

해양레저산업 전문인력 양성방안 연구

A Study on Measures to Train Professional
Workforce of Marine Leisure Industry

2014. 12.

홍장원·이종훈·이정아



한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE

보고서 집필 내역

| 연구책임자 |

홍 장 원 : 제1장, 제4장, 제5장

| 연구진 |

이 중 훈 : 제2장(제1절)

이 정 아 : 제2장(제2절, 제3절), 제3장

산·학·연·정 연구자문위원회

오 종 열 (더위네이브 대표이사)

이 준 (인하공업전문대학 교수)

심 상 철 (해양수산부 해양레저과 사무관)

* 연구자문위원은 산·학·연·정 순임

연구감리자

황 기 형 (한국해양수산개발원 선임연구위원)

발 간 사

21세기는 해양의 시대라고 말하며 해양 선진국들은 해양을 기반으로 하는 지속가능한 경제성장 방안의 모색과 더불어 새로운 국가발전 모델을 찾고자 해양자원개발, 해양영토 확장, 해양신산업 육성 등 다각도로 노력하고 있다. 우리나라 또한 항만과 해운, 수산업 부문의 높은 경쟁력을 바탕으로 해양자원을 활용한 새로운 산업의 육성 방안을 모색하고 있다. 한편, 우리나라의 해양레저산업이나 친수문화에 대한 관심은 아직까지 높지 못한 것이 현실이다. 이는 우리나라가 바다를 즐기는 문화적 기반과 산업 발전을 연결시킬 수 있는 토대가 형성되지 못한데 원인이 있다.

최근 들어 해양레저인구의 증가와 함께 마리나시설 조성, 국제보트쇼 개최 등 선진 국형 해양레저문화를 접할 수 있는 기회가 늘어나고, 일자리 중심의 창조경제가 국정 목표로 천명되면서 해양레저산업이 해양 부문의 새로운 성장동력으로 주목받고 있다. 이에 정부에서는 해양수산부를 중심으로 해양레저산업 육성을 위한 다양한 정책의 추진과 더불어 법적, 제도적 개선사항을 중점적으로 논의 하고 있는데, 해양레저산업 육성정책 추진의 최종 목표는 새로운 일자리의 창출과 다양한 해양레저 사업모델의 발굴, 해양레저의 대중화에 있다.

이 연구는 해양레저산업 육성정책과 연계하여 해양레저산업 전문인력 양성방안을 제시하는데 목적이 있다. 이를 위하여 국내 해양레저 기업체를 대상으로 한 인력 수급환경 분석과 인력 양성체계에 대한 검토 및 국내외 사례분석 등을 진행하였다. 우리나라 해양레저산업 환경과 인력양성 여건은 선진국과는 큰 차이가 있다. 따라서 국내 해양레저 전문인력을 양성하기 위해서는 단기적으로는 전문인력 실태 조사 및 인적자원 데이터베이스 구축, 전문 교육기관의 설립, 교재 및 강사 발굴 등을 통하여 전문인력이 육성될 수 있는 기반을 구축하여야 한다. 한편 중장기적으로는 교육기관 인증제도, 전문인력 양성기금 마련, 전문자격증제도 도입 등이 이루어져야 한다.

이 연구가 국내 해양레저산업의 발전을 이끌어갈 전문인력 양성방안의 마련과 더

불어 친수문화의 보급에 기여하길 바란다. 마지막으로 이 연구를 수행한 홍장원 부연구위원과 연구진으로 참여한 이종훈 부연구위원, 이정아 연구원의 노고에 깊은 감사를 표한다. 그리고 연구자문을 해 주신 더위네이브 오종열 대표이사, 인하공업대학 이준 교수, 해양수산부 심상철 사무관께 깊은 사의를 표한다.

2014년 12월
한국해양수산개발원
원 장 김 성 귀

| 목 차 |

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

제1장 서 론

1. 연구의 배경 및 필요성	1
2. 연구의 목적	4
3. 연구의 범위와 방법	4
1) 연구의 범위	4
2) 연구방법	5
4. 선행 연구 검토	7
1) 선행연구 현황	7
2) 선행연구와의 차별성	8

제2장 해양레저산업 환경분석

1. 해양레저산업과 마리나	10
1) 해양레저산업과 마리나산업의 범위	10
2) 마리나산업 시장동향	18
2. 국내 마리나산업 환경분석	30
1) 국내 마리나산업 시장현황	30
2) 마리나산업 정책환경	31
3) 마리나산업 기업환경	38
3. 시사점	54

제3장 전문인력 양성여건 분석

1. 국내 전문인력 양성 여건 분석	57
1) 분석의 개요	57
2) 국내 해양레저산업 여건 분석	58
3) 국내 해양레저 전문인력 양성여건 분석	67
4) 소결	73
2. 국내 해양레저 전문인력 양성 프로그램	74
1) 해양수산부의 마리나 전문인력 양성교육	74
2) 중소조선연구원의 부산 해양레저장비산업 인력양성사업	78
3) 통영시의 경남 해양레저산업 활성화를 위한 전문인력 양성사업 ..	84
4) 기타 인력양성 프로그램	88
5) 종합분석	92
3. 해외 해양레저 전문인력 양성 프로그램	94
1) 주요 국가별 마리나산업과 인력환경	94
2) 미국 해양레저산업 인력양성 프로그램	95
2) 영국과 호주의 인력양성 프로그램 현황	98
3) 뉴질랜드의 인력양성 프로그램 현황	100
4. 시사점	104
1) 인력교육 체계의 정립	105
2) 산학연 연계모델 구축	106
3) 해외 교육 프로그램의 활용 및 국제협력	107

제4장 해양레저 전문인력 양성방안

1. 해양레저 전문인력 양성 기본방향 설정	109
1) 해양레저 전문인력 양성 추진체계 마련	109
2) 해양레저 전문인력 양성 중장기 추진과제	111
3) 해양레저 전문인력 양성에 따른 기대효과	119
2. 해양레저 전문인력 양성 프로그램 개발방안	120

1) 국내 해양레저 교육 프로그램 보완 및 개선방안	120
2) 전문 교육기관 설립 및 교육 프로그램 마련	122
3) 국제협력방안	125
3. 법·제도적 개선방안	127
1) 전문인력 양성 기반의 구축	127
2) 협회의 역할 정립과 기금마련	129

제5장 결론 및 정책적 제언

1. 연구의 결론 및 요약	131
2. 정책제언	133

참 고 문 헌	135
---------------	-----

부록 1. 설문조사 업체 리스트	138
-------------------------	-----

부록 2. 설문조사서	140
-------------------	-----

| 표 목 차 |

표 1-1. 선행 연구 현황	7
표 2-1. 국내 스포츠시장 규모	12
표 2-2. 해양레저산업분야 산업분류	14
표 2-3. 해양레저산업분야 시장 규모	16
표 2-4. 미국의 마리나 서비스산업 규모	18
표 2-5. 세계 마리나산업 여건	19
표 2-6. 미국의 해양레저인력 현황	24
표 2-7. 영국 해양레저산업의 구조 : 마리나 서비스부문	27
표 2-8. 영국 해양레저산업의 부문별 인력 구조 : 마리나 서비스부문 ...	28
표 2-9. 호주의 마리나산업 현황	30
표 2-10. 국내 레저보트 등록 현황	31
표 2-11. 국내 수상레저면허 취득 현황	31
표 2-12. 해양관광진흥기본계획(2003.12)	32
표 2-13. 제3차 관광개발 기본계획 전략별 추진전략	35
표 2-14. 스포츠산업 전문인력 양성사업 개요	36
표 2-15. 스포츠산업 전문인력 양성사업 추진현황	38
표 2-16. 국내 해양레저 사업체 현황	45
표 2-17. 마리나산업 관련 업체 실태조사 개요	46
표 3-1. 해양레저산업 여건 파악을 위한 설문조사 설계	58
표 3-2. 교육 프로그램 현황 : 한국마리나산업협회	75
표 3-3. 교육 프로그램 현황 : 목포해양대 산학협력단 컨소시엄	77
표 3-4. 중소조선연구원의 인력양성사업 개요	78
표 3-5. 해양레저장비산업 인력양성사업 예산 현황	78
표 3-6. 기업방문 맞춤형 인력양성 교육의 추진방향 및 실적(2011년 기준) ·	80
표 3-7. 분야별 개방형 교육 프로그램 현황	81
표 3-8. 신규인력이 이수하는 교육과정	84
표 3-9. 통영시 해양레저 전문인력 양성사업 개요	85

표 3-10. 해양레저산업 전문인력 양성사업 교육훈련 일정 및 교육생 수	· 86
표 3-11. 해양레저산업 전문인력 양성사업 교육 프로그램 및 세부 내용	· 87
표 3-12. 해양레저스포츠 전문인력 양성과정 교육 프로그램 및 세부 내용	· 89
표 3-13. 해양레저 마리아산업 전문가 양성과정 교육 프로그램	 90
표 3-14. 마리아 기초 교육과정의 내용	 91
표 3-15. 마리아 개발 및 운영 과정 교육 프로그램	 92
표 3-16. 국내 해양레저산업 전문인력 양성 프로그램	 93
표 3-17. 주요 국가별 마리아산업 · 인력환경 종합	 95
표 3-18. 영국해양협회의 교육 프로그램	 98
표 3-19. 국제마리아협회의 교육 프로그램	 99
표 3-20. NZ Marine ITO의 교육 프로그램	 102
표 3-21. 해양레저산업 인력교육체계 설정 방안	 106
표 4-1. 영국해양협회의 교육 보조금 지급 사업	 118
표 4-2. 레저보트 운항 관련 국제 자격기준	 127
표 4-3. 마리아법 일부개정법률(안)	 128
표 5-1. 해양레저 전문인력 양성을 위한 제도적 개선 방안	 134

| 그 림 목 차 |

그림 1-1. 연구의 수행과정	6
그림 2-1. 해양레저스포츠의 범주	11
그림 2-2. 마리나산업의 범위	13
그림 2-3. 마리나산업의 구성범위	14
그림 2-4. 미국의 마리나 관련 업종의 분류체계	17
그림 2-5. 마리나산업의 운영과 고용효과	19
그림 2-6. 마리나산업의 신규 이슈	20
그림 2-7. 미국 슈퍼요트 산업의 파급효과	22
그림 2-8. 미국의 레저보트시장 증가 추이	23
그림 2-9. 유럽 해양레저산업 규모와 총 고용자 수	25
그림 2-10. 영국의 해양레저산업 규모 및 부가가치 생산 비중 추이	25
그림 2-11. 영국의 해양레저산업 구조	26
그림 2-12. 영국의 해양레저산업 부문별 인력 구조	28
그림 2-13. 제2차 해양관광진흥기본계획 체계도	33
그림 2-14. 마리나산업 육성대책	34
그림 2-15. 스포츠산업 중장기 발전계획의 비전과 목표	37
그림 2-16. 경기국제보트쇼 전경	39
그림 2-17. 경기국제보트쇼 참가업체현황	40
그림 2-18. 경기국제보트쇼 참가기업의 지역분포	41
그림 2-19. 경기국제보트쇼 참가 해양레저업체 현황	42
그림 2-20. 대한민국 국제보트쇼 전경	42
그림 2-21. 대한민국 국제보트쇼 참가 해양레저업체 현황	43
그림 2-22. 부산국제보트산업전 전경	44
그림 2-23. 국내 해양레저 사업체 분류	45
그림 2-24. 응답 업체별 사업 분야(좌) 및 해양레저사업의 비율(우)	47
그림 2-25. 업체별 인력 현황	47
그림 2-26. 업체별 신규 인력 채용 여부(좌) 및 인원(우)	48

그림 2-27. 업체별 신규 인력 확보 방안	49
그림 2-28. 신규 인력 확보 환경	49
그림 2-29. 신규 인력 확보가 어려운 이유	50
그림 2-30. 채용 시 선호하는 경력 수준	50
그림 2-31. 채용 시 선호하는 학력 수준	51
그림 2-32. 채용 시 주요 고려사항	51
그림 2-33. 교육 및 훈련 시행 현황	52
그림 2-34. 교육 및 훈련을 실시하기 어려운 이유	53
그림 2-35. 직무역량 강화를 위해 활용 중인 교육 방법	53
그림 3-1. 국내 해양레저산업의 시장 여건	59
그림 3-2. 국내 해양레저산업의 발전 전망	59
그림 3-3. 국내외 해양레저산업의 여건 비교	60
그림 3-4. 국내 해양레저산업 성장 장애 요인	60
그림 3-5. 국내 해양레저산업 육성을 위한 정책 추진상 장애 요인	62
그림 3-6. 국내 해양레저산업 진흥을 위해 도입되어야 할 사항	63
그림 3-7. 해양레저보트산업체 육성을 위한 중점 추진 사항	63
그림 3-8. 해양레저산업의 수요여건을 고려한 국내 개발 방향	64
그림 3-9. 해양레저산업의 공급여건을 고려한 국내 개발 방향	65
그림 3-10. 해양레저산업의 수요 및 공급여건을 고려한 국내 개발 방향 ·	65
그림 3-11. 우리나라 해양레저산업의 기술력 평가(선진국 대비)	66
그림 3-12. 해양레저산업의 제고를 위해 필요한 사항	66
그림 3-13. 항목별 국내 해양레저산업 전문인력 수준	68
그림 3-14. 국내 해양레저산업 전문인력 수준이 미흡한 이유	68
그림 3-15. 해양레저산업 전문인력이 필요한 분야	69
그림 3-16. 해양레저 전문인력 양성사업 인지도	70
그림 3-17. 해양레저 전문인력 양성사업의 필요성 및 효과성	71
그림 3-18. 해양레저 전문인력 양성사업의 효과성이 낮은 원인	72
그림 3-19. 해양레저 전문인력 양성사업의 활성화를 위해 필요한 요소 ..	72
그림 3-20. 해양레저장비산업 인력양성사업 추진 로드맵	80
그림 3-21. 해양레저장비산업 인력양성사업 추진 체계	85
그림 3-22. IMI의 교육 및 인증 프로그램의 수강 과정	96
그림 3-23. IMI의 인증 프로그램 취득 과정	97

그림 3-24. 호주마리나산업협회 교육프로그램 절차	100
그림 3-25. 뉴질랜드의 교육 및 인증 사업 파트너십 구축 현황	101
그림 3-26. 교육 및 인증 프로그램 체계	104
그림 3-27. 해양레저 전문인력 양성을 위한 산학연 연계	107
그림 3-28. 영국 해양레저 인력교류 안내 사례	108
그림 4-1. 해양레저 전문인력 양성 비전과 중장기 목표	110
그림 4-2. 해양레저 전문인력 양성체계	111
그림 4-3. 해양레저 전문인력 구직/교육 소개 사례	113
그림 4-4. 해양레저산업협회 운영(안) 방안	114
그림 4-5. 대한민국 국제보트쇼 마리나산업 강의 사례	115
그림 4-6. 해양레저업체의 교육 프로그램 운영사례	117
그림 4-7. 해양레저 전문인력의 직업분류	119
그림 4-8. 해양레저 산/학/연 연계 전문인력 양성사업	121
그림 4-9. 해양레저 전문인력 재교육 방안	122
그림 4-10. 해양레저 전문인력 양성기관의 교육환경	123
그림 4-11. 해양레저 전문인력 교육기관의 운영	125
그림 4-12. 해외 해양레저 교육 프로그램의 운영현황	126
그림 4-13. 해양레저 전문인력 양성 기반의 구축	127

Executive Summary

A Study on Measures to Train Professional Workforce of Marine Leisure Industry

1. Purpose

○ The study aims to present measures to train professional workforce of marine leisure industry. This contributes to smooth implementation of policies to promote the marina industry as a major growth engine.

– This study investigated domestic conditions and restrictions related to nurturing professional workforce of marine leisure industry. It also carried out the industrial survey and analysis on overseas cases. Based on this analysis, it suggests mid- and long- term policy directions and systematical improvement measures for training professional workforce of the industry.

2. Methodologies and Features

1) Methodologies

<Table 1-1> Characteristics of the Methodologies

Features	Major description	Data collection	Reasons for choice
Basic analysis	– Investigation on the current status of marine leisure industry both home and abroad – Analysis on the current training programs for nurturing professional workforce in marine leisure industry home and abroad	– Related literature – Domestic and overseas case study	– Due to the lack of domestic research, analysis on fundamental environment is required.
Survey	– Analysis on the domestic conditions of	– Expert survey – Survey of	– Investigate the current status of

	marine leisure industry – Investigation on the supply/demand of professional workforce of the industry and current status of training programs	marine leisure businesses	marine leisure industry and professional training programs by conducting a survey of employees and experts
Expert consultation and joint research	– In-depth interview with experts and leading companies for training measures on professional workforce of marine leisure industry – Identification on the difficulties of domestic companies in marine leisure industry	– Getting advice from and listening to experts – Conducting interview in related businesses	– Address limitations of existing studies by working on improvement and support measures for nurturing professional workforce in marine leisure industry

2) Features

○ This study presents legal and structural improvements for nurturing professional workforce in marine leisure industry centering on marina industry. It also analyzes the business conditions of marine leisure related manufacturing and service companies which serve as a supplier of domestic marine leisure industry.

– It reviews the possibility of introducing internationally recognized education/certification programs or education programs run by a marina industries association. This review is based on the analysis on professional workforce training system of overseas marina industries.

– Effective measures for nurturing workforce were proposed; develop and support education programs run by universities or private organizations, develop education programs, establish specialized education center and secure professors.

3. Results

1) Summary

○ The government is pushing various measures to promote the marina industry as a new growth engine with the re-establishment of Ministry of Oceans and Fisheries in 2013. However, domestic training system for nurturing professional workforce in marine leisure industry falls behind.

- Expert training programs operated by the marine leisure and marina industry related associations or local universities do not lead to actual job creation in the field.

- Although the government is pushing ahead workforce training projects in the industry, it falls short of consistency among professional lecturers, education materials and its programs.

- In order to develop a new growth engine for the marine industry and create new jobs, short as well as mid- and long- term measures for nurturing professional workforce are required.

- In the short-term, professional workforce training programs currently run by the government and public agencies should be put into a system. With this system in place, a specialized workforce for a specific industrial area can be nurtured in the mid- and long- term.

- The study suggests short-term measures as follows; studying the current status of professional workforce; building human resources database; establishing a special education agency and operating an industry association; developing teaching materials and nurturing professional lecturers, and developing employment programs linked with businesses

- The mid-and long-term measures include introducing a certification system for educational institutions, raising fund to train professional workforce and running a professional license system.

- Also, the following suggestions are made to improve marine leisure education programs; building an education model which connects the industry, academy and research; operating re-training programs for professional workforce; establishing a specialized agency and relevant programs; benchmarking advanced programs through international collaboration.

- It is necessary to amend marina industry related laws, establish the role of marina industry association and find compelling grounds for fund raise.

- The study suggests the following measures to promote the marina industry; discover new occupational class and register as a new job category; introduce a license system; give a preference in employment based on training completion or exemption; find compelling grounds for establishing the association and raising fund.

- It is important to establish an association, a major driver of the marina industry which leads to collect marine leisure related industry information and promote exchanges and nurture the workforce. A separate fund needs to be raised in order for the association to carry out these tasks.

2) Policy contribution

- Provide structural improvements for promoting domestic marine leisure industry and training professional workforce
- Suggest improvement measures on systematical training of professional workforce which leads to establish the foundation for creating new jobs and boosting related industries

3) Expected benefits

- Provide systematical improvements for training professional workforce of domestic marine leisure industry, leading to put administrative tasks into practice and lay the foundation for job creation.
- Utilize the study as a basic research data for nurturing marine leisure industry which is expected to grow continuously in the future
- Boost interests in the marine leisure industry and spread water-friendly culture leading to contribute to the vitalization of the industry

제1장 서론

1. 연구의 배경 및 필요성

관광산업은 고용창출 효과가 높으며 건설, 교통, 통신, 기타 서비스 등 타 산업분야에도 파급효과가 크다. 세계여행관광협회의 발표에 따르면 2013년 관광산업의 일자리는 약 2억 6천만 개로 전체 고용규모의 8.8%를 차지하는 것으로 나타났다. 그리고 2023년에는 9.9%까지 확대되는 것으로 전망되면서 관광산업을 통한 고용의 지속적 성장이 예측되고 있다(WTTC, 2013). 국내 관광산업의 고용규모는 약 158만개로 총 고용의 6.4%를 차지하고 있으며 한류문화의 확산에 힘입어 향후에도 지속적 성장이 예측되고 있다(한국문화관광연구원, 2013). 관광산업은 고용효과 이외에도 간접효과 및 유발효과를 통하여 지역의 경제발전을 견인하고 있다. 이에 따라 대부분의 지자체에서는 지역의 유·무형 관광자원을 활용한 다양한 형태의 관광개발사업을 추진하고 있다.

최근 정부에서는 관광산업을 고부가가치 산업으로 발전시키고자 1차, 2차 ‘관광진흥확대회의’를 개최하고 국내 관광활성화와 더불어 관광산업의 경쟁력 강화를 위한 정책을 발표하고 있다. 그리고 기존 관광정책의 영역을 해양으로 확대시켜 해양을 기반으로 하는 새로운 관광시장의 창출과 관련 산업의 육성 및 이를 통한 일자리 창출방안을 모색하고 있다.

한편, 국내 해양레저산업은 신규 고부가가치 산업으로 육성하고자 하는 정책적 의지에도 불구하고 그 범위에 대한 설정과 고부가가치화를 통하여 신규 일자리까지 창출하기 위한 산업적 기반이 아직까지는 취약한 실정이다. 이는 우리나라에 해양을 즐기는 친수문화가 활성화되지 못한 점과 과거부터 해양레저부문에 대한 정책적 관심이 높지 못했던 점, 관련수요에 기반을 둔 산업육성 체계 구축과 더불어 이의 추진을 위한 법, 제도가 마련되지 못한데 원인이 있다.

해양문화가 성숙한 미국, 영국 등은 해양을 즐기는 문화가 과거부터 축적되어 왔으며 이를 기반으로 하는 다양한 레저산업이 활성화되어 있다. 또한 최근 들어서는 관광산업 중 해양레저 분야의 성장가능성도 높게 평가받고 있다. 세계관광기구(UNWTO)는 해양레저 분야를 향후 성장 잠재력이 높은 분야로 선정하였으며, 전체 관광시장의 50% 정도를 해양레저시장으로 인식하고 있다(UNWTO, 2013). 또한 유럽(EU)도 바닷가 리조트를 중심으로 하는 해변관광, 크루즈관광과 함께 마리나와 레저보트를 중심으로 하는 해양레저(Yachting & Marina)를 향후 관광시장의 새로운 성장 동력으로 선정하고 이의 육성을 위한 사업들을 발굴하고 있다(EU, 2012).

우리나라는 2013년 해양수산부가 재출범하고 국정과제에 ‘해양 신성장 동력 창출 및 체계적 해양관리’가 포함되면서 마리나산업을 해양레저분야 신규산업으로 육성하기 위한 정책들을 새롭게 마련하고 있다. 해양레저활동의 기반이 되는 마리나산업은 제조산업과 서비스산업이 동반성장하는 효과를 가져오므로 마리나산업에 대한 세계 각국의 관심이 높아지고 있다. 일반적으로 마리나산업은 레저보트를 중심으로 하는 해양레저활동과 이를 지원하기 위한 기반시설 조성과 레저보트 제조부문, 서비스활동을 포함하는 것으로 세계해양산업협회(International Council of Marine Industry Associations, ICOMIA)는 해양산업(marine Industry 또는 recreational marine industry)으로 표현한다. 한편 유럽에서는 보팅산업(Boating Industry), 미국과 호주에서는 마리나산업(Marina Industry) 등으로 지칭한다.

마리나산업이 발달한 미국, 영국의 마리나산업 시장 규모는 각각 323억 달러, 31억 6천 파운드에 이른다(ICOMIA, 2012). 미국 ‘해양레저보트산업의 경제적 효과 분석’ 보고서에 따르면 해양레저보트산업의 경제적 효과는 1,214억 달러이며 96만개의 일자리가 창출되는 것으로 분석되어 해양레저보트산업이 국가 경제에 미치는 파급효과가 높은 것으로 나타나고 있다(NMMA, 2013). 호주, 뉴질랜드 등은 농업을 기반으로 했던 기존의 1차 산업에서 탈피하여 레저보트산업을 신성장산업으로 육성하면서 세계 마리나 운영·관리시장과 레저보트 제조시장에 새롭게 진출하고 있다. 또한 마리나 전문인력 양

성 교육 프로그램의 개발·운영을 통하여 새로운 일자리를 창출하고 있다.

국내에서도 마리나를 중심으로 한 해양레저산업의 성장가능성에 주목해 2011년에 발표했던 마리나산업 육성대책을 수정·보완하여 2014년에 새로운 육성대책을 발표하였다. 해양수산부가 새롭게 발표한 ‘마리나산업 육성대책’은 마리나 관련 인프라 확충, 마리나서비스업 활성화, 해양레포츠 저변 확대, 레저선박 경쟁력 강화를 통하여 2020년까지 1만 4천개의 신규 일자리를 창출하는 것을 목표로 하고 있다(해양수산부, 2014).

새로운 일자리의 창출은 시장수요 확보와 산업적 기반 구축 및 관련 기업의 성장이 동반될 때 가능하다. 특히 마리나산업과 같은 신산업부문은 산업 육성을 위한 인적자원과 기술력 확보가 우선적으로 이루어져야 하나, 국내에는 해양레저 분야 서비스업이나 제조업에 종사할 수 있는 전문적인 인력이 부족한 실정이다. 그리고 해양레저산업을 위한 전문화된 인력 양성체제도 마련되지 못해 국제적 경쟁력도 미약한 수준이다.

