina Operative)의 2개 과정이 있으며, 인증을 받으려면 상기의 고급 마리나 관리자 양성 교육 프로그램(AMM) 등의 과정을 이수하여야 한다. 또한 기타 일정 규모 이상의 매출 및 규모를 갖춘 마리나에서의 5년 이상의 근무 경력을 기본으로 관리 경험을 반영한 시험을 통과해야 마리나 관리자 인증을 받을 수 있다.

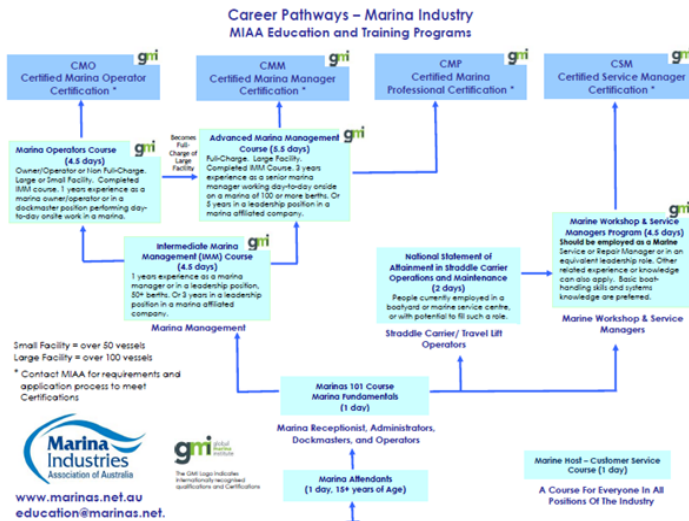
아래는 BMF와 MIAA 교육 프로그램명을 정리하였다. 각 과정 이수자에게는 MIAA와 GMI 등 인증 협회의 수수료 발급과 함께 상급 교육프로그램 수강 가능 자격 등을 부여해 마리나 전문인력 기준을 제시하고 있다. BMF는 마리나뿐만 아니라 보트 건조 등 해양 산업 전반에 걸친 커리큘럼을 보유해 학교와 기업 등의 기관이 다수의 회원으로 가입되어 있다. 따라서 교육프로그램 수강은 회원사에 가입된 기관의 회원들에게 회원가로 수강이 가능하도록 하였으며 이 밖에도 해양 전문인력을 양성하기 위한 지원 정책을 펴고 있다.

표 4-5 | BMF와 MIAA의 교육과정 비교

기관	BMF	MIAA
교육 과정	• 마리나 관리 과정 (Marina anagement Courses) - 마리나 운영원 과정 - 중급 마리나 관리자 과정 - 고급 마리나 관리자 과정 - 마리나 관리자 인증 과정 • 기타 단기 코스	• Training Courses - 마리나 수행원 과정 - 마리나 101 - 상하가시설(Straddle Carrier) 운영 - 중급 마리나 관리자 과정 - 작업장 서비스 관리자 과정 - 마리나 운영자 과정 - 고급 마리나 운영자 과정 • Certification - CMM(Certified Marina Manager) - CMO(Certified Marina Operator) - CMP(Certified Marina Professional, 미정) - CSM(Certified Service Manager)
비고	www.britishmarine.co.uk	www.marinanet.au



<그림 4-17>은 MIAA의 교육 및 인증 프로그램의 수강 가능 과정을 도식화한 것이다. 지난 2011년 제 5회 대한민국 국제보트쇼에서 비즈니스프로그램의 일환으로 MIAA ‘마리나 101’ 교육과정을 선보인 바 있다. 당시 국내 참가자를 대상으로 한 ‘마리나 101’ 과정은 마리나 수행원 과정을 거치지 않고 바로 진행되어, 아래의 흐름이 때에 따라 변동 가능한 것으로 보인다.



| 그림 4-17 | MIAA의 교육 및 인증 프로그램의 수강과정

(2) 국제 인증 요트 스쿨

시장의 발달과 함께 향후 10년 이내 마리나 서비스업 가운데 인력 부족 현상이 크게 예상되는 직군 가운데 하나는 보트를 운행하는 선장이다. 선박의 선장은 스키퍼라는 명칭으로 통용되며, 마리나는 운영되는 시점부터 해외 출입 보트를 염두에 두어야 하므로 세계적으로 인정되는 전문 과정을 거친 조종 인력이 요구된다. 일반적으로 마리나에서 보트를 대여하거나 운행 시, 선박과 함께 선박 운행 인력까지 함께 빌리게 된다.

물론 국내에도 동력수상레저기구 조정면허나 세일 요트 면허가 있지만, 이는 국내용으로 국한되어 해외에서 통용되는 교육 인증이 필요하다. 또한 국내 마리나시장의 성숙을 위해서도 국내 보트 조종 교육 기관, 예를 들어 KOREA YACHT ACADEMY에서 글로벌 국제적인 인증 프로그램을 갖춘 커리큘럼이 필요하다.

국제적으로 인정받고 있는 요트 스쿨은 RYA(Royal Yacht Association, 영국왕립요트협회 공인 세일링스쿨), ASA(American Sailing Association, 미국 세일링협회 공인 요트 스쿨), ISPA(International Sail & Power Association,

국제 세일 및 파워 보트 협회의 공인 요트 스쿨), IYT(International Yacht Training Licensing Division, 국제 요트 교육 기관) 등 과정이 통용되고 있다.

상기 과정은 교육과 자격 취득을 위한 훈련 코스로 구성되어 있으며 구성은 세일보트와 파워보트, 그리고 다이빙 등 실제적인 해양 실습 등을 통한 현장 능력 배양에 초점을 두고 있어, 조종술 위주의 국내 면허와는 차이를 보이고 있다.

RYA의 공인스쿨은 덩기에서 크루저, 크루징에서 레이스정까지 다양한 세일러 양성에 초점을 두고 있다. 가장 오래되고 권위 있는 단체인 RYA 코스는 배 안에서의 숙박을 포함해 5~7일간에 걸친 해상 생활을 통해 수강이 가능하다.

ASA는 세일러의 지식과 기술 수준 향상을 위한 프로그램을 제공하고 있다. 수준에 따른 아래 네 가지 코스로 설정되어 있으며, 각 코스를 수료 하면 ASA자격을 취득할 수 있도록 하고 있다.

ISPA는 캐나다 요트협회, 미국요트협회 그리고 영국 왕립 요트협회의 세 가지 트레이닝 프로그램을 효율적으로 혼합한 프로그램을 운영하고 있다. 아래 4가지 코스(각 2자격)로 구성되어 총 8가지 자격의 취득이 가능하다. IYT는 2002년 영국을 기반으로 시작된 해양 교육과정이며, 대부분 MCA(Maritime Coastguard Agency in UK) 또는 USCG(US Coast Guard) 등의 교육을 기반으로 하고 있다. 이 가운데 ICC(International Certificate of Competency)는 유럽 내 내륙 수로를 조종하기 위해 필요한 국제 증명서이며, 이를 획득하는 과정이 별도로 개설되어 있다. ICC는 10m 미만, 또는 10~24m의 보트까지의 조종을 위한 증명으로 스페인과 독일, 프랑스 등지에서는 보트를 빌릴 때에도 ICC가 필요하다. 아래는 RYA, ASA, ISPA와 IYT 등의 교육 과정명을 간단히 표로 정리하였다. 또한 IYT(International Yacht Training) 내에는 상기 언급된 GMI 등 마리나 전문가 과정과는 별도로 해양 전문가정이 열리고 있어 IYT를 통한 마리나 서비스업 전문인력 양성이 가능하다.

표 4-6 | 국제 인증 요트스쿨의 과정 비교

구분	과정명	부연
RYA (Royal Yacht Association)	• 컴피턴트 크루 코스 • (초급)데이 스키퍼 코스 • (중급)연안 스키퍼 코스 • (고급)요트 마스터 코스	• 초심자를 대상으로 한 컴피턴트 크루 코스에서도 100마일의 범주, 기주 트레이닝, 네 시간의 야간 범주가 요구됨. • 고급과정은 전문가 수준으로, 2,500마일 이상의 요트 항해 경험이 있어야 참여 가능. (초보자가 마스터하려면 약 4개월 지나야 가능)

| 표 4-6 | 국제 인증 요트스쿨의 과정 비교(계속)

구분	과정명	부연
ASA (American Sailing Association)	• 세이프 보팅(SB) 코스 • 베이직 킬 보트(BKB) 코스 • 베이직코스탈 크루징(BCC) • 자가운전 차터링(BBC) 코스	• 세일링 이론이나 세일의 조작보다 해상에서의 안전 확보를 우선으로 가르침. • SB, BKB는 파도가 잔잔한 해역에서, BCC, BBC 코스는 거점항으로부터 도서지역을 크루징하며 교육.
ISPA (International Sail & Power Association)	• 베이직 코스 (B) • 연안 코스 (D) • 어드밴스 코스 (A) • 대양 코스 (O)	• (B) 컴피턴트 크루저 자격, 스키퍼 오퍼레이터 자격 • (D) 연안 내비게이터 자격, 연안 스키퍼 자격 • (A) 어드밴스 스키퍼 코스, 어드밴스 내비게이터코스 • (O) 대양형 스키퍼 코스, 대양형 내비게이터 코스
IYT (International Yacht Training)	• 레크레이셔널 보트 코스 • 직업훈련 코스 • 스키퍼 양성 강사 과정 • 기타 코스 (전문 프로다이빙강사 코스) (수상오토바이)	• 크게 ICC 획득 등 스키퍼 양성 과정과 직업 훈련 과정으로 나뉨 • 직업 훈련은 보트의 승무원이 되기 위한 코스로 대형요트 승무원과 기본적인 선원 대응 훈련 등으로 구성

조종술을 제외한 IYT의 프로그램은 보트의 승무원이 되기 위해 필요한 과정이 주를 이룬다. 교과명은 아래와 같다. Megayacht Crew Course(메가 요트 승무원 과정), Professional Superyacht Hospitality(슈퍼요트 서비스 편의 과정), Superyacht Chef(슈퍼요트 조리사 과정), VHF Radio Operators Certificate(VHF 라디오 운용 수료 과정), STCW Basic Firefighting(STCW 기초 소방 훈련 과정), STCW Basic First Aid(STCW 기초 응급구조 과정), STCW Personal Safety and Social Responsibilities(STCW 개인 안전 및 공공 안전 과정), STCW Sea Survival(STCW 해양 생존 과정) 등으로 이루어진다.

4. 국내 도입방향

해외 마리나 서비스업의 분류와 더불어 마리나의 서비스 기능에서 살펴본 것처럼, 마리나산업이 발달된 국가에서는 마리나업에 대한 분류와 더불어 마리나 유형 및 기능에 따라 다양한 서비스가 제공되고 있다. 또한 서비스기능별로 전문인력을 양성하기 위한 체계적인 교육프로그램을 가지고 있다. 그리고 국제적 인증프로그램의 운영을 통하여 전문인력의 교류도 이루어지고 있다.

한편, 국내에는 해양레저활동과 더불어 마리나 개발의 도입기에 있기 때문에 이러한 서비스의 분화가 이루어지고 있지 못하다. 하지만 국가 마리나 기본계획의 수립에 따라 조성 예정인 전국 43개 마리나 개발구상을 고려할 때, 레저보트활동의 촉진과 더불어 마리나의 이용 활성화를 위해서는 마리나 서비스업의 도입방향을 마련하는 것이 요구된다.

국내 마리나 운영여건과 더불어 해외 마리나 서비스업 및 전문인력 양성방안과 관련된 사례 분석을 바탕으로 하여 국내 마리나 서비스업의 도입은 다음 그림과 같이 마리나의 이용 촉진을 위한 서비스와 마리나/관리 운영으로 나누어 도입방향을 검토하는 것이 필요하다.

국내 마리나에서 제공되는 서비스는 체육시설의 설치 및 이용에 관한 법률에 따라 레저보트의 계류와 보관서비스만이 제공되고 있다. 한편, 마리나의 이용 활성화를 위해서는 이외에도 다양한 서비스가 필요하지만 관련 규정은 마련되어 있지 못하므로 수리와 점검, 유류보급서비스, 안전관리 서비스, 레저보트 판매/임대서비스에 대한 기능을 마리나 서비스의 기능에 포함시켜 도입하도록 한다. 그리고 마리나시설의 자체적 관리를 위한 마리나 서비스인력의 양성방안과 더불어 마리나의 환경 관리와 마리나의 인증제도가 함께 마련되는 것이 필요하다.

한편, 마리나에서 제공되어야 하는 제반 서비스는 모든 마리나가 동일한 구조를 갖추는 것은 합리적이지 못하므로 국내 마리나의 유형에 따른 운영모델을 검토하여 운영모델의 특성에 따라서 서비스를 분류하도록 한다. 그리고 각 서비스기능의 도입을 위하여 필요한 제도적 개선사항은 마리나 운영모델에서 함께 검토하도록 한다. 마리나의 운영과 레저보트서비스업의 도입과 관련해서는 ‘마리나법’과 ‘수상레저안전법’, ‘유도선사업법’을 검토하여 제도적 개선방안을 마련하도록 한다.



| 그림 4-18 | 국내 마리나 서비스업의 구성

제5장 국내 마리나 서비스산업 육성방안

국내 마리나 서비스산업을 육성하기 위해서는 서비스산업의 여건 개선과 더불어 이를 통한 수익모델의 창출이 요구된다. 제5장에서는 앞선 국내 마리나 여건 분석과 해외사례 분석을 바탕으로 국내 마리나에서 제공되어야 하는 서비스기능의 개선방안을 제시하였다. 그리고 마리나의 이용 활성화를 도모하기 위한 차원에서 마리나 수익모델 발굴방안을 살펴보았다. 이와 더불어 국내 여건에 부합되는 마리나 운영인력 육성방안과 제도적 개선방안을 함께 제시하였다.

1. 국내 마리나 서비스산업의 도입·육성방안

1) 마리나 서비스업의 도입방향

국내 마리나시설의 운영실태 및 제약요인에 대하여 살펴본 것처럼 국내 마리나시설은 1986년 수영만 요트경기장이 조성된 이래 충무마리나, 중문마리나, 전곡마리나 등이 조성되었지만 서구적 개념의 마리나 서비스는 제공되지 못하고 있다. 즉, 대부분의 마리나는 계류와 보관서비스만을 제공하고 있으며 레저보트활동을 촉진하기 위한 부대 서비스기능은 대부분 갖추고 있지 못한 실정이다. 또한 계류서비스에 있어서도 레저보트를 관리하거나 정비하는 서비스는 제공되고 있지 못해 단순한 주차장 정도의 수준에 머물러 있다.

한편, 해외 사례에서 살펴본 것처럼 해양레저 선진국들은 마리나를 기반으로 다양한 레저활동을 전개하고 있으며 이러한 활동을 지원하기 위하여 관련 서비스산업도 크게 발달해 있다. 따라서 국내 레저보트 활동의 촉

진과 더불어 마리나의 이용 활성화를 도모하기 위해서는 마리나의 서비스 여건을 개선시키는 것이 무엇보다도 중요하다.

따라서 국내 마리나 서비스산업의 육성은 마리나가 가져야 할 기본적인 서비스기능을 제고시켜 마리나를 중심으로 하는 해양레저 활동을 촉진시키는 데 1차적인 목표를 두도록 한다. 그리고 마리나의 기본적인 서비스 기능을 바탕으로 하여 마리나를 기반으로 하는 다양한 수익모델의 발굴과 함께 마리나 관련 서비스인력의 양성을 통하여 새로운 일자리가 마련될 수 있도록 한다.



| 그림 5-1 | 국내 마리나 서비스업의 육성과정

2) 마리나 서비스기능의 개선

(1) 레저보트 계류·보관서비스의 개선

① 기본 여건과 제약요인

레저보트의 계류와 보관서비스는 마리나의 가장 기본적인 서비스기능으로 미국은 전체 마리나업 매출비중의 약 26%(2007년 미국 전체 통계조사 기준)를 차지하며 마리나의 여건에 따라서는 50% 이상을 차지하고 있다. 레저보트의 계류와 보관서비스는 보관 공간에 따라 해상과 육상공간으로

분리할 수 있다. 최근에는 마리나 조성비용의 절감과 해양환경 오염방지, 레저보트 계류비용의 절감을 위하여 육상공간을 활용한 드라이스택의 보급이 크게 활성화되는 추세이다. 한편 국내에는 레저보트의 계류와 보관서비스가 제공되고는 있지만 레저보트 이용자의 편의성 측면에서는 다소 부족한 실정이다. 또한 외부에서 방문하는 레저보트의 경우에는 임시 계류를 위한 선석의 배정이나 보관여건 또한 미흡한 실정이다. 그리고 국내에는 드라이스택은 활성화되어 있지 않다.

하지만 조수간만의 차가 크고 계절성이 강한 국내 여건을 감안할 때, 마리나 조성비용의 절감과 레저보트의 관리를 위해서는 드라이스택 보관 서비스를 도입하는 것이 필요하다.

② 서비스 개선방안

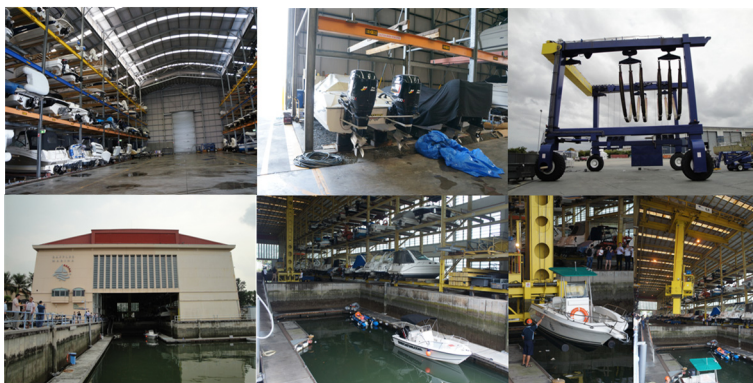
마리나시설이 발달된 해외에서는 국내 레저보트의 계류·보관서비스를 개선하기 위해서는 우선 마리나의 도크 마스터(Dock Master)를 도입하여 계류서비스의 질을 제고하는 것이 가장 필요할 것으로 판단된다.



| 그림 5-2 | 마리나 관제시설과 도크 마스터

해외에는 대부분의 마리아시설에 도크 마스터가 레저보트의 입항에서 출항까지 모든 부대 서비스를 제공한다. 따라서 마리아의 계류·보관서비스 기능을 개선하기 위해서는 각 마리아마다 도크 마스터를 도입하여 레저보트의 계류나 정박공간 지정, 기타 레저보트 이용자가 필요로 하는 기초적인 정보를 제공할 수 있는 체제를 마련하는 것이 필요하다. 이와 더불어 국내 해상여건과 해양관광의 계절성을 고려할 때 마리아의 계류·보관기능을 개선하기 위해서는 육상보관장의 운영과 더불어 이를 운영할 수 있는 근거를 마련하는 것이 필요하다.

현재 국내에는 마리아의 수입 및 관리와 연계하여 육상보관 공간이 일부 조성되어 있다. 하지만 도입기에 있는 레저보트의 이용 활성화를 촉진하고 레저보트의 보관공간의 효율적 운영을 위해서는 육상보관서비스를 활성화하는 것이 필요하다. 육상보관장은 연안 배후부지에 육상보관시설을 조성하고 크레인으로 레저보트를 이동하는 방법과 연안의 수면위에 육상보관시설을 조성한 뒤 크레인으로 바다로 직접 진수시키는 방법으로 구분된다.



| 그림 5-3 | 레저보트의 육상보관서비스

우리나라는 해역별 특성과 환경오염 문제, 공유수면 점사용 허가 등을 고려할 때, 해상 위에 건축물을 조성하는 것이 용이하지 못하다. 따라서 연안 배후부지에 육상보관시설을 조성하고 크레인을 통하여 바다로 진수시키는 것이 합리적일 것으로 판단된다. 육상보관장 시설을 운영할 경우 상하가 시설의 이용에 따른 별도의 서비스도 함께 제공할 수 있다.

③ 관련 제도 개선방안

국내 레저보트의 계류와 정박 서비스는 ‘체육시설의 설치 및 운영에 관한 법률’(이하 체시법)을 근거로 하여 제공되고 있다. 한편, 마리나와 관련된 제도에서 살펴본 것처럼 체시법에서는 단순 계류와 보관서비스만을 제공하게 되며 레저보트의 선석배정이나 정박, 기타 관련 정보의 제공을 위한 도크 마스터의 운영에 관련된 사항은 규정하지 못하고 있다. 그리고 레저보트의 육상 보관과 관련해서는 드라이스택만을 단독으로 조성·운영하는 것에 대한 근거도 부재한 실정이다. 따라서 레저보트의 계류, 보관서비스의 개선을 위해서는 체시법을 수정하여 더욱 다양한 서비스가 제공되도록 하는 방안이나 마리나법을 수정하여 레저보트의 관리·운영을 더 자세하게 규정하는 것이 필요하다. 한편, 마리나시설의 조성에서부터 운영 전반에 걸쳐 이용 활성화를 도모하기 위해서는 마리나법에 마리나업(가칭)에 대한 규정을 마련하고 관련 서비스의 제공방안을 함께 제시하도록 한다.

(2) 레저보트 수리·점검 서비스

① 기본 여건과 제약요인

레저보트의 수리·점검 서비스는 레저보트의 계류서비스와 더불어 모든 마리나에서 제공되어야 할 기초적인 서비스이다. 레저보트의 수리와 점검 서비스의 제공은 레저보트를 보관하는 각 마리나에서 직접 수리소와 수리인력을 확보하고 레저보트 정비서비스를 제공하는 방안과 마리나시설의

운영과는 별도로 수리공간만을 조성하고 개별 서비스업체를 입점시켜 관련 서비스를 제공하게 하는 방안으로 구분할 수 있다. 그리고 레저보트 수리기능에 따라 간단한 부품의 교체나 점검 등의 1차적인 수리를 제공하는 방안과 레저보트의 전체적인 수리나 파손에 따른 복원 등의 복합적인 서비스를 제공하는 방안으로 구분할 수 있다.

이러한 레저보트의 수리·점검 서비스는 마리나의 기능이나 유형, 관련 부품산업의 집적을 통한 시너지 효과의 제고 등에 따라 차이를 두는 것이 일반적이다. 즉, 해양레저 리조트 단지의 마리나시설과 간이형 마리나는 1차적인 수리·점검 서비스를 제공하고 레저보트의 제조기능을 보유하고 있는 거점 마리나에서는 레저보트의 종합적인 수리 기능을 담당하도록 하는 것이 효율적이다. 또한 수리소의 운영에도 마리나 운영주체에서 직접 수리 서비스를 제공하는 것보다는 레저보트의 판매 업체 등과 연계하여 수리서비스를 위탁하는 것이 이용의 효율성을 높일 수 있을 것으로 판단된다.

한편, 국내에 조성된 마리나는 레저보트의 수리·점검 서비스를 직접 제공하고 있거나 별도의 위탁을 통하여 수리·점검 서비스가 제공되도록 하고 있지는 못하다. 이에 따라 레저보트 보유자들은 레저보트 판매업체를 통하여 레저보트의 수리·점검 서비스를 제공받고 있다. 하지만 이러한 수리·점검 서비스를 위해서는 별도의 수리 공간이 마리나시설 내에 조성되어야 하지만 이 또한 국내에는 아직까지 마련되어 있지 못한 실정이다. 따라서 레저보트의 이용 활성화를 도모하기 위해서는 수리·점검서비스의 제공이 매우 시급하다.

② 서비스 개선방안

국내 마리나들은 조성계획에는 수리소 기능을 부여하고 있거나 수리소 공간을 조성해 놓았지만 실제 수리·점검 서비스는 이루어지지 못하고 있다. 이에 따라서 마리나와 레저보트의 이용 활성화를 도모하기 위해서는 수리

·서비스의 기능을 개선해야 한다. 한편, 앞서 기본여건에서 제시한 것처럼 마리아 기본계획에 따라 조성 예정인 43개의 모든 마리아에서 수리·점검 서비스를 제공하는 것은 합리적이지 못하다. 그리고 이러한 서비스를 마리아 운영업체에 직접 운영하기에도 운영의 한계가 예상되므로 수리·점검 기능은 2가지 형태로 나누어 제공하도록 한다. 우선 레저보트의 운항과 관련된 간단한 부품의 교체나 일상적 점검은 모든 마리아에서 제공하며 이러한 서비스는 전문 수리업체에게 위임하거나 레저보트 판매·임대 업체가 전담하여 제공한다. 이에 따라 마리아 운영업체에서는 수리공간과 해상 혹은 육상 공간의 일부를 분양하여 수리기능을 제공한다. 또한 국내 조성 예정인 43개 마리아시설 중에서 거점형 기능을 수행하면서 레저보트의 제조산업과 연계되는 마리아를 중심으로 레저보트와 관련된 모든 수리기능을 전담하는 마리아를 지정하여 운영한다. 즉, 호주의 골드코스트 시티 마리아와 같이 주요 지역마다 중소규모의 요트에서 메가요트급의 레저보트를 수리·점검·제조할 수 있는 마리아를 조성하고 관련 서비스가 제공되게 한다.



| 그림 5-4 | 레저보트의 수리·점검 서비스(GGCM 전경)

③ 관련 제도 개선방안

국내에서 운영 중인 마리나에서는 레저보트의 수리나 점검을 위한 수리공간이 일부 마련되어 있지만 이를 통한 수리나 점검 서비스는 제공되고 있지 못하다. 이에 따라 대부분의 마리나에서는 레저보트의 판매업체나 관리 전문 업체를 통하여 수리와 점검 서비스를 제공받고 있다. 이에 따라 마리나의 조성 시에는 반드시 수리기능을 부여하도록 하고 마리나에서 직접 운영하기 어려울 경우에는 전문 업체와의 계약을 통하여 수리서비스를 제공할 수 있도록 제도화해야 한다. 이와 관련된 규정은 체시법이나 마리나법을 통하여 마련할 수 있으나 마리나의 관리를 개선하기 위해서는 마리나법에 이러한 규정을 마련하는 것이 합리적이다. 이와 더불어 정부 차원에서는 마리나 제조산업의 육성과 연계하여 거점마리나의 기능에는 레저보트의 종합적인 수리와 점검기능이 포함되도록 하고 배후 단지를 활용하여 관련 부품업체가 함께 조성될 수 있도록 해야 한다. 이와는 별도로 레저보트의 수리와 점검을 위한 전문인력의 양성을 위해서 교육프로그램과 전문학교를 마련해야 한다.

(3) 마리나 보급(급유, 정보 제공) 서비스의 개선

① 기본 여건과 제약요인

마리나에서의 급수, 급전과 더불어 연료보급, 기상, 안전정보 제공 서비스는 레저보트 이용자의 크루징활동에 반드시 수반되어야 한다. 이에 따라 미국이나 호주, 유럽 등 마리나 선진국에서는 마리나의 유형이나 입지에 따라서 다양한 보급기능을 제공하고 있다. 이 중 유류 보급 서비스는 레저보트 이용자들에게 반드시 제공되어야 할 필수기능이며 마리나에서 제공하는 서비스 항목 중에서도 비교적 높은 수익을 얻는 부문이다. 마리나 서비스업의 현황에서 살펴본 것처럼, 미국은 전체 마리나업을 통한 판매 수익 중에

서 약 10%(2007년 미국 전체 통계조사 기준)를 급유 서비스를 통하여 얻고 있다. 한편, 국내에 조성된 모든 마리나에서는 보급기능 중에서 급유 부문은 서비스가 제공되지 못하고 있으며 전문가 설문조사에서도 가장 큰 문제점으로 제시되었다. 국내 마리나에서 급유 서비스가 제공되지 못함에 따라 레저보트 소유자들은 레저보트의 엔진형태에 따라 경유와 휘발유를 개별적으로 구매하여 보급하거나 레저보트 관리업체에 위탁하여 서비스를 제공받고 있다. 이와 더불어 태풍이나 해일 등의 기상정보, 선박의 이동 항로나 어장 관련 정보들도 마리나를 통하여 제공받고 있지는 못한 실정이다. 이에 따라 마리나의 이용 활성화를 위해서는 급수와 급전 서비스 이외에 급유 서비스와 항해 관련 정보 서비스도 제공할 수 있어야 한다.

② 서비스 개선방안

국내 마리나에서 급유 서비스를 제공받기 위해서는 1차적으로 마리나 시설 조성 시 급유를 위한 저장공간과 공급시스템을 마련해야 한다. 일반적으로 마리나에서의 급유 서비스는 육상의 주유소와 동일한 개념으로 제공된다. 한편, 레저보트를 대상으로 하는 급유는 해상공간에서 이루어지기 때문에 기름유출에 따라서 발생될 수 있는 해양환경 오염의 문제가 가장 중요하다. 이와 더불어 화재와 같은 비상상황에 대처하기 위한 매뉴얼과 전담 관리 인력의 확보가 필수적이다. 따라서 모든 마리나시설마다 대단위 급유시설을 갖추는 것은 환경오염 문제, 안전관리 문제, 시설 투자에 따른 비용 문제 등을 고려할 때 합리적이지 못하므로 공공형 마리나나 거점형 마리나를 중심으로 급유 서비스를 제공해야 한다.



| 그림 5-5 | 마리나에서의 급유서비스

이와 더불어 항행 중 필요한 각종 안전정보 서비스는 모든 마리나의 클럽하우스를 통하여 레저보트 계류나 운항자들에게 전달될 수 있어야 하며 해양경찰청과 정보 공유가 가능한 정보센터(안내데스크)를 운영해야 한다.

③ 관련 제도 개선방안

국내에는 마리나시설의 구성에 따른 급유시설의 설치와 더불어 급유 서비스의 제공과 관련된 세부 규정이나 해양오염의 방지 대책 등은 마련되어 있지 못하다. 이에 따라 대부분의 마리나가 급유를 위한 공간이나 별도로 급유 시스템을 확보하지 못하고 있는 실정이다. 그리고 주유소의 안전 관리 기준이나 환경오염에 따른 처리 기준들은 육상 주유소를 중심으로 마련되었다(소방법). 따라서 마리나에서 급유 서비스를 제공하기 위해서는 무엇보다도 마리나 내에서 급유에 따른 안전관리 규정과 해양환경 오염 방지와 관련된 규정을 소방법에 포함시켜야 한다. 이와 더불어 마리나법에는 급유시설의 구성에 따른 관리 인력의 확보와 관리매뉴얼을 규정하여 서비스 기반을 마련하는 것이 우선되어야 한다.

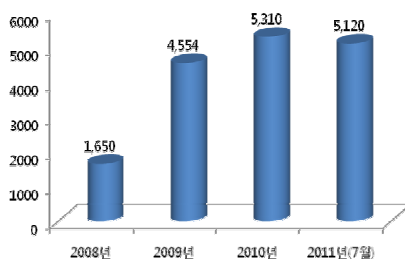
레저보트 활동과 관련된 항행정보나 기상정보 등 각종 정보 제공을 위해서는 레저보트와 관련된 안전정보 제공시스템의 공급방안을 마련해야

한다. 이를 통하여 레저보트를 위한 항해지도 작성이나 전자해도를 구축하고 이를 레저보트 이용자에게 유상/무상으로 공급하도록 한다. 레저보트와 관련된 안전정보 시스템의 마련은 해양레저산업 활성화를 담당하는 국토해양부를 중심으로 해양경찰청, 해양조사원등이 협력하여 관련 시스템을 구축하고 해양레저활동과 관련된 협회나 민간기관에 시스템의 관리를 위탁하도록 한다.

(4) 해양레저 교육서비스의 개선

① 기본 여건과 제약요인

최근 해양레저관광의 활성화와 더불어 해양레저보트의 대중화를 유도하기 위하여 각 지자체별로 다양한 해양레저 체험행사를 진행하고 있다. 경상남도에서는 관내 6개의 요트학교를 설치하고 딩기요트를 중심으로 레저체험행사를 진행하고 있으며 경기도, 강원도, 경상북도, 전라남도, 제주도, 부산광역시 등 대부분의 지치단체에서도 요트스쿨 혹은 레포츠 스쿨을 요트장이나 마리나시설을 바탕으로 운영 중에 있다.



| 그림 5-6 | 고성군 요트학교 운영 현황

전국 주요 마리나시설이나 요트장을 중심으로 운영되는 해양레저 체험 행사나 요트학교의 운영은 레저보트 활동에 대한 범국민적 관심을 높이고

마리나의 이용 활성화를 촉진하는 데 긍정적으로 기여할 것으로 판단된다. 한편, 마리나에서 제공하고 있는 각종 해양레저교육은 일회성 행사에 그치거나 각 지자체별로 각기 다른 프로그램을 운영하고 있어 향후 수상레저기구 조정면허나 요트면허의 취득과 연계되지 못하는 경우가 있다. 따라서 마리나의 이용 활성화와 더불어 해양레저문화의 보급을 위해서는 레저교육과 관련된 체계적인 서비스 매뉴얼의 개발과 관련 교육인력의 양성이 요구된다.