한편 2010년 이후 마리나에 초점을 둔 해양레저산업 육성사업들이 중앙정부, 지자체 주도로 전개되면서 해양레저분야 전문인력 양성사업은 대학, 민간단체, 지자체 등이 중심이 되어 추진되고 있다. 그러나 해양레저분야의 인력 양성사업은 민간 기업을 대상으로 하는 인력수요조사나 중장기 추진방향, 취업연계방안 등에 대한 검토 없이 일회성으로 추진되어 실효성이 높지 못하다. 또한 해양레저산업과 관련된 기업의 규모나 고용인력 현황 등 통계 자료도 구축되어 있지 않아 정확한 산업 규모나 인력 수급현황, 인력양성의 제약요인 등을 파악하는 것조차 어려운 상태이다. 이러한 기초 현황 자료의 미비는 전문인력을 양성하기 위한 법적·제도적 지원 근거의 부족으로 이어져 해양레저산업 활성화 정책의 추진에 걸림돌로 작용하고 있다.

새롭게 재출범된 해양수산부 해양레저산업 육성정책에 부응하고 해양을 기반으로 한 새로운 성장동력의 발굴 차원에서 해양레저분야 전문인력의 양성을 위한 중장기 추진전략과 더불어 추진과제, 법·제도적 개선사항에 대한 분석을 통하여 새로운 일자리 창출방안의 모색이 필요하다. 또한 이를 통하여 해양레저의 대중화와 관련 시설의 효율적 활용 대안도 함께 마련되어야

한다. 이에 따라 본 연구에서는 해양레저산업 중 국정과제로 추진되고 있는 마리나산업 육성 중 전문인력 양성방안에 대하여 연구하고자 한다.

2. 연구의 목적

본 연구의 주요 목적은 국내 해양레저산업 전문인력 양성과 관련된 국내 여건과 제약 요인, 해외사례에 대한 분석을 바탕으로 해양레저산업 전문인력 양성을 위한 정책추진 방안을 제시하는데 있다. 본 연구의 구체적인 내용은 다음과 같다.

첫째, 국내 해양레저산업과 관련된 기초 환경을 분석하도록 한다. 이를 위하여 해양레저산업의 여건 및 범위를 정립하고 본 연구의 범위인 마리나산업을 중심으로 관련 현황을 분석하도록 한다. 그리고 해양레저산업 전문인력의 여건과 관련하여 국내 해양레저 전문인력 수급 현황과 제약 요인을 분석하도록 한다.

둘째, 국내외 사례 분석과 제도 등에 사례연구를 바탕으로 국내 해양레저 전문인력의 양성범위와 더불어 양성체계를 모색해 보고자 한다. 해외사례 분석은 미국, 영국, 호주 등 해양레저 선진국들의 해양레저산업 동향과 해양레저산업 전문인력 양성을 위한 교육 프로그램을 함께 조사한다.

셋째, 해양레저 전문인력 양성을 위한 정책방향의 모색과 정책과제를 발굴하여 제안한다. 해양레저 전문인력 양성을 위한 정책방향은 국내 산업 현황 및 관련 기업에 대한 여건 분석, 해외사례 검토를 바탕으로 제시하도록 한다. 이와 함께 정책방향과 연계한 단기 및 중장기 정책과제, 법적, 제도적 개선사항들을 제안하도록 한다.

3. 연구의 범위와 방법

1) 연구의 범위

본 연구의 시간적 범위는 2013년을 조사·통계자료 수집의 기준연도로 설정하도록 하며 공간적 범위로는 국내의 해양레저산업에 종사하고 있는 기업

중 국정과제로 추진되고 있는 마리나산업에 종사하고 있는 기업체를 연구 대상으로 한다. 이에 따라 연구의 내용적 범위에서는 마리나산업에 대한 기초적인 개념 정립을 통하여 마리나산업의 일자리 창출 범위를 설정한 후 이를 대상으로 연구를 수행하도록 한다. 동시에 연구목적과 관련된 국내 마리나산업 기초 현황과 주요 정책을 검토하도록 한다. 또한 마리나산업 분야의 전문인력 양성을 위한 정책방향을 제안하기 위해서 해외 해양레저산업의 환경변화를 분석하도록 한다.

일반적으로 전문인력은 특정 분야에 지식과 경험을 가지고 있는 사람을 의미하는데, 본 연구의 해양레저산업 전문인력이라 함은 레저보트의 제작·운항·점검, 마리나시설의 운영 및 이를 지원하기 위한 서비스 업무를 전문적으로 수행할 수 있는 특수인력을 의미한다. 그리고 전문인력 양성이라 함은 해당 분야에 대한 전문적 지식과 경험을 갖추 수 있도록 일정 기간 동안 교육과 훈련을 통해 피교육자의 역량을 강화하는 것을 의미한다.

국내 해양레저산업 및 마리나산업은 전통적인 산업분야가 아닌 신산업분야로 이를 전문적으로 추진할 수 있는 인적자원이 부족하며 전문성 또한 타 분야에 비하여 미흡한 실정이다. 반면 해양레저산업이 활성화된 선진국은 국가인증제도나 운영자 양성 프로그램을 통하여 전문성을 배가하고 있다. 따라서 본 연구에서는 국내·외 사례에 대한 검토를 토대로 전문인력 양성을 위한 정책방향과 정책과제를 제안하는 것을 주요 연구내용으로 구성한다. 즉, 미국, 영국, 호주 등 해양레저 선진국에서 마리나산업 및 전문인력의 양성을 위하여 추진 중인 사업과 교육프로그램을 분석하고 이를 국내와 비교, 검토한다.

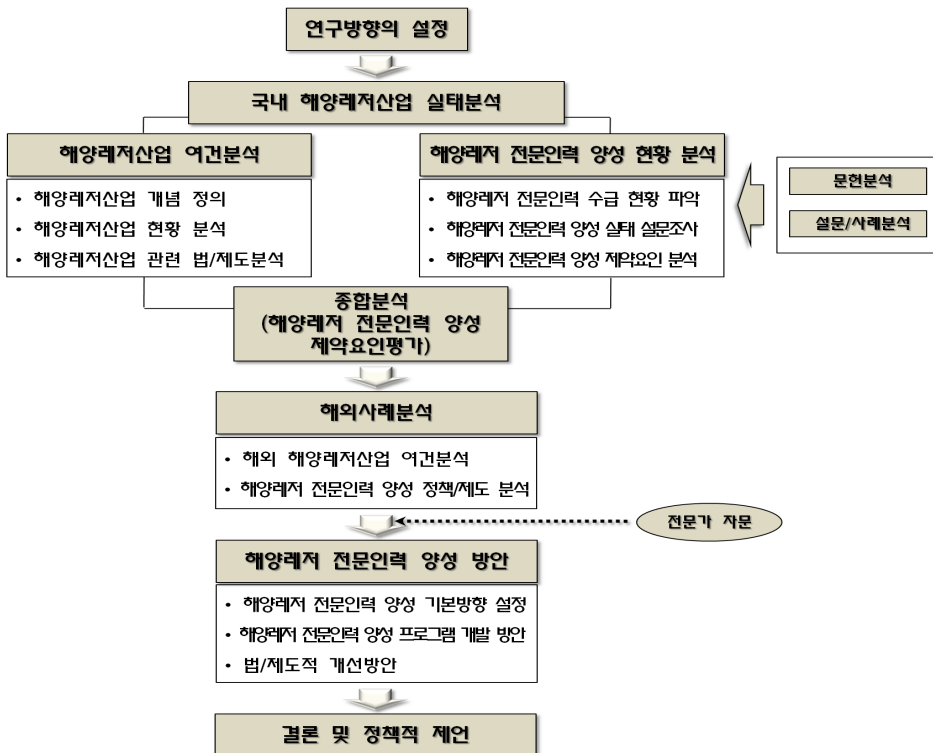
2) 연구방법

마리나산업을 중심으로 하는 해양레저산업 전문인력 양성방안의 마련을 위해서는 마리나산업의 기초적 개념 및 범위 설정이 필요하며, 전문인력 양성 여건 분석을 위해서는 해양레저 관련 기업을 대상으로 하는 인력 수급현황 분석이 바탕이 되어야 한다. 이와 더불어 해양레저 선진국의 전문인력 양

성현황에 대한 사례분석을 통해 적실성 있는 시사점을 도출해야 한다.

이를 위해 문헌분석에서는 해양레저산업 활성화 정책 및 해양레저 전문인력 양성과 관련된 국내·외 정책보고서와 연구자료에 대한 문헌 연구를 수행한다. 그리고 미국, 영국, 호주의 해양레저산업 현황과 해양레저 전문인력 양성방안에 대한 사례연구를 통하여 국내 해양레저 전문인력 양성을 위한 제도적 개선방안을 도출하도록 한다. 또한 국내 해양레저산업 현황 및 해양레저 전문인력 부족에 따른 문제점, 해양레저산업 발전을 막는 제약요인 등을 파악하기 위하여 별도의 설문조사를 실시하도록 한다. 마지막으로 전문인력의 양성체제 및 정책적 개선방안의 도출을 위하여 중앙부처 공무원, 해양레저업체, 해양레저 부문 전문가 등 해양레저산업과 관련된 산학연 자문위원회를 구성하고 연구방향 및 정책적 개선방안에 대한 자문연구도 병행하도록 한다.

〈그림 1-1〉 연구의 수행과정



4. 선행 연구 검토

1) 선행연구 현황

국내 해양레저 및 마리나산업과 관련된 연구는 2009년부터 본격적으로 시작되었다. 선행연구는 주로 국내 마리나시설 개발여건 분석과 함께 국내외 해양레저산업 동향, 중장기 발전방향 정립에 대하여 다루고 있다. 한편 해양레저산업과 관련된 연구는 해양레저산업이라고 표현되었지만 마리나산업과 관련된 연구가 대부분이고, 보트건조나 마리나시설 조성과 관련된 내용을 다루고 있다.

〈표 1-1〉 선행 연구 현황

구 분		선행연구와의 차별성		
		연구목적	연구방법	주요 연구내용
주요 선행 연구	1	- 과제명: 마리나 서비스 산업의 국부창출방안에 관한 연구 - 연구자(년도): 한국해양수산개발원 (2011) - 연구목적: 국내 마리나 서비스산업 도입 및 육성방안을 마련하고 국내 여건에 부합하는 운영 모델 제시	- 문헌조사 - 현장조사 - 해외 사례조사 - 전문가 설문조사	- 국내 마리나 운영실태 조사와 한계점 분석 - 해외 마리나 서비스업 조사 - 국내 마리나 서비스업 분류와 도입·육성방안 마련 - 국내 마리나 운영모델 제시
	2	- 과제명: 해양레저보트 산업 발전전략 연구 - 연구자(년도): 한국해양수산개발원 (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 레저보트 산업 현황 조사 - 레저보트산업 육성전략 수립

〈표 1-1〉 선행 연구 현황(계속)

구 분		선행연구와의 차별성		
		연구목적	연구방법	주요 연구내용
주요 선행 연구	3	- 과제명: 해양레저 산업 현황 기초 조사 연구 - 연구자(년도): 부산인적자원개발원 (2011) - 연구목적: 부산지역의 해양레저산업에 대한 인식 분석을 통해 해양레저산업과 관련된 정책의 기초자료 생성	- 문헌조사 - 일반인, 전문가, 관련업체 설문 조사	- 해양레저산업 정의 및 분류 - 우리나라와 부산의 해양레저산업 현황 및 특성 - 국내외 해양레저산업 육성 사례 - 일반인, 전문가, 관련업체 별 해양레저산업 향후 발전전망, 애로요인 및 발전을 위해 필요한 요인, 필요한 지원 조사
차별성		- 기존 연구들은 대부분 해양레저산업 현황 분석 및 전망 또는 해양레저서비스산업에 초점이 맞추어져 있었으며, 해양레저 전문인력 양성을 위한 제도적 개선사항이나 지원방안과 관련된 연구는 매우 미흡한 실정임 - 본 연구는 해양레저산업 전문인력 양성의 제약요인 분석을 통한 제도적 개선방안 마련	- 관련 선행 연구에 대한 문헌조사 - 현장조사 - 해외 사례조사 - 해양레저 전문인력 양성을 방안 모색을 위한 전문가 설문 조사 - 외부 전문가 및 관련업체 자문	- 해외 해양레저산업 현황 및 전망 - 국내 해양레저산업 현황 및 전망 - 국내 해양레저 전문인력 양성 현황 및 문제점 분석 - 해외 주요국 사례 분석 - 해양레저 전문인력 양성방안 제시

2) 선행연구와의 차별성

마리나산업을 중심으로 하는 국내 해양레저산업의 활성화를 위해서는 기반시설의 정비 및 관련 기술의 확보와 더불어 이를 실행하기 위한 전문인력의 양성방안이 함께 검토되어야 한다. 한편 국내 해양레저 및 마리나산업과 관련된 연구는 본 산업이 도입기에 있다는 특성을 고려해 산업여건에 대한 기초분석을 토대로 향후 발전방향을 검토하는 연구가 주로 이루어졌으며, 기

초현황이 파악되지 않은 점을 고려하여 동향분석 형태의 연구가 추진되었다. 그러나 이와 같은 기초연구들도 마리나산업과 관련된 통계자료의 확보나 국내 관련 기업의 여건에 대한 분석은 이루어지지 못했다. 또한 기존 연구에서는 산업 활성화와 일자리 창출의 기반이 되는 기업을 대상으로 한 여건 분석이나 일자리 창출과 관련된 접근은 구체적으로 추진되지 못했다.

따라서 본 연구에서는 국내 해양레저산업의 공급자 역할을 담당하는 해양레저 관련 제조 및 서비스기업의 여건에 대한 분석과 더불어 마리나를 중심으로 한 해양레저산업과 연계된 직업군에 대한 검토를 실시하고자 한다. 이와 함께 해외의 마리나산업 전문인력 양성체제에 대한 분석을 토대로 하여 공인된 국제 교육/인증 프로그램의 도입 가능성, 마리나 관련 협회 중심의 교육 프로그램 운영 방안을 검토하도록 한다. 그리고 대학, 민간단체에 대한 교육 프로그램 운영 지원 및 육성, 교육 프로그램 개발, 전문 교육기관 설치, 교수요원 확보 등 효과적인 인력 양성체제 구축방안을 함께 마련하도록 한다.

제2장 해양레저산업 환경분석

제2장 해양레저산업 환경분석은 해양레저 및 해양레저산업에 대한 기본개념과 더불어 연구 영역인 마리나산업의 여건에 대하여 파악한다. 그리고 국내 해양레저산업을 둘러싼 시장 환경 및 정책 환경 변화에 대한 분석을 통하여 마리나산업을 중심으로 한 전문인력 양성의 필요성을 제시하도록 한다. 국내 마리나산업을 중심으로 한 해양레저 전문인력 양성 여건에 대한 분석은 관련 기업 현황 검토와 전문인력 수급 현황, 교육 여건 등의 측면에서 검토하도록 한다. 이와 함께 마리나산업의 신규 일자리를 창출하는 민간 기업을 대상으로 실태 조사를 실시하여 마리나산업 인력양성 여건 및 제약요인 등을 종합적으로 분석하도록 한다.

1. 해양레저산업과 마리나

1) 해양레저산업과 마리나산업의 범위

해양레저산업 여건 분석을 위해서는 해양레저와 해양레저산업의 영역에 대한 개념 정립이 필요하다. 해양레저는 레저활동의 공간적 영역을 연안공간으로 한정할 수 있다¹. 일반적으로 해양레저는 연안에서의 활동공간 영역 구분에 따라 해상과 해중, 해변으로 나눌 수 있다. 또한 레저활동에 필요한 장비 사용 유무에 따라 장비 의존형과 장비 비의존형으로 구분할 수 있다. 장비 의존형 활동은 레저보트 이용을 바탕으로 노, 바람, 엔진의 사용 유무에 3가지로 구분된다(홍장원 외, 2013). 따라서 본 연구에서의 해양레저는 레저보트를 이용하는 활동을 의미한다.

¹ 연안관리법(제2조)에 따르면 “연안이라 함은 연안해역과 연안육역을 말하며, 연안해역은 바닷가와 만조수위선으로 부터 영해까지의 외측한계 바다를 말한다.” 라고 정의함. 연안 육역은 무인도서, 연안해역의 육지 쪽 경계선으로부터 500m(항만, 어항, 산업단지의 경우 1km) 범위 내의 육지 지역을 의미함.

〈그림 2-1〉 해양레저스포츠의 범주

활동공간		활동내용	비고
해상 / 레저보트	노	조정, 카약, 카누, 보드(Stand up Paddle Board)	장비 의존형
	바람	딩기요트, 요트, 윈드서핑	
	엔진	모터요트, 크루저요트(동력요트), 수상오토바이, 고무보트, 호버크래프트,	
해중레저		스쿠버다이빙, 관광잠수정	
해변레저		-해수욕, 해변산책, 바다수영, 비치발리볼 - 바다낚시	장비 비의존형

자료 : 홍장원 외, 『해양레저스포츠 진흥을 위한 정책방향 연구』, 한국해양수산개발원, 2013.

레저활동을 위한 제품과 서비스의 공급이라는 산업적 측면에서 해양레저 산업에 대하여 정의해 보면 다음과 같다. 일반적으로 산업은 인간의 생활에 필요한 제품이나 서비스를 공급하는 것을 의미하므로, 레저산업이란 여가시간을 즐기는 데 필요한 재화나 서비스를 제조, 판매, 강습하는 것으로 정의할 수 있으나 법조문을 통해 그 개념을 명확하게 정의하고 있지는 않다. 또한 국내 레저산업의 전체 시장규모를 나타내는 통계자료도 제시되고 있지 않다. 한편, 국내레저산업과 관련하여 스포츠산업은 「스포츠산업 진흥법」 제2조에 ‘스포츠와 관련된 재화와 서비스 제공을 통하여 부가가치를 창출하는 산업’으로 명시되어 있으며, 스포츠산업은 스포츠용품업과 스포츠시설업(골프장, 스키장 등), 스포츠서비스업(마케팅업, 미디어, 게임) 등으로 구성된다. 그리고 스포츠산업에 대한 분류와 시장 규모는 ‘한국표준산업분류’ 중 특수 분류로 분류된 ‘스포츠산업 특수 분류’를 통해 추정하며 관련 업체를 대상으로 하는 실태조사를 통하여 그 결과가 도출되고 있다. <표 2-1>은 국내 스포츠산

업에 대한 분류와 더불어 국내 시장규모를 나타낸 것이다. 문화체육관광부에서 실시한 ‘스포츠산업실태조사’에 따르면 국내 스포츠산업 시장은 36조 원 규모이며 2007년 이후 매년 증가하고 있으나 레저나 해양레저부문에 대한 시장규모는 세부적으로 분류되어 있지 않다(문화체육관광부, 2012).

〈표 2-1〉 국내 스포츠시장 규모

(단위 : 억 원, %)

구분	2007년	2008년	2009년	2010년	2011년
용품업	36,880 (15.9)	38,060 (14.4)	94,727 (28.3)	114,769 (33.8)	136,587 (37.4)
시설업	90,100 (38.7)	95,380 (36.2)	113,254 (33.9)	105,240 (31.0)	107,770 (29.5)
서비스업	105,710 (45.4)	130,170 (49.4)	126,458 (37.8)	119,329 (35.2)	120,770 (33.1)
계	232,690	263,610	334,439	339,338	365,127

자료 : 문화체육관광부, 『스포츠산업 실태조사』, 2012.

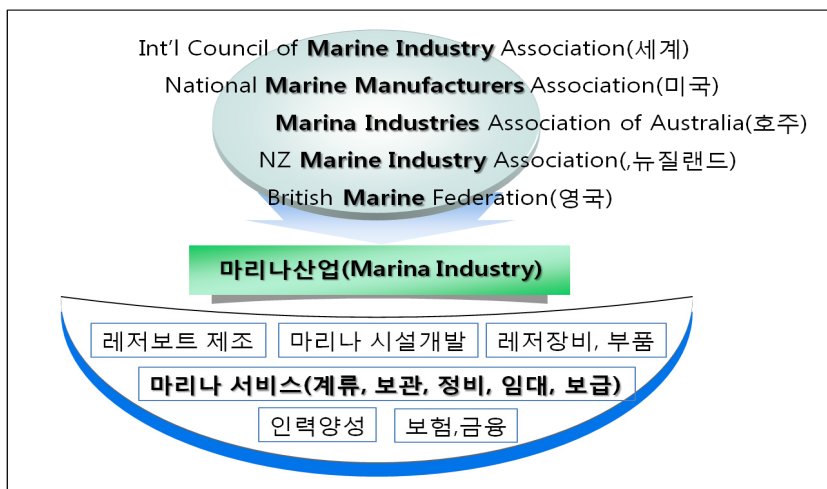
해양레저산업은 레저산업이나 스포츠산업 내에 별도로 구분되어 있지 않다. 또한 ‘스포츠산업실태조사’에서도 해양레저산업 부문에 대하여 별도 분류나 실태파악은 이루어지지 못한 실정이다. 따라서 해양레저산업의 영역과 시장규모를 확인하기 위해서는 ‘한국표준산업분류’ 체계 내에서 검토하는 것이 필요하다. 통계청의 ‘표준산업분류’는 국내 산업을 농업 및 임업, 어업, 광업 등에 따라 대분류 → 중분류 → 소분류 → 세분류 → 세세분류의 5단계로 분류하고 있다. 그리고 해당 산업은 세세분류의 자료를 취합하여 그 규모를 확인한다. 따라서 국내 해양레저산업의 범위와 함께 규모를 확인하기 위해서는 해양레저산업을 유형에 따라 구분하는 작업이 필요하다.

본 연구에서는 해양레저산업과 관련하여 마리나산업을 중심으로 일자리 창출방안을 제시하는 것을 연구의 목표로 설정하였으므로, 국내 표준산업분류 가운데 마리나산업과 연관된 분야를 검토하도록 한다. 즉, 국내 해양레저산업 중 국정과제로 선정된 마리나산업에 대한 검토를 통하여 새로운 일자리

창출 방안을 제안하도록 한다. 국내에는 마리나산업에 대한 학술적, 정책적 정의가 정립되지 않았으며, 다만 일부 정책연구를 통하여 마리나산업의 범위를 확정하고 있는 단계에 있다.

일반적으로 마리나산업은 영문으로 ‘Marina Industry’로 표기되지만 세계해양산업협회나 미국, 영국 등에서는 ‘Marine Industry’를 마리나산업으로 정의하고 다음과 같이 그 영역을 분류한다.

〈그림 2-2〉 마리나산업의 범위



자료 : 홍장원 외, 『마리나 서비스산업의 국부창출방안에 관한 연구』, 한국해양수산개발원, 2011.

마리나 선진국가에서는 마리나 관련 산업을 통틀어 마리나나산업 혹은 해양산업, 해양레저산업으로 정의한다. 이러한 산업에 레저보트 제조와 수리, 각종 해양레저 장비의 제작, 마리나시설 개발(폰툰, 방파제, 슬립웨이 등), 마리나 시설 조성, 마리나 서비스, 인력양성, 환경인증 등이 포함된다(홍장원 외, 2011). 따라서 본 연구에서도 마리나와 관련된 산업을 마리나산업이라고 서술하고 마리나산업의 종류에 제조 및 서비스산업을 포함시키도록 한다. 즉, 해양레저산업의 범주를 ‘마리나산업’을 중심으로 검토하도록 하며 해양레저산업과 관련된 전문인력의 양성은 제조(선박건조, 선박부품)와 서비스(마리나 운영, 해양레저 교육), 관광(관광 프로그램)으로 대별하여 검토하도록 한다.

〈그림 2-3〉 마리나산업의 구성범위



마리나산업의 구성 범위에 대한 검토를 토대로 하여 ‘한국표준산업분류’ 내에서 마리나를 중심으로 한 해양레저산업의 산업분류를 살펴보면 다음과 같다. 해양레저산업 부문은 표준산업분류체계 내에 별도로 구분되어 있지 않으므로, 표준산업분류체계 가운데 제조와 서비스로 분류되는 2개 분야의 세세분류를 살펴보면 다음의 표와 같다.