② 서비스 및 관련 제도 개선방안

해양레저 교육서비스의 개선을 위해서는 각 마리나나 요트장에서 제공되고 있는 해양레저 교육프로그램의 표준화된 모델을 개발하여 이것이 요트나 레저보트 면허제도와 연계되도록 교육서비스를 개선해야 한다. 우리나라의 요트면허제도와는 달리 영국 RYA(Royal Yachting Association)에서는 해양레포츠 교육인증제도를 실시하여 교육프로그램을 수료하면 요트를 운항하게 하고 있다.

우리나라에서도 일부 요트학교에서 관련 교육프로그램을 이수한 경우 요트면허 시험의 일부를 면제하는 방안을 추진하고 있다. 요트면허제를 대체할 수 있는 교육프로그램을 마련하고 이를 각 마리나시설마다 교육서비스 프로그램 차원에서 제공할 경우 해양레저의 대중화가 체계적으로 이루어질 것으로 판단된다. 이를 위한 제도 개선방안으로는 우선 해양레저활성화 측면에서 국토해양부를 중심으로 해양레저교육 프로그램과 교육서비스 운영 매뉴얼을 작성해야 한다. 그리고 이러한 교육프로그램이 레저보트에 대한 면허제도와 연계되기 위해서는 국토해양부와 해양경찰청이 상호 협력할 수 있는 체제를 마련해야 한다.

3) 마리나 수익모델의 발굴

마리나의 이용 활성화를 위하여 레저보트의 계류·보관서비스와 더불어 수리·점검 서비스, 보급(급유, 안전정보 제공)서비스, 해양레저 교육서비스 여건을 개선한 이후에는 마리나를 기반으로 하는 다양한 수익모델을 발굴 하도록 한다. 이러한 수익모델은 레저보트를 보유하지 못한 일반인들도 마리나를 방문하여 레저보트를 체험하고 해양관광활동을 참여할 수 있도록 해야 한다. 마리나의 운영을 통한 수익모델로는 계류수익이나 유류, 물품공급, 수리/점검 서비스 이외에도 마리나 내 레저보트 임대서비스(렌탈, 차트)와 마리나 선석(회원제도)의 분양, 기타 해양레저 관광상품의 개발·판매를 통하여 다양한 관광활동이 이루어지도록 한다.

(1) 레저보트 임대 서비스업의 활성화

① 기본 여건과 제약요인

우리나라는 레저보트의 초기 구매 비용이나 레저보트 관리, 해양공간 이용여건 등을 고려할 때, 레저보트의 이용 활성화를 도모하고 마리나에서의 수익구조를 다양화시키기 위해서는 레저보트 임대 서비스업의 도입이 요구된다. 마리나에서의 레저보트 임대사업은 마리나 운영업자가 직접 사업에 참여하는 방법과 더불어 마리나시설 내에 레저보트 임대사업자를 입주시켜 레저보트의 렌탈이나 차터 서비스, 레저보트 판매 서비스 등을 제공하는 방안이 있다.

한편, 국내 마리나에서는 레저보트의 임대사업이 이루어지지 못하고 있다. 이는 현행 마리나시설들 중에서 요트장업으로 등록된 지역은 체육시설의 성격상 임대사업을 직접 영위하기 어렵기 때문이다. 또한 수상레저사업장과 유도선사업장으로 등록한 충무마리나의 경우에도 레저보트가 일반 유선과 동일한 법령에 저촉되기 때문에 운항시간의 제약, 선박등록기준의

적용 등으로 레저보트를 통한 수익창출에 제약이 따른다.

② 서비스 개선방안

레저보트를 통한 수익모델이 다양하게 전개되고 있는 해양레저 선진국에서는 마리나의 유형에 따라 레저보트의 임대(렌탈, 차터)사업이 활발하게 전개되고 있다. 그리고 이러한 임대사업은 마리나 운영업자가 하우스 보트를 운영하면서 레저보트 운항인력을 확보하여 사업을 하는 방법과 단순히 레저보트 임대업자에게 계류공간을 임대하고 이들이 임대사업을 직접 수행하는 방법이 있다. 한편, 이러한 서비스를 제공하기 위해서는 레저보트 임대업에 대한 규정이 필요하다. 따라서 레저보트 임대업에 대한 규정을 현행 법령인 수상레저안전법이나 유도선사업법 속에 포함시키는 것이 요구된다. 이와 더불어 레저보트 임대사업을 수행하기 위해서는 관련 서비스 인력(운항인력)의 양성이 함께 이루어져야 한다.



| 그림 5-7 | 레저보트 임대서비스 사업

③ 관련 제도 개선방안

마리나에서 레저보트 임대사업을 진행하기 위해서는 우선 임대사업과 관련된 규정을 마련하는 것이 필요하다. 현행 체시법으로 등록된 마리나에

서는 임대사업에 대한 규정은 마련되어 있지 않으므로 우선 마리나법에 레저보트 임대사업을 영위할 수 있도록 규정을 마련한다. 이와 더불어 레저보트 임대사업의 추진과 관련하여 제반 규정을 정비한다. 현재 레저보트의 임대는 수상레저사업이나 유도선사업을 통하여 임대와 관련된 사업을 부분적으로 수행할 수 있지만 이들 사업은 레저보트의 특성을 반영하여 사업을 영위하기 어렵다. 현행 유도선사업법에서는 레저보트와 일반 유람선에 동일한 등록기준을 적용하고 있기 때문에 운항시간이나 안전관리 여건 또한 동일하게 적용받게 된다. 한편, 요트나 모트보트는 일반 선박과는 선박의 구조나 레저활동에 차이점이 나타나므로 레저보트를 통한 관광상품 여건에 부합되는 등록기준의 개선이 필요하다. 따라서 레저보트의 규모나 운항특성(야간 운항), 승선규모(13인 이상)를 고려하여 유도선사업에서 레저보트를 활용한 관광사업 부문을 별도로 규정해야 한다.

(2) 마리나 선석의 분양과 클럽제도의 육성

① 기본 여건과 제약요인

선진국에서는 마리나를 통한 다양한 수익모델의 창출을 위하여 마리나의 선석을 레저보트 소유자들에게 분양하거나 레저보트 임대사업자, 레저보트 판매업체에게 일정 기간 동안 이용권을 분양하고 있다. 이와 더불어 레저보트의 클럽제도(멤버십)를 활성화시켜 육상의 콘도미니엄과 같은 개념으로 마리나 선석이나 레저보트를 일정 기간 소유하도록 하고 있다(공동소유, Time Share).

국내에 조성된 마리나시설은 대부분 공공투자를 통하여 조성된 시설이기 때문에 공공시설을 민간에게 별도로 분양하여 소유권을 이전하는 것은 불가능하다. 하지만 레저보트 임대사업자나 레저보트 판매업체, 레저보트 관리업체에게 일정 기간 동안 선석의 이용권을 분양하고 이들이 레저보트

를 활용하여 다양한 수익사업을 전개할 수 있도록 해야 한다. 이와 더불어 콘도와 동일한 개념의 레저보트 클럽제도를 육성하여 레저보트 활동자들의 레저활동 여건을 개선하는 방안도 함께 마련해야 한다.

② 서비스 개선방안

국내 마리나선석의 분양은 공공마리나보다는 민간마리나를 중심으로 서비스가 전개되는 것이 합리적이다. 한편, 국내에는 아직까지 민간투자를 통한 마리나가 활성화되지 못했다. 따라서 공공마리나에서도 선석의 이용권을 레저보트 임대업체나 레저보트 판매/수리업체에 분양하여 이들이 관련 서비스업을 영위할 수 있게 한다. 따라서 공공마리나의 선석 분양은 2~3년마다 전체 마리나 선석의 일부를 관련 업체에 분양하고 사용기간이 만료되면 이용권을 재분양하는 방식으로 운영하게 한다. 클럽제도의 운영 또한 민간의 사업영역으로 공공에서는 이러한 클럽제도가 육성될 수 있도록 마리나의 일정 공간을 제공해야 한다. 한편 클럽제도의 양성과 관련해서는 국제적인 요트클럽도 국내 마리나에 유치하여 마리나 이용자들이 이들의 해외 자매 마리나 클럽(Reciprocal Clubs)의 서비스도 이용할 수 있는 체제도 구축해야 한다.

③ 관련 제도 개선방안

국내에는 마리나 선석의 분양이나 선석의 분양을 위해서는 관련 법령의 정비가 요구된다. 우선 체시법의 요트장업에는 선석의 임대나 분양과 관련된 규정이 마련되어 있지 못하며 공공이 마련한 요트장의 조성목적과도 배치된다. 따라서 마리나 선석의 분양을 위해서는 체시법을 수정하는 것보다 마리법에 마리나의 관리규정과 관련하여 선석의 분양이나 임대사항을 함께 규정하도록 한다. 그리고 레저보트의 공동소유와 관련된 클럽제도는 현행 법령에서 별도의 제도적 제약사항은 없다. 다만 이러한 클럽제도가 대중에게 크게 알려지지 못했기 때문에 클럽제도를 육성하기 위한 홍

보가 필요할 것으로 판단된다.

(3) 레저보트를 통한 관광상품의 다양화

① 기본 여건

마리나의 이용 활성화를 도모하기 위해서는 레저보트를 활용한 다양한 관광상품을 발굴하는 것이 요구된다. 일반적으로 레저보트를 활용한 관광상품은 앞서 살펴본 레저보트의 임대를 통한 크루징이나 바다낚시, 경관감상 이외에도 레저보트 교육상품, 요트대회, 선상파티, 결혼식이나 이벤트 행사, 각종 회의 개최 등도 가능하다. 한편 국내에서는 레저보트를 이용한 관광상품은 경관 감상이 대부분을 차지하고 있다. 마리나에서 이러한 상품을 별도로 만들어 판매하고 있지 못하다. 따라서 마리나의 이용 활성화를 도모하고 방문객의 관광활동여건을 개선하기 위해서는 레저보트를 활용한 다양한 관광상품을 기획·판매해야 한다.

② 서비스 개선방안

국내 마리나의 운영주체나 관리를 위탁받은 기관에서는 레저보트를 활용한 별도의 영업활동을 전개하지 않고 있으며 체육시설로 등록된 요트장에서는 이러한 관광상품의 운영이나 판매가 제한되어 있다. 따라서 레저보트를 활용한 다양한 관광상품의 운영을 위해서는 마리나의 운영과 관련된 조항을 개정하는 것이 요구된다. 우선 공공이 조성 운영하는 마리나에서 관광상품을 제작 판매하는 것보다는 별도의 관광상품 운영업체에서 이러한 영업활동이 가능하도록 해야 한다. 그리고 공공과 민간의 합작투자나 민간자본의 투자를 통하여 조성된 마리나에는 각 지역의 여건에 부합되는 다양한 관광상품을 마련하고 방문객들이 레저보트를 기반으로 다양한 관광상품을 체험할 수 있도록 해야 한다.

4) 마리아 서비스업 인력 양성방안

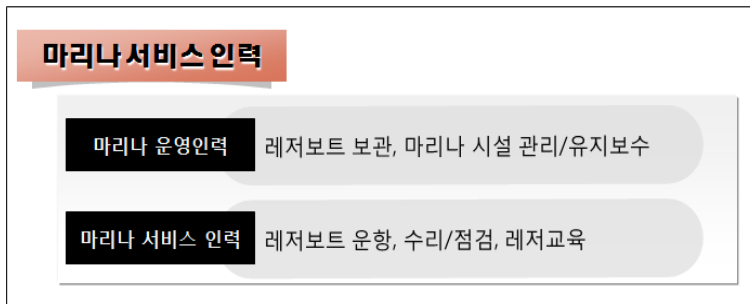
(1) 마리아 서비스인력 양성 여건

마리아산업이 발전된 선진국에서는 레저보트의 제조와 더불어 마리아 시설의 관리, 운영을 위한 전문인력 양성시스템을 구축하고 있다. 한편, 국내에는 이러한 서비스인력을 양성할 수 있는 체제가 마련되어 있지 못하다. 국내의 마리아 전문인력 양성 과정은 해양과 관련된 대학에서 소수의 마린 엔지니어링 부분과 관광 관련학과 등을 통한 서비스인력 공급이 대부분이다. 즉, 국내에는 아직까지 마리아 전문인력을 배출하는 특화된 기관은 따로 찾기 힘든 것이 사실이다. 앞선 사례에서 살펴본 것처럼 해외에서는 각 학교에서 정규 과정 외의 수업을 개설해 전문 요트 조종 과정 등 인력 양성과 청년 실업에 대처하고 있다. 그리고 대학 등 교육 기관이 마리아 인증기관의 회원으로 등록하여 학생들을 위한 교육과정을 수강할 수 있도록 지원금 등 다양한 교육의 기회를 주고 있다. 또한 협회 혹은 공공 기관에서 마리아 수행원과 보트 중개인 등 마리아 서비스업에 대한 정보를 지속적으로 제공하고, 해양산업에 대한 전문인력의 다양한 참여 기회를 유도하고 있다.

싱가포르의 복합시설 연계형 마리아는 손님을 직접 응대하는 부분에만 22명의 종업원이 3교대 근무를 통해 24시간 서비스를 제공하고 있다. 수영만 요트경기장의 관리를 맡고 있는 부산시 체육시설관리사업소의 담당은 운영팀과 시설팀으로 나뉘며, 총 27명이 계류와 부대시설에 대한 관리를 맡고 있다. 따라서 향후 국가 마리아 기본계획에 따라 전국적으로 43개의 마리아가 조성된다고 가정할 때 이를 운영하기 위한 서비스인력의 양성이 시급한 실정이다.

(2) 마리아 서비스인력 양성방안

국내 마리아 서비스인력의 육성은 정부의 국가 마리아 기본계획과 연계하여 중장기 인력양성 계획을 수립해야 한다. 이러한 서비스인력의 양성은 마리아시설의 운영과 관련된 서비스인력과 마리아에서 제공되는 레저보트 수리·점검서비스, 레저보트 운항서비스, 레저교육 서비스 등을 위한 서비스인력으로 구분하여 인력 양성체제를 마련하는 것이 필요하다



| 그림 5-8 | 마리아 서비스인력의 양성체제

국내에는 마리아의 운영을 위한 서비스인력 양성 교육프로그램이 마련되어 있지 못하다. 또한 국내 마리아시설들이 지방공사나 체육관련 단체 등을 중심으로 운영되면서 서비스의 전문성에 한계를 내포하고 있다. 따라서 마리아에서의 견습을 통하여 전문성을 확보하기도 용이하지 못하다. 따라서 마리아 운영인력의 양성은 국제적인 교육시스템을 국내에 도입하는 것이 합리적일 것으로 판단된다. 앞서 사례에서 살펴본 것처럼 해외의 경우, MIAA와 GMI가 마련한 교육프로그램을 통하여 인력을 양성하고 있으므로 마리아 개발의 도입기에 있는 우리나라에서도 이러한 인증프로그램을 활용하는 것이 필요하다.

이러한 인증프로그램의 도입은 초기 마리나 서비스인력의 양성체제 정립과 더불어 마리나 전문인력의 국제적 교류에도 긍정적 효과가 있을 것으로 기대된다. 즉 국제 인증프로그램을 통한 마리나 서비스인력의 확보는 해당 마리나가 제공하는 서비스 수준을 담보하는 것으로 각 마리나의 운영과 서비스 제공이 국제적인 경쟁력을 높일 것으로 기대된다.

레저보트의 운행에 수반되는 수리, 점검, 운항, 레저교육에 필요한 서비스인력의 양성은 전문적인 교육기관을 마련하여 이곳에서 집중적으로 교육하는 시스템을 마련하는 것이 필요할 것으로 판단된다. 현재 레저보트 운항과 관련된 서비스인력은 각 대학의 체육관련 학과에서 일정 교육과정을 수료한 학생이나 요트 선수를 중심으로 하여 레저교육부문의 인력만이 양성되고 있다. 한편, 마리나의 이용 활성화를 도모하기 위해서는 레저보트의 수리와 점검, 운항인력이 필요하며 이러한 인력은 일정 기간의 경력이 요구된다. 미국이나 호주, 뉴질랜드에서는 마리나산업단지 내에 이러한 기술인력을 양성하기 위한 전문학교(뉴질랜드: Marine Industry Training Organization)를 운영하고 있다. 마리나 서비스인력 양성 프로그램은 전체 4년 과정이며 교육과정을 이수하면 레저보트 제조/점검/수리부문과 마리나 관리부문의 국가자격증(National Certification Business)을 부여 받고 레저보트 관련 전문가로서 레저보트 제조업체나 마리나 운영업체에 취업하게 된다.