〈표 2-2〉 해양레저산업분야 산업분류

구분	주요 내용
제조업→ 기타운송장비업→ 선박 및 보트건조업→ 오락 및 스포츠용 보트 건조업→ 스포츠용 보트 건조업	- 정의 : 모터, 풍력, 페달, 노에 의하여 추진될 수 있는 카누, 범선, 요트 및 이와 유사한 보트를 건조하는 산업활동을 말한다. 노로 추진되는 소형 범선 및 구명정 등의 건조도 포함된다. - 예시: - 유람용 보트 제조(노용) · 경기용 선박 제조 - 운동용 선박 제조 · 카약 제조 - 커터 제조 · 낚시용 보트 제조 - 색인어 : 강화플라스틱제요트제조(FRP), 경기용 보트 건조, 경기용 선박 제조, 낚시용 보트 제조, 모터보트제조(오락 및 경기용), 범선건조, 보트건조(오락 및 경기용), 보트제조(오락용), 선박제조(오락 및 경기용), 소형 범선 건조, 스포츠용 보트 건조, 아웃보드 모터보트 제조, 오락용 보트 건조, 요트 건조, 유람용 보트제조(노용)

〈표 2-2〉 해양레저산업분야 산업분류(계속)

구분	주요 내용
예술, 스포츠 및 여가관련 서비스업 → 스포츠 및 오락관련 서비스업 → 유원지 및 기타 오락관련 서비스업 → 수상오락서비스업 → 기타 수상오락서비스업	- 정의 : 기타 수상오락서비스를 제공하는 산업활동을 말한다. - 예시: - 레저보트용 정박시설 운영업 · 마리나업 - 오락용 낚시배 운영 · 오락용 보트임대(물놀이 시설 내) - 해수욕장 운영 - 색인어 : 놀이용 보트 임대(물놀이 시설), 팅크보트 운영, 래프팅, 래프팅 체험 제공, 마리나업, 바나나보트 운영, 보트 임대(물놀이 시설), 수상스키장, 스킨스쿠버 다이빙 체험, 오락용 낚시배 운영, 오락용 보트 임대(저수지 등 ; 물놀이 시설 내), 정박설비 임대(승무원 없이), 해수욕장 운영, 기원운영(장기, 바둑), 바둑시설 운영

자료 : 통계청 홈페이지(www.kostat.go.kr)

해양레저산업 중 마리나산업과 관련된 항목은 레저보트 건조와 관련된 스포츠용 보트 건조업이 그 대상이 된다. 또한 서비스제공 측면에서는 기타 수상오락서비스업이 그 대상이 되지만 레저보트 임대를 위한 마리나업 이외에 해수욕장 운영이나 오락용 보트임대업도 포함되어 있어 레저보트 정박과 관련된 산업현황을 세부적으로 파악하기는 어렵다. 이는 해당 분야의 산업규모가 상대적으로 작은데 원인이 있는 것으로 판단된다.

한국표준산업분류를 토대로 마리나산업과 연관된 스포츠용 보트 건조업과 기타 수상오락 서비스업의 규모를 살펴보면 다음의 표와 같다. 우선 레저보트 건조시장에는 총 22개의 사업체가 등록되어 있으며 종사자 수는 122명 규모이다. 이 중 10인 이상 사업체는 5개로 나타나 대부분의 사업체가 10인 이하로 영세한 실정이며, 시장 규모도 100억 원 수준으로 이를 전체 기업으로 나누어 보면 업체당 평균 4억 5천만 원 수준이다.

한편 기타 수상오락 서비스업에는 마리나업 이외에도 해수욕장 운영이나 내수면 호수 등에서의 놀이배 임대도 포함되어 있어 전체 해양레저서비스 시장의 규모로 제시하기에는 무리가 있다. 기타 수상오락 서비스업에 속하는 사업체 수는 447개이며 종사자 수는 2,053명으로 업체당 4.59명 정도가 종사하고 있는 것으로 나타났다. 업체당 매출액은 평균 7천만 원 수준으로 인건비

를 고려할 경우 수익이 높지 못한 실정이다.

〈표 2-3〉 해양레저산업분야 시장 규모

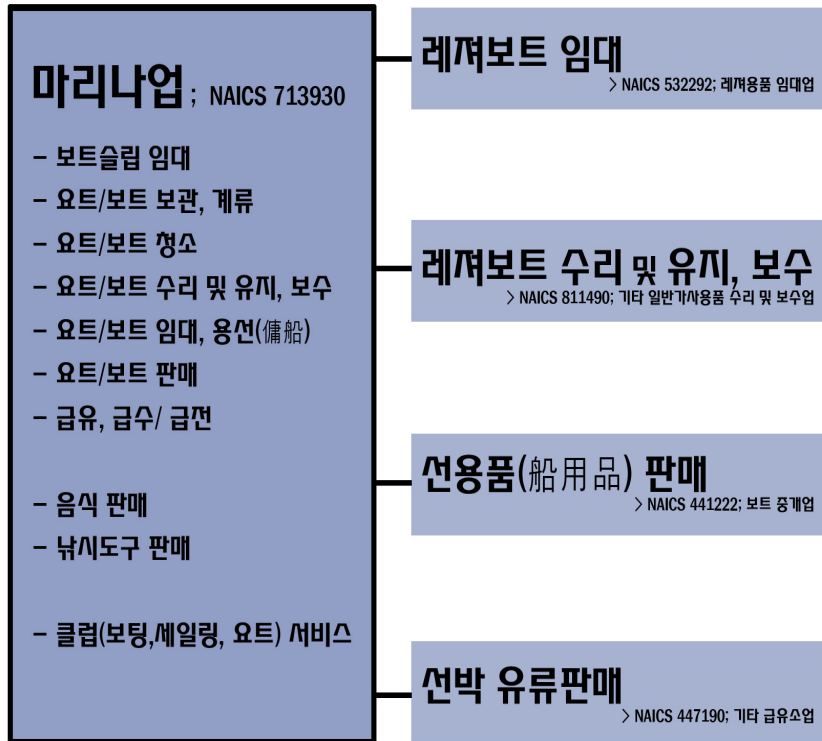
구분	사업체수 (개)	종사자수 (명)	매출액 (백만 원)	영업비용 (백만 원)	인건비 (백만 원)
오락 및 스포츠용 보트 건조업	22 (10인 이상 사업체 수 5개)	122 (10인 이상 사업체 종사자수 누계 : 69명)	10,269	9,449	2,388
기타 수상오락 서비스업	447	2,053	31,170	23,613	8,414

자료 : 통계청 홈페이지(www.kostat.go.kr)

레저보트 제조나 서비스업 이외에도 레저보트 운항 관리나 점검 등 서비스를 제공하는 시장도 해양레저산업 분야에 포함될 수 있으나 통계 현황은 파악이 어려운 실정이며 국내에 운영 중인 마리나시설 또한 운영 형태나 수익 구조 부문에 대해서는 파악되지 않고 있다.

한편, 미국과 캐나다는 산업분류통계 내에 마리나업을 별도로 구성하고 있다. 미국은 산업분류시스템(NAICS)에서 마리나업을 별도로 규정하고 있으며 마리나업에 속하는 서비스업은 보트슬립 임대, 보관/계류/청소, 급유/급수/급전, 식음료 판매, 클럽운영 등이 있다(북미산업분류체계 www.census.gov/eos/www/naics). 그리고 마리나업과 연계되어 레저용품 임대업, 보트중개업, 선박 급유업 등이 마리나업 통계에 포함된다.

〈그림 2-4〉 미국의 마리아 관련 업종의 분류체계



자료 : 미국 통계국(www.census.gov)

미국의 보트 제조업 부문을 제외한 마리나업(서비스 부문)의 연간 매출액은 40억 달러에 이르며, 마리나업의 고용 규모는 연간 2만 7천명 수준인 것으로 집계되고 있다. 즉, 마리나업이라는 분류를 통하여 보다 세부적인 직업군의 분류 및 일자리 창출과 영업범위를 제시하고 있어 마리나산업의 범위나 세부 서비스업의 분류가 이루어지지 못한 우리나라와는 큰 차이를 보이고 있다. 한편 마리나 관련 서비스업 중에서는 레저보트 보관과 관련된 정박서비스업의 매출 비중이 가장 높게 나타나고 있으며 다음으로는 레저보트 관리 부문, 레저선박 보관업, 유류 판매 부문 등의 순서이다.

〈표 2-4〉 미국의 마리나 서비스산업 규모

구분	매출액 (천 달러)	매출액 비중(%)
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& recequipment-Watersports equip)	512,708	12.68
레저선박보관서비스 (Pleasure craft storage services)	465,568	11.52
유류 판매 (Resale of fuel)	377,056	9.33
스포츠 장비 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(www.census.gov)

2) 마리나산업 시장동향

(1) 세계 마리나산업 시장현황과 전망

2007년 세계금융위기 이후 침체되었던 세계 마리나산업 시장은 2012년부터 점차 성장세를 기록하고 있으며 중동, 남미, 중국시장이 신흥시장으로 떠오르고 있다. 특히 마리나의 운영여건 개선과 함께 다양한 신규 일자리를 창출하기 위한 방안들이 새로운 이슈로 부각되고 있다. 특히 미국, 캐나다 등 북미시장과 유럽을 중심으로 경제활동 여건 및 관광활동 여건이 개선되면서 향후 10년간 약 11만 선석(Berth)이 새롭게 조성될 예정이다. 또한 이탈리아와 터키, 러시아 등이 신흥 시장으로 성장할 전망이다.

〈표 2-5〉 세계 마리나산업 여건

국가 또는 지역	선석 수(개)	국가 또는 지역	선석 수(개)
캐나다	6,000	크로아티아	5,000
미국	2,000	이탈리아	20,000
멕시코	1,000	프랑스	5,000
카리브해	3,000	북아프리카	3,000
브라질	6,000	중동	3,000
아르헨티나	2,000	남아프리카	2,000
러시아	10,000	인도	5,000
흑해	3,000	극동	10,000
터키	15,000	오세아니아	10,000
그리스	3,000	총계	114,000

자료 : ICOMIA 컨퍼런스(2014 'ICOMIA World Marinas Conference') 발표자료.

마리나시설 조성과 연계하여 새로운 일자리가 창출될 것으로 전망된다. ICOMIA의 분석에 따르면 마리나산업은 매년 3%의 수요 증가가 전망되며, 마리나항만에 25개 선석이 조성되면 1명의 직접고용이 이루어지는 것으로 분석되어 고용 파급 효과 또한 높은 것으로 나타났다.

〈그림 2-5〉 마리나산업의 운영과 고용효과



자료 : ICOMIA 컨퍼런스(2014 'ICOMIA World Marinas Conference') 발표자료 인용 재작성.

세계 마리나산업 시장 현황과 최근 이슈를 살펴보면 다음과 같다. 마리나 산업이 고도화된 미국과 영국, 호주 등은 마리나산업의 성장과 연계하여 수요 창출 및 운영 효율화, 고급화가 새로운 이슈로 등장하고 있다. 우리나라와는 달리 1950년대부터 마리가 대중화되었던 선진국들은 기존 마리나시장을 확대하기 위해 청소년을 대상으로 하는 신규 수요발굴에 높은 관심을 보이고 있다. 즉, 청소년 시기부터 해양레저 및 마리나 관련 활동에 참여시키는 등 잠재적인 소비자를 미래의 소비자로 만들기 위해 홍보캠페인, 청소년 요트학교 운영, 각종 이벤트 개최 등을 추진하고 있다. 이와 동시에 운영 효율화가 중요한 과제로 등장하고 있는데, 마리나산업에 대한 인증 제도와 마케팅 강화를 통하여 안정적 수익구조를 실현시키고 나아가 다양한 전문인력의 양성을 통하여 산업기반을 강화시키는 것이 중요한 과제로 등장하게 되었다.

〈그림 2-6〉 마리나산업의 신규 이슈



자료 : ICOMIA 컨퍼런스(2014 'ICOMIA World Marinas Conference') 발표자료 인용
재작성

마지막으로 대중화와 함께 시장의 고급화가 새로운 이슈로 등장하면서 슈퍼요트의 건조 및 임대 시장을 활성화시키려는 다양한 사업모델이 개발되고 있다. 슈퍼요트 산업이 보트건조 부문의 발전 외에도 선박관리와 운항 부문

등에 고용 유발과 지역경제에 다양한 파급 효과를 미치는 것으로 조사됨에 따라 마리나산업이 고도화된 미국과 뉴질랜드, 이탈리아 등은 이를 전략적으로 육성하기 위해 노력하고 있다. 호주 슈퍼요트협회(Superyacht Australia)의 2012년 시장조사 발표에 따르면 세계 슈퍼요트 산업의 시장규모는 240억 유로로 나타났으며, 고용시장 규모는 60억 유로이고 선원으로 고용된 인력은 약 3만 3천 명 정도인 것으로 조사되었다(호주 슈퍼요트협회, “Superyacht Australia Is Spearheading the Industry's Global Push”, 2012.12.9).

또한 미국 슈퍼요트협회(U.S. Superyacht Association, USSA)의 2013년 발표에 따르면 슈퍼요트 1척(180피트급)의 연간 지출규모는 약 4백만 달러 이상이며 선원 급여(약 34%)와 선박 정비/수리(24%)가 높은 비중을 차지하는 것으로 조사되었다. 슈퍼요트 산업의 다양한 경제적 파급효과 때문에 미국에서는 ‘슈퍼요트=미국의 일자리 창출(Super yachts=Jobs for the United States)’이라는 슬로건과 함께 슈퍼요트 산업을 발전시키기 위한 다양한 시도가 이루어지고 있다.

뉴질랜드 해양산업협회(New Zealand Marine Industry Association, NZMI)의 분석에 따르면 슈퍼요트 1척을 건조할 때 \$NZ 4천만 달러(한화 약 350억 원)의 경제적 효과가 발생하며, 슈퍼요트 1척 방문 시 \$NZ 1백만 달러(한화 약 8억 원)를 지출하는 것으로 나타났다(뉴질랜드 해양산업협회, "Economic benefits set to flow from luxury yacht regatta", 2012.11.16). 슈퍼요트 산업의 경제적 파급효과 및 일자리 창출 효과 때문에 프랑스, 스페인 등에서는 기존의 마리나 시설을 새롭게 정비하여 슈퍼요트 정박과 수리, 선원교육을 겸할 수 있도록 하고 있다. 즉, 마리나항만의 조성을 통하여 슈퍼요트 유치와 함께 직업학교의 조성을 통한 직업교육의 효과가 함께 나타날 수 있도록 유도하고 있다.

〈그림 2-7〉 미국 슈퍼요트 산업의 파급효과



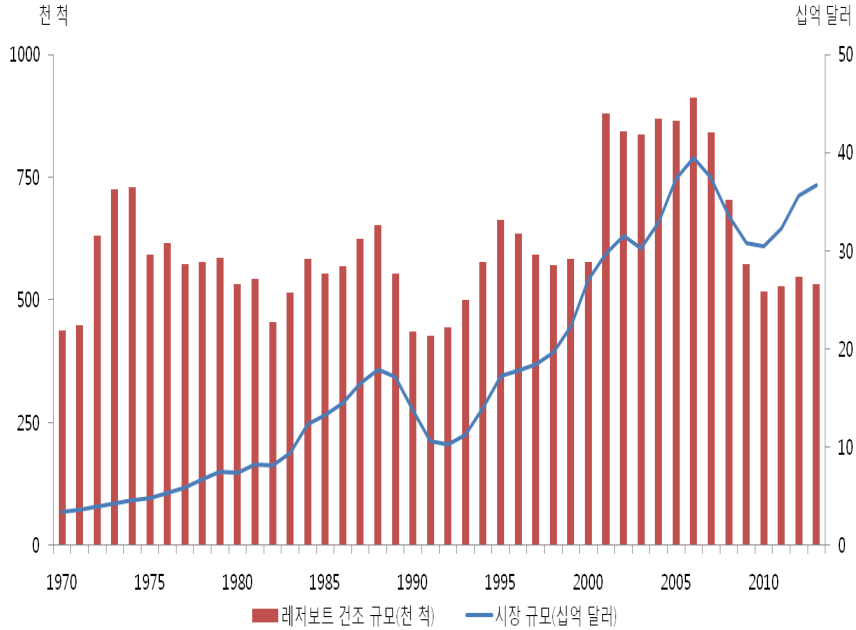
자료 : 미국 슈퍼요트협회(www.ussuperyacht.com) 홈페이지 인용 재작성

(2) 주요 국가별 마리나산업 동향

가. 미국

미국은 마리나산업에서 국제적으로 가장 큰 시장규모를 가지고 있다. 미국은 전 세계 해양레저관련 인프라의 52%를 보유하고 있으며 전 세계 제조시장의 21%를 차지하고 있다. 미국은 세계적인 경제 침체를 겪으면서 레저보트 시장이 2010년 304억 달러 규모까지 하락한 이후 3년간 지속적으로 성장하고 있다. 한편 레저보트 건조 척수도 2010년 51만여 척으로 감소한 이후, 서서히 증가하는 양상을 보여 2013년에는 53만여 척의 신규 레저보트가 건조되었다. 미국은 최근 슈퍼요트를 통한 새로운 일자리 창출과 지역경제 회복을 위하여 슈퍼요트 건조시장에 집중하고 있으며 이와 더불어 전문인력 훈련 및 교육 프로그램의 개발에 노력하고 있다.

〈그림 2-8〉 미국의 레저보트시장 증가 추이

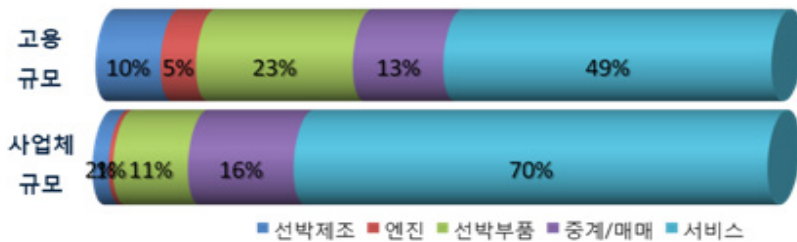


자료 : NMMA, 2013 Recreational Boating Statistical Abstract.

미국의 마리나를 중심으로 하는 해양레저산업의 고용 특성을 살펴보면 총 고용규모는 33만 명이며 관련 사업체는 3만 4천개가 분포하고 있다. 마리나 관련 기업의 고용규모와 사업체규모를 분류해 보면 고용규모와 사업체 규모에서 서비스업부문의 비중이 가장 큰 것으로 나타나고 있다.

〈표 2-6〉 미국의 해양레저인력 현황

구분	종사자(명)	사업체(개)
보트빌딩	32,485	830
엔진부품	17,880	241
부속	78,472	3,854
딜러/중개인	45,351	5,463
보트관리	164,338	24,445
합계	338,526	34,833



자료 : NMMA, 2013 Recreational Boating Statistical Abstract. 인용 재작성.

나. 유럽

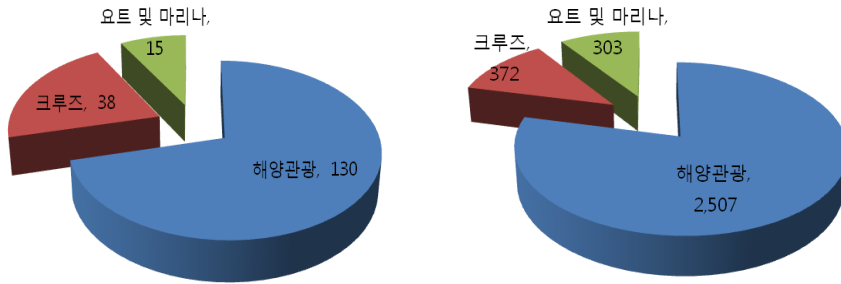
유럽은 연간 4천 8백만 명이 해양레저를 즐기고 있으며 이중 3천 6백만 명이 레저보트활동 인구이다. 해양레저관련 업체는 약 3만 2천개가 분포하고 있으며 총 고용규모는 30만 명 수준이다(유럽 해양레저산업협회; ICOMIA, 2010 재인용). 최근 유럽은 해양을 기반으로 하는 경제발전계획 수립과 연계하여 해양레저산업의 중요성을 크게 강조하고 있다. 일례로 각 국가별 해양레저산업의 잠재력을 바탕으로 ‘Blue Growth(2012)’ 전략을 발표하면서 해양레저관광산업을 연안지역 일자리 창출과 경제 활성화를 위한 5대 전략산업 중 하나로 선정하였다. 유럽은 ‘Blue Growth(2012)’ 전략을 통하여 해양레저관광산업을 해변관광², 크루즈관광, 요트·마리나의 3개 영역으로 구분하고 이를 집중적으로 육성하기 위한 전략을 수립하고 있다. 해양레저관광산업의 전체 고용규모는 320만 명, 총 부가가치는 1,830억 유로이며 2006년 이후 지속

² 연안 도시 면적의 절반 이상이 연안에서 10km 범위 내에 있는 지역에서 이루어지는 관광활동

적으로 성장하고 있는 추세를 보이고 있다.

〈그림 2-9〉 유럽 해양레저산업 규모와 총 고용자 수

(단위 : 십억 유로, 천 명)



해양관광산업의 총부가가치

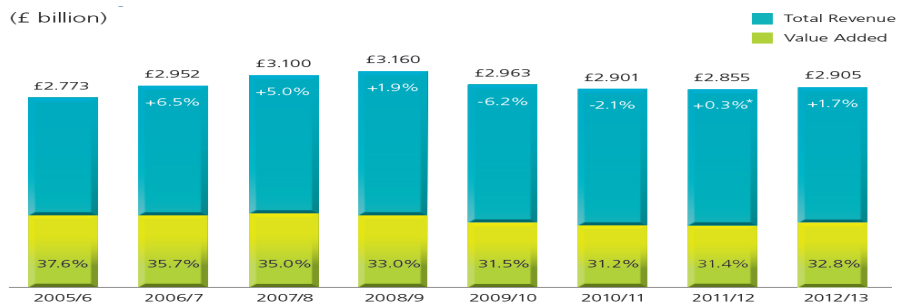
해양관광산업의 총 고용자 수

자료 : Eurostat, PRC(2008), ECC(2011, 2012), Ecotec(2006)를 바탕으로 재작성

한편, 유럽의 요트와 마리나를 중심으로 하는 해양레저산업 시장은 영국과 프랑스, 이탈리아, 스페인이 주도하고 있다. 유럽 시장 중 영국의 2013년 해양레저산업 규모는 2012년에 비해 1.7% 성장해 약 29억 파운드(5조 277억 원)에 달한다. 해양레저산업은 9억 파운드 이상의 부가가치를 창출하고 있으며, 이는 영국 전체 부가가치 창출액의 32.8%에 육박한다(2014 ICOMIA World Marinas Conference, 2014).

〈그림 2-10〉 영국의 해양레저산업 규모 및 부가가치 생산 비중 추이

(단위 : 십억 파운드)

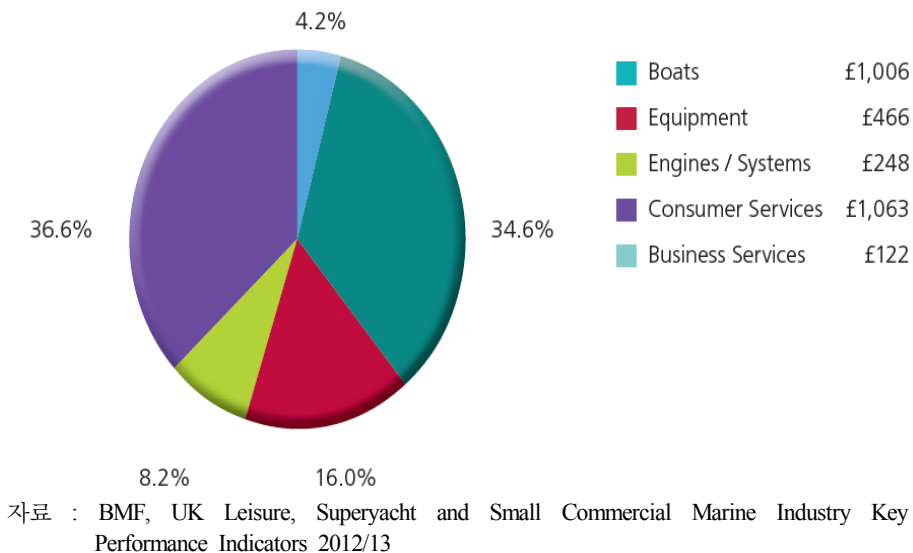


자료 : BMF, UK Leisure, Superyacht and Small Commercial Marine Industry Key Performance Indicators 2012/13

해양레저산업의 주요 분야 중 가장 큰 부분을 차지하는 것은 소비자 서비스 부문으로 약 11억 파운드 규모이며, 그 다음으로는 보트 등 레저장비 부문으로 10억 파운드, 장비 부문 4억 7천 파운드, 엔진 및 시스템 부문 2억 5천 파운드, 기업운영 지원 서비스 부문이 1억 2천 파운드 순이다.

〈그림 2-11〉 영국의 해양레저산업 구조

(단위 : 백만 파운드)



영국 해양레저산업의 주요 부문별 수익구조를 살펴보면 2013년 해양레저산업 전체 시장 규모는 29억 4천 파운드 규모이며 이 가운데 레저보트 제조/장비 부문이 40.5%를 차지하고 있다. 해양레저 서비스 부문의 세부 사업내용을 살펴보면 레저보트 수리·운송·설치, 레저보트를 비롯한 해양레저장비의 임대, 중고 레저장비 판매, 마리나시설 관리 등 다양한 서비스가 제공되고 있다. 마리나 서비스 분야 중에서는 레저보트의 수리·운송·설치가 가장 높은 비중을 차지한다.

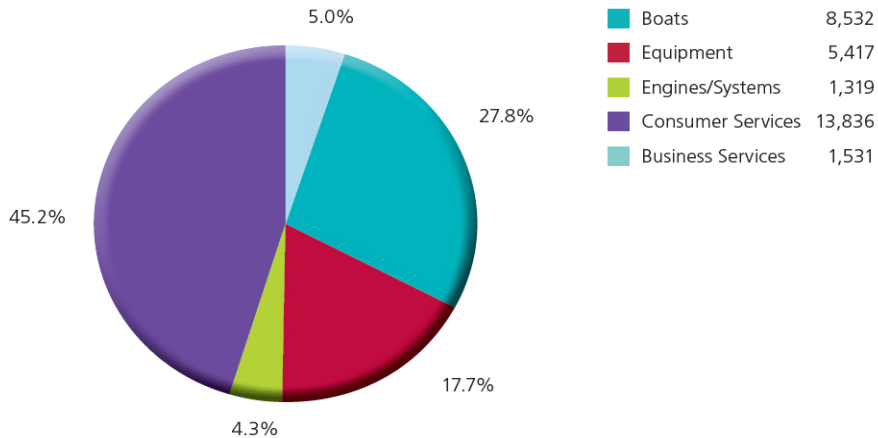
〈표 2-7〉 영국 해양레저산업의 구조 : 마리나 서비스부문

구분	금액 (백만 파운드)	전체 해양레저산업에서 차지하는 비중(%)
보트 수리 및 운송 (Boat Repairs/Servicing/Installation)	234.65	8.1
보트 임대/해수면 (Coastal/Sea Charter)	102.03	3.5
보트 임대/내수면 (Inland Boat Hire)	90.37	3.1
레저기구 임대 (Watersports Rental)	7.38	0.3
요트학교 (Sailing Schools/Training)	60.15	2.1
딜러 (Dealers)	122.45	4.2
중개업 (Brokerage)	71.51	2.5
선용품 (Chandleries)	104.83	3.6
마리나시설 관리/해수면 (Coastal Marinas/Moorings)	119.32	4.1
마리나시설 관리/내수면 (Inland Marinas / Moorings)	56.71	2.0
금융/보험 (Finance/Insurance/Legal/Surveyors)	36.77	1.3
기타 (Other Services)	57.25	2.0
합계	1,063.40	36.6

자료 : BMF, UK Leisure, Superyacht and Small Commercial Marine Industry Key Performance Indicators 2012/13

한편 영국의 해양레저산업에 종사하는 인력은 총 3만 635명으로 각 부문별 분포를 보면 가장 많은 인력이 종사하는 분야는 해양레저 서비스 부문으로 전체의 45.2%인 1만 3,836명의 인력이 근무하고 있으며, 그 다음으로는 레저보트 제작 부문에 8,532명, 관련 장비 부문에 5,417명, 기업운영 지원 서비스 부문에 1,531명, 엔진 및 시스템 부문에 1,319명이 종사하고 있는 것으로 나타났다.

〈그림 2-12〉 영국의 해양레저산업 부문별 인력 구조



자료 : BMF, UK Leisure, Superyacht and Small Commercial Marine Industry Key Performance Indicators 2012/13

해양레저산업 부문별 인력 구조를 세부적으로 살펴보면 2013년 해양레저산업 전체 종사자 3만 635명 중 45.2%인 1만 3,836명이 해양레저 서비스 부문에 종사하고 있으며, 세부적으로는 레저보트 수리·운송·설치, 레저보트를 비롯한 해양레저장비의 임대, 중고 레저장비 판매, 마리나시설 관리 등 다양한 분야에 종사하고 있다. 그 중에서도 레저보트의 수리·운송·설치, 마리나시설 관리, 선용품 관리, 보트 임대업에 종사하는 인력의 비중이 높게 나타나고 있다.

〈표 2-8〉 영국 해양레저산업의 부문별 인력 구조 : 마리나 서비스부문

구분	금액 (백만 파운드)	전체 해양레저산업에서 차지하는 비중(%)
보트 수리 및 운송 (Boat Repairs/Servicing/Installation)	3,624	11.8
보트 임대/해수면 (Coastal/Sea Charter)	1,018	3.3
보트 임대/내수면 (Inland Boat Hire)	1,524	5.0
레저기구 임대 (Watersports Rental)	101	0.3

〈표 2-8〉 영국 해양레저산업의 부문별 인력 구조 : 마리나 서비스부문(계속)

구분	금액 (백만 파운드)	전체 해양레저산업에서 차지하는 비중(%)
요트학교 (Sailing Schools/Training)	1,130	3.7
딜러 (Dealers)	768	2.5
중개업 (Brokerage)	853	2.8
선용품 (Chandleries)	1,642	5.4
마리나시설 관리/해수면 (Coastal Marinas/Moorings)	1,450	4.7
마리나시설 관리/내수면 (Inland Marinas / Moorings)	800	2.6
금융/보험 (Finance/Insurance/Legal/Surveyors)	458	1.5
기타 (Other Services)	468	1.5
합계	13,836	45.2

자료 : BMF, UK Leisure, Superyacht and Small Commercial Marine Industry Key Performance Indicators 2012/13

(3) 호주

호주에는 약 100만 척의 레저보트가 있으며 전국적으로 약 450개의 마리나가 조성되어 있다. 각 마리나의 평균 레저보트 수용 능력은 110척이며, 전체 마리나의 레저보트 수용 능력은 39,300척 수준이다. 해양레저산업은 레저보트 제조, 마리나 서비스, 전문인력 양성 등으로 구성된다. 호주의 마리나와 해양레저 부문 산업육성은 마리나산업협회(Marina Industries Association of Australia, MIAA)가 담당하고 있다. 특히 호주 마리나산업협회가 운영하고 있는 마리나 서비스인력 양성과정은 국제적인 인증을 받은 자격과정으로 영국과 호주, 아시아 지역의 마리나 운영자들이 본 과정의 이수를 통해 국제적 자격을 획득하고 있다.

〈표 2-9〉 호주의 마리나산업 현황

구분	2010~2011년 (평균값, 호주달러)	2012~2013년 (평균값, 호주달러)
총수익	2,375,000	2,262,000
총 고용자 수(마리나시설)	12.9	12.6
급여 지불 총액	479,000	502,000
세금 및 임대료	341,000	369,000
자본 지출	388,000	543,000
선석수	240.5	246.1
연평균 선석 점유율	84.4%	85.8%
임대영업자의 수	9.1	8.2
계약자 수	35.6	25.8

자료 : MIAA, Size and Characteristics of the Australian Marina Sector, 2010.

2. 국내 마리나산업 환경분석

국내 마리나산업 환경분석은 국내 마리나산업의 소비시장 현황에 대해 검토하고 마리나산업을 육성하기 위한 중앙정부의 정책 사업에 대하여 분석하였다. 또한 마리나산업의 일자리 창출과 연계하여 국내 마리나산업 관련 기업에 대한 실태조사와 이들 기업들의 전문인력 운영 현황에 대하여 조사하였다.

1) 국내 마리나산업 시장현황

레저보트를 기반으로 하는 해양레저 활동의 시장 현황과 관련하여 국내 레저보트 등록대수 및 면허취득자 현황을 살펴보면 다음 표와 같다. 연도별 신규 레저보트 등록현황을 살펴보면 2013년까지 국내에 등록된 레저보트는 1만 척 이상으로 등록제도가 실시된 이후 모터보트 등 해양레저 기구의 등록대수가 크게 증가하고 있다.

〈표 2-10〉 국내 레저보트 등록 현황

(단위 : 척)

구분	합계(척)	모터보트 및 동력요트 (수상레저안전법)	플레저보트 (선박안전법)
2011년	1,118	1,004	114
2012년	1,595	1,562	33
2013년	2,162	2,146	16
총계(누적)	10,257	9,359	898

자료 : 해양경찰청 내부자료

이와 함께 수상레저기구 면허취득자 또한 매년 증가추세를 보이고 있어 마리나산업 관련 잠재수요는 매년 증가하고 있는 실정이다. 다만 최근 발생한 각종 해양관련 사고로 인하여 해양레저의 대중화가 다소 위축되고 있는 실정이므로, 국내 해양레저산업의 육성과 더불어 이를 통한 새로운 일자리의 창출을 위해서는 해양레저의 대중화를 위한 다양한 정책의 발굴이 필요한 실정이다.

〈표 2-11〉 국내 수상레저면허 취득 현황

(단위 : 명)

구분	합계	일반 1급	일반 2급	요트
2008년	9,205	3,077	5,700	428
2009년	12,055	4,134	7,170	751
2010년	11,500	3,933	6,814	753
2011년	13,413	4,243	7,707	1,463
2012년	14,233	4,884	8,108	1,241

자료 : 해양경찰청 내부자료

2) 마리나산업 정책환경

(1) 해양수산부

해양수산부의 해양레저산업 육성을 위한 정책은 2003년 제1차와 2013년

발표된 제2차 해양관광진흥기본계획 등 2차례 기본계획이 수립되었다. 제1차 계획은 해양관광진흥을 위한 기본방향을 제시했다는데 의의가 있으나 해양레저산업의 개념까지 포괄하지는 못했다. 1차 계획의 주요 내용은 다음과 같다.

〈표 2-12〉 해양관광진흥기본계획(2003.12)

구분		주요 내용
계획의 목표		• 수요자인 국민은 바다에 친숙하게 접근하여, 다양한 해양관광 자원을 이용한 해양관광 기회를 제공받아 삶의 질 향상 • 공급자인 지역주민은 살기 좋고 풍요로운 연안으로 조성되어 소득창출 • 정부는 지속가능한 해양관광을 지원·육성하여 국민의 삶의 질 향상을 도모하고 해양관광을 해양의 주요 전략사업으로 육성
추진전략		• 연안 친수·문화공간의 조성 • 어촌관광의 진흥 • 해상관광 기반시설의 확충 • 해양레저·스포츠 기반조성
추진과제	연안 친수·문화공간의 조성	• 해수욕장의 자연경관 보전과 해양레저·스포츠공간 조성 • 항만친수공간의 조성 • 해양문화인프라 시설 건립을 통한 해양문화공간 조성 • 유인등대 개방
	어촌관광의 진흥	• 어촌종합개발사업의 관광부문 투자 강화를 통한 인프라 구축 • 어촌체험마을 조성 • 어촌지역의 난개발방지 • 어촌지역주민 관광마인드 조성과 운영능력배양 • 다기능어항 개발촉진
	해상관광 기반시설의 확충	• 다도해지역의 해상교통 확충 • 크루즈항로개발, 전용부두/터미널 확충 • 해상호텔 산업 육성을 위한 관련기술과 법·제도의 정비
	해양레저·스포츠 기반조성	• 레저선박 등록제도 도입과 레저·스포츠 대중화 기반조성 • 불법양식장 정리, 해중경관지구 지정/육성 • 레저선박 안전사고 구조체계 확립
	관련 법·제도개선	• 해양관광자원의 개발 및 이용에 관한 법률 제정 • 기존 법령 개정을 통한 해양관광불편해소

자료 : 해양수산부, 『해양관광진흥기본계획(안)』, 2003. 인용 재작성

한편 2013년 발표된 제2차 해양관광진흥기본계획은 해양수산부의 재출범과 함께 해양수산부내에 해양레저정책을 담당하는 정책부서가 설치되면서 보

다 다양한 정책들이 제시되었다. 특히 해양레저산업과 관련해서는 마리나산업의 고도화가 세부 추진과제로 제시되었다. 마리나산업의 육성 부문에는 마리나선박 대여업과 보관계류업 신설, 마리나 전문인력 양성기관 지정·운영, 레저선박 제조역량 강화, 요트관광 콘텐츠 개발이 포함되었다.

〈그림 2-13〉 제2차 해양관광진흥기본계획 체계도

비전	품격과 매력이 넘치는 동북아 해양관광허브 실현
정책 목표	◆ 해양레저문화 확산을 통한 국민행복 실현 • '23년까지 해양여행이동총량 5억일 달성 ◆ 해양레저·관광산업 육성을 통한 창조경제 발전 • '23년까지 해양관광분야 신규일자리 3만5천개 창출
전 략 과 제	세 부 추 진 과 제
휴식과 회복이 있는 행복한 바다관광	▪ 해수욕장의 사계절 이용 촉진 ▪ 해양치유관광 육성 ▪ 해양휴양공간 조성·정비 ▪ 노후항만의 해양친수공간화
체험과 학습이 있는 즐거운 바다관광	▪ 생태관광 활성화 ▪ 해양레저스포츠 저변 확대 ▪ 마리나산업 고도화
문화와 예술이 있는 아름다운 바다관광	▪ 해양문화자원 발굴 및 산업화 ▪ 해양문화시설 확충 ▪ 해양문화도시 브랜드 개발
생활 속 이야기가 있는 정겨운 바다관광	▪ 어촌의 관광자원화 ▪ 테마가 있는 연안 조성 ▪ 섬관광 활성화
세계인이 찾아오는 글로벌 바다관광	▪ 동북아 크루즈 허브 실현 ▪ 국제 마리나 네트워크 구축 ▪ 여수박람회장의 국제해양관광허브화 ▪ 국제대회 및 행사 참여·유치

자료 : 해양수산부, 『해양관광진흥기본계획(안)』, 2013.

해양수산부는 해양관광과 관련된 전체적인 체계의 수립과 마리나산업을 중심으로 한 해양레저산업의 육성을 위하여 2011년에 이어 2014년에 새로운 정책을 발표하였다. 2014년 발표된 마리나산업 육성대책은 ‘21세기 동북아 마리나 허브 실현’을 비전으로 설정하고 마리나 관련 인프라 확충, 마리나서비스업 활성화, 해양레저스포츠 저변 확대, 레저선박 경쟁력 강화를 주요 전략과제로 선정하였으며 주요 내용은 다음과 같다.

〈그림 2-14〉 마리나산업 육성대책



자료 : 해양수산부, 「마리나산업 육성대책」, 2014.4.15.

마리나산업육성대책은 2017년까지 8천개의 일자리를 창출하는 것으로 목표 설정하였으며, 해양수산부에서는 일자리 창출 목표의 실현을 위해 마리나 전문인력 양성기관 선정 프로그램을 추진하고 있다.

(2) 문화체육관광부

문화체육관광부는 관광산업 및 스포츠산업 육성과 관련된 정책을 담당하고 있다. 해양레저산업과 연계된 관광산업 육성정책은 ‘제3차 관광진흥기본계획’을 통하여 비전과 추진전략 등이 제시되었다. 제3차 관광진흥기본계획의 주요 정책과제에는 해양레저산업과 관련된 구체적 내용을 제시하기 보다는 국내 관광산업의 육성과 관련된 포괄적 내용이 수록되어 있다.

〈표 2-13〉 제3차 관광개발 기본계획 전략별 추진전략

추진전략	내용
[전략 1] 품격관광을 실현하는 관광개발 정책효율화	• 공공과 민간의 균형발전 유도, 경쟁력을 강화하는 관광개발 체계 개선 • 체계적 관광자원 개발·운영을 위한 관련제도의 실효성 확보 → 리모델링 중심의 관광개발, 민자유치활성화, 관광R&D 구축 등
[전략 2] 미래 환경에 대응한 명품 관광자원 확충	• 미래관광 개발을 선도하는 새로운 관광자원 개발환경 구축 • 관광공간, 관광콘텐츠 확대를 통한 관광개발 영역 확장 → 해양관광 활성화, 복·융합관광개발 확대, 산업관광 활성화 등
[전략 3] 문화를 통한 품격있는 한국형 창조관광 육성	• 고품격 역사문화 자원을 활용한 한국문화 명품화 및 세계화 • 지역의 고유문화를 활용한 새로운 관광지역 창출 → 문화가 흐르는 도시관광 활성화, 문화관광마을 조성, 한류관광 활성화 등
[전략 4] 국민이 행복한 생활관광 환경 조성	• 여가문화 정착과 국내관광 활성화를 위한 인프라 개선 • 소득수준, 연령별특성, 사회적계층을 고려한 관광개발 유도 → 숙박시설 다양화(고택·종택, 호텔 등), 취약계층 관광향유 지원 등
[전략 5] 저탄소 녹색성장을 선도하는 지속가능한 관광확산	• 자연자원에 기반한 녹색관광지역 확충 및 생태적 지속성 제고 • 관광자원의 친환경적 관리운영 방식 활성화 → 저탄소 녹색관광 모델선정·개발, 생태관광 거점지역 육성
[전략 6] 관광경쟁력 제고를 위한 국제협력 강화	• 미래 환경 변화에 대비한 남북한 관광개발 기반 확충 • 중국, 일본 등 동아시아 관광교류 확대로 상생과 공동발전 도모

자료 : 문화체육관광부, 『제3차 관광개발 기본계획』, 2011.12.

한편 문화체육관광부는 스포츠산업과 관련하여 별도의 육성정책을 수립하고 있다. 2013년 발표된 「스포츠산업 중장기 발전계획」은 ‘스포츠산업의 융복합화를 통한 미래성장 동력 창출’을 비전으로 설정하였으며 융·복합형 미래 스포츠시장 창출, 스포츠참여 관람 촉진으로 잠재수요 확대, 스포츠산업 선도 기업 육성을 추진전략으로 설정하였다.

스포츠산업 분야의 중장기 발전을 위한 추진과제로는 스포츠산업 진흥기금 융자제도의 도입, 미래형 강소기업 100개 육성·지원, 스포츠산업 산학연 네트워크 구축, 스포츠산업 인력양성사업 추진 등이 포함되어 있다. 문화체육관광부는 전문인력 양성과 관련하여 ‘스포츠산업 전문인력 양성기관 운영사업’을 별도로 추진하고 있다. 본 사업은 스포츠분야 인력난과 인력 수급문제를 해소하기 위하여 추진되는 사업으로 주요 내용은 다음의 표와 같다.

〈표 2-14〉 스포츠산업 전문인력 양성사업 개요

구분	주요내용
사업기간(2014년도) 및 사업비	• 기간 : 2014.05~2014.12 • 총사업비 : 285백만 원(지자체 50% 정률 보조)
주요 내용	• 교육대상 : 스포츠사업체 및 스포츠시설업 취업·창업 희망자, 대학(원) 재학생, 스포츠산업 관련 종사자 등 • 교육인원 : 기관별(4개 기관 선정) 연간 120명 내외 • 교육방향 : 지역별 스포츠산업 수요와 기반을 충분히 고려, 이론 중심이 아니라 현장 실습 등 실무 중심으로 교육 추진
양성기관(2014년도)	• 단국대(충청남도), 순천대(전라남도), 동명대(부산광역시), 호남대(광주광역시)

자료 : 문화체육관광부, 『제3차 관광개발 기본계획』, 2011.12.

〈그림 2-15〉 스포츠산업 중장기 발전계획의 비전과 목표

비전	스포츠산업의 융복합화를 통한 미래성장 동력 창출		
목표	스포츠 시장 규모 37조원(13년) ⇒ 53조원(10년)		스포츠산업 일자리 23만명(13년) ⇒ 27만명(10년)
추진 전략	1. 융·복합형 미래 스포츠 시장 창출	2. 스포츠 참여관람 촉진으로 잠재 수요 확대	3. 스포츠산업 선도 기업 육성
추진 과제	1-1. 개방형 스포츠 정보 플랫폼 구축	2-1. 스포츠 용품·시설 정보 접근성 제고	3-1. 스포츠 금융·투자 인프라 확충
	1-2. 체험형 가상스포츠 콘텐츠 시장 확대		3-2. 스포츠 기업 경영 역량 강화
	1-3. 지역 특화 레저관광 복합스포츠 상품 발굴	2-2. 관람 스포츠 콘텐츠 다양화	3-3. 스포츠 전문 기업 창업 촉진
	4. 스포츠산업 선순환 생태계 기반 조성		

자료: 문화체육관광부, 『스포츠산업 중장기 발전계획』, 2013.

문화체육관광부는 2002년부터 스포츠 전문인력 양성사업을 실시하고 있다. 본 사업을 통하여 스포츠산업에 대한 전문인력 교육수요가 높은 증가세를 나타내고 있으며 대학 및 대학원에서 스포츠경영학과들이 신설되어 전문인력이 지속적으로 양성되고 있다.

〈표 2-15〉 스포츠산업 전문인력 양성사업 추진현황

(단위 : 명)

구분	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
스포츠마케터 과정	171	199	198	188	185	209	40	79	146
스포츠시설업 경영관리자 과정	107	106	126	92	54	62	61	70	0
공공체육시설 관리자과정	117	184	378	521	258	714	682	675	587
계	395	489	702	801	497	985	783	824	733

자료 : 통계청 e-나라지표(www.index.go.kr)

해양수산부와 문화체육관광부의 해양레저 관련 육성정책 및 추진사업에서 보듯이 각 부처에서는 해양레저 및 관광, 스포츠 분야의 활성화를 위한 다양한 정책을 추진하고 있으며 인력양성과 관련된 사업 또한 별도로 추진하고 있다. 인력양성은 각 분야별 민간 기업의 수요 및 경제 환경변화와 밀접한 관계를 맺고 있으므로 일자리 창출 및 공급 시장 역할을 담당하는 민간 기업에 대한 수급 분석도 함께 이루어져야 한다.

3) 마리아산업 기업환경

(1) 국내 마리아 관련 해양레저산업 기업현황

본 연구에서는 국내 해양레저산업 전문인력 양성방안 마련과 관련하여 마리아산업을 중심으로 기업환경을 분석하도록 한다. 앞서 마리아산업에 대한 분석을 통해 살펴본 바와 같이 마리아산업은 제조와 서비스, 관광분야로 그 영역을 구분할 수 있다. 한편, 국내 마리아산업은 도입기로 관련 기업에 대한 기업환경 분석 및 기업에 대한 기초자료가 구축되어 있지 않다. 다만 최근 들어 마리아를 중심으로 한 해양레저산업 육성과 관련하여 각 자치단체에서 보트쇼를 진행하면서 사업체들의 현황이 부분적으로 제시되고 있는 실정이다. 특히 경기도가 주관하는 경기국제보트쇼는 수도권에서 개최되는 행사로 매년

참가규모가 증가하고 있다. 또한 2014년에는 부산광역시에도 보트쇼가 개최되면서 해양레저 관련 업체의 참여회피가 점차 커지고 있다. 이에 따라 본 연구에서는 경기도와 경상남도, 부산광역시에서 개최되고 있는 보트쇼 참여업체 리스트를 바탕으로 마리나산업에 종사하고 있는 업체 현황을 분석하도록 한다.

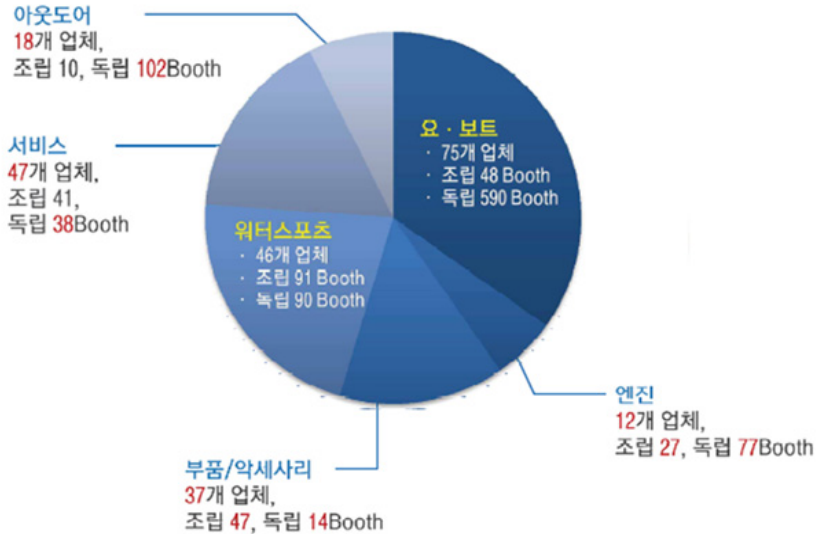
〈그림 2-16〉 경기국제보트쇼 전경



자료 : 경기국제보트쇼 홈페이지 <www.kibs.com>, (검색일 : 2014.6.19)

경기국제보트쇼의 2013년도 참여업체 현황을 살펴보면 국내업체 183개 업체, 해외 업체 52개 업체 등 총 235개 업체가 보트쇼에 참가했다. 사업체의 전시품목 현황은 다음 그림과 같이 엔진, 부품/악세사리, 서비스, 아웃도어로 구분되며 레저보트관련 업체 외에도 해양레저 안전이나 관광서비스 관련 업체가 함께 참가하면서 해양레저 관련 산업의 범위를 확대시키고 있다.

〈그림 2-17〉 경기국제보트쇼 참가업체현황



자료 : 경기도, 『2013 경기국제보트쇼 참가현황자료』, 2013.

보트쇼에 참여한 업체를 지역별로 구분하여 살펴보면 부품과 엔진, 아웃도어, 서비스 영역에 따라 다음과 같이 분포하고 있다. 수도권에서 개최되는 보트쇼의 특성상 경기와 서울지역의 참여업체가 상대적으로 많은 편이며, 마리나를 중심으로 하는 해양레저산업체 외에도 일반적인 아웃도어 업체들이 포함되어 있다. 경기국제보트쇼에 참여한 국내 업체 중 마리나산업과 관련 있는 업체를 보트 제조 및 수입, 엔진, 서비스, 부품업체로 구분하여 살펴보면 다음과 같다. 참여업체 중 보트 제조·수입업체 55개, 엔진·수입업체 12개, 서비스업체 36개, 기타 부품업체 23개 등 총 126개 기업이 마리나를 중심으로 한 해양레저 관련 기업으로 분석되었다.