자료: 뉴질랜드 마리나산업협회 홈페이지

| 그림 5-9 | 뉴질랜드의 마리나 서비스인력 양성 학교

국내에는 마리나와 더불어 레저보트의 수리나 점검을 위한 시장수요가 아직까지 활성화되지 못했으므로 초기단계부터 산업단지의 조성과 더불어 전문학교를 설치하는 것은 합리적이지 못하다. 따라서 마리나의 개발 초기 단계에서는 조선 관련 학과를 개설한 대학을 중심으로 마리나 서비스인력을 양성하도록 한다. 한편, 레저보트는 일반 선박과는 규모나 형태에서 큰 차이를 나타내고 있으므로 이를 수리하고 점검하는 교육프로그램은 해외 레저보트 제조업체와의 협력을 통하여 전문인력을 양성하도록 한다. 이후 국가 마리나기본계획에 따라 마리나시설이 전국적으로 조성되고 레저보트 제조산업의 육성을 위한 산업단지가 조성된 단계에서는 산업단지에 전문인력 양성을 위한 교육시설을 설치하여 마리나의 관리나 레저보트의 제조, 수리, 점검, 운항을 위한 전문인력을 양성하도록 한다.

2. 국내 마리나 운영모델

국내 마리나 서비스업의 여건은 도입기 수준으로 대부분의 마리나들은 다양한 서비스를 제공하고 있지는 못하다. 한편, 앞서 국내 마리나 서비스업의 육성과 관련된 서비스여건의 평가 및 서비스 도입방안에서 살펴본 것처럼 모든 마리나가 동일한 형태의 서비스를 제공하는 것은 시장수요의 육성이나 공급여건을 고려할 때 합리적이지 못하다.

이에 따라 마리나 서비스의 제공은 마리나의 운영여건을 고려하여 마리나의 유형에 따라 각기 다르게 제공되는 것이 필요하다. 국내 마리나 서비스업의 운영모델은 마리나에서 제공되어야 하는 서비스기능을 토대로 국내 마리나시장여건에 부합되는 서비스기능과 운영조직에 대하여 검토하도록 한다.

1) 마리나 유형 분류⁸⁾

(1) 마리나의 유형 분류틀

마리나 유형은 다양한 기준에 의해 분류될 수 있지만, 여기서는 마리나에서 제공되는 서비스 형태를 결정하는 데 유용한 개발 규모(Size), 입지적 특성(Location), 운영 형태(Operation)에 기초한 분류를 실시하고자 한다. <표 5-1>은 위의 3가지 기준으로 마리나의 개발유형을 분류한 것이다.

8) SUTL의 자문 원고를 토대로 마리나 유형 구분을 정리하였음.

| 표 5-1 | 마리아 유형 분류틀

구분	개발 규모 (Size based Classification)	입지적 특성 (Location based Classification)	운영 형태 (Operation based Classification)
A	계류형 마리아 : waterside 개발	도심형 마리아	멤버십(membership) 마리아
B	복합형 마리아 : waterfront 개발	관광지형 마리아	하이브리드(hybrid)형 마리아 : 멤버십+대중형
C	단지형 마리아 : coastal 개발	경유(stop-over)형 마리아	대중형(public) 마리아

개발 규모에 기초한 분류(Size based classification)에 의하면, 마리아는 물가에 접하여 계류시설만을 설치하고 소규모로 개발하는 계류형 마리아, 물과 인접한 워터프런트(waterfront)에 복합시설을 연계하여 개발하는 복합형 마리아, 배후에 위치한 넓은 범위의 단지를 연계 개발하는 단지형 마리아로 유형화할 수 있다. 입지에 기초한 분류(Location based classification)는 마리아를 도심과 연결되어 접근성이 매우 우수한 도심형, 관광여건이 우수한 지역에 관광기능이 결합되어 조성되는 관광지형, 도심나 관광지에서 이격된 지역에 적합한 경유(stop-over)형으로 구분한다. 경유형은 레저보트가 경유하는 마리아를 말하는 데, 도심이나 관광지에서 이격된 지역에는 장기 이용수요는 적고 간헐적인 방문 수요가 많이 발생하기 때문에 경유형이 적합하다.

운영 형태에 기초한 분류(Operational based management)는 마리아 이용 권리를 획득한 특정인만이 배타적으로 이용할 수 있는 멤버십(membership) 마리아, 어떠한 제한도 없이 일반인들에게 공개되는 대중(public)형 마리아, 그리고 멤버십과 퍼블릭 방식을 모두 차용한 하이브리드(hybrid)형으로 마리아를 나눈다.

앞서 제시한 마리아 유형 분류들은 마리아의 규모(혹은 부지면적), 마리아 대상지와 도심·관광지 간의 거리를 내포하는 입지적 특성, 그리고 마리아 이용자의 제한 여부가 결정되면, 어떤 형태의 마리아를 개발·운영해야 하는지에 대한 기초정보를 제공해 준다. 특히 마리아 서비스업의 범위 및 인력 구성 등 마리아 운영계획을 수립하는 데 시사점을 준다. 예를 들어, 관광지형 마리아는 레저보트와 관련된 서비스 외에 다양한 레크리에이션 관련 서비스가 추가되며, 멤버십 마리아는 대중형에 비해 다양하고 양질의 서비스를 제공해야 하기 때문에 고객관리 부문에 대한 추가인력 구성이 필요하다.

마리아 유형 분류들은 대부분의 마리아를 유형화할 수 있는데, 예를 들어, ‘서울 마리아’는 계류시설 중심의 시설이 서울의 도심인 여의도에 조성되어 있으며, 계류비용만 지불하면 누구나 이용할 수 있기 때문에 계류형·도심형·대중형 마리아로 표현된다. 이를 아주 간단한 문자코드(ABC)로 표현하면 A-A-A형 마리아이다. 그리고 싱가포르의 ‘ONE15마리아’⁹⁾는 관광지 리조트 기반의 하이브리드형 복합시설 연계형 마리아인 B-B-B형으로 표현 가능하다. 개발 규모(S), 입지적 특성(L), 운영 형태(O)에 따른 마리아 유형은 이 밖에도 C-C-C형, A-B-C형을 비롯하여 총 27가지가 가능하다.

(2) 마리아 선진국의 시사점

마리아산업이 발달한 호주의 사례는 계류기능과 함께 여가·휴양기능이 복합된 마리아에 대한 시사점을 준다. 호주에서 ‘마리아’는 레저보트 보관장소이자 기·중착지로서 레저보트 동호인들이 이용하는 공간일 뿐만 아니라, 일반인들도 여가나 휴양을 즐기는 장소로 활용되고 있다.

시드니의 Birkenhead Point 마리아와 골드코스트의 Sanctuary Cove 마리아

9) 제2장 참고.

나는 레저보트 소유자뿐만 아니라 일반 방문객도 함께 즐기는 공간으로 조성한 사례이다. Birkenhead Point 마리나는 프리미엄 아웃렛센터와 연계 운영되고 있는데, 이는 시드니 도심에 위치하고 있어 주말이나 저녁 시간을 이용한 레저 혹은 휴양을 목적으로 방문하는 이용객이 많은 도심이라는 입지적 특성을 살린 것이다. 아웃렛 이용객들은 마리나가 형성하는 휴양분위기를 즐기면서 휴식을 취할 수 있다. 또한 마리나 이용객들은 쇼핑과 휴양을 편리하게 이용할 수 있다는 장점이 있다. 이러한 형태의 마리나는 육상공간을 상업(쇼핑)으로 해상공간은 마리나업으로 등록하여 사업을 추진할 수 있다. 그러므로 우리나라의 마리나항만법에 정의하는 마리나시설만으로도 충분히 이와 유사한 형태의 마리나 사업을 운영할 수 있다.

그리고 Sanctuary Cove 마리나는 호주 최대 보트쇼가 열리는 곳이자 호주 최대 휴양지인 골드코스트에 위치하고 있다. 이러한 입지적 특성을 살려 육상에 쇼핑시설과 레스토랑이 집중된 마린 빌리지를 조성하였다. Sanctuary Cove 마리나는 계류서비스 및 급유·급수 등의 보급서비스에 집중하여 고용인력을 최소화하여 수익을 높이고 있다. 이 마리나에는 레저보트 소유자뿐만 아니라 골드코스트 해안을 크루징하고자 하는 관광객들도 방문하고 있는데, 이들은 마린 빌리지의 레스토랑 등의 휴게시설을 이용한다.

호주의 마리나 사례는 주차장처럼 단순히 레저보트를 계류하는 공간에서 벗어나 사람들이 레저·여가·휴양을 즐길 수 있도록 공간을 창조해야 함을 보여주고 있다. 이를 통해 마리나가 레저보트 소유자뿐만 아니라 일반 방문객들도 함께 이용하는 공간이 되면 수입원 다양화 혹은 비용 절감¹⁰⁾을 통해 수익을 증대할 수 있다. 수익 증대는 성공적인 마리나 운영뿐만 아니라, 이윤을 추구하는 민간사업체의 시장진출 유도에 효과적이다. 즉 마리나는 계류시설과 함께 여가·휴양시설이 함께 조성되는 것이 바람직한

10) 레스토랑을 비롯한 휴양시설과 연계할 경우 초기투자비 및 인건비를 줄일 수 있음.

데, 이때 육상에 조성되는 여가·휴양시설은 마리나 사업체가 직접 운영할 수도 있지만 별개의 사업체에서 운영할 수도 있다.

2) 국내 마리나 서비스 구성

(1) 국내 수요에 적합한 마리나 유형

마리나 분석틀에서 확인하였듯이 마리나는 매우 다양한 형태로 운영될 수 있는데, 본 연구에서는 우리나라에 적합한 마리나 유형을 제시하고 그에 따른 마리나 서비스 구성을 살펴보고자 한다. 지금까지 우리나라는 수요자들의 선호를 토대로 마리나를 조성하기보다는 공공의 의사결정에 의해 마리나를 공급하고 있어, 시장에서 마리나 수요자의 선호를 확인하기 어렵다. 그리고 아직 공식적인 레저보트 판매 전문업체 혹은 공인된 중고 시장이 형성되지 않은 상태이며, 개별적 접촉에 의한 거래나 개별회사에서 개설한 사이트에서 거래가 되고 있다. 이러한 이유로 우리나라 마리나 수요자들을 대표할 수 있는 설문 표본을 구성하기 어렵다. 또한 제3장에서 살펴본 바와 같이 우리나라 국민 중 레저보트 보유율은 극히 적기 때문에 전 국민을 대상으로 한 설문조사로도 수요를 확인하기 어려운 것이 현실이다.

이에 이승우 외 5인¹¹⁾은 2008년 우리나라의 레저보트 동호회¹²⁾를 대상으로 마리나 선택에서 중요하게 고려하는 요소들은 무엇인지 조사한 바가 있다.¹³⁾ 조사 결과를 살펴보면, 마리나를 이용하는 우리나라의 레저보트 소유자들은 마리나 선택 시 레저보트 계류서비스, 유지보수 서비스, 전기 공급서비스, 수리서비스 등 마리나 기본기능을 매우 중요하게 여기는 것으로

11) 이승우 외, 2009.

12) 대표적인 요트클럽인 한국보트클럽은 전국적으로 활동하고 있는 보트 동호회이며, 설문은 정기모임의 참석자 대상으로 실시하여 우리나라 전체의 일반적인 특성을 나타낼 것임.

13) 2008년 이후 레저보트 시장의 급격한 변동이 없었기 때문에 당시의 설문조사 결과는 현재도 유효함.

나타났다. 또한 주차장과 거주지에서 마리나까지의 거리, 관광지까지의 레저보트 이동거리도 마리나 선택의 중요 요소로 파악되었다. 그러나 화장실·샤워시설, 식료품이나 매점, 레스토랑이나 바, 피크닉 장소 등은 중요하게 여기지 않고 있었다. 그리고 레크리에이션 시설이나 수영 풀, 피트니스센터 등 흔히 리조트에서 즐기는 시설에 대한 요구가 낮은 것으로 조사되었다. 그리고 이러한 레저보트 서비스의 우선순위는 제3장에서 분석한 국내 전문가 설문조사에서도 동일하게 나타났다.

표 5-2 | 레저보트 소유자의 마리나 선택 요인

상위 요인(11위)	중위 요인(12~29위)	하위 요인(30~50위)
• 주차 여건 • 유지관리 서비스(질, 비용) • 레저보트 계류서비스(보안, 편의성, 이용료) • 공급서비스(전기) • 수리시설 • 거주지 및 활동지 접근성 • 마리나의 시각적 매력도	• 직원의 서비스 수준 • 마리나 내/외부 수질 • 육상공간 청결 수준 • 보트 판매시설 • 환경관리(pumping out 시설) • 주변 경관 매력도 • 선수용품 판매점	• 화장실/샤워실 상태 • 식료품 판매시설, 매점 • 레스토랑, 바, 피크닉 장소 • 피트니스센터, 레크리에이션 시설, 수영 풀

자료: 이승우 외(2009), pp. 123~125를 저자가 재작성함.

마리나의 기본기능에 대한 선호가 매우 강하게 나타난 이유는 우리나라의 마리나 수가 수요에 비해 부족하고, 마리나시설의 제공 서비스 또한 열악한 데 원인이 있다.¹⁴⁾ 즉 설문조사 시점인 2008년은 개인 레저보트 소유자들이 이용할 수 있는 마리나시설이 수영만 요트경기장, 충무마리나, 사천마리나 등으로 소수에 불과하였다. 즉, 이 설문조사 결과는 태풍 등의 자

14) 마리나의 주 고객은 30피트 이상 선내기로 볼 수 있는데, 이들은 기타선박으로 분류되어 정확한 수치를 확인할 수가 없어 마리나의 수의 부족은 현재 통계 시스템으로는 확인하기 어려움. 그러나 최근에 개장한 마리나의 운영 상황을 통해 간접적으로 확인할 수 있는데, 최근에 신설된 전곡항, 목포항은 개장 후 조기 이용권이 분양된 사실을 미루어 볼 때 마리나 시설 수는 여전히 수요를 충분히 수용하지 못하는 것으로 보임.

연재해나 외부요인으로부터 레저보트를 안전하게 보관할 수 있는 마리아 시설의 추가 확보가 필요함을 확인시켜 주고 있다. 그리고 2011년 전문가 조사에서도 동일한 결과가 제시되었다.

기본기능 이외 상위에 포함된 선택요소로는 거주지 및 활동지까지 접근성, 유지관리 서비스이다. 그리고 비용요소로 계류비용과 유지관리 서비스 수수료가 포함되었다. 이들 요소는 마리아 유형에 중요한 시사점을 제공해 준다. 먼저 거주지 및 활동지까지 접근성이란 레저보트 소유자는 마리아 선택에 있어서 얼마나 거주지와 가까운지, 그리고 레저보트로 이동할 수 있는 거리에 즐길 수 있는 관광지가 있는지를 의미한다. 이러한 거리요소에 대한 선호도가 잠재 수요에서도 동일하게 나타난다고 보는 것은 직관적으로도 이해 타당하므로, 마리아 수요 전체의 특성으로 여기는 데 무리가 없으며, 현재 우리나라에 필요한 마리아 유형은 도심형과 관광지형이다.

이 설문조사 결과는 부가적으로 마리아 위치 선정에 대한 시사점도 함께 제공해 준다. 앞으로 시장이 성숙해지면 기본기능으로 경쟁력을 확보하기 어려우므로, 거주지 혹은 레저보트로 이동할 수 있는 관광지와 거리는 여전히 중요한 마리아 선택요소로 작용할 것이다. 그러므로 레저보트 소유자가 많은 지역이나 도서, 바다낚시 포인트, 경관이 수려한 지역에 인접한 곳에 마리아를 조성하여야 마리아의 경쟁력을 장기적으로 유지할 수 있다. 현재는 위에서 언급한 선호지역이 아니더라도 마리아시설 수가 부족하여 마리아 이용자 확보에 어려움을 겪지 않을 수 있지만 장기적으로는 수익이 악화될 수 있기 때문이다.