〈그림 2-18〉 경기국제보트쇼 참가기업의 지역분포

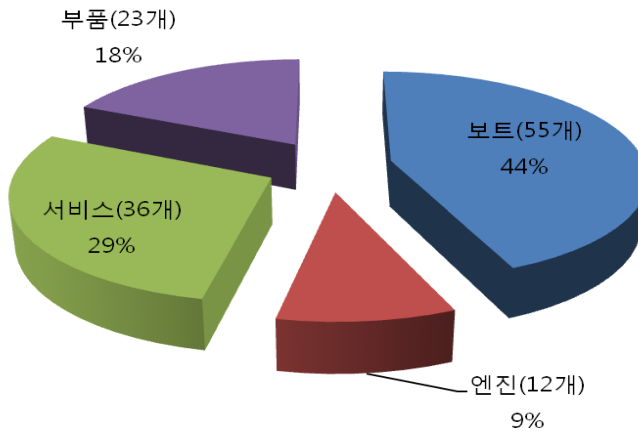
구분	경기		서울		부산		전남		경남		경북	
업체수	46		60		24		14		13		1	
조립	45	240	85	254	15	187	8	46	21	21	2	0
독립												
총부스	285		338		202		54		42		2	
품목 (업체수/부스수)	• 보트: 11(83) • 엔진: 4(57) • 아웃도어: 7(76) • 워터스포츠: 12(44) • 서비스: 6(14) • 부품/엑세서리: 6(11)		• 보트: 14(183) • 엔진: 1(6) • 아웃도어: 5(22) • 워터스포츠: 20(83) • 서비스: 14(30) • 부품/엑세서리: 6(14)		• 보트: 10(168) • 엔진: 1(2) • 워터스포츠: 3(19) • 서비스: 3(2) • 부품/엑세서리: 7(11)		• 보트: 6(46) • 엔진: 1(4) • 서비스: 7(4)		• 보트: 6(15) • 엔진: 3(21) • 워터스포츠: 1 • 서비스: 2(5) • 부품/엑세서리: 1(1)		• 부품/엑세서리: 1(2)	

구분	강원		인천		대전		울산		제주		충남		충북	
업체수	7		9		2		1		2		2		2	
조립	23	26	6	32	3	0	0	12	2	0	0	70	1	8
독립														
총부스	49		38		3		12		2		70		9	
품목 (업체수/부스수)	• 보트: 1(20) • 워터스포츠: 3(20) • 아웃도어: 1(6) • 서비스: 1(1) • 부품/엑세서리: 1(2)		• 보트: 2(8) • 엔진: 2(14) • 워터스포츠: 1(10) • 서비스: 2(4) • 부품/엑세서리: 1(1)		• 보트: 1(2) • 아웃도어: 1(1)		• 보트: 1(12)		• 워터스포츠: 2(2)		• 보트: 2(70)		• 보트: 1(8) • 서비스: 1(1)	

자료 : 경기도, 『2013 경기국제보트쇼 참가현황자료』, 2013.

아웃도어 및 워터스포츠 업체는 마리나산업의 분류대상 업체에서 제외했다. 한편 앞서 미국의 마리나업에서는 마리나산업에 마리나운영과 관련된 업체를 포함하지만 국내 보트쇼에는 마리나운영 업체가 참여하지 않고 있다. 따라서 해양레저 전문인력 수급 현황을 파악하기 위해서는 이들 업체에 대한 검토가 별도로 필요할 것으로 판단된다.

〈그림 2-19〉 경기국제보트쇼 참가 해양레저업체 현황



자료 : 경기도, 『2013 경기국제보트쇼 참가현황자료』, 2013.

경상남도 창원에서 2013년에 개최되었던 대한민국 국제보트쇼에는 150개 업체가 참여했다.

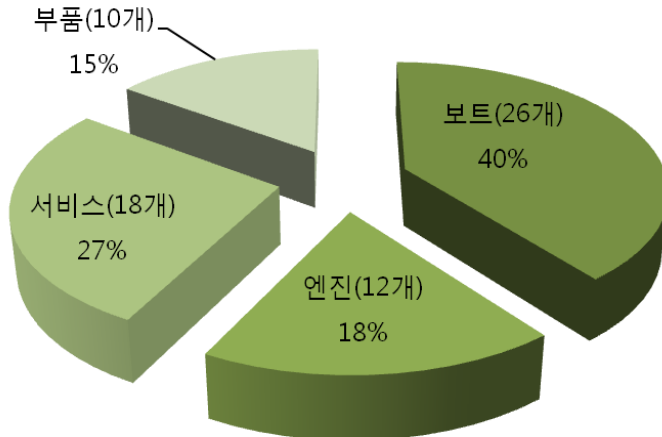
〈그림 2-20〉 대한민국 국제보트쇼 전경



자료 : 대한민국 국제보트쇼 홈페이지 <www.yachtkorea.or.kr>, (검색일 : 2014.6.19)

이들 보트쇼 참여 업체 중 국내 참가 업체를 경기국제보트쇼와 동일한 기준에 따라 분류하면 다음 그림과 같이 보트관련 제조·수입업체 26개, 엔진·수입업체 12개, 서비스업체 18개, 기타 부품업체 10개 등 총 66개로 나타났다. 이를 경기보트쇼와 비교할 경우 참여업체의 수에서는 다소 차이가 있다.

〈그림 2-21〉 대한민국 국제보트쇼 참가 해양레저업체 현황



자료 : 경상남도, 『2013 대한민국 국제보트쇼 참가현황자료』, 2013.

2014년 부산에서 최초로 개최된 ‘부산국제보트산업전’은 해양수산부와 부산광역시가 공동으로 주최하였으며 그 동안 국내에서 개최되었던 보트쇼 중 최다 요트, 보트 완제품이 전시되었다. 또한 부산이라는 지리적 이점을 활용한 전시연출로 부산 벡스코와 수영만 요트경기장을 활용하여 해상에 정박하고 있는 요트, 보트 모습을 볼 수 있도록 하였다. 제1회 부산국제보트산업전은 2014년 10월 2일부터 5일까지 4일간 부산 벡스코와 수영만 요트경기장에서 개최되었으며, 7개국에서 온 120여개 해양레저 기업체가 총 822개 부스 규모로 참가했다. 참가업체들의 네트워킹 및 상호교류도 활발하게 이루어져 개막 첫날 500만 달러 규모의 수출 계약 및 기술제휴 협약을 체결했으며, 해외 바이어 초청 비즈니스 상담회에서는 총 175건, 1,102억 원의 계약이 이루어지는 등 성과를 거두었다.

〈그림 2-22〉 부산국제보트산업전 전경



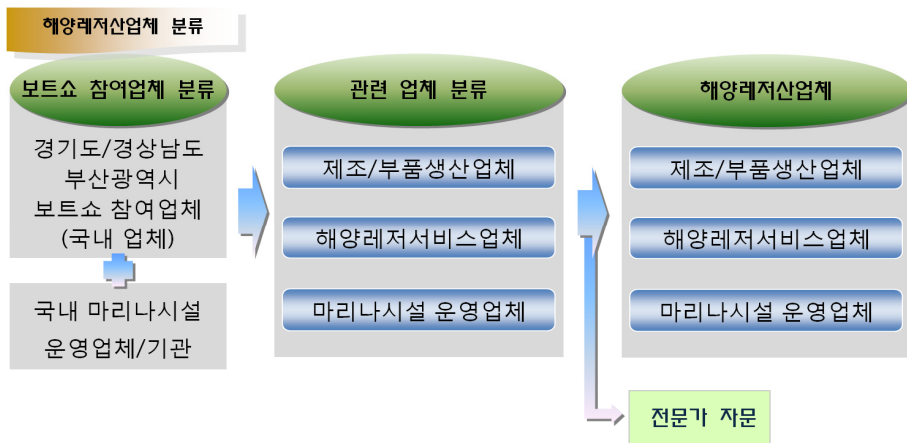
자료 : 뉴스시스, “2014 부산국제보트산업전 성료 올해의 보트 선장”, http://www.newsis.com/ar_detail/view.html?ar_id=NISX20141007_0013215346&cID=10811&pID=10800(검색일 : 2014.10.7)

경기와 경남, 부산에서 개최되는 보트쇼는 대한민국을 대표하는 해양레저산업 기업들이 참가하는 행사로 이들 보트쇼에 참여하는 기업은 해양레저관련 업체로서 어느 정도 수준의 제품이나 서비스를 생산하는 업체로 판단할 수 있다. 따라서 이들 업체는 해양레저산업 전문인력 수급현황을 파악하기 위한 1차 대상 업체가 될 수 있다. 한편 경기와 경남, 부산의 보트쇼에는 일부 동일한 업체가 참여하고 있으므로 이들 업체에 대한 분류와 마리나시설 운영업체에 대한 검토가 추가로 필요하다. 또한 앞서 마리나산업과 관련된 업체를 레저보트 제조와 서비스 부문으로 분류하였으므로 이들 업체 중에서 레저보트 수입 및 엔진 수입업체는 서비스업체로 재분류하는 작업이 수반되어야 한다. 이와 동시에 해당 업체가 실제 해양레저산업 분야의 업체로 활동하고 있는지에 대한 검토도 이루어져야 한다.

따라서 본 연구에서는 해양레저사업체의 현황 파악을 위하여 다음과 같은 과정을 거쳐 국내 해양레저관련 업체의 현황을 분류하도록 하며 이 분류를 토대로 설문조사 대상 업체를 선정하도록 한다. 우선 국내 보트쇼 참여업체 및 마리나 운영업체의 리스트를 토대로 각 업체를 제조/부품 생산업체, 해양레저 서비스업체, 마리나시설 운영업체로 분류한다. 다음으로 분류결과를 토

대로 전문가 자문회의를 통해 이러한 분류체계의 타당성 및 해당 업체가 실제 해양레저산업과 연계되어 있는지를 검토한다. 본 연구에서 이러한 분류체계를 활용하는 것은 해양수산부에서 추진하고 있는 마리나산업 전문인력 양성사업과 연계하여 향후 인력의 수급현황 및 분야별 제약요인과 개선사항을 도출하기 위해서이다.

〈그림 2-23〉 국내 해양레저 사업체 분류



해양레저산업에 대한 분류체계를 바탕으로 국내 해양레저 사업체를 분류해 보면 다음의 표와 같다. 국내에는 제조 및 부품 생산업체 24개소, 해양레저 서비스업체 27개소, 마리나 운영업체 20개소 등 총 71개 업체가 해양레저 산업과 관련된 업체로 분석되었다(세부 업체 리스트는 부록 참조).

〈표 2-16〉 국내 해양레저 사업체 현황

구분	주요내용
제조/부품생산업체	- 해양레저분야 레저보트의 제조 및 관련 제품을 생산하는 업체 - 보트 제조업체 15개소, 부품생산업체 9개소
해양레저서비스	- 레저보트 수입 및 관리, 레저보트 운항업체 - 보트수입/관리업체 22개소, 마리나개발 업체 5개소
마리나운영	- 마리나 시설의 운영 및 관리업체 - 마리나 운영업체 20개소

(2) 국내 마리나산업 관련 업체 직무실태조사

본 조사는 국내 해양레저 기업체를 대상으로 각 기업별 인력 보유 현황과 구성, 인력 수급 및 교육/훈련 방법에 대해 파악하기 위해 진행되었다. 직무 실태와 국내 전문인력 양성 현황 및 발전방안에 대한 본 실태조사 개요는 다음과 같다

〈표 2-17〉 마리나산업 관련 업체 실태조사 개요

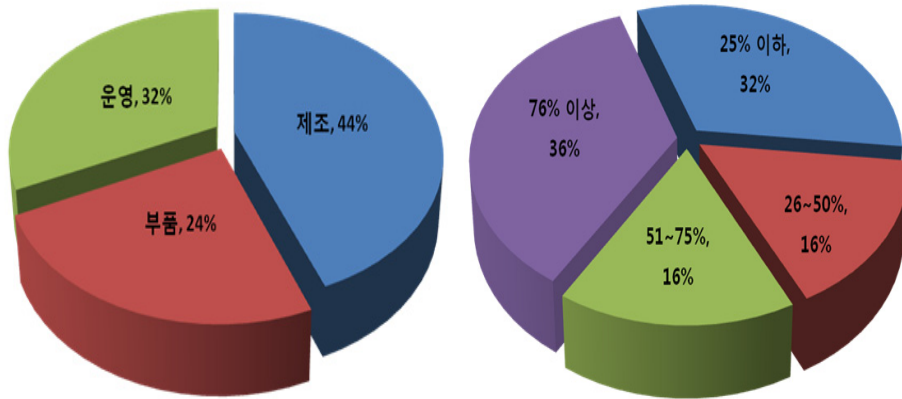
측정항목	조사내용
조사대상	국내 마리나관련 제조, 부품 운영사
조사대상	45개 업체(국내 보트쇼 참관 업체 리스트를 대상으로 전문가 의견 수렴을 통하여 대상업체 선정)
조사방법	e-mail에 의한 온라인 조사 및 Fax 조사 병행
조사기간	2014년 10월 15일 ~ 11월 16일

가. 기업체별 전문인력 현황 조사 및 결과 분석

해양레저 분야에 종사하고 있는 기업체의 사업 분야를 살펴보면, 레저보트 제조 분야에 종사하고 있는 기업체가 전체의 44%로 가장 많았으며, 운영 분야에 종사하고 있는 기업체가 32%, 레저보트 부품생산 분야에 종사하고 있는 기업체가 24%를 차지하고 있었다.

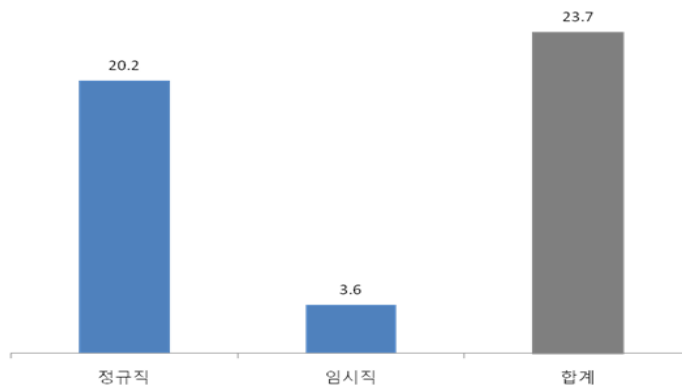
각 기업별로 해양레저사업이 전체 사업영역에서 차지하는 비율은 76% 이상이 36%로 가장 높았으며, 평균 56.0% 정도로 나타났다. 한편 레저보트 제조와 부품 제작 분야에 종사하는 기업의 경우, 해양레저사업의 비중이 76% 이상인 기업의 비중이 가장 높았으나, 운영 분야에 종사하고 있는 기업의 50%는 해양레저사업의 비중이 전체 사업영역 중 25% 이하라고 응답해 사업 분야별로 차이를 보였다.

〈그림 2-24〉 응답 업체별 사업 분야(좌) 및 해양레저사업의 비율(우)



각 업체별 인력 보유 현황은 평균 23.7명이었으며, 직원 중 정규직이 20.2명, 임시직은 3.6명으로 조사되었다. 사업 분야별로는 운영 분야의 평균 직원 수가 26.8명으로 가장 많았으며, 그 다음으로 제조 분야가 평균 24.1명, 부품 제작 분야가 19.0명으로 가장 적었다.

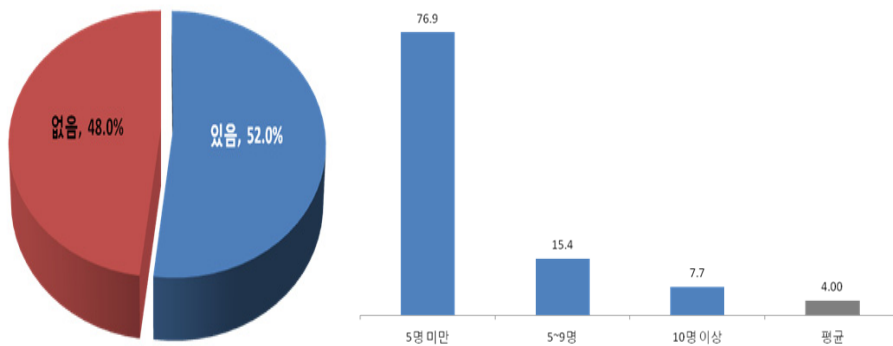
〈그림 2-25〉 업체별 인력 현황



지난 1년 동안 신규 인력 채용 여부를 살펴본 결과, 52%의 업체가 신규 인력을 채용했으나 절반 정도인 48%의 업체는 신규 인력을 채용하지 않은 것

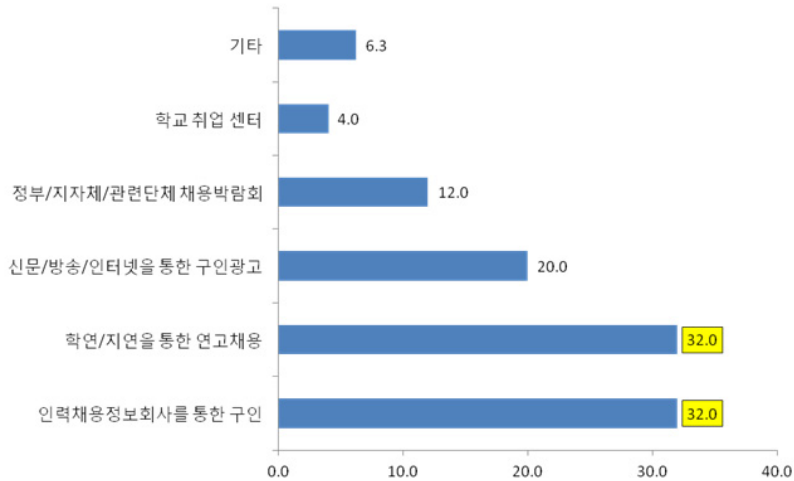
으로 나타났다. 한편 신규 인력을 채용한 업체의 경우 5명 미만을 채용한 비율이 76.9%였으며, 평균 4명을 채용한 것으로 조사되었다. 사업 분야별로는 제조 분야 업체 중 72.7%가 신규 인력을 채용했으나 운영 분야 업체는 25%만이 신규 인력을 채용한 것으로 나타났다. 제조 분야 업체의 경우 평균 5.13명을 채용했으며, 부품 제작 분야와 운영 분야 업체는 각각 평균 2명과 2.5명을 채용한 것으로 조사되었다.

〈그림 2-26〉 업체별 신규 인력 채용 여부(좌) 및 인원(우)



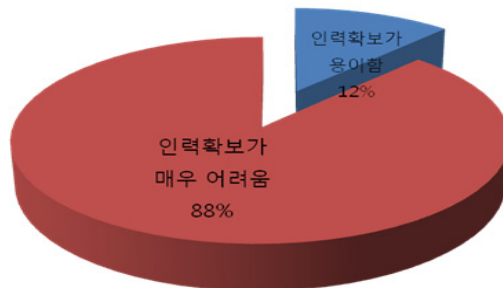
신규 인력을 충원하는 방법으로는 인력채용정보회사를 통한 구인과 학연/지연을 통한 연고채용이 가장 많이 활용되고 있었다. 그 다음으로 신문/방송/인터넷을 통한 구인광고를 활용하는 비중이 높았으며, 정부/지자체/관련단체가 주최하는 채용 박람회와 학교 취업 센터는 활용도가 낮은 것으로 나타났다. 사업 분야별로는 제조 분야의 경우 신문/방송/인터넷을 통한 구인광고를 통해 신규 인력을 채용하는 비중이 가장 높았으며, 부품 제작 분야의 경우에는 인력채용정보회사를 통한 구인이, 운영 분야는 학연/지연을 통한 연고채용이 다른 채용 방법에 비해 월등히 높이 나타나는 특징을 보였다.

〈그림 2-27〉 업체별 신규 인력 확보 방안



해양레저 관련 인력 확보 여건에 대한 조사 결과에 따르면 기업체의 88%가 관련 인력 확보에 매우 어려움을 겪고 있다고 응답해 해양레저 전문인력의 양성이 시급하게 이루어져야 함과 동시에 인력 수요처인 기업과의 연계가 긴밀하게 이루어져야 할 필요가 있음을 알 수 있다.

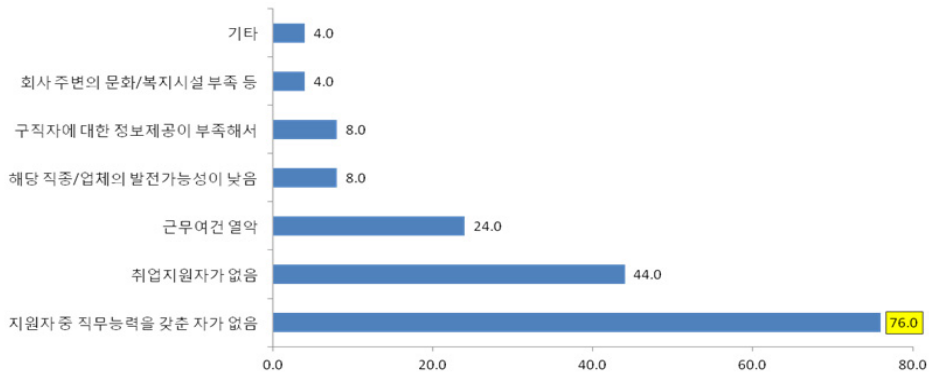
〈그림 2-28〉 신규 인력 확보 환경



해양레저 전문인력의 확보가 어려운 원인에 대해서는 직무능력을 갖춘 자가 없다고 응답하는 비율이 가장 높았다. 그 다음으로는 취업지원자가 없어서 인력을 확보하기 어렵다는 의견이 다수를 차지해 기업체에서 실질적으로 필요로 하는 능력을 갖춘 지원자의 육성이 시급한 것으로 나타났다. 한편 해

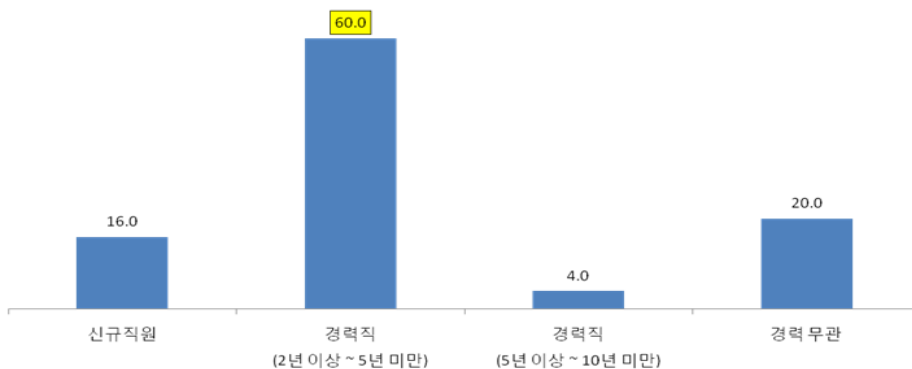
양레저산업의 낮은 발전가능성, 구직자에 대한 정보제공의 부족, 회사 주변의 문화/복지 시설의 부족 측면에서는 다른 요소에 비해 비교적 긍정적으로 평가해 산업적 여건이나 기업의 근무 환경 측면은 인력 확보에 부정적인 영향을 미치지 않는다고 생각하는 것으로 나타났다.

〈그림 2-29〉 신규 인력 확보가 어려운 이유



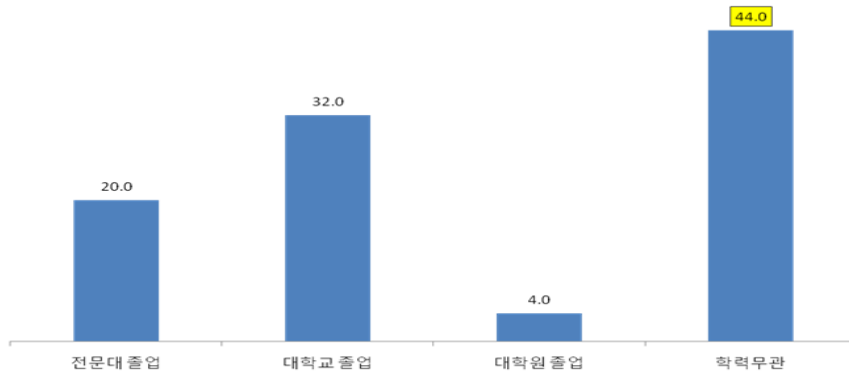
기업이 인력을 채용할 때 선호하는 경력 수준으로는 2년 이상 5년 미만의 경력을 가진 지원자를 가장 선호하는 것으로 나타났으며, 그 다음으로는 경력 무관이 20%, 신규 인력이 16%로 조사되었다. 한편 사업 분야별로는 운영 분야 기업만이 5년에서 10년 미만의 경력자를 선호하는 것으로 나타났는데 이는 서비스업이라는 사업 분야의 특성을 반영한 것으로 보인다.

〈그림 2-30〉 채용 시 선호하는 경력 수준



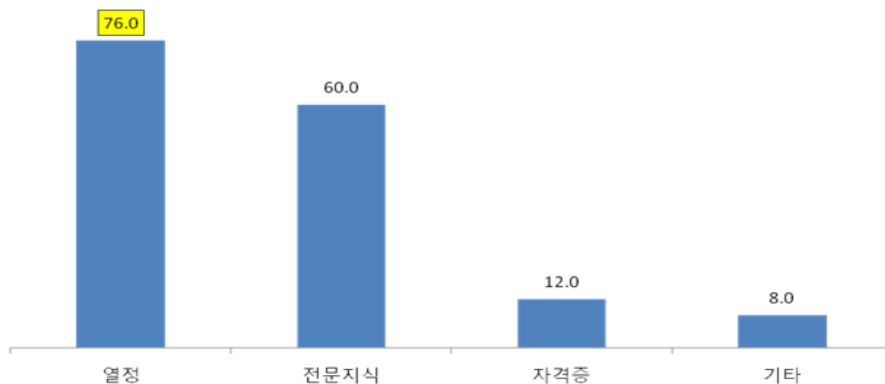
신규 채용 인력의 학력 수준과 관련하여 응답 기업 중 44%는 학력과 무관하게 채용한다고 밝혔으며, 32%는 대졸자를 선호하는 것으로 나타났다. 사업 분야별로는 제조 분야 기업 중 63.6%가 학력 무관이라고 응답하여 채용 시 학력 수준에 크게 비중을 두지 않는 비율이 높은 것으로 조사되었다.

〈그림 2-31〉 채용 시 선호하는 학력 수준



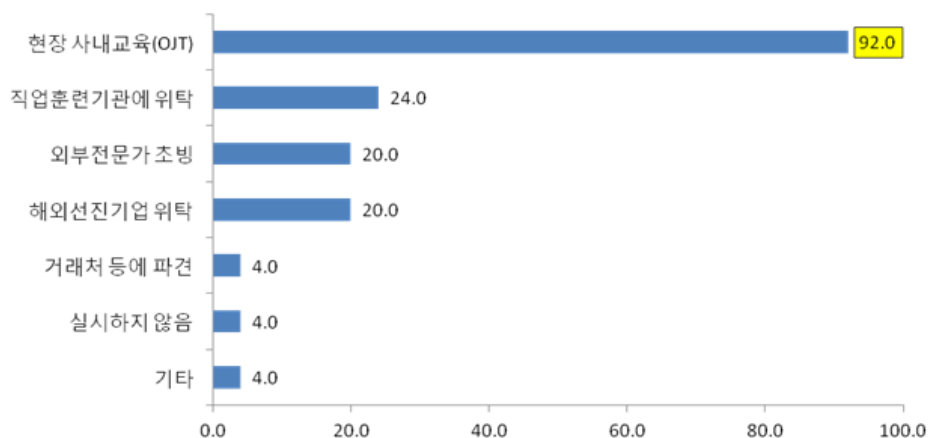
한편 기업이 신규 인력 채용 기준으로 중시하는 요소로는 응시자의 열정을 최우선으로 들었으며, 그 다음으로는 전문지식이라는 응답이 높게 나타났다. 반면 자격증 보유 여부 및 공모전 입상 등은 상대적으로 큰 고려 사항이 아닌 것으로 조사되었다.

〈그림 2-32〉 채용 시 주요 고려사항



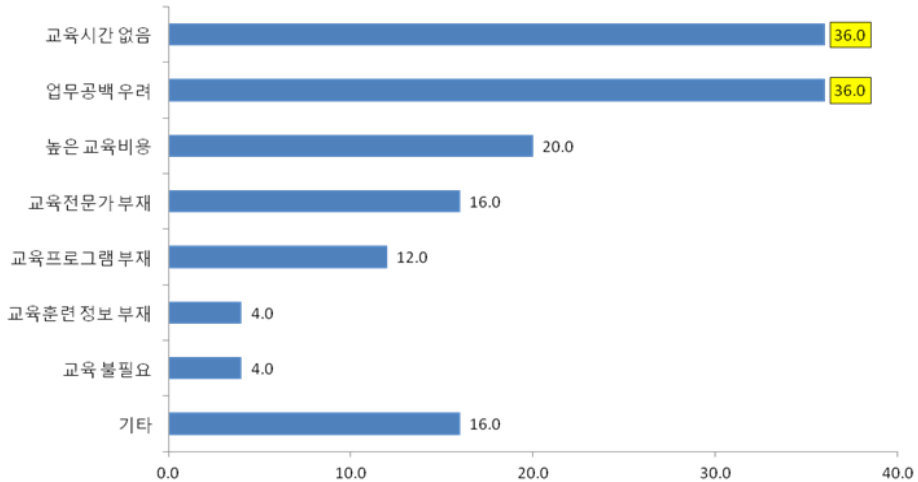
각 기업은 직원들의 직무능력 향상을 위해 현장 사내교육(OJT), 직업훈련기관 위탁, 외부전문가 초빙, 해외 선진기업 위탁, 거래처 파견 등 다양한 방법을 활용하는 것으로 조사되었다. 특히 직원 교육/훈련 시 현장 사내교육 방법을 활용하는 기업의 비율이 가장 높게 나타났으며, 제조 분야와 운영 분야의 경우 모두 현장 사내교육을 실시하고 있다고 응답했다. 한편 부품 제작 분야의 경우 직원들의 직무능력 향상을 위한 교육을 실시하지 않는 기업이 있어 제조 분야와 운영 분야에 비해 교육/훈련 활용도가 낮은 것으로 나타났다.

〈그림 2-33〉 교육 및 훈련 시행 현황



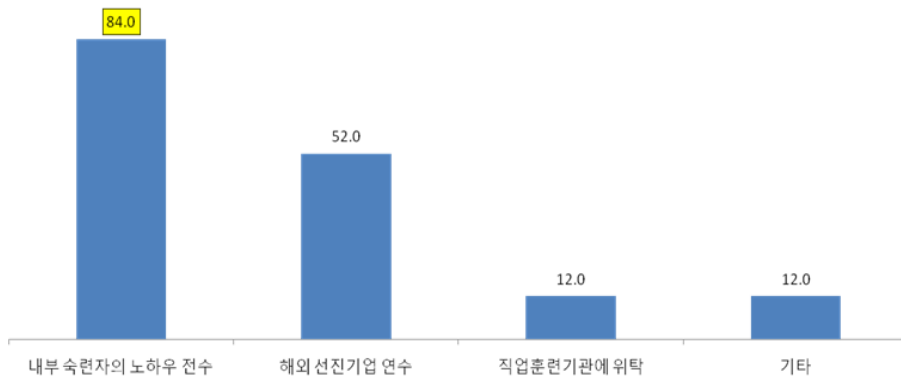
기업이 직원에 대한 교육/훈련을 실시하기 어려운 이유로 교육시간의 부족과 업무공백 우려가 가장 컸으며, 그 다음으로는 높은 교육비용으로 인한 예산의 부족과 교육 전문가의 부재, 교육 프로그램의 부재 등의 순으로 나타났다. 사업 분야별로는 제조 분야의 경우 교육시간을 따로 마련하기 어렵다는 응답이 가장 높았으며, 부품 제작 분야의 경우에는 업무공백 우려가 가장 높게 나타났다. 한편 운영 분야의 경우에는 교육 프로그램의 부재로 교육/훈련을 실시하기 어렵다고 응답한 비율이 높아 사업 분야별로 교육/훈련의 시행을 위한 방안 마련 시 고려해야 할 점이 상이하게 나타났다.

〈그림 2-34〉 교육 및 훈련을 실시하기 어려운 이유



기업체는 직원들의 직무역량을 강화하기 위한 가장 효과적인 교육방법으로 내부 숙련자의 노하우 전수를 들었으며, 그 다음으로는 해외 선진기업에의 연수를 들었다. 사업 분야별로는 제조 분야와 부품 제작 분야의 경우 대학 연계교육 연수를 선택한 응답자가 없었으나, 운영 분야의 경우에는 낮은 비율이지만 대학 연계교육 연수를 선택해 사업 분야별로 선호하는 교육방법에 차이가 나타났다.

〈그림 2-35〉 직무역량 강화를 위해 활용 중인 교육 방법



나. 소결

해양레저 기업체를 대상으로 한 실태조사 결과를 종합해 보면 다음과 같다. 국내 해양레저 기업체는 평균 23.7명의 직원을 보유하고 있으며, 지난 1년 이내에 신규 인력을 채용한 기업은 52.0%로 절반 수준이었다. 한편 신규 인력을 채용한 기업의 평균 채용 인원은 5명 미만인 경우가 76.9%였으며, 평균 4명의 인력을 채용한 것으로 조사되었다.

기업들은 주로 인력채용정보회사를 이용하거나 학연/지연을 통한 연고채용을 통해 인력을 확보하고 있으며, 응답 기업 중 88.0%가 인력 확보가 매우 어렵다고 응답했다. 기업들은 지원자 중 직무능력을 갖춘 자가 없고 취업 지원자가 없어 인력 확보에 어려움을 겪고 있다고 답했다.

기업들은 채용 시 2년 이상에서 5년 미만의 경력을 가진 인력을 가장 선호하고 있으며, 경력과 무관하다고 응답한 비율도 20%였다. 한편 인력 채용 시 직무능력을 갖추었다면 학력 수준에 제한이 없다고 응답한 비율이 44%로 가장 높게 나타났으며, 전문지식이나 자격증에 비해 응시자의 열정이 중요한 채용 기준이라는 비율이 가장 높았다.

직원들의 직무능력 향상을 위해서 현장 사내교육을 활용하는 비율이 가장 높았으며, 내부 숙련자의 노하우 전수나 해외 선진기업 연수가 가장 효과적인 교육/훈련 방법이라고 응답한 비율이 높았다. 다만 기업들은 교육시간 마련의 곤란, 업무공백의 우려, 높은 교육비용으로 인한 예산 부족 등으로 교육/훈련을 실시하는 데에 어려움이 있다고 답했다.

결론적으로 국내 해양레저 기업체의 인력 확보를 위해서는 체계적이고 전문적인 인력양성 교육 프로그램의 개발을 통해 기업체에서 필요로 하는 전문 인력을 양성하는 것이 시급하며, 재직 중인 근로자를 대상으로 하는 교육 프로그램도 기업을 대상으로 한 교육/훈련 수요조사를 통하여 교육시간과 비용 측면의 부담을 경감할 수 있는 방향으로 개선되어야 한다.

3. 시사점

해양레저산업이 활성화된 미국이나 유럽 등 해양레저 선진국은 마리나를

중심으로 다양한 해양레저산업이 발달되었으며 유럽의 경우 해양레저부문의 산업적 가치로는 연간 28만 명의 직접고용효과와 더불어 200억 유로(29조원) 규모의 시장을 형성하고 있다(유럽 해양레저산업협회; ICOMIA, 2010 재인용). 한편 국내에서는 해양수산부의 재출범과 함께 마리나산업을 중심으로 한 해양레저산업 육성 정책이 추진되면서 해양레저에 대한 관심이 고조되고 있다. 국내 해양레저산업에 대한 기초 현황에서 살펴본 것처럼 해양레저 관련 업체 수는 71개 정도로 업체의 수가 많지 않다. 또한 해양레저산업체 중 레저 보트 건조 부문은 22개 업체가 영업 중이며 고용자수 122명, 매출액 규모 100억으로 시장규모 또한 아직 크지 않다.

따라서 국내 해양레저산업의 육성을 통한 새로운 일자리 창출을 위해서는 일자리 창출의 기본이 되는 관련 기업의 육성이 우선적으로 이루어져야 하며 이와 함께 기업에서 필요한 인력을 양성할 수 있는 교육체계의 확립이 필요하다. 이에 따라 해양레저업체를 대상으로 각 업체별 전문인력 수급 실태조사를 실시하는 동시에 해양레저산업 여건에 대한 기초자료 및 해양레저 전문인력 양성사업 현황을 조사해 향후 인력양성 프로그램의 운영방향을 설정해야 할 것이다.

해양레저 기업체를 대상으로 한 실태조사에 따르면 국내 해양레저 기업체 중 지난 1년 이내에 신규 인력을 채용한 기업은 52.0%였으며, 신규 인력을 채용한 기업의 평균 채용 인원은 5명 미만인 경우가 76.9%로, 평균 4명의 인력을 채용한 것으로 조사되었다. 기업의 88.0%가 신규 인력 확보가 매우 어렵다고 응답했는데, 인력 확보가 어려운 주요 원인으로 지원자 중 직무능력을 갖춘 자가 없고 취업 지원자가 없다는 점을 들었다.

이상의 논의를 종합하면 해양레저산업은 새로운 일자리를 창출시킬 수 있는 가능성은 높은 것으로 판단된다. 새로운 일자리의 창출을 위해서는 시장 수요의 발굴과 동시에 체계적인 인력양성이 요구된다. 즉, 국내 해양레저 전문인력의 확충을 위해서는 체계적이고 전문적인 인력양성 교육 프로그램의 개발을 통해 기업체에서 실제적으로 활용할 수 있는 전문인력을 양성하는 것이 필요하며, 이러한 체계가 갖추어졌을 때 인력양성과 취업과의 연계가 유

기적으로 이루어질 수 있을 것으로 판단된다. 이와 동시에 해양레저 활동의 대중화를 통한 국내 해양레저산업의 육성 및 활성화를 추진해야 하며, 관련 기술 및 전문인력, 산업기반의 육성과 법제도 개선 및 관련 규제 완화도 동시에 이루어져야 할 것이다.

제3장 전문인력 양성여건 분석

해양레저 전문인력 양성여건 분석을 위해 전문인력 양성과 관련된 전문가 의견조사와 전문인력 양성 프로그램의 사례 분석을 실시하였다. 국내 해양레저산업 여건과 전문인력 양성여건 개선사항 등을 도출하기 위하여 전문인력 양성과 관련된 전문가 설문조사를 실시하였으며, 사례조사는 국내·외 인력교육 프로그램을 대상으로 이루어졌다. 우선 국내 사례조사는 해양수산부와 고용노동부를 비롯하여 지역대학, 기타 공공기관에서 추진하고 있는 사업들을 검토하였다. 국외 사례조사는 마리나산업을 중심으로 하는 미국, 영국, 호주 등의 해양레저산업 여건에 대한 분석과 더불어 각 국가들에서 운영하고 있는 전문인력 양성 프로그램을 검토하였다. 전문인력 양성여건 분석은 국내 교육 프로그램의 여건 및 발전대안에 대한 검토와 해외 교육 프로그램의 도입 여건 측면에서 시사점을 찾아보고자 한다.

1. 국내 전문인력 양성 여건 분석

국내 해양레저 전문인력 양성 여건 분석은 첫째, 국내 해양레저산업 실태 파악과 둘째, 업체별 인력 현황 조사의 두 부분으로 구성된다. 먼저 국내 해양레저산업 실태 파악을 위해 해양레저산업 종사자와 학계의 전문가를 대상으로 설문조사를 실시하였다. 이를 바탕으로 해양레저 전문인력 양성을 위한 정책적 제언을 도출하도록 한다.

1) 분석의 개요

국내 해양레저산업 및 인력양성 여건 분석을 위한 전문가 설문조사는 국내 해양레저 분야와 관련된 산업계·학계·연구소의 전문가를 대상으로 실시하였으며, 총 56명의 대상자 가운데 32명이 설문조사에 참여하였다. 본 설문

조사의 목적은 국내 해양레저산업 시장 여건 및 선진국과의 기술 격차, 해양레저산업 육성을 위해 필요한 지원 사항 등을 파악하는 한편, 국내 해양레저 부문에 종사하고 있는 인력 현황을 파악하고 부문별 인력 수요 및 효과적인 전문인력 양성방안 등을 파악하도록 한다. 세부 조사대상 및 조사규모, 조사방법, 조사 시기 등은 다음과 같다.

〈표 3-1〉 해양레저산업 여건 파악을 위한 설문조사 설계

측정항목	조사내용
조사대상	해양레저부문 전문가 (업체 종사자, 연구원, 대학교수)
조사규모	유효표본 32개
조사방법	e-mail에 의한 온라인 조사 및 Fax 조사 병행
조사기간	2014년 10월 15일 ~ 11월 16일

2) 국내 해양레저산업 여건 분석

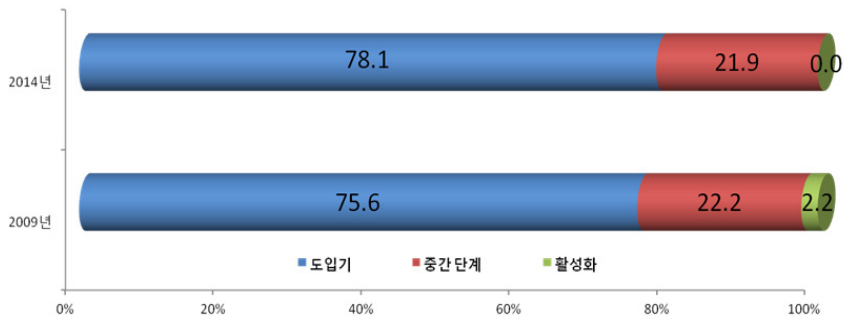
국내 해양레저산업(요트, 모터보트, 기차재 및 관련 서비스 부문)의 시장 여건에 대한 평가에서는 도입기에 있다는 의견이 78.1%로 중간 단계 또는 활성화 단계에 있다는 의견보다 높게 나타났다. 중간 단계라는 의견이 21.9%로 나타났으며 활성화 단계에 있다는 의견은 없었다. 한편 2009년에 실시했던 유사한 설문조사³에 따르면 국내 해양레저산업(요트, 모터보트) 시장이 도입기에 있다는 의견이 75.6%로 상대적으로 높게 나타났으며 중간단계라는 의견이 22.2%, 활성화 단계라는 의견이 2.2%를 차지했다.

2009년의 설문조사 결과에 비해 2014년에는 국내 해양레저산업이 도입기에 있다는 의견이 2.5%포인트 높게 나타난 반면, 중간 단계나 활성화 단계에

³ 2009년 국내 해양레저산업의 여건에 대하여 유사한 설문조사가 실시됨(이승우 외, 『해양레저보트산업 발전전략 연구』, 한국해양수산개발원, 2009. 참조). 한편, 조사대상에 있어 2009년 설문조사에서는 공무원이 포함되었으나, 2014년에는 전문가 집단에서 공무원을 제외함에 따라 해석에 주의를 요함.

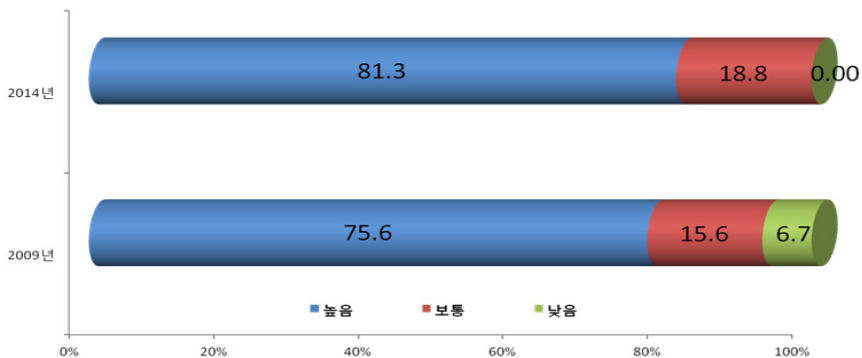
있다는 의견은 각각 0.3%포인트, 2.2%포인트 감소해 국내 해양레저산업 시장의 여건에 대해 낙관적으로 보는 시각이 줄어들었음을 볼 수 있다.

〈그림 3-1〉 국내 해양레저산업의 시장 여건



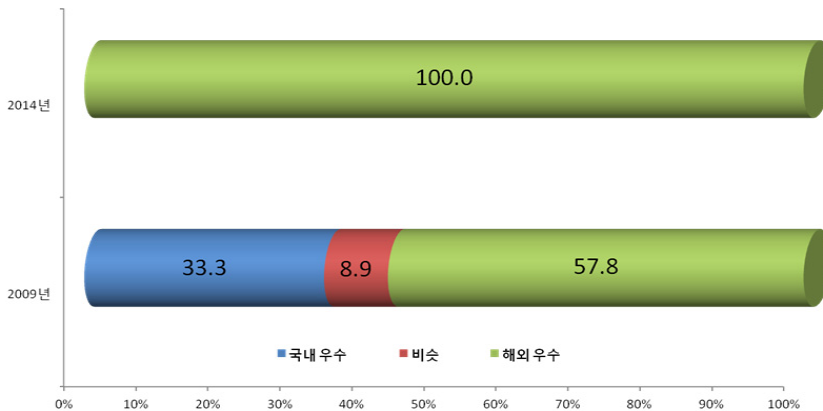
향후 국내 해양레저산업의 발전 전망에 대한 인식은 발전 가능성이 높다는 의견이 81.3%, 보통이라는 의견이 18.8%로 나타났다. 한편 2009년 조사 결과는 국내 해양레저산업의 발전 가능성이 높다는 의견이 75.6%, 보통이라는 의견이 15.6%로 나타나 2014년의 조사 결과가 보다 긍정적으로 나타났음을 볼 수 있다. 특히 응답자 중 레저보트 운항/임대/서비스 분야 종사자의 경우 부품 제작이나 판매/관리 분야에 종사하는 응답자에 비해 우리나라 해양레저산업의 발전 가능성이 매우 높을 것으로 전망하는 비율이 높게 나타났다.

〈그림 3-2〉 국내 해양레저산업의 발전 전망



국내 해양레저산업의 여건을 미국이나 유럽 등 해양레저 선진국과 비교하는 질문에 대해 응답자 모두 해외가 우수하다고 응답했다. 다만 2009년의 조사 결과에 따르면 국내와 해외의 해양레저산업 여건을 비교했을 때 국내가 높다는 의견이 33.3%로 나타나 현재의 조사 결과와는 상당한 차이가 있음을 볼 수 있다. 또한 국내와 해외의 해양레저산업 여건이 비슷하다는 의견도 8.9%로 집계되어 2009년에는 국내의 해양레저산업 여건을 긍정적으로 평가하는 의견이 비교적 높았음을 볼 수 있다.

〈그림 3-3〉 국내외 해양레저산업의 여건 비교

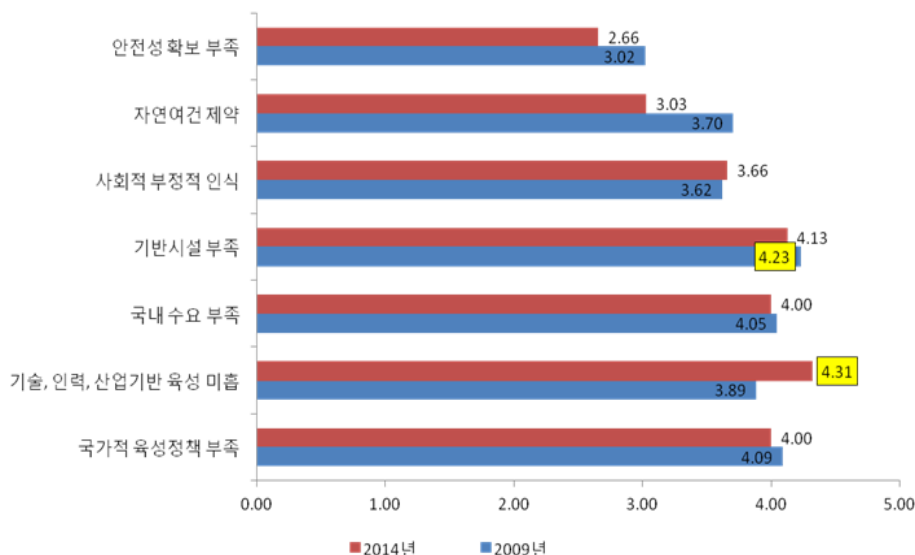


국내 해양레저산업의 시장 여건에 대한 진단과 더불어 해양레저 선진국과의 격차가 발생하게 된 요인을 정책적 기반, 산업적 기반, 시장 수요, 기반 시설, 사회적 인식의 부족 등으로 구분하여 살펴본 결과, 응답자들은 국내 해양레저산업이 성장하지 못했던 제일 큰 원인으로 레저보트 관련 기술과 전문인력, 산업기반육성이 미흡한 점을 꼽았다. 그 다음으로는 마리나 등 레저보트 활동을 위한 기반시설의 부족, 레저산업에 대한 국가적 차원의 육성정책의 부족, 레저보트활동에 대한 국내 시장수요의 부족 등을 국내 해양레저산업의 성장을 저해하는 요인으로 지적했다.

한편 2009년의 조사 결과에 따르면 마리나 등 레저보트활동을 위한 기반시설의 부족이 국내 해양레저산업 성장의 가장 큰 장애 요인으로 조사되었으

며, 그 다음으로 레저산업에 대한 국가적 차원의 육성정책의 부족, 레저보트 활동에 대한 국내 시장수요의 부족 등이 문제점으로 지적되었다. 이러한 결과는 지난 5년 동안 정부가 추진했던 다양한 해양레저 인프라 구축 활동의 성과라고 볼 수 있다. 다만 조사 결과에서도 알 수 있듯 향후 국내 해양레저 산업의 성장을 위해서는 인프라 구축과 같은 하드웨어 차원 외에도 해양레저 전문인력 양성 및 관련 기술 확보 등 소프트웨어적인 측면에서의 접근이 동시에 이루어져야 할 것이다.

〈그림 3-4〉 국내 해양레저산업 성장 장애 요인

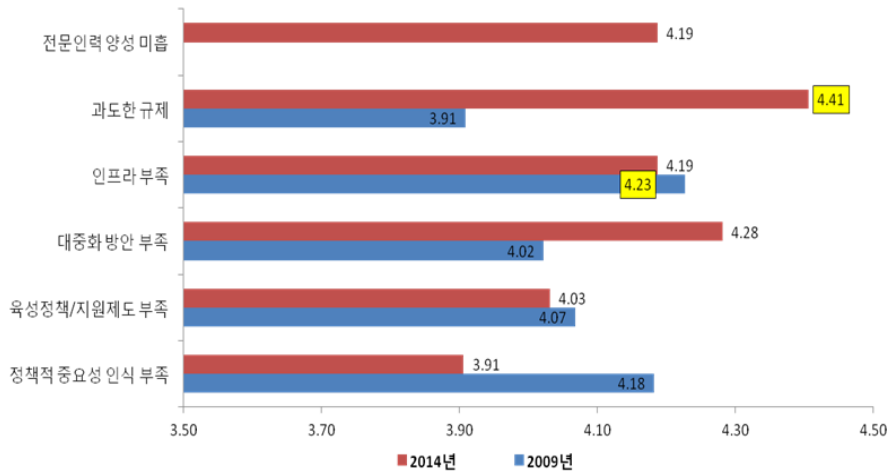


국내 해양레저산업 육성을 위한 정책적 측면에서의 미비점을 살펴보면 해양레저 선진국과의 격차가 발생한 원인과 같은 맥락에서 볼 수 있다. 최근 조사에 따르면 국내 해양레저산업 육성을 위한 정책 추진과 관련하여 레저보트산업에 대한 과도한 규제가 가장 큰 문제점인 것으로 나타났다. 또한 레저보트활동 대중화 방안 부족, 인프라 부족 등이 지적되었으며, 해양레저 전문인력 양성이 미흡하다는 점도 정책적 미비점으로 드러났다.