그리고 유지관리 서비스란 마리아에 계류시킨 레저보트를 관리해 주는 서비스의 질과 비용에 대한 항목이다. 유지관리 서비스란 보트 청소, 왁싱, 페인팅, 시운전하는 것을 말한다. 이러한 서비스를 제공하기 위해서는 마리아 내에 수리보수팀이 있거나, 수리전문업체 혹은 레저보트 관리업체가 활동할 수 있는 사무실이 육상공간에 마련되어야 한다. 이에 적합한 마리아

는 워터프런트를 함께 개발하는 복합형 마리아이다.

또한 마리아 선택요소에서 계류비용과 유지관리비용 등 비용 측면도 상위를 기록하였다. 비용을 낮추기 위해서는 고객대상 서비스의 질을 낮추어야 하므로, 고객응대 전담 인력이 필요한 멤버십 마리아보다는 대중형 마리아가 현재 우리나라에 적합한 유형이라 하겠다.

한편 피트니스센터, 레크리에이션 시설, 수영 풀 등 일반적으로 리조트 마리아에 조성되는 레저시설은 마리아 선택 시 거의 영향을 주지 않는 것으로 조사되었다. 그러나 이러한 결과가 국내 시장 상황에서 관광지형 마리아가 적합하지 않다는 것을 의미하지는 않는다. 관광지형 마리아는 레저보트 소유자뿐만 아니라 레저보트를 소유하지 않은 일반 관광객을 대상으로 하는 데, 본 설문 결과는 관광지형 마리아 고객 전체가 아닌 레저보트 소유자의 선호일 뿐이다. 관광지는 대부분 도심에서 이격되어 있기 때문에 숙박시설을 갖춘 관광지형 마리아가 적합하며, 일반 관광객은 마리아가 연출하는 고급스러운 휴양의 이미지를 즐기기 위해 이곳을 찾을 것이다.

지금까지 레저보트 동호인 및 전문가를 대상으로 한 설문조사를 종합하여 레저보트 소유자들이 선호하는 마리아 유형을 살펴보았다. 이를 요약하자면, 우리나라 레저보트 소유자들은 마리아 수요자들은 B(복합)-A(도심)-C(대중)형 마리아, 혹은 B(복합)-B(관광지)-C(대중)형 마리아를 선호하는 것으로 판단된다.

(2) 마리나 유형별 서비스 구성

국내 레저보트 활동여건을 고려할 때, 국내 시장여건에 적합한 마리나는 복합-도심-대중형(이하 B-A-C형) 마리나와 복합-관광-대중형(이하 B-B-C형) 마리나이다. 즉 마리나 개발의 도입기에 있는 우리나라는 대중형 마리나의 보급이 먼저 이루어져야 한다. 국내 마리나 유형 중에서 복합형이란 워터프런트까지 개발하는 유형으로 수면에서 계류서비스만을 제공하는 소규모 개발과는 달리 육상공간을 활용한 다양한 형태의 기능을 제공할 수 있으나, 배후까지 연계 개발하는 단지형에 비해서는 제한된다.

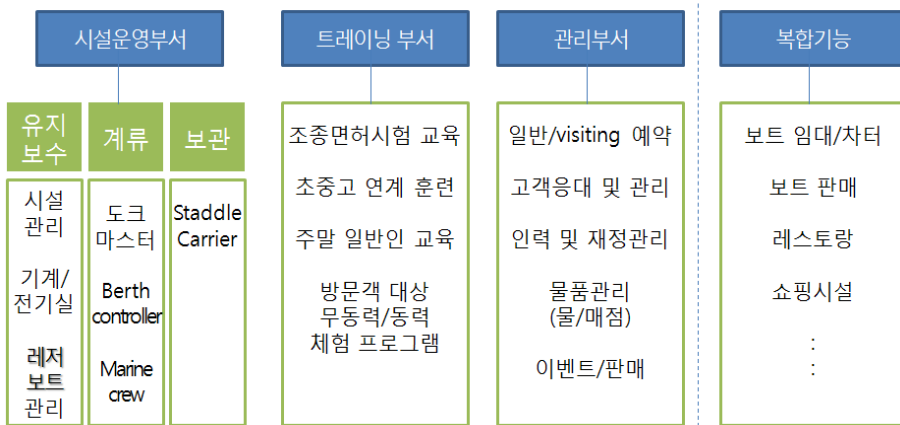
도심형은 인구가 밀집된 도시라는 특성상 토지나 공유수면 이용료가 상대적으로 비싸기 때문에 공간의 효율적인 이용이 필요하다. 그리고 도시는 인구가 많을 뿐만 아니라 다양성이 크다는 특징이 있기 때문에 도심형은 다양한 계층의 다양한 목적의 이용객을 만족시킬 수 있어야 한다. 물론 1개의 도시에 표적시장을 달리하는 여러 개의 마리나가 존재한다면 하나의 마리나가 하나의 차별화된 서비스를 제공할 수 있지만, 현재의 우리나라는 1개의 도시에 다수의 마리나가 존재할 수 있을 정도로 마리나 수요가 크지 않기 때문에 현시점에서 다양한 수요를 충족시키는 마리나가 적합하다.

관광지형 마리나는 앞에서 정의한 대로 관광지에 인접한 마리나로 숙박기능과 레저기능이 결합되며 호텔과 같은 별도의 객실 및 연회담당 인력이 필요하다. 그리고 스킨스쿠버, 바다낚시, 수상스키, 카누/카약 등 해양레저·스포츠 활동과 함께 산책 등 휴양을 즐길 수 있도록 공간을 개발하는 것이 수익 관리에 유리하다.

이를 요약하자면 B-A-C형은 계류기능 이외 워터프런트에 도시의 다양한 수요를 만족시킬 수 있는 추가적인 기능을 제공하는 복합마리나이며, B-B-C형은 계류기능 이외 관광지에서 레저보트 소유자와 일반 관광객을 만족시키는 서비스를 제공하는 복합마리나이다. 이 두 유형 모두 별도의

고객서비스팀은 두지 않는다. 이에 부합되는 마리나 운영 모델을 제시하면 아래 그림과 같다.

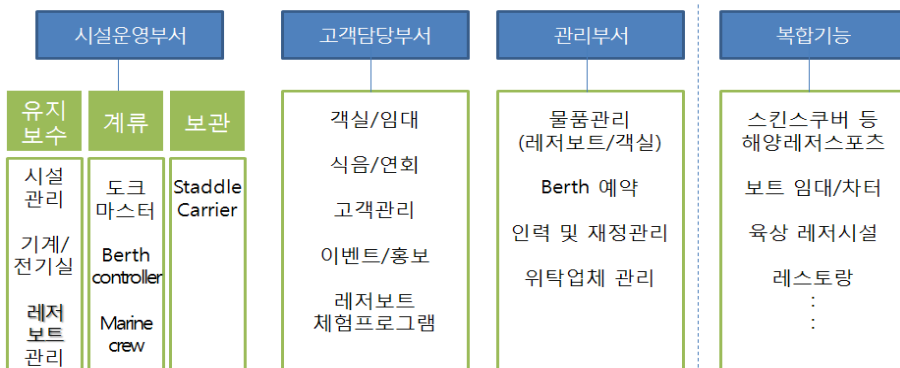
마리나에 있어서 레저보트 계류·보관은 기본적인 기능이므로 시설운영부서는 동일하다. 다만 지가(地價)가 비싼 도시형의 경우 육상에 드라이 스택을 마련하여 저가의 보관서비스를 제공하는 것이 바람직할 것이다. 그리고 거주지(동일 시군구)에 입지하고 있으므로 주말의 여가를 즐기기 위한 레저인들이나 학생들을 대상으로 교육훈련 서비스를 제공하기 적합한 유형이다. 복합기능의 경우 마리나 운영업체에서 직접 제공할 수도 있으나, 선진국 사례에서 본 바와 같이 도심의 레스토랑이나 쇼핑시설, 보트 임대·판매 전문업체와 연계가 가능하다. 지가가 비싸고 여가·휴양 분위기를 조성하기 위하여 보트야드(boatyard)나 수리시설 도입은 적합하지 않고, 시설운영부서에서 간단한 보트 수리나 페인팅 서비스가 적합하다. 관리부서는 예약업무 및 고객 응대 서비스가 상대적으로 중요하다.



주: SLO matrix에 의하면 B-A-C(복합-도심-대중)형 마리나임.

| 그림 5-10 | 도심형 마리나* 조직 구성(예시)

관광지형 마리나는 레저보트 활동자뿐만 아니라 일반 관광객을 대상으로 하기 때문에 계류시설뿐만 아니라 숙박시설을 함께 운영한다. 관광지형 마리나는 아래 그림과 같이 객실이나 고객 관리를 위한 별도의 고객담당부서가 필요하다. 관광지형 마리나는 관광지의 경관과 어우러진 아름다운 전망(view)이 중요한 매력요소이다. 따라서 계류서비스는 경관을 형성하는 해상계류 중심이 어울리며 보트야드나 dry-stack은 경관을 훼손하지 않는 선에서 이루어져야 할 것이다. 그리고 조직은 고객담당부서가 매우 중요하며, 하계에 방문객이 집중되기 때문에 비수기 전략을 위하여 이벤트팀이 강화되어야 할 것이다. 관리부서의 조직은 관광지는 도심에 비해 쉽게 물품을 구입할 수 없으므로 물품관리와 고객담당부서의 인력이 많이 소유되므로 인력 관리가 중요하다. 관광지형은 도심형에 비해 제공되는 서비스가 다양하므로 계류시설의 물/유류 공급이나 청소 등을 위탁 처리함으로써 운영비용을 절감하려는 노력이 필요하다. 한편 레저기능은 마리나에서 직접 레저보트 체험프로그램을 운영할 수도 있으나, 스킨스쿠버 숍, 수상레저사업자 등과 연계한 사업을 영위하는 것이 바람직하다.



주: SLO matrix에 의하면 B-B-C(복합-관광지-대중)형 마리나임.

| 그림 5-11 | 관광지형 마리나* 조직 구성(예시)

지금까지 제시한 도심형 마리아와 관광지형 마리아는 지역적, 문화적 환경을 고려치 않은 조직 운영의 예시이므로, 각 마리아는 규모와 입지여건을 충분히 고려하여 조직을 운영하여야 할 것이다.

3) 공공마리아(public owned marina)

공공마리아(public owned marina)는 민간사업체가 아닌 공공기관, 즉 중앙정부 혹은 지방정부, 공사 등이 개발하는 마리아를 의미한다. 공공마리아는 공공기관이 소유권을 가지며, 관리운영은 직접 할 수도, 민간사업체에 위탁할 수도 있다. 이러한 공공마리아는 정책상 혹은 레저보트 활동특성상 필요하지만 시장수요가 뒷받침되지 않거나 수익에 비해 비용(초기투자비 포함)이 너무 커서 민간에 의해 조성될 수 없는 마리아에 적합하다.

공공마리아는 ‘수리’서비스를 제공하여야 한다. 수리서비스를 제공하기 위해서는 넓은 야적장이 필요하고, 수리 시 소음이나 분진이 발생하며, 경관을 저해하기 때문에 현 시장에서 선호하는 아름다운 경관(view)을 가진 도심형 혹은 관광지형 마리아에 적합하지 않다. 그러나 수리는 레저보트 활동에 반드시 필요한 서비스이며, 특히 고가의 레저보트는 상선이나 어선과 다른 전문화된 수리서비스가 요구된다. 전문가를 대상으로 한 설문조사에서도 공공마리아에서 제공해야 하는 서비스로 수리·점검서비스가 마리아의 기본기능인 계류·보관서비스와 함께 높게 나타났다.

배후의 넓은 공간을 함께 개발하는 단지형 마리아는 현시점의 정책적 요구, 즉 레저보트활동 활성화 및 마리아산업의 성장에 기여할 수 있다. 공공에서 개발하는 단지형 마리아¹⁵⁾의 배후에 입주해서 시너지효과를 얻을 수 있는 시설로는 레저보트 제조업체, 전문인력 양성기관 등이다. 저가형

15) 민간에서 단지형 마리아를 개발한다면 상업시설이 집적된 리조트형 마리아가 적합함.

레저보트가 보급되지 않은 채 현재와 같이 일본에서 중고보트를 수입해서 레저보트를 보급하는 데 한계가 있기 때문이다. 다시 말해, 레저보트 제조업체의 육성은 레저보트 저변 확대를 위해 선행조건이 되는데, 공공마리나는 제조업체에서 건조한 레저보트의 시운전 장소를 제공하고 수요자들을 이어 주는 연결고리의 역할을 할 수 있다. 마리나산업의 핵심 구성요소인 인력을 양성하는 기관 역시 마리나와 연계 운영하는 것이 바람직하다. 마리나 운영 시 요구되는 레저보트 수리, 상하가시설 운전, 폰툰을 비롯한 시설관리 전문가는 이론 중심의 강의보다는 현장 중심의 실습이 더욱 유효한 학습방식이기 때문이다.

이러한 형태로 운영되고 있는 사례지로 호주의 골드코스트 시티 마리나(Gold Coast City Marina: GCCM)를 들 수 있다. GCCM에는 슈퍼요트 전용 해상계류시설과 248척의 레저보트를 보관할 수 있는 육상보관장(drystack)과 함께, 레저보트 각종 부품단지(엔진, 의장품, 전자기기, 항해장치), 레저용품 판매상점, 레저보트 제조/수리인력 양성학교가 함께 하나의 클러스터를 구축하고 있다.

퀸즐랜드 주정부는 이곳을 해양레저산업단지로 지정한 후 1997년 부지 조성사업에 착수하였으며, 2000년에 1차로 30개의 공장과 마리나 정박시설을 조성한 후 2007년에 90ha를 추가 개발하였다. 현재까지 소요된 총사업비는 1억 5천만 달러가 넘는다. 레저보트 제조, 수리, 운영 분야의 종합적인 발전이 필요한 우리나라의 상황을 볼 때, 레저보트의 수리에 필요한 각종 부품단지와 레저장비, 전문인력 양성학교를 함께 입지시킨 GCCM는 시사하는 바가 크다.

공공마리나에서 제공해야 하는 또 다른 기능은 국제교류기능이다. 이는 국제규모의 보트쇼 혹은 요트대회를 개최하고 외국 국적의 레저보트가 편리하게 입국할 수 있도록 편의를 제공하는 것을 말한다. 보트쇼 혹은 요트대회 기간에는 기존 마리나 이용객에 대한 계류서비스가 일시 중단되거

나 제약된 형태로 제공되고, 대규모의 방문객을 수용해야 하기 때문에 민간마리나에서 대회를 유치하기 어렵다. 한편 마리나는 자국민의 해양레저 저변확대뿐만 아니라 해외와의 연계성에 중요한 기능을 담당하여야 하며, 공공마리나에서는 외국 국적 레저보트의 입출항의 편의를 위해 CIQ (Customs, Immigration, Quarantine) 서비스를 제공하도록 한다. 국제 교류의 경우 치안·보안의 문제도 함께 고려해야 되기 때문에 민간마리나보다는 공공마리나에서 제공하는 것이 바람직할 것이다.

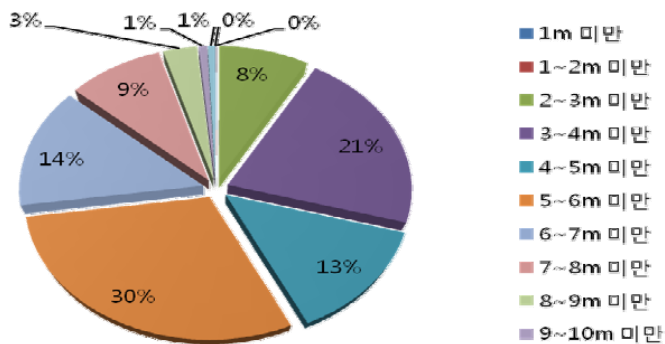
단지형 공공마리나에서 제공하는 기능 중에서 수리서비스와 국제교류 기능은 레저보트 활동 특성을 고려한 권역별로 거점이 되는 마리나에서 제공하여야 할 것이다. 3면이 바다로 둘러싸인 우리나라는 서해안권 마리나는 중국에서, 동해안권 마리나는 러시아에서, 남해안권 마리나는 일본 및 동남아에서 접근하기 용이하다. 따라서 국제교류기능, 특히 CIQ 서비스는 해역별로 거점마리나를 정하고 조성할 것을 제안한다.

그리고 레저보트 소유자 모두에게 필요한 수리서비스는 레저보트의 활동별 특성을 고려하여 인근지역에서 접근하기 용이한 마리나를 거점으로 개발하여야 한다. 일반적으로 해역별로 해양환경이 다르므로, 이 역시 해역별 거점이 바람직할 것으로 판단된다. 거점마리나의 경우 마리나 및 레저보트의 환경적인 영향을 고려할 때 유류시설이나 오폐물을 처리하는 pumping-out 시설의 설치도 바람직하다. 유류 공급은 레저보트 활동을 위해 반드시 필요하나, 유류 유출 시 심각한 해양환경의 오염을 유발할 수 있기 때문에 공공마리나에서 시범적으로 운영한 후 환경적 기준을 마련하여 확대하는 것을 제안한다. 그리고 오폐수 시설은 장기적인 관점에서 레저보트의 환경 영향을 고려하여 설치·운영하는 것이 바람직하다.



| 그림 5-12 | 공공마리나 및 거점마리나의 기능

한편 우리나라 레저보트의 보유 및 활동 현황을 살펴보면, 소형 레저보트가 이용할 수 있는 무료형 혹은 저가형 마리나가 필요하다. 아래 표와 같이 국내에 등록된 선외기 형태의 수상레저기구는 5~6m가 가장 많으며, 레저인들은 이들 레저보트를 이용하여 육지에서 5해리(9.26m) 이상의 원거리를 여행한다.



자료: 해양경찰청(2010년 12월 기준)

| 그림 5-13 | 국내 길이별 수상레저기구 등록 현황

| 표 5-3 | 원거리 수상레저기구 활동 현황

단위: 대

종류	모터보트	요트	고무보트	수상 오토바이	무동력	합계
합계	7,900	1,393	3,813	216	74	13,396

자료: 해양경찰청(2009년 기준)

소형 레저보트의 안전한 항행을 위해서는 멀지 않은 거리에 피항 혹은 휴식을 위한 계류시설이 필요하다. 소형 레저보트는 유류·물 등의 저장능력이 대형 레저보트에 비해 작으며, 태풍 등에 대한 피해도 크기 때문이다. 앞에서 제시한 복합형 마리나를 여러 곳에 조성하기에는 현재 수요가 많지 않기 때문에 계류서비스만 제공하는 소규모 간이형 마리나가 필요하다. 이러한 간이형 마리나는 평상시 레저보트를 보관하는 주(主)정박지라기보다는 항행활동 중간에 들리는 정유형이라 볼 수 있다. 따라서 간이형 마리나는 수입원이 다양하지 못하고 수익 규모의 변동도 크기 때문에 민간 사업체에서 운영하기 어렵다. 즉 간이마리나는 레저보트의 활동 현황 및 보유 현황을 고려해 볼 때 필요하지만, 수요자의 마리나 선호도¹⁶⁾와 사업체의 운영측면에서는 민간에서 공급하기 어려운 유형이다. 따라서 간이마리나 역시 공공에서 제공해야 한다.

간이마리나의 형태는 아래 그림과 같이 해상계류시설만 조성된 형태와 사로(크레인) 형태가 있다. 해상계류는 외곽시설이 필요 없는 평수구역에 적합하며 계류시설 관리를 위해서는 저가형 마리나로 운영하는 것이 바람직하다. 사로형은 인근에 넓은 주차장이 필요하며, 크레인을 이용하지 않는다면 무료 이용이 가능하다.

16) 레저보트 소유자를 대상으로 한 설문조사에서는 계류서비스만을 제공하는 간이형보다는 복합형을 더 선호하는 것으로 파악됨.



| 그림 5-14 | 간이마리나 사례사진

이러한 간이마리나는 소형 레저보트를 보유하고 있는 동호인의 활동여건을 개선함으로써 레저보트 저변 확대에 기여할 것이다. 국내 레저보트 동호회의 활동은 점차 늘어나고 있지만, 아래 사진에 나타나듯이 여건은 여전히 좋지 못하다. 아래 사진과 같이 국내에서 소형 레저보트 활동자들은 흔히 해안의 사로를 이용하여 모터보트를 진수하는 데, 대부분의 사로가 어항에 있기 때문에 어업인과의 마찰이 있다. 또한 진수여건도 좋지 않을 뿐더러, 어항이라는 장소적 특성상 레저·휴양을 즐기는 분위기와는 거리가 있다. 즉 저가 혹은 무료의 간이 마리나를 조성할 경우 레저보트 동호인의 레저활동 경비¹⁷⁾를 줄이고, 쾌적하고 매력적인 환경을 조성해 줄 것이다.



| 그림 5-15 | 국내 동호회 레저보트 이용 사례사진

17) 레저보트 활동 경비로 유류비와 계류/보관비, 레저보트 유지관리 등이 포함됨.

3. 제도 개선방안

1) 마리나 서비스업 육성을 위한 제도 개선방향

국내 마리나 서비스업의 도입을 위한 제도 개선방향은 크게 마리나 서비스업의 도입을 위한 관련 법령의 정비방안과 더불어 서비스업 도입에 따른 인력 양성방안으로 구분하여 살펴보았다. 마리나 서비스업의 도입과 관련해서는 현재까지 요트장업의 도입을 통하여 레저보트의 계류와 보관만이 이루어지고 있으나 레저보트활동의 활성화를 위해서는 더욱 다양한 서비스가 요구된다. 따라서 마리나법을 바탕으로 마리나의 기능에 따른 서비스업의 도입을 위한 제도적 개선방안을 제시하고자 한다. 이와 더불어 레저보트의 이용 활성화를 위해서는 현행 수상레저업이나 유도선업 이외에 소규모 레저보트나 요트를 활용한 레저보트 임대업에 대한 제도 개선이 요구되므로 이를 마리나 서비스업의 제도 개선을 통하여 도입방안을 검토하고자 한다.



| 그림 5-16 | 마리나 서비스업 육성을 위한 제도 개선방향

마리나 서비스산업의 도입과 더불어 이의 활성화를 위해서는 마리나 서비스인력의 양성방안에 대한 검토가 요구된다. 마리나 선진국의 경우 마리나 서비스인력 양성프로그램과 더불어 서비스인력에 대한 인증프로그램을 운영하고 있다. 이에 따라 국내에서도 선진국의 교육프로그램을 고려, 이를 도입하는 방안에 대한 검토가 요구되므로 이의 도입에 따른 제도적 개선방안도 함께 마련해야 한다.

2) 마리나 서비스업의 도입과 법령 정비

국내에는 1986년 수영만 요트경기장이 조성된 이후에 10여 군데 정도의 마리나가 운영되고 있지만 대부분 단순 계류서비스만을 제공하고 있을 뿐 마리나의 이용 활성화를 도모하기 위한 다양한 서비스는 제공되고 있지 못하다. 이는 마리나에서 제공 가능한 서비스(계류, 보관, 수리, 점검, 급유, 레저보트 임대, 레저보트 판매)들이 요트장의 등록법령인 체시법에서 규정되고 있지 못하기 때문이다. 따라서 마리나 서비스업의 도입을 위해서는 마리나 서비스업의 정의와 더불어 관련 서비스를 제공하기 위한 근거를 마련하는 것이 요구된다. 한편, 체시법은 요트장의 관리와 운영을 위한 법령으로 마리나에서 제공되어야 하는 서비스를 규정하기에는 한계가 있다.

마리나 서비스업의 도입과 서비스 사항에 대한 규정은 마리나법을 활용하도록 한다. 마리나법은 마리나의 개발에 관련된 사항만을 규정하고 있다 하지만 마리나의 이용 활성화를 도모하기 위해서는 마리나에서 제공되어야 하는 서비스에 대한 규정과 이의 운용방안을 제시해야 한다. 마리나 서비스업에 대한 세부 규정사항은 마리나 운영 표준 매뉴얼을 마련하고 이를 근거로 관련 법령을 정비하도록 한다.

이와 더불어 마리나의 수익구조 다변화와 관련해서는 레저보트의 임대(렌털과 차터)에 대한 규정을 정비해야 한다. 현행 법령으로는 수상레저업

이나 유도선사업법을 근거로 레저보트의 임대업이 진행되고 있지만 승선 정원, 중간 기착지, 일출과 일몰시간 제한, 영업구역 제한 등에 따라 실제 레저보트를 통한 임대사업은 활성화되지 못하고 있다. 이는 레저보트와 일반 유선을 동일한 개념에서 취급하기 때문이다. 따라서 유선사업에 대한 정비를 통하여 레저보트를 활용한 유선업의 등록기준과 운항시간, 영업구역 등은 별도로 규정하도록 법령을 정비하도록 한다.

3) 마리나 전문인력 양성체제의 구축

마리나를 기반으로 하는 레저보트의 이용 활성화를 도모하기 위해서는 각종 서비스를 제공하기 위한 전문인력 양성체제를 구축해야 한다. 국내에는 마리나시설의 부족과 관련 서비스산업의 미발달로 인하여 전문인력을 양성하기 위한 체제가 마련되어 있지 못하다. 한편, 레저보트의 증가 추이와 더불어 마리나시설의 보급을 위한 국가기본계획을 고려할 때 마리나의 운영과 제반 서비스를 제공하기 위한 전문인력의 확보는 시급하다.

마리나의 운영을 위한 전문인력의 양성은 우선 공인된 국제 인증프로그램을 도입하도록 한다. 국제 인증프로그램의 도입은 국내 마리나의 국제적 경쟁력을 확보하고 국제 교류에도 긍정적 영향을 미치게 된다. 현재 마리나 운영인력 교육프로그램은 일부 지방자치단체와 호주, 미국, 스페인 등과의 협력을 통하여 도입되고 있다.

하지만 국가적 차원의 마리나 전문인력 양성을 위해서는 마리나 관련 협회를 중심으로 인증프로그램을 운영해야 한다. 한편, 국내에는 마리나 운영, 레저보트 판매/임대, 기타 레저보트 제조업체 등을 대표할 수 있는 민간단체나 관련 협회가 마련되어 있지 못한 실정이다. 따라서 해양레저산업의 육성을 담당하는 국토해양부에서 마리나 서비스산업의 육성 차원에서 마리나 부문에 대한 국제 교류 협력방안을 모색하도록 한다. 그리고 국내

마리나산업을 대표할 수 있는 민간단체를 지원·육성하여 이러한 교육프로그램을 국내에 전파하도록 한다.

레저보트의 수리, 점검, 운항 등을 위한 전문인력은 2가지 단계를 거쳐 양성될 수 있도록 한다. 우선 1단계에서는 국내해양, 조선, 해양레저 관련 학과를 중심으로 초기 전문인력과 이들을 교육하기 위한 프로그램을 개발·운영하도록 한다. 교육프로그램의 개발과 운영은 각 지역별로 운영되고 있는 씨그랜트 사업을 적극 활용하도록 한다. 그리고 마리나 서비스와 관련된 기초적 인력이 확보되고 국내 각 지역별로 거점형 마리나가 조성된 단계에서는 거점 마리나 내에 마리나 서비스인력을 양성하기 위한 전문학교를 설치하고 이를 중심으로 서비스인력을 양성하도록 한다.

4) 마리나항만 기본계획의 이용정책 부문의 강화

마리나의 신규 조성은 막대한 초기투자비가 소요되기 때문에 마리나산업은 민간에 의해 자생적으로 성장하기보다는 정부가 이끌어가고 있다. 이러한 상황에서 마리나 조성정책의 기본틀을 제공하는 ‘제1차 마리나항만 기본계획’은 관련 산업 및 해양레저의 새로운 장을 열었다는 점에서 의의가 크다. 그러나 현실에서 마리나와 레저보트는 여전히 국민들의 여가생활과는 동떨어져 있는 듯 보이는데 이는 마리나 공급정책과 더불어 마리나시설의 이용방안에 대한 논의가 부족하기 때문이다.

마리나 개발의 도입기에 있는 국내 여건을 감안할 때, 마리나 조성 이후 이용정책에 대한 필요성이 증대하고 있으므로 마리나항만 기본계획에서 마리나 이용과 관련된 정책을 강화하여야 한다. 이용정책은 사업자 측면과 레저인 측면으로 나눌 수 있는데, 사업자 측면의 이용정책은 민간사업체의 마리나시장 진출을 유도하고 전문화된 운영사업체를 육성하기 위한 내용을 담도록 한다.

구체적으로는 마리나 서비스업 도입, 전문인력 양성, 시장정보 제공, 국제교류 확대, 마리나 인증 및 홍보사업, 민간·공공 합동 이벤트 추진 정책 등을 포함하도록 한다. 그리고 레저인 측면에서는 레저보트 활동 및 마리나 이용의 편의를 제공하는 정책으로, 보급형 레저보트 보급, 마리나시설 안내, 해양 기후 및 안전운항 정보과 관련된 정책들을 보강하도록 한다.

4. 마리나 서비스산업의 국부창출 효과

1) 해외 마리나 서비스산업의 경제적 효과

(1) 호주

호주는 세계 3위 규모의 해양영토를 기반으로 풍부한 해양자원 및 관광자원을 보유한 해양 국가이다. 해양경제 규모는 전체 GDP의 10% 정도를 차지하며, 석유·가스 관련 산업이 총 해양경제 생산규모의 55%, 해양관광 산업 부문이 약 25%를 차지하고 있다.¹⁸⁾ MIAA의 2011년 레저보트산업에 대한 경제적 효과 검토보고서에 따르면, 호주의 레저보트산업(Recreational boating industry)은 2009년을 기준으로 총 78억 호주달러의 경제를 생산하고 있으며, 28,000명의 직접고용을 창출하였다. 마리나 서비스산업은 레저보트 산업 경제 규모의 약 20%를 차지하는 데, 이를 자세히 보면 다음과 같다.¹⁹⁾

18) AIMS(Australian Institute of Marine Science) Index of Marine Industry, 2010 Dec. pp. 5~6.

19) MIAA, 2011년 호주 마리나산업효과 보고서(Australian Marina Value Pilot Study 2011).

| 표 5-4 | 호주 마리나 서비스산업의 경제 규모

Australia: 2008-2009	
매출총액(AUD\$1,000,000)	1,160.0
마리나 사업소당 매출액(AUD\$1,000,000)	3.6
근로자 1인당 매출액(AUD\$1,000,000)	0.181
마리나 사업소당 고용인 수(인)	17
마리나 사업소 수(개)	356
임금 근로자 수(인)	6,400

자료: 2011년 호주 마리나산업효과 보고서(Australian Marina Value Pilot Study 2011)

호주 마리나 서비스산업의 총 경제 규모는 11억 6천만 호주달러로, 마리나 1개소당 360만 호주달러의 경제를 생산하고 있으며, 호주 전체 마리나 총 6,000명, 마리나 1개소당 평균 17명의 직접 고용을 창출하고 있다.

(2) 미국

미국 마리나 서비스산업의 경제 규모는 미국의 새로운 산업분류통계시스템인 ‘북미산업분류시스템’(North American Industrial Classification System: NAICS)을 통해서 파악하였다. 가장 협의의 마리나 서비스산업 분류코드인 ‘NAICS 713930: Marina’의 결과 값들을 보면 다음과 같다.

| 표 5-5 | 미국 마리나 서비스산업의 경제 규모

US: 2007 NAICS	
매출총액(\$1,000,000)	4,042.0
마리나 사업소당 매출액(\$1,000,000)	1.0
근로자 1인당 매출액(\$1,000,000)	0.1
마리나 사업소당 고용인 수(인)	7
마리나 사업소 수(개)	4,002
임금 근로자 수(인)	29,346

자료: 미국 통계국(U. S. Census Bureau)

2) 국내 마리나 서비스산업의 국부창출 효과전망

국내에는 마리나 서비스산업 및 연관 산업과 관련된 유효한 통계 자료가 수집·정리되어 있는 바가 없으므로, 앞에서 살펴본 호주와 미국의 마리나 서비스산업의 규모를 바탕으로 국내 규모를 추정해 보고자 한다. 이 중 호주의 결과 값들이 미국보다 다소 높게 나타나는데, 지리적, 사회적 여건으로 해양부문과 레저수요가 상대적으로 매우 큰 호주의 특성을 감안하여 이를 참조하되, 미국의 결과 값들을 추정치의 계산에 기준 값으로 사용하였다. 또한 더 정확한 추정을 위해서는 여러 사회·경제적 여건 및 외부효과 등을 고려해야 하지만, 여기에서는 산술적으로 대략적 경제 규모만을 파악하고자 한다.