2009년의 조사 결과에 따르면 인프라 부족이 가장 큰 문제점으로 지적되어 응답자의 인식에 차이가 있음을 볼 수 있는데, 이러한 결과는 앞서 언급한

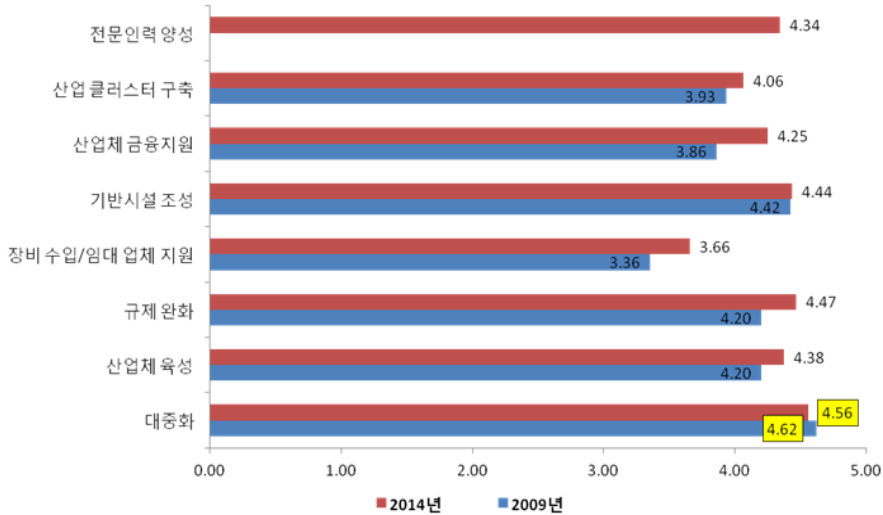
바와 같이 정부의 해양레저 인프라 마련을 위한 다양한 정책이 시행된 데 힘입은 바가 크다고 할 수 있다. 다만 앞으로 해양레저산업의 육성을 위해서는 관련 규제의 개선, 대중화 노력, 전문인력 양성이 뒷받침되어야 할 것으로 생각된다.

〈그림 3-5〉 국내 해양레저산업 육성을 위한 정책 추진상 장애 요인

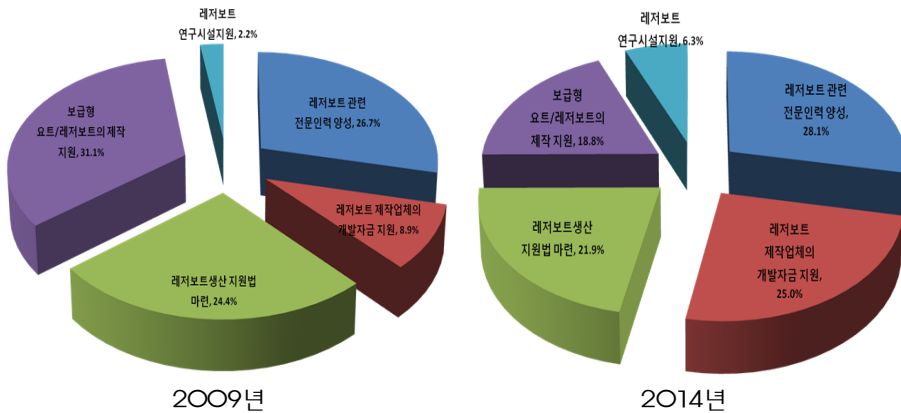


해양레저산업의 진흥을 위해 도입되어야 할 사항으로는 해양레저 활동의 대중화 및 저변확대가 가장 시급한 것으로 분석되었다. 해양레저 활동의 대중화와 함께 규제 완화, 해양레저 관련 기반 시설의 조성, 산업체의 육성이 동시에 이루어져야 하는 것으로 나타났는데 이는 2009년과 동일한 결과이다. 한편 앞서 언급된 사항 중 해양레저산업체의 육성을 위해 중점적으로 추진해야 할 사항으로는 레저보트 관련 전문인력 양성이 필요하다는 의견이 가장 높게 나타났다. 이와 더불어 레저보트 제작업체에 대한 개발자금 지원, 레저보트생산을 위한 지원법의 마련, 보급형 요트 및 레저보트 제작 지원이 필요하다는 의견도 제기되었다. 이러한 결과는 2009년 보급형 요트 및 레저보트 제작 지원이 필요하다는 의견이 가장 높게 나타난 것과 차이를 보이며 레저보트 제작업체에 대한 개발자금 지원이 필요하다는 의견은 8.9%에서 25%로 16.1%포인트 증가해 금융지원에 대한 정책적 마련이 필요한 것으로 분석되었다.

〈그림 3-6〉 국내 해양레저산업 진흥을 위해 도입되어야 할 사항



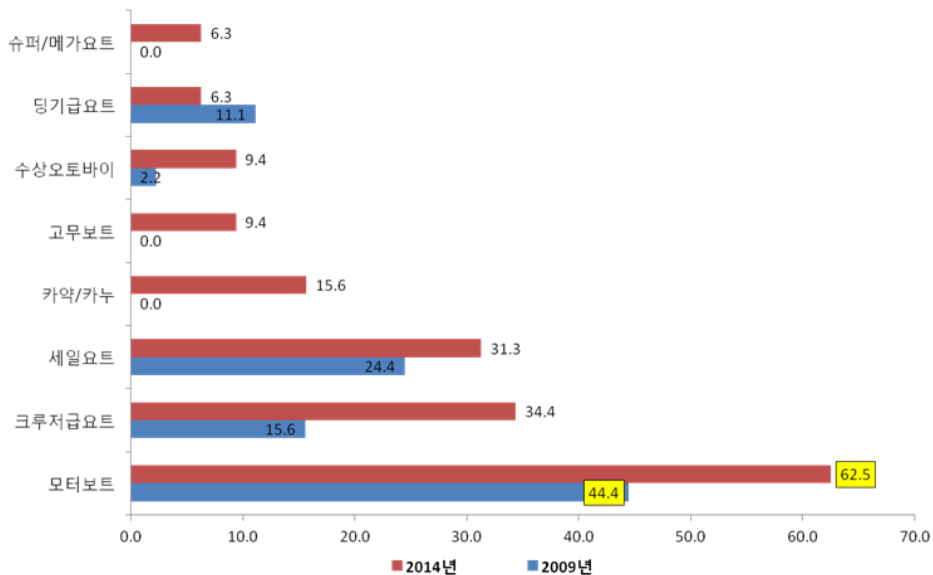
〈그림 3-7〉 해양레저보트산업체 육성을 위한 중점 추진 사항



국내 해양레저활동 여건(수요여건)과 기술여건(공급여건)을 고려할 때 국내 개발 및 생산 전망이 밝은 분야에 대한 조사결과를 살펴보면 다음과 같다. 수요여건 측면에서 보면 2009년과 2014년 모두 모터보트 분야의 전망이 밝을 것으로 보는 비율이 제일 높았으나, 그 다음 순서는 양 조사 결과에 차이가 있었다. 2009년의 경우 모터보트 다음으로 세일 요트, 크루저급 요트, 덩기급

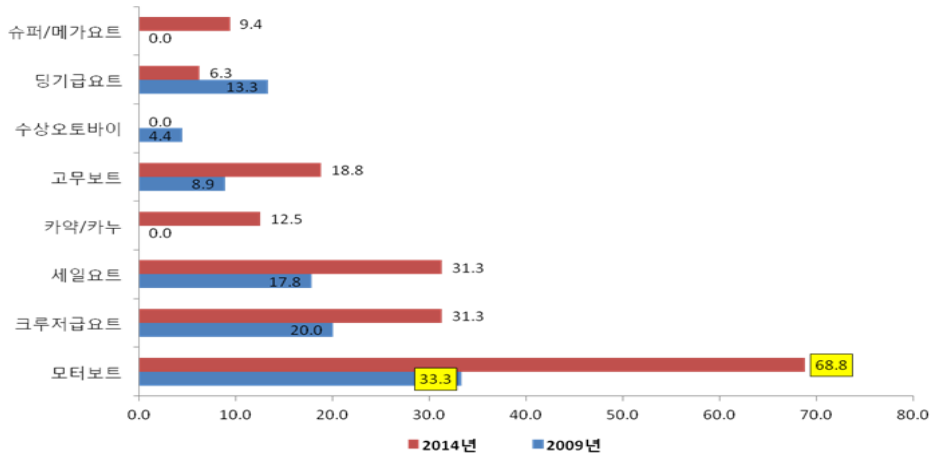
요트 순으로 향후 전망을 밝게 보았으나, 2014년에는 모터보트 다음으로 크루저급 요트, 세일 요트, 카약/카누 순으로 높게 나타났다. 특히 2009년에는 총 5개 분야의 전망에 대해 긍정적으로 평가하였으나, 2014년에는 8개 분야에 대해 발전 가능성이 있다고 평가하는 등 다양한 분야에 대해 발전 가능성이 존재한다고 평가하는 것으로 나타났다.

〈그림 3-8〉 해양레저산업의 수요여건을 고려한 국내 개발 방향



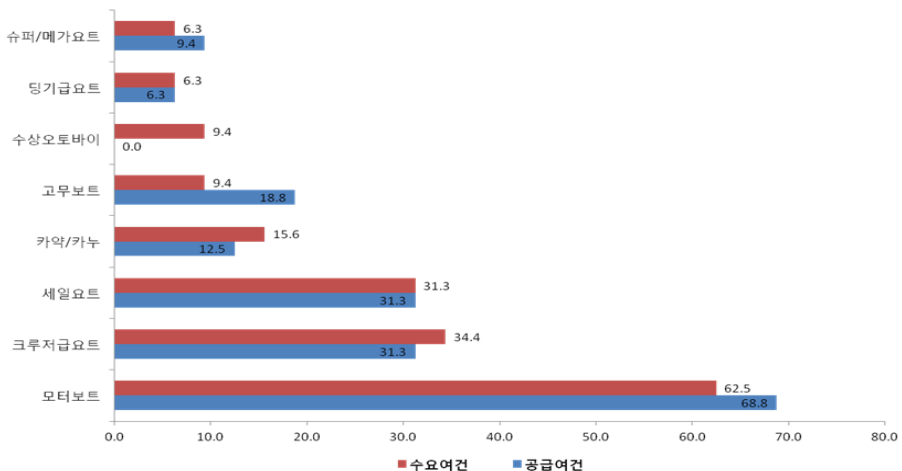
공급여건 측면에서 보면 2009년과 2014년 모두 모터보트 분야의 생산 전망이 밝을 것으로 보는 의견이 제일 많았으며, 그 다음 순서는 양 조사 결과가 유사하게 나타났다. 2009년의 경우 모터보트 다음으로 크루저급 요트, 세일 요트, 덩기급 요트 순으로 향후 전망을 밝게 보았으며, 2014년에는 모터보트 다음으로 크루저급 요트, 세일 요트, 고무보트 순으로 높게 나타났다. 2014년에는 2009년에 비해 덩기급 요트와 수상오토바이 분야를 제외하고 6개 분야의 전망에 대해 긍정적으로 평가하는 것으로 나타났다.

〈그림 3-9〉 해양레저산업의 공급여건을 고려한 국내 개발 방향



한편 2014년 레저보트의 수요여건과 공급여건을 비교해 보면 모터보트 분야의 생산 전망이 밝을 것으로 보는 의견이 제일 많았다. 상위 3순위까지는 수요여건과 공급여건 전망이 일치하였으나, 4위 이하 순위에서는 수요와 공급여건의 시각 차이가 나타났다. 한편 수요여건에서는 수상오토바이의 비중이 공급여건에 비해 상대적으로 높게 나타났다.

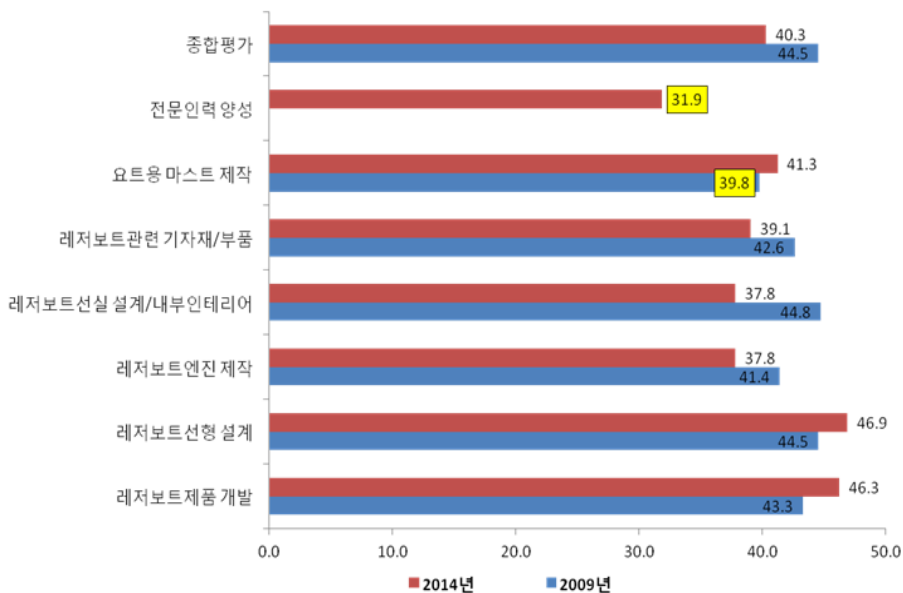
〈그림 3-10〉 해양레저산업의 수요 및 공급여건을 고려한 국내 개발 방향



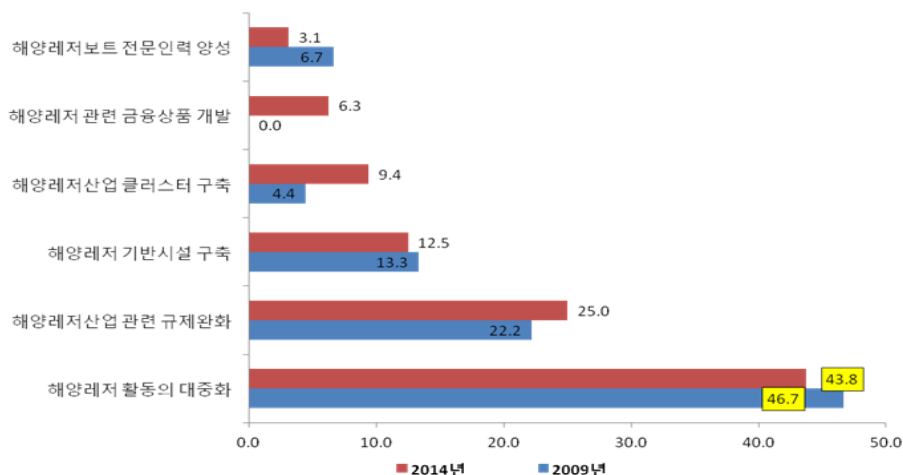
해양레저산업의 공급여건과 관련하여 국내 기술 수준을 선진국과 비교한 조사 결과는 다음과 같다. 응답자들은 대부분의 조사항목에서 선진국 기술 수준 대비 국내 해양레저산업의 기술 수준이 40% 정도라고 응답하였다. 특히 전문인력 양성 수준은 선진국 대비 31.9% 수준으로 가장 격차가 커 해양레저 전문인력의 양성방안의 모색이 시급한 것으로 나타났다.

해양레저산업 육성을 위해 필요한 사항을 살펴본 결과 2009년과 2014년 모두 해양레저활동의 대중화가 필요하다는 의견의 비율이 가장 높았으며, 다음으로는 해양레저산업과 관련된 규제 완화, 기반시설의 구축 등의 순으로 나타났다.

〈그림 3-11〉 우리나라 해양레저산업의 기술력 평가(선진국 대비)



〈그림 3-12〉 해양레저산업의 제고를 위해 필요한 사항



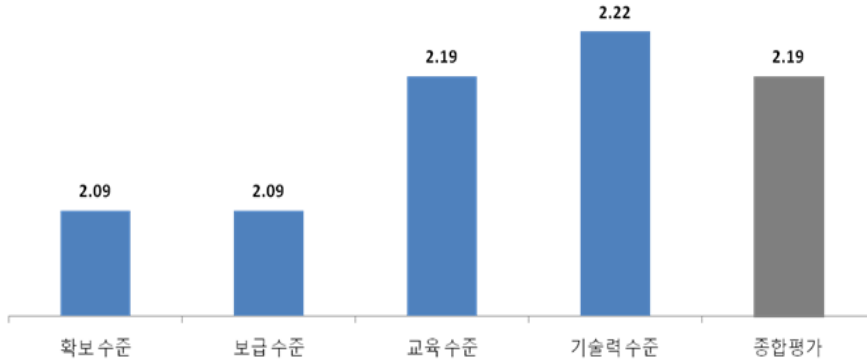
국내 해양레저산업에 종사하고 있는 전문가를 인터뷰한 결과, 국내 해양레저산업의 발전을 위해 개선해야 할 사항으로 응답자 중 다수는 규제 개선을 최우선으로 꼽았으며 해양레저 활동과 관련된 법제도의 정비도 이루어져야 한다고 답했다. 또한 친수문화의 보급 등 해양레저 활동의 대중화를 위해 다양한 방안을 모색하고 해양레저 전문인력의 양성에도 박차를 가해야 한다는 의견이 제시되었다.

3) 국내 해양레저 전문인력 양성여건 분석

우리나라 해양레저 전문인력(레저보트 제조·수리·관리, 마리나 운영 등)의 수준을 인력 확보, 인력 보급, 교육, 기술력, 종합평가의 5개 항목으로 구분하여 평가한 결과 국내 전문인력 수준은 5점 척도 중 2점대 초반으로 미흡(매우 미흡과 보통 사이)한 수준인 것으로 나타났다.

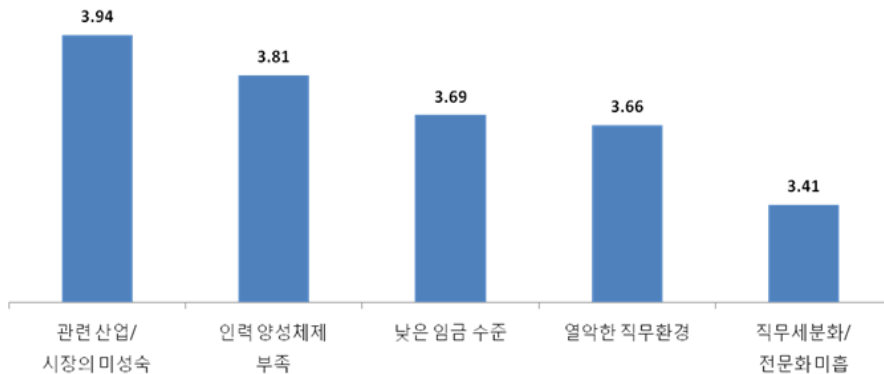
5개 항목 중에서는 기술력 수준이 2.22점으로 가장 높았고 인력 확보와 보급 수준이 2.09점으로 가장 낮았다. 전반적으로 2점대 초반의 낮은 평가를 받고 있음을 볼 수 있으며, 종합평가 역시 2.19점으로 국내 해양레저 전문인력의 수준에 대해 부정적으로 평가하고 있다.

〈그림 3-13〉 항목별 국내 해양레저산업 전문인력 수준



우리나라 해양레저 부문 인력 수준이 미흡한 원인으로는 관련 산업 및 시장이 미성숙해 일자리가 부족한 점이 가장 큰 원인으로 지적되었다. 또한 인력 양성체제의 부족, 낮은 임금 수준, 열악한 직무 환경 또한 인력 수준 저하의 원인으로 나타났다. 따라서 앞으로 해양레저 전문인력을 양성하기 위해서는 우선적으로 해양레저시장 활성화를 추진하는 동시에 전문인력 양성과정을 보다 체계화하는 작업이 필요할 것으로 보인다.

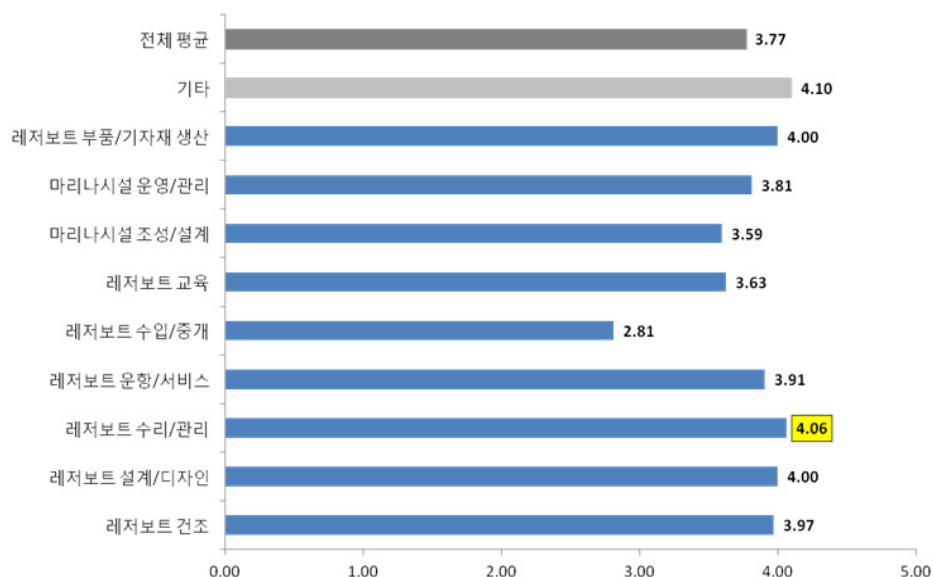
〈그림 3-14〉 국내 해양레저산업 전문인력 수준이 미흡한 이유



해양레저산업 관련 분야 중 전문인력이 우선적으로 필요한 분야로는 레저 보트 수리/관리 분야라는 응답이 가장 높았으며, 그 다음으로는 레저보트 설

계/디자인, 레저보트 부품/기자재 생산, 레저보트 건조 등의 분야에 대한 인력 수요가 높았다. 이 외에도 레저보트 운항/서비스와 마리나시설 운영/관리 분야에도 전문인력이 필요하다는 비율이 높게 나타나, 레저보트 건조 분야와 해양레저 서비스 분야의 전문인력 공급이 원활하게 이루어지지 않고 있거나 인력 수요가 공급보다 높은 것으로 판단된다. 한편 레저보트 수입/중개 분야는 다른 분야에 비해 상대적으로 인력 수요가 낮게 나타났다.

〈그림 3-15〉 해양레저산업 전문인력이 필요한 분야

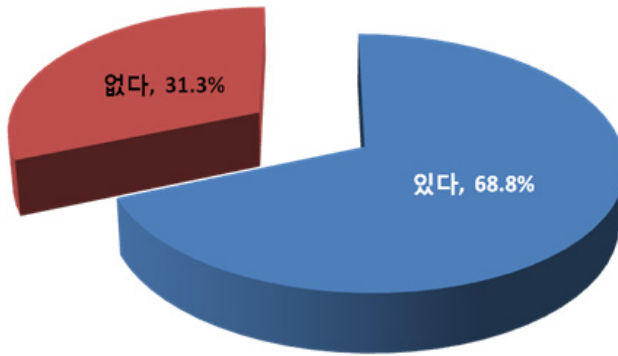


응답자 중 현재 정부 및 해양레저 관련 협회, 기관, 대학 등에서 수행하고 있는 해양레저 전문인력 양성사업에 대해 알고 있는 비율은 68.8%로 3명 중 2명이 사업에 대해 알고 있었으나 31.3%는 모른다고 응답했다. 해양레저산업에 종사하는 전문가도 인지하지 못하고 있다는 측면에서 볼 때 전문인력 양성사업에 대한 홍보가 부족했다고 평가할 수 있다.

특히 레저보트 부품 제작 업체와 수입/판매/관리 분야 종사자의 경우 응답자의 과반수가 해양레저 전문인력 양성사업에 대해 들어본 적이 없다고 응답해 해당 분야 종사자를 대상으로 인력 양성사업에 대한 적극적인 홍보 활동

을 해야 할 것으로 보인다. 또한 연령별로도 재직 기간이 길수록 인력 양성사업에 대해 들어본 적이 없다는 응답자의 비율이 높아지는 특징이 나타남에 따라 홍보 수단을 다양화할 필요가 있다.