2010년 1월 발표된 ‘제1차 마리나항만 기본계획’에 따라, 2019년까지 전국 10개 권역에, 총 43개소의 마리나가 생겨나게 된다. 그렇다면, 미국의 사례를 바탕으로 마리나 사업소 1개당 매출액을 100만 달러, 고용인의 수를 7명으로 하여 계산하면 다음과 같다.

| 표 5-6 | 국내 마리나 서비스산업 경제효과 전망

2020년 추정치	
매출총액(\$1,000,000)	43.4
마리나 사업소당 매출액(\$1,000,000)	1.0
근로자 1인당 매출액(\$1,000,000)	0.1
마리나 사업소당 고용인 수(인)	7
마리나 사업소 수(개)	43
임금 근로자 수(인)	315

국가 마리나 기본계획에 따라 2020년부터 전국적으로 43개 마리나가 운영된다고 가정할 경우, 국내 마리나 서비스산업의 규모는 최소한 4,340만 달러 이상이 될 것으로 전망할 수 있다. 그리고 마리나시설의 운영을 통한 직접 고용 규모는 총 315명 이상으로 추정된다. 실제로 미국과 유럽의 여러 마리나 선진국들의 경우, 이미 요트 및 보트의 계류시설 및 마리나 서비스의 수요와 공급이 안정화된 상태로, 일반적으로 그 비용이 그리 높지 않다. 반면, 동남아시아를 포함한 신흥 레저보트 수요국가들은 최근 폭발적인 레저보트 활동인구의 증가와 고급서비스에 대한 수요의 증대에 비하여 공급의 부족으로 비용이 상대적으로 높게 형성되고 있다. 따라서 국내 마리나 서비스산업의 시장 규모는 호주의 경우보다 더 높은 마리나 1개소 당 경제생산 규모를 형성할 가능성이 높다. 그리고 호주와 미국의 사례는 마리나 서비스산업의 카테고리를 협의의 마리나 서비스산업군으로만 한정했으므로, 여기에 레저보트 임대사업, 보트 판매, 금융, 보험 등의 고부가가치의 부수적인 관련 산업들을 고려하면 그 경제효과는 더욱 커진다. 이와 더불어 레저체험, 전문인력 양성과 관련한 교육 시장의 형성 역시 마리나 서비스산업의 발전과 더불어 폭발적으로 성장할 것이 확실하다. 마리나 서비스

산업의 육성을 통한 간접적 파급효과로는 인근 관광권과의 네트워크 또는 시너지로 더 많은 관광 수요를 창출할 수 있으며, 그로 인한 지역경제 활성화 역시 기대할 수 있다.

제6장 결론 및 정책 제언

1. 연구의 요약 및 결론

최근 우리나라는 경제적 여건의 향상과 더불어 여가시간의 증대로 관광활동 여건이 크게 개선되면서 연안지역에서의 관광활동 인구도 점차 증가하고 있다. 그리고 연안공간에서의 해양관광활동 행태를 보면, 여름철 해수욕장을 중심으로 하는 휴식활동에서 벗어나 레저보트를 활용한 해양레저활동의 참여인구가 늘어나고 있다. 이에 정부에서는 고부가가치 서비스산업의 육성을 통한 새로운 일자리 창출과 더불어 연안지역 경제 활성화를 목적으로 해양레저산업 육성정책을 마련하였다. 해양레저산업 육성정책의 주요 내용은 해양레저의 대중화와 마리나시설의 조성, 해양레저활동과 관련된 규제 개혁, 레저보트 제조 산업 육성 등이다.

한편, 우리나라는 계절적 특성과 레저보트 활동에 대한 사회적 편견 등으로 마리나를 기반으로 하는 해양레저활동이 초보적 수준에 머물러 있다. 따라서 마리나시설의 조성과 더불어 이를 활성화하기 위한 수단이 함께 마련되어야 한다. 마리나의 이용 활성화를 위해서는 레저보트 이용자들의 편의 제공을 통하여 이들이 해양레저활동에 더욱 손쉽게 참여할 수 있게 해야 한다. 즉, 마리나 이용자들이 마리나에서 레저보트 이용과 관련된 모든 서비스를 효율적으로 제공받을 수 있는 여건을 조성하는 것이 선행되어야 한다. 하지만 국내에 조성된 마리나는 레저보트의 계류나 보관과 관련된 서비스기능만이 제공되고 있으며 이 또한 서구적 개념의 마리나 서비스 여건과는 큰 차이를 보이고 있어 이에 대한 개선이 필요하다.

본 연구는 마리나의 개념과 유형 분류, 마리나 서비스산업의 육성 필요성에 대한 검토를 토대로 국내 마리나시설의 운영여건을 분석하였다. 그

리고 해외 마리아 서비스산업과 전문인력 양성방안에 대한 분석을 바탕으로 국내 마리아 서비스산업의 육성방안과 마리아 서비스기능에 따른 마리아 운영모형을 제시했다는 점에서 기존의 연구와 차별성이 있다. 본 연구의 결과를 요약하면 다음과 같다.

본 연구를 통하여 마리아 서비스산업은 마리아 이용자들의 직·간접적인 편의 제공을 위한 것으로 정의했으며 마리아의 운영과 더불어 레저보트의 계류, 보관, 수리/점검, 보급 서비스가 포함된다. 최근에는 마리아 이용자들의 수요가 다변화됨에 따라 마리아에서 제공되어야 하는 서비스는 단순한 계류서비스에서 벗어나 점차 세분화되고 있다. 그리고 마리아산업이 발달된 미국은 마리아에서의 서비스업을 통하여 연간 40억 달러의 매출이 발생하고 있으며 2만 2천 명 정도가 마리아 서비스업에 종사하고 있는 것으로 나타나고 있다. 한편 국내에는 마리아 서비스산업에 대한 개념조차 불명확하며 마리아의 운영이나 레저보트 활동을 촉진하기 위한 서비스기능이 발달되어 있지 못한 실정이다. 따라서 현재 추진 중인 국가마리아 기본계획을 통하여 마리아가 조성되고 레저보트가 활성화되면, 새로운 일자리 창출과 더불어 높은 경제적 파급효과가 발생할 것으로 전망된다.

국내 마리아 서비스산업의 운영여건에 대한 분석과 더불어 마리아산업 여건에 대한 전문가 설문조사 결과를 토대로 볼 때, 국내 마리아 서비스업은 도입기 수준이며 마리아에서 조성되고 있는 서비스 수준 또한 매우 미흡한 것으로 나타났다. 따라서 마리아 서비스산업을 육성하기 위해서는 기반시설의 정비가 가장 먼저 이루어져야 한다. 그리고 마리아의 1차적 기능인 계류·보관서비스를 개선하고 레저보트의 수리/점검 기능과 관광휴양기능을 부여하여 마리아에서 다양한 수익모델이 창출하는 것이 가장 시급한 과제이다.

따라서 국내 마리아 서비스산업의 육성을 위해서는 마리아에서 제공되어야 할 기본적인 서비스기능을 강화하여 해양레저 활동을 촉진하는 것이

선행되어야 한다. 그리고 이를 토대로 하여 마리나를 기반으로 하는 다양한 수익모델의 발굴, 마리나의 운영과 관련 서비스 제공을 위한 전문인력의 양성이 함께 이루어져야 한다. 국내 마리나에서 가장 먼저 개선·보급되어야 하는 서비스로는 레저보트의 계류·보관서비스와 더불어 수리·점검 서비스, 보급서비스, 교육서비스 등이 해당된다. 그리고 마리나의 수익 증대를 위해서는 레저보트 임대사업의 활성화와 더불어 마리나를 기반으로 하는 다양한 관광상품의 마련이 필요하다.

국가 마리나 기본계획의 추진에 따라 각 지역별로 마리나시설이 조성되면 이에 따른 다양한 서비스인력의 확보가 요구된다. 마리나 서비스인력은 크게 레저보트 보관, 마리나시설의 관리, 유지보수를 담당하는 마리나 운영인력과 레저보트 운항, 수리, 점검, 레저교육을 담당하는 마리나 서비스인력으로 구분된다. 이러한 서비스인력의 양성을 위해서는 우선 해외 마리나 서비스인력 양성프로그램과 인증 제도를 도입하여 국내에 보급하는 것이 합리적이다. 이와 더불어 레저보트의 관리를 위한 서비스인력은 전문학교를 지정하여 전문인력을 양성하는 체제를 갖추도록 한다.

마리나에서 제공되는 서비스는 마리나의 유형과 특성에 따라 각기 다른 서비스가 제공되도록 해야 한다. 따라서 마리나의 서비스 제공은 마리나의 운영여건을 고려하여 제공하도록 한다. 국내 해양레저활동 여건과 마리나의 기능을 고려할 때, 국내 시장수요에 적합한 마리나는 도심형과 관광지형 마리나이다. 그리고 레저보트와 마리나의 대중화를 위해서는 공공마리나의 조성이 요구되며 공공마리나는 수리와 제조, 전문인력 양성기능, 국제교류를 위한 서비스를 중점적으로 제공하도록 한다.

2. 정책 제언

1) 기본 방향

마리나 서비스산업 육성을 위한 정책 제언의 기본 방향은 크게 세 가지 사항으로 제시하였다. 첫째, 국내 해양레저활동 여건을 고려한 마리나의 단계별 조성전략을 마련해야 한다. 국내에서 진행되거나 발표되고 있는 마리나 개발 사업들은 국내 해양레저활동의 촉진이나 대중화와는 크게 연계되지 못하고 있다. 한편, 마리나산업을 종합적으로 육성하기 위해서는 국내 시장여건에 부합되는 단계별 개발전략과 이에 따른 마리나 서비스를 제공할 수 있는 체제를 함께 구축해야 한다. 이를 위해서는 우선 공공마리나의 조성을 통하여 일반 대중이 해양레저활동을 손쉽게 접할 수 있게 해야 한다. 공공마리나에서는 레저보트의 이용 촉진을 위한 레저보트의 임대, 교육, 수리서비스가 제공되어야 한다. 마리나의 보급이 활성화된 단계에서는 민간을 중심으로 마리나사업이 진행되게 하고 정부에서는 민간기업이 마리나에서의 수익 창출을 유도할 수 있는 규제 개선에 초점을 맞추어 마리나 사업을 진행하게 하는 것이 합리적이다.

둘째, 마리나 개발의 표준 매뉴얼과 마리나의 운영을 위한 서비스 매뉴얼의 마련이 필요하다. 국내에는 12개소 정도의 마리나시설이 조성되어 있지만 마리나의 도입시설이나 시설 수준은 큰 차이를 보이고 있다. 따라서 마리나 개발의 표준 매뉴얼을 마련하고 이를 통하여 마리나 유형에 따라 도입되어야 하는 필수시설과 시설의 규모에 대한 가이드라인을 마련하는 것이 필요하다. 이와 더불어 마리나에서 제공되어야 하는 마리나 서비스 매뉴얼도 함께 마련되어야 한다. 현재 국내에는 마리나가 제공해야 하는 서비스에 대한 규정과 이러한 서비스의 제공 범위에 대한 검토도 이루어지지 못했다. 한편, 마리나시설이 활성화된 해양레저 선진국들은 표준화

된 서비스 평가체제를 바탕으로 마리아의 시설 등급을 결정하고 이를 마리아의 홍보수단으로 활용하고 있다. 이에 따라 국내 마리아시설의 국제화를 위해서는 마리아에서 제공되어야 하는 서비스의 표준 매뉴얼을 마련하고 이를 마리아 운영 시 활용해야 한다.

셋째, 마리아의 성공적인 운영을 위해서는 수익성을 고려한 접근이 필요하며 이를 위해서는 시장수요를 파악할 수 있어야 한다. 레저보트 및 마리아 소비자의 활동 및 선호도, 레저보트 제품, 마리아시설 관련 정보의 제공은 민간사업체가 발달하지 못한 우리나라에서는 공공에서 이러한 기능을 우선 담당해야 한다. 민간사업체의 성장을 위해서는 특히 수요자 정보가 중요하므로, 레저보트 동호회, 소유자 대상 설문조사를 실시하고 레저보트 등록통계를 매년 구축해야 한다. 그리고 산업 현황 및 정책 수립의 기초자료 확보를 위해서는 마리아 사업체 정보가 필요한데, 이는 국가 산업분류체계에 기초한 서비스업 총조사를 통해 확보할 수 있도록 관련 기관과 협의가 필요하다.

2) 중장기 추진전략

국내 마리아 서비스산업의 육성을 위한 추진전략은 레저보트 활동의 대중화와 마리아 서비스산업의 활성화에 따라 다음과 같이 단기와 중장기 추진전략으로 구분하였다. 우선 단기적으로는 레저보트 활동의 대중화를 통하여 시장수요를 확보하는 것을 추진목표로 설정한다. 이를 위해서는 기반시설인 마리아시설의 조성이 선행되어야 한다. 마리아시설의 성격은 일반인들이 쉽게 접근할 수 있는 공공마리아를 우선 조성하도록 한다. 공공마리아의 서비스기능은 계류·보관서비스와 더불어 수리서비스가 우선적으로 이루어지도록 한다. 그리고 레저보트의 교육서비스를 도입하여 레저보트 활동이 체계적으로 이루어질 수 있도록 해야 한다. 레저보트 교육서비

스의 도입은 국가적 차원의 표준화된 교육프로그램을 마련하여 레저보트 운항면허와 연계되어 활용될 수 있어야 한다. 이 밖에 마리나시설의 운영 매뉴얼을 마련하여 마리나의 개발에 따른 세부 도입기능을 제시하도록 한다. 또한 마리나 관련 통계 구축과 산업분류체계의 마련을 통하여 국내 마리나산업과 시장에 대한 모니터링 기능을 확보한다.

중장기 추진전략은 마리나 서비스산업의 활성화를 목표로 설정한다. 그리고 추진방안으로는 전문인력 양성체제를 구축한다. 이를 위해서는 전문인력을 양성할 수 있는 교육프로그램을 개발하고 이들을 교육할 수 있는 학교를 지정·운영한다. 그리고 마리나 수익모델 발굴을 위하여 레저보트 임대업과 레저보트 관리업 등을 마련하고 마리나를 기반으로 다양한 비즈니스 모델이 개발될 수 있도록 제도를 개선한다. 마지막으로 마리나에 대한 서비스 인증과 환경보호 프로그램을 마련하여 국내 마리나가 국제적으로 네트워크를 구축하고 교류할 수 있어야 한다.

구분	추진내용
단기 전략	• 목표: 레저보트 활동의 대중화 • 추진방안 - 공공마리나의 조성(공공서비스 제공) - 레저보트 교육서비스 프로그램 개발 - 마리나 운영매뉴얼 구축 - 마리나 관련 통계구축 - 마리나 협회의 설립
중장기 전략	• 목표: 마리나 서비스산업 활성화 • 추진방안 - 마리나 수익모델의 발굴(임대업, 관리업) - 전문인력 양성체제 구축(인력 양성 프로그램 마련, 학교 지정/운영) - 마리나 서비스 평가체제 마련 및 국제교류 네트워크 마련

한편, 마리나 관련 통계 구축이나 교육프로그램의 마련, 서비스 인증 프로그램의 운영은 정부에서 직접 추진하는 것보다는 민간 차원의 협회를 통하여 추진하도록 한다. 미국, 영국, 일본에는 마리나산업 관련 단체들이 국제적 교류와 업체 간 협력, 홍보를 위하여 각 국가를 대표하는 협회를 운영하고 있다. 따라서 우리나라에서도 마리나의 홍보나 이용 활성화, 기초 사업통계 등을 마련할 수 있는 협회를 마련하여야 한다. 협회의 기능은 컨설팅이나 수익시설 투자 등 민간 수익사업 중심의 운영보다는 시장조사와 산·학·연 교류, 홍보사업에 초점을 두도록 한다. 협회의 운영을 위해서 통계조사나 홍보부문은 정부 차원에서 기금 조성이나 사업비 보조를 통하여 재정적 지원이 이루어지도록 한다.

3) 법·제도적 개선방안

마리나 서비스산업을 육성하기 위해서는 마리나 서비스에 대한 규정과 더불어 이를 활성화하기 위한 제도적 개선방안, 중장기 계획의 수립이 필요하다. 이를 위해서는 마리나법을 개정하여 마리나의 운영과 서비스 매뉴얼에 대한 규정을 마련해야 한다. 현행 마리나법은 마리나항만에 대한 정의와 더불어 마리나항만의 개발과 관련된 사항은 규정하고 있다. 따라서 마리나법 제4장 ‘마리나항만의 관리 및 운영’ 부문에 마리나 서비스 부문을 포함시켜 마리나 서비스업에 대한 정의와 더불어 마리나 운영 매뉴얼(제공서비스), 수익모델 창출과 관련된 사항을 포함해야 한다. 그리고 국가 마리나 기본계획은 마리나 공급정책을 중심으로 수립되어 있다. 따라서 기본계획의 수정을 통하여 마리나의 시설 관리, 이용 활성화, 전문인력 양성 방안 등 이용정책 부문을 보완한다. 마리나 수익모델의 마련과 관련해서는 현행 수상레저안전법과 유도선사업법을 수정하여 레저보트(요트)를 이용한 수익모델이 발굴될 수 있도록 한다. 이를 위해서 레저보트부문에 대한 영

업시간이나 선박등록 기준을 별도로 마련하고 야간 운항부문, 승선인원 제한, 선박검사 등은 기존의 대규모 유람선과는 별도로 추진하여야 한다. 마리나 전문인력의 양성프로그램의 마련은 마리나법의 수정을 통하여 전문인력의 양성을 위한 지원 체제를 마련하도록 한다. 그리고 전국 거점마리나나 공공 마리나시설에 전문인력 양성학교를 지정하여 마리나 서비스와 레저보트 제조·수리 부문의 전문인력이 양성될 수 있도록 한다. 이 밖에 마리나 관련 시장조사나 산업관련 통계 확보, 대중화를 위한 홍보사업의 추진 등은 민간협회의 설립과 국토해양부 씨그랜트사업을 통하여 추진하도록 한다.

구분	개선방안	추진주체/재원확보
마리나 서비스업 도입과 활성화 방안 마련	• 마리나법 정비 - 마리나 법에 마리나 서비스업에 대한 규정, 마리나 운영, 수익창출방안 포함 • 마리나 기본계획 수정 - 마리나의 시설 관리, 이용 활성화, 전문인력 양성 방안 등 이용정책 부문을 보완	• 추진주체: 국토해양부(항만지역발전과) • 재원확보: -
마리나 수익모델의 발굴	• 수상레저안전법, 유도선 사업법 정비 - 레저보트(요트/모터보트)를 통한 임대 사업 별도 규정(운항시간, 선박검사, 선박등록기준, 변경)	• 추진주체: 국토해양부(해양정책과), 해양경찰청, 소방방재청 • 재원확보: -
전문인력의 양성	• 마리나법, 마리나 기본계획 수정 - 마리나 운영/관리, 레저보트 수리/제조 전문인력 양성프로그램/학교 지정제도 도입	• 추진주체: 국토해양부(해양정책과), 해양경찰청, 소방방재청 • 재원확보: 씨그랜트사업
마리나산업 통계기반의 확보	• 마리나법 정비 - 산업통계확보, 민간협회 지원방안 포함, 연차별 통계확보, 발간사업 추진	• 추진주체: 국토해양부(해양정책과), 민간협회 • 재원확보: 민간보조사업, 씨그랜트사업

참 고 문 헌

<국내문헌>

- 국토해양부, 「제1차 마리아항만 기본계획」, 2010.
- _____, 「해양관광 통계기반 구축 및 프로그램 개발 연구용역」, 2010.
- 김남형·이한석, 「해양성 레크리에이션 시설」, 과학기술, 1999.
- 김동주 외, 「전남 해양레포츠 육성을 위한 레저보트산업의 세계적 동향」,
전남발전연구원, 2009.
- 김성귀·홍장원, 「다기능 어항에서의 마리아 조성방안 연구」, 한국해양수산
개발원, 2006.
- 문화체육관광부, 「2011년 전국 공공체육시설 현황」, 2011.
- _____, 「전국 등록·신고 체육시설업 현황」, 2011.
- 부산발전연구원, 「부산지역 해양레저관광 활성화 방안」, 2007.
- 이승우 외, 「해양레저보트 산업 발전전략 연구」, 한국해양수산개발원, 2009.
- 해양경찰청, 「해양경찰백서」, 2005.
- 화성시 도시공사, 화성시 도시공사 홈페이지.
- 홍장원, 「우리나라 레저보트산업 성장의 전제조건」, 「해양국토 21」. 2009.

<국외문헌>

- British Marine Federation, ‘Economic benefits of UK Leisure Boating Industry’,
2010.
- ICOMIA, Boating Industry Statistics 2006, 2009, 2011 Marina conference
proceeding.
- National Marine Manufacturers Association, “2010 Recreational Boating Statistical
Abstract”.

Yoshida, Masahiko, “Development, History and Experience for Marine Industry in Japan and Future in East Asia Region”, 2011.

〈인터넷 자료〉

부산광역시, 부산광역시 체육시설관리사업소 홈페이지
(<http://stadium.busan.go.kr>)

뉴질랜드 해양산업협회 홈페이지(www.nzmarine.com)

미국 통계국 홈페이지(www.census.gov)

미국 해양산업협회 홈페이지(www.nmma.org)

국가법령정보센터 홈페이지(www.law.go.kr)

세계 해양산업협회 홈페이지(www.icomia.com)

연합뉴스 홈페이지(www.yonhapnews.co.kr)

영국 해양산업협회 홈페이지(www.britishmarine.co.uk)

일본 바다의 역 홈페이지(www.umi-eki.jp)

일본 마리나비치협회 홈페이지(www.jmba.or.jp)

통계청 홈페이지(www.kostat.go.kr)

호주 마리나산업협회 홈페이지(marinas.net.au)

부록. 설문조사서

마리나 서비스업 육성방안 마련 관련 전문가 의견조사

안녕하십니까?

한국해양수산개발원에서는 국내 해양레저스포츠의 활성화를 위하여 마리나 서비스업의 육성방안에 관한 연구를 수행하고 있습니다.

본 설문조사는 국내 마리나 개발과 관련된 장애요인 분석 및 활성화를 위한 방향 설정과 관련하여 산업계 전문가의 의견을 청취하고자 실시하는 것입니다.

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

■ 연구기관: 한국해양수산개발원 해양정책연구실(02-2105-4970)

※ 다른 의견이 있을 경우, 기타 난에 직접 기입해 주십시오.

응답자 일반 현황

성 명:

소 속:

조사자:

설문 기입요령 숫자에 표시할 경우 해당 답항에 **굵게, 밑줄**을 그어서 표기해 주십시오.

■ 국내 해양레저 시장/활동여건

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

1	2	3	4	5

도입기   중간단계   활성화

2. 귀하는 국내레저보트시장의 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 해양레저(마리나 관련 서비스산업)가 성장하지 못했던 요인은 무엇이라고 생각하십니까? 다음 각 항목별로 장애요인 정도를 해당 번호에 표시하여 주십시오.

항 목	전혀 그렇지 않다 ← 보통 → 매우 그렇다				
	①	②	③	④	⑤
1) 해양레저부문에 대한 국가적 차원의 육성정책 부족	①	②	③	④	⑤
2) 해양레저활동에 대한 국민의 시장수요 부족	①	②	③	④	⑤
3) 마리나 등 레저보트활동을 위한 기반시설 부족	①	②	③	④	⑤
4) 요트/모터보트 등 해양레저활동에 대한 부정적 인식	①	②	③	④	⑤
5) 해양레저활동을 위한 자연여건(계절성, 어장이용) 제약	①	②	③	④	⑤
6) 해양레저활동에 대한 안전성 확보 부족	①	②	③	④	⑤
7) 해양레저서비스업을 통한 수익모델 부재	①	②	③	④	⑤

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

- ① 모터보트/요트 세일링 ② 바다낚시
- ③ 해양 경관 감상 ④ 스낵스쿠버, 스노클링 등 해중관광활동
- ⑤ 기타(_____)

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

- ① 15피트 미만 ② 15~20피트 미만 ③ 20~25피트 미만
- ④ 25~30피트 미만 ⑤ 30피트~40피트 미만 ⑥ 40피트 이상
- ⑦ 기타(_____)

6. 해양레저활동의 대중화를 위해서는 다음 중 어떠한 사항을 가장 중점적으로 추진해야 한다고 생각하십니까? 한 가지만 선택해 주십시오.

- ① 레저보트활동에 대한 긍정적 인식/홍보
- ② 레저보트활동의 교육기반 마련
- ③ 보트쇼/요트대회 및 관련 이벤트 개최
- ④ 마리나 및 기초 인프라 확충
- ⑤ 보급형 레저보트의 개발/보급
- ⑥ 레저보트 동호회의 육성
- ⑦ 기타(_____)

7. 해양레저보트활동 관련된 규제 완화와 관련하여 다음 중 어떠한 사항을 가장 중점적으로 추진해야 한다고 생각하십니까? 한 가지만 선택해 주십시오.

- ① 레저보트 등록/검사제도의 간소화
- ② 어장/어항/항만구역의 이용 제한 완화
- ③ 레저보트 면허제도 개선
- ④ 레저보트 임대/관리업 제도 개선

- ⑤ 레저보트 등록/검사/면허기관의 일원화
- ⑥ 레저보트 운항 신고제도의 간소화
- ⑦ 기타(_____)

8. 귀하는 해양레저산업의 시장규모 확대를 위하여 가장 필요한 사항은 무엇이라고 생각하십니까? 한 가지만 선택해 주십시오.

- ① 해양레저활동 참여기회 확대 ② 해양레저보트 전문인력 양성
- ③ 해양레저산업관련 규제 완화 ④ 해양레저기반시설 구축
- ⑤ 해양레저관련 금융상품 개발 ⑥ 해양레저산업 클러스터 구축

9. 레저보트의 보급 활성화를 지원하기 위해서는 다음 중 어떠한 사항을 가장 중점적으로 추진해야 한다고 생각하십니까? 한 가지만 선택해 주십시오.

- ① 레저보트 수입관세의 완화
- ② 레저보트 임대사업체의 자금지원
- ③ 레저보트 구매 관련 금융/리스/보험상품 개발지원
- ④ 국제보트쇼 행사의 지원
- ⑤ 기타(_____)

■ 국내 마리나시설 운영여건

10. 귀하는 미국이나 유럽 등 해양레저선진국의 마리나시설의 서비스와 비교할 때 국내 마리나시설의 서비스여건은 어느 정도라고 생각하십니까?

1	2	3	4	5

매우 미흡 ←————— 보통 —————→ 매우 우수

11. 귀하는 국내 마리나 운영의 어려운 점은 무엇이라 생각하십니까?

- ① 계류수익 중심의 단순한 서비스 제공
- ② 과도한 운영비용의 지출
- ③ 제도적 한계(임대/수리/유류서비스 제한)
- ④ 전문인력 고용의 어려움
- ⑤ 해양레저 관련 수요 자체의 부족
- ⑥ 기타(_____)

12. 귀하는 국내 마리나의 서비스여건을 어떻게 생각하십니까? 다음 각 항목별로 여건을 평가하여 해당 번호에 표시하여 주십시오.

항 목	매우 열악 ← 보통 → 매우 우수				
	①	②	③	④	⑤
1) 계류 및 보관서비스	①	②	③	④	⑤
2) 레저보트의 수리/점검 서비스	①	②	③	④	⑤
3) 상하가 서비스	①	②	③	④	⑤
4) 출입항/안전관리(출입항, 긴급구호, 통신) 서비스	①	②	③	④	⑤
5) 해양레저교육 서비스	①	②	③	④	⑤
6) 보급(물, 식료품, 쓰레기 처리)서비스	①	②	③	④	⑤
7) 급유서비스	①	②	③	④	⑤
8) 정보 제공(기상/해상정보) 서비스	①	②	③	④	⑤
9) 레저보트의 판매(신규/중고/관련 부품) 서비스	①	②	③	④	⑤
10) 레저보트의 임대(렌탈, 차터) 서비스	①	②	③	④	⑤
11) 관광/휴식/휴양 서비스	①	②	③	④	⑤

13. 귀하는 국내에 조성된 마리나의 서비스여건과 관련하여 마리나의 이용 활성화를 위해서 우선적으로 개선되어야 하는 서비스기능은 어떠한 것이 있습니까? 다음 중 3가지만 선택하여 주십시오.

- ① 계류 및 보관서비스
- ② 레저보트의 수리/점검 서비스
- ③ 상하가 서비스
- ④ 출입항/안전관리(출입항, 긴급구호, 통신) 서비스

- ⑤ 해양레저교육 서비스
- ⑥ 보급(물, 식료품, 쓰레기 처리) 서비스
- ⑦ 급유서비스
- ⑧ 정보 제공(기상/해상정보) 서비스
- ⑨ 레저보트의 판매(신규/중고/관련 부품) 서비스
- ⑩ 레저보트의 임대(렌탈, 차터) 서비스
- ⑪ 관광/휴식/휴양 서비스
- ⑫ 기타(_____)

14. 귀하는 마리나의 이용 활성화 및 수익증대를 위해서는 어떠한 다음 중 어떠한 사항들이 추가로 도입되어야 한다고 생각하십니까? 한 가지만 선택해 주십시오.

- ① 레저보트 임대(렌탈, 차터)
- ② 레저보트 위탁관리(보관, 수리, 점검)
- ③ 레저보트 선석 분양(콘도식 분양)
- ④ 레저보트 판매(신규, 중고, 관련 부품)
- ⑤ 기타(_____)

15. 귀하는 마리나의 이용 활성화를 위한 제반 서비스의 원활한 제공을 위하여 다음 중 어떠한 법령을 정비하는 것이 합리적이라고 생각하십니까? 한 가지만 선택해 주십시오.

- ① 체육시설의 설치·이용에 관한 법률(요트장업)
- ② 수상레저안전법(수상레저업)
- ③ 유도선사업법(유선업)
- ④ 마리나항만의 조성 및 관리 등에 관한 법률(신규)
- ⑤ 기타(_____)

15-1. 그 이유는 무엇입니까?

(_____)

16. 귀하는 마리나시설의 운영을 위한 서비스인력 양성은 어떻게 이루어지는 것이 합리적이라고 생각하십니까? 한 가지만 선택해 주십시오.

- ① 국내 해양레저/스포츠 관련 학과 프로그램 활용
- ② 해외 마리나 인력 양성 프로그램 도입
- ③ 국내 독자적인 마리나 인력 프로그램 개발
- ④ 기타(_____)

17. 마리나 운영에 있어서 가장 필요한 전문 마리나 서비스인력은 무엇입니까?

- ① 마리나시설(폰툰, 크레인)관리 인력
- ② 레저보트 수리인력
- ③ 레저보트 운항/교육 인력
- ④ 관제 등 항만관리인력(하버 마스터)
- ⑥ 기타(_____)

■ 국내 마리나 조성방향

18. 귀하는 해양레저활동의 대중화를 위하여 다음 중 어떠한 공간을 대상으로 마리나를 조성하는 것이 합리적이라고 생각하십니까? 한 가지만 선택해 주십시오.

- ① 항만공간의 활용(항만 재개발, 여유수역 활용)
- ② 어항공간의 활용(다기능 어항, 어항분구)
- ③ 일반 연안 사로정비(접근성 제고)와 육상보관장 조성
- ④ 리조트 등 연안공간에 신규 조성(관광지 개발)
- ⑤ 기타(_____)

21. 귀하는 국내에 거점 마리나(레저보트 제조, 수리, 교육, 기타 공공 서비스)를 조성한다면 국내에 몇 곳을 어느 지역에 조성하는 것이 적합하다고 생각하십니까?

21-1. 국내에 적합한 조성 규모를 선택하여 주십시오.

- ① 1곳 ② 2곳 ③ 3곳
④ 4곳 ⑤ 5곳 이상 ⑥ 기타(_____)

21-2. 위의 질문에 응답한 조성 숫자와 연계하여 국내에 적합한 지역(가 급적인 구체적인 지명/항만명칭을 적어 주시거나 광역/자치단체명칭)을 제시하여 주십시오.

□ 적합한 지역: (), (), (),
(), ()

22. 마지막으로 우리나라 해양레저산업의 발전을 위하여 필요한 사항이나 개선점 등 좋은 의견을 가지고 계시면 말씀하여 주십시오.

<일반 사항>

• 귀하의 직업은 무엇입니까?

- ① 레저보트 제작업체 종사 ② 레저보트 수입/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.

마리나 서비스산업의 국부창출방안에 관한 연구

2011年 12月 29日 印刷

2011年 12月 31日 發行

編輯兼 金 學 韶
發行人

發行處 韓 國 海 洋 水 産 開 發 院
서울특별시 마포구 매봉산로 45

전 화 02-2105-2700 FAX: 02-2105-2800

등 록 1984년 8월 6일 제313-1984-1호

組版・印刷 / 세븐스가든 02-2263-0066 정가 15,000원

판매 및 보급: 정부간행물판매센터 Tel: 02-394-0337