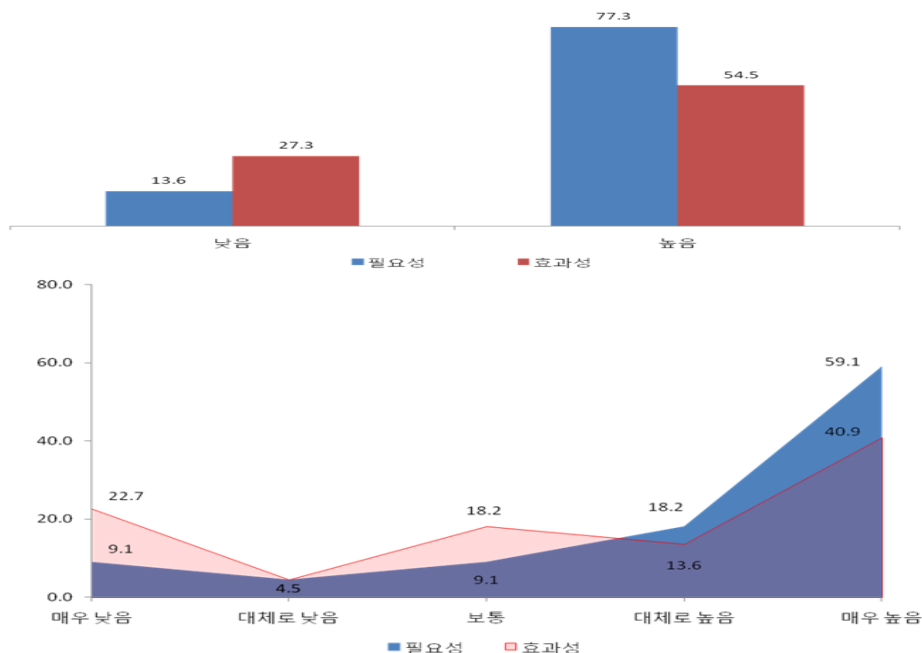
〈그림 3-16〉 해양레저 전문인력 양성사업 인지도



한편 전문인력 양성사업에 대해 인지하고 있는 응답자를 대상으로 사업의 필요성과 실제 효과성을 평가한 결과에 따르면 인력 양성사업의 필요성에 대해서는 5점 척도에서 4.14점으로 비교적 필요성을 높게 평가했다. 그러나 상대적으로 사업의 효과성 측면에서는 3.45점으로 효과가 있다고는 평가하고 있지만 필요성에 비해서는 낮게 평가했다.

특기할 점은 전문인력 양성사업에 대해 레저보트 부품 제작 분야, 수입/판매/관리 분야에 비해 상대적으로 인지도가 높게 조사된 운항/임대/서비스 분야 종사자의 경우 해양레저 전문인력 양성사업의 효과성에 대해 낮게 평가한 비율이 높았다. 인력양성 프로그램에 실제로 참여할 가능성이 높은 집단인 운항/임대/서비스 분야 종사자가 효과성을 낮게 평가했다는 점은 현재 시행 중인 인력양성 프로그램에 보완할 부분이 상당할 것이라는 추측이 가능하다.

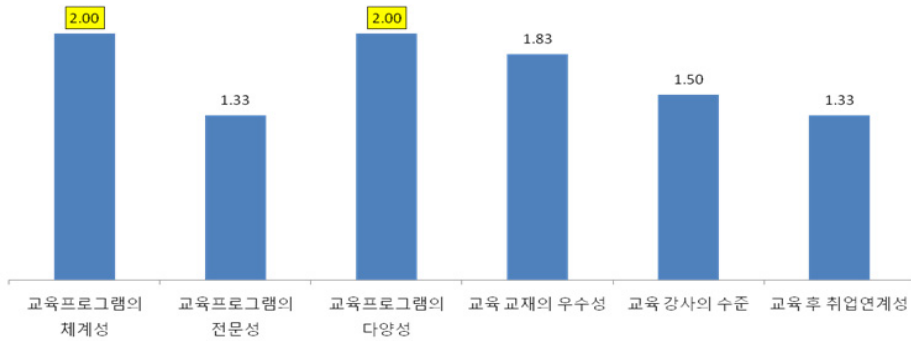
〈그림 3-17〉 해양레저 전문인력 양성사업의 필요성 및 효과성



해양레저 전문인력 양성사업의 효과성에 대해 낮게 평가한 응답자를 대상으로 교육 프로그램의 체계성, 전문성, 다양성, 교재의 우수성, 강사 수준, 교육 후 취업연계성 부분으로 구분해 효과성이 낮은 원인을 파악한 조사 결과에 따르면 교육 프로그램의 체계성과 전문성 측면에서는 6개 부분 중 가장 높은 점수에도 불구하고 5점 만점 중 2점을 기록해 미흡한 수준으로 나타났으며, 그 외 교육 프로그램의 전문성, 우수성, 강사의 수준, 취업연계성은 1점대를 기록하여 상당히 만족도가 낮았다.

특히 교육 프로그램의 전문성과 교육 후 취업연계성 측면에 대한 만족도가 5점 중 1.33점으로 매우 미흡하다고 평가해 전문인력 양성사업의 효과성을 제고하기 위해서는 교육 프로그램의 전문성과 취업연계성을 보강해야 할 필요성이 있다.

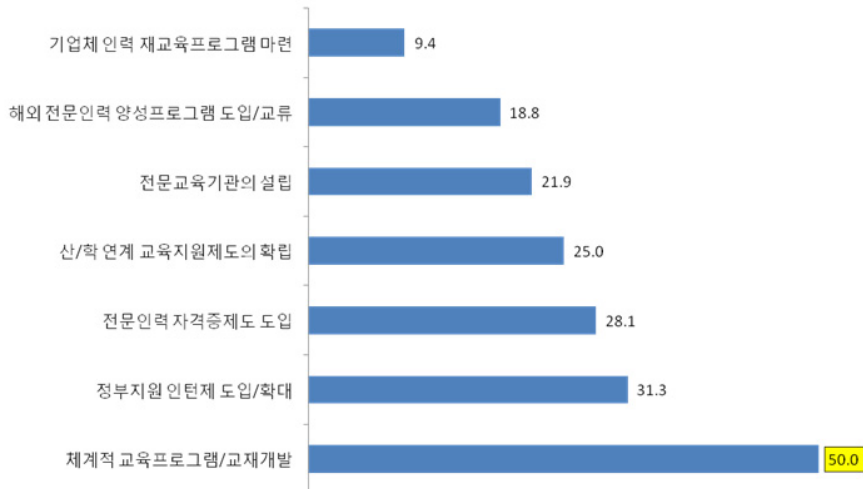
〈그림 3-18〉 해양레저 전문인력 양성사업의 효과성이 낮은 원인



한편 앞으로 해양레저 전문인력 양성사업을 활성화시키기 위해서는 체계적 교육 프로그램 및 교재를 개발해야 한다는 의견이 가장 많았다. 이러한 결과는 교육 프로그램의 체계성이 미흡해 인력 양성사업의 효과성이 낮다는 조사 결과와 같은 맥락이라고 볼 수 있다.

교육 프로그램의 체계화 및 교재 개발 의견 다음으로는 정부지원 인턴제도의 도입/확대, 자격증 제도의 도입, 산/학 연계 교육지원제도의 확립(기업체 파견), 전문 교육기관의 설립 등 순으로 조사되었다.

〈그림 3-19〉 해양레저 전문인력 양성사업의 활성화를 위해 필요한 요소



국내 해양레저산업에 종사하고 있는 전문가를 인터뷰한 결과, 해양레저 전문인력 양성사업의 활성화를 위해 개선해야 할 사항으로 다수가 해외 해양레저 선진국의 전문인력 양성 프로그램의 도입해야 한다는 의견을 제시했다. 또한 이론교육에 그치지 않고 실제로 현장에서 활용할 수 있는 실질적이고 지속적인 교육 프로그램을 운영해야 한다고 답했다.

4) 소결

해양레저산업과 관련된 대학 및 연구기관 종사자, 업체 종사자를 대상으로 한 설문조사 결과를 종합해 보면 다음과 같다. 우리나라의 해양레저시장 여건은 아직 도입기에 있으며, 해외 해양레저 선진국인 미국이나 유럽과 비교할 때 국내 시장 여건과의 격차가 상당한 것으로 나타났다. 다만 국민들의 해양레저 활동에 대한 관심과 참여가 높아짐에 따라 앞으로 해양레저시장의 발전 전망은 높을 것으로 보인다.

국내 해양레저산업이 성장하는 데 장애가 되는 요인으로는 해양레저 관련 기술, 전문인력, 산업기반의 육성이 미흡한 것이 가장 큰 문제점으로 지적되었으며, 국내 수요의 부족과 국가적 차원의 육성정책 부족 또한 성장의 장애요인으로 나타났다. 장애요인의 극복을 위해서는 해양레저 활동의 대중화를 비롯하여 규제 완화, 해양레저 기반시설의 조성, 산업체 육성 등이 필요한 것으로 분석되었다. 또한 해양레저산업체 육성을 위해서는 해양레저 전문인력의 양성이 가장 필요한 것으로 나타났다.

한편 우리나라 해양레저 전문인력의 수준은 아직 미흡한 수준이며, 해양레저산업 및 시장이 성숙하지 못한데서 그 원인을 찾고 있었다. 해양레저 전문인력이 필요한 분야로는 레저보트 수리 및 관리 분야, 레저보트 설계 및 디자인, 레저보트 부품 및 기자재 생산 분야라고 응답한 비율이 높았으며, 그 외에도 레저보트 운항 및 서비스 분야, 마리나시설 운영 및 관리 분야에도 인력 수요가 높게 나타났다.

정부 및 해양레저 관련 단체에서 수행하고 있는 전문인력 양성사업에 대해서는 응답자의 70% 정도가 인지하고 있고 필요성에 대해서도 높게 평가했

으나, 사업의 효과성에 대해서는 다소 낮은 평가가 나타났다. 앞으로 인력양성 사업의 효과성을 제고하고 활성화시키기 위해서는 교육 프로그램의 체계화와 교재 개발을 서두르고 교육 프로그램의 전문성 및 취업연계성을 높여야 할 것으로 보인다.

결론적으로 국내 해양레저산업의 육성 및 활성화를 위해서는 해양레저 활동의 대중화가 가장 시급하며, 관련 기술 및 전문인력, 산업기반의 육성과 법제도 개선 및 관련 규제 완화도 동시에 추진되어야 할 것이다. 이와 동시에 전문인력 양성을 위한 교육 프로그램의 체계화와 교재 개발, 교육 프로그램의 전문성을 제고해야 한다.

2. 국내 해양레저 전문인력 양성 프로그램

1) 해양수산부의 마리나 전문인력 양성교육

(1) 개요

해양수산부는 2014년 1월 인력양성 수요가 높은 3개 분야에 대해 마리나 전문인력 양성기관을 공모했으며, 평가를 거쳐 최종적으로 2개 기관을 선정했다(2014.2.20). 선정된 기관은 한국마리나산업협회 컨소시엄과 목포해양대 산학협력단 컨소시엄으로 한국마리나산업협회 컨소시엄은 한국마리나산업협회, 아라마리나, CKipm, 현대요트가 참여하고 있으며, 목포해양대 산학협력단 컨소시엄은 목포해양대학교, 제주관광대학교, 아라마리나, 목포마리나, 김녕마리나, 중소조선연구원, 현대요트, 한성디젤기공이 참여하고 있다.

두 컨소시엄은 마리나항만 운영(선박과 계류장 관리, 선가대 관리 및 운영, 행정업무 등), 레저선박 운항(레저선박 종류별 운항 실습, 해상사고 대비 훈련 등), 레저선박 정비 및 수리(주요 엔진 정비 및 선체 관리 등) 등 3개 교육과정을 운영하고 있다. 각 기관에는 2014년부터 2016년까지 3년간 매년 연간 1억 5천만 원의 정부 예산이 지원되며, 마리나 전문인력 양성과정 매 기수의 최우수자에게 장관상을 수여하는 등 특전도 있다.

(2) 마리나 전문인력 양성교육 현황

가. 한국마리나산업협회 컨소시엄

한국마리나산업협회 컨소시엄은 한국마리나산업협회, 아라마리나, CKipm, 현대요트가 참여하고 있으며 2014년 4월부터 마리나 전문인력 양성교육을 운영하고 있다.

제1기 교육은 2014년 4월 21일부터 5월 2일까지 2주 동안 9시부터 20시 30분까지 진행되었으며, 제1기 이수자 중 전체의 약 10%인 4명이 유관 업체에 취업하는 성과를 거두었다.

공통과정과 마리나항만 운영과정의 경우 김포에 위치한 아라마리나에서 이루어졌으며, 레저선박 운항과정은 전곡항의 현대요트 차터사업장, 레저선박 정비 및 수리과정은 김포 한진에스엠 요트수리소에서 진행되었다. 제1기 교육 이수자는 총 39명인데 과정별로는 레저선박 정비 및 수리 과정에 15명, 마리나항만 운영과정에 15명, 레저선박 운항과정에 9명이 참여했으며, 일반인 30명, 학생 9명으로 구성되어 있다. 제2기 교육과정은 2014년 6월 30일부터 7월 11일까지, 제3기 교육과정은 2014년 10월 20일부터 31일까지 2주간 시행되었으며, 3기까지 총 110명이 교육 과정을 이수했다.

한국마리나산업협회 컨소시엄에서 운영 중인 교육 프로그램 현황은 다음 표와 같다.

〈표 3-2〉 교육 프로그램 현황 : 한국마리나산업협회

공통과정	마리나항만 운영 과정	레저선박 운항 과정	레저선박 정비·수리 과정
요트의 이해, 해양레저·마리나의 이해	마리나 보안·경비·CIQ, 마리나 직무 일반	레저선박 관련 법, 국제신호	요트수리소 운영경영전략, 선체구조 및 재료의 이해
고객서비스, 해양사고 안전관리	마리나 운영·비상 대응, 주유소 운영	레저선박 등록·사업영역, 안전항해	가솔린·디젤 이해, 가솔린·디젤 정비

〈표 3-2〉 교육 프로그램 현황 : 한국마리나산업협회(계속)

공통과정	마리나항만 운영 과정	레저선박 운항 과정	레저선박 정비·수리 과정
수상레저안전법, 항로표지의 이해	마리나 개발·정책, 마리나 마케팅·경영	항해계획수립, 항해일지 작성법	전기·전자시스템의 원리, 선체 유지 관리
화재예방 및 심폐소생, 마리나산업 육성정책	마리나와 환경, 마리나 설계·시공	해상사고사례· 비상조치, 레이더·통신기·GPS· 기관시동	FRP적층, 전기트러블
해양기상, 마리나현장 투어	마리나 관련 법, 상하가시설 운영	선박성능확인법, 접이안·침로유지·인 명구조 조종	엔진·드라이브 트러블
CEO특강 및 토론	레저선박 운항 기본교육	주제발표 및 토론	주제발표 및 토론

자료 : 한국마리나산업협회 컨소시엄 내부 자료

나. 목포해양대학교 산학협력단 컨소시엄

목포해양대 산학협력단 컨소시엄은 목포해양대학교, 제주관광대학교, 아라마리나, 목포마리나, 김녕마리나, 중소조선연구원, 현대요트, 한성디젤기공이 참여하고 있다.

제1기 교육은 2014년 5월 13일부터 6월 30일까지 이루어졌으며 평일에는 주 3회에 걸쳐 19시부터 22시까지, 주말에는 상시로 10시부터 18시까지 교육을 진행했다. 교육 프로그램 중 이론교육은 목포해양대학교에서, 마리나항만 운영과정은 아라마리나와 현대요트에서 진행되었다. 레저선박 운항과정은 전남요트면허시험장과 목포마리나에서 시행되었으며, 레저선박 정비·수리 과정은 중소조선연구원과 한성디젤기공에서 이루어졌다.

목포해양대학교 산학협력단 컨소시엄의 제1기 마리나 전문인력 양성과정에는 총 78명이 선발되었으며(이수자는 총 67명), 레저선박 정비·수리 과정에 32명, 마리나항만 운영과정에 26명, 레저선박 운항과정에 20명이 등록했다. 교육생 중 일반인은 11명이었으며, 학생은 67명으로 학생의 비율이 높아 한국마리나산업협회 컨소시엄의 경우와 상반되는 특징을 보였다. 한편 제2기

과정은 2014년 9월 22일부터 11월 말까지 60시간 동안 실시되었다. 세부적인 교육 프로그램 현황은 다음과 같다.

〈표 3-3〉 교육 프로그램 현황 : 목포해양대 산학협력단 컨소시엄

마리나항만 운영 과정	레저선박 운항 과정	레저선박 정비·수리 과정
마리나 기초 및 일반, 마리나 정책 및 국내외 동향	레저선박 구조·천문· 해양기상, 레저선박 조종개론	레저선박 선체 구조 및 재료, 레저선박 설계 및 생산의 이해
마리나항만 입지조사를 위한 해양조사와 모델링	레저선박 운항 관계법령의 이해, 항해계가·항로표지·해도·항법	소형엔진의 전용장비 및 정비기술, 레저선박 관리방법
마리나 건설 기법 및 구조물 설계, 친수공간내 해양방제 기술	요트장비의 취급방법, 레저선박 운항 관계법령의 이해	작용기관 개론 및 종류에 따른 분석, 주요 구성부품 이해
마리나항만 수처리 기술, 레저선박 법규 및 안전검사	수상상식 항해 및 기관	레저선박의 법규 및 안전검사
호주 마리나산업의 현황과 발전모델, 일본 피셔리나 발전 현황	레저선박 접·이안 및 결색법, 보트 운항 및 비상시 조치방법	호주마리나산업의 현황과 발전모델, 일본 피셔리나 발전 현황
마리나항만 운영 실무(장비 운용), 레저선박 및 마리나 관련 장비 생산설비 실무(설계, 생산)	레저선박 종류에 따른 운항법, 요트 범주법, 장비사용, 목적항해	레저선박 선체 및 구조의 성형 실습, 중형 레저선박엔진 현장실습, 레저선박 정비수리 실무(선체, 엔진관리), 레저선박 생산설비 실무(설계, 생산)

자료 : 목포해양대학교 산학협력단 컨소시엄 내부 자료

한편 목포해양대학교 산학협력단 컨소시엄은 제주 지역의 마리나 전문인력 교육 수요에 대응하여 레저선박의 선형별 특성, 소형레저선박의 고장과 대처법, 레저선박 최신 엔진 소개, 레저선박 종류별 관리방법, 레저선박 선내

기 탑재방법 실습, 레저선박 종류별 현장 적용 실습 등 파견교육 방식으로 교육 프로그램을 운영하는 등 다양한 방안을 활용하고 있다.

2) 중소조선연구원의 부산 해양레저장비산업 인력양성사업

(1) 개요

중소조선연구원의 부산 해양레저장비산업 인력양성사업은 해양레저장비 제작 분야에 특화된 교육 프로그램을 운영한다는 특징이 있다.

〈표 3-4〉 중소조선연구원의 인력양성사업 개요

구분	세부 내용
위치	부산광역시 강서구 송정동 1713-4, 해양레저장비개발센터
추진주체	중소조선연구원, 부산광역시
사업기간	2009년 ~ 2012년(4년간)
홈페이지	중소조선연구원 인력양성사업단(hrd.rims.re.kr)

자료 : 중소조선연구원 해양레저장비산업 인력양성사업단 홈페이지(hrd.rims.re.kr)

해양레저장비산업 인력양성사업은 지식경제부에서 주관하는 인력양성사업으로, 본 사업의 목적은 지역의 전략산업 분야에 종사하는 기업에 대해 기술 인력의 원활한 수급을 위하여 현장 기술인력 및 예비 기술인력 양성을 지원하고, 기업맞춤형·지역정착형 인력양성을 위해 산학연계형 교육 및 고용 프로그램을 개발하는 것이다.

〈표 3-5〉 해양레저장비산업 인력양성사업 예산 현황

(단위 : 억 원, 현금 기준)

구분	총사업비	2009	2010	2011	2012
국비	14	3	3	4	4
지방비	6.5	1.5	2	1.5	1.5
합계	20.5	4.5	5	5.5	5.5

자료 : 부산인적자원개발원, 『부산광역시 인력양성사업 운영개선방안 연구』, 2009.

중소조선연구원 해양레저장비산업 인력양성사업은 해양레저장비산업 분야의 전문인력 양성교육을 통해 기술, 제품, 직무능력을 향상시킴으로서 지역 해양레저장비산업을 활성화시키고 국가 경쟁력을 강화하기 위해 시행되고 있다. 본 사업은 해양레저장비산업 유관 분야 종사자를 대상으로 시행되는데, 교육 대상은 해양레저장비산업 관련 기업체 대표 및 근로자, 관련학과 재학생 및 대학원생, 신규 창업자이다. 한편 기업체의 경우 회원으로 등록하면 기업체 현장방문 맞춤형 교육 지원, 기술 및 경영분야 개방형 교육 우선 참가, 전문가와의 핫라인 개설을 통한 수시면담 지원 등의 혜택을 제공하고 있다.

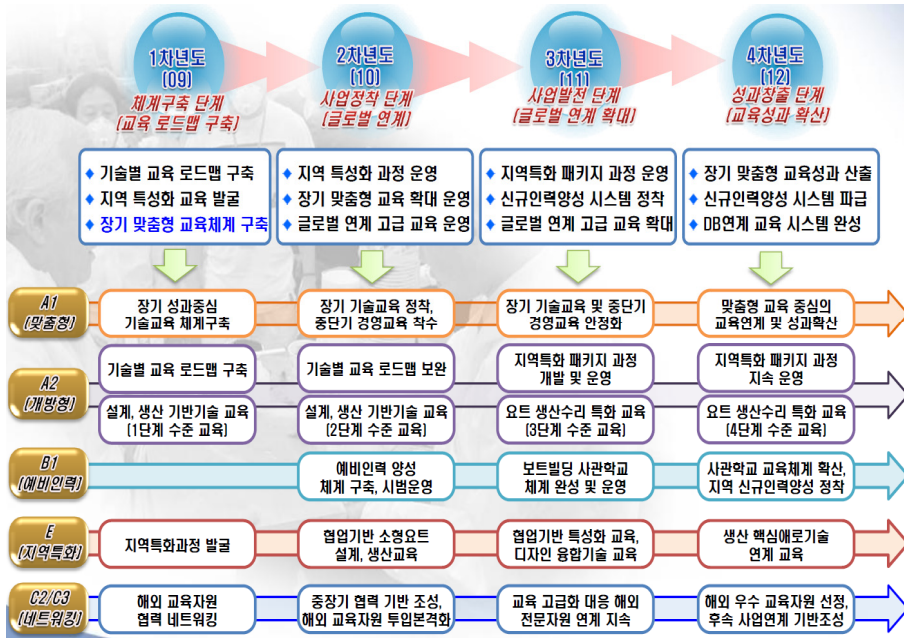
(2) 주요 사업내용

인력양성사업은 기업방문 맞춤형 인력양성, 개방형 기술 교육 과정, 신규 인력 지원 과정, 개방형 경영 교육 과정, 네트워킹 및 행사 과정의 5개 과정으로 진행된다.

첫째, 맞춤형 인력양성 과정은 기업이 역량을 향상시키는데 필요한 기술, 제품, 서비스 등 다양한 분야를 대상으로 기업이 원하는 국내외 강사진, 교재, 기자재를 기업에 파견하여 교육을 실시한다. 맞춤형 인력양성 과정의 세부적인 내용은 다음과 같다.

- 제품 및 기술연계 맞춤형 교육 : 1~4년 이내에 기술력 확보가 가능한 목표를 설정한 후 강사와 현장기술자가 생산 및 개발과정에 동참하여 목표달성에 필요한 교육기간(10일 이상) 동안 추진하는 교육과정
- 기술 및 품질인증 맞춤형 교육 : 사내 인력이 인증에 대한 개념과 절차를 학습하고 실제로 인증절차를 시도하는 교육과정
- 기술인력 양성 가치창출 맞춤형 교육 : 전 직원이 기업의 비전과 목표에 대한 공감대를 형성할 수 있도록 지원하는 교육과정
- 혁신역량 업그레이드 맞춤형 교육 : 경영시스템 혁신, 품질 및 생산성 향상, 직무능력 향상, 관리시스템 운영 등에 대한 내용을 숙지해 실제 업무에 정착시키는 교육과정

〈그림 3-20〉 해양레저장비산업 인력양성사업 추진 로드맵



자료 : 중소조선연구원 해양레저장비개발센터 내부 자료

〈표 3-6〉 기업방문 맞춤형 인력양성 교육의 추진방향 및 실적(2011년 기준)

추진방향	목표대비 실적
- 기업 기술, 제품, 경영 등 장기목표 중심의 3-4년 장기교육 기획 - 연차별 세부 교육계획은 교육 후 성과 달성 가능 여부 집중 검토 - 기업차원의 성과달성을 위한 장기교육 위주로 추진하되 일정은 분산 - 총 교육비의 현금 10~15%, 국외강사 체재비는 기업 부담 - 교육단계(착수, 과정, 마무리 등)별 교육현장 조사 및 애로상담 추진	- 달성율 : 152% - 강좌 수 : 9/9 강좌, 달성 - 인원 수 : 78/70명, 달성 - 교육시간 : 1,804/1,128시간, 달성 - 교육규모 : 13,267/8,763 맨아워(Man Hour-1인 1시간의 작업분량)

자료 : 중소조선연구원 해양레저장비개발센터 내부 자료

둘째, 기술분야 개방형 교육 과정은 해양레저장비산업에 필요한 공통 기술 및 경영 분야에 대해 국내외 전문가를 초빙하여 공개강좌를 개최하고 있으

며, 실습 중심의 선진기술을 학습하고 기 확보된 기술의 체계화, 직무역량 강화 등 업무와 관련된 다양한 기술에 대해 매년 업계 수요조사 결과에 근거한 교육을 실시하고 있다.

〈표 3-7〉 분야별 개방형 교육 프로그램 현황

연도	분야	강좌명	강좌 내용	교육 일수
2009	기술	모터보트 선형디자인 이론 및 실습 교육	모터보트 설계 이론과 계산법, 설계 소프트웨어 실습교육	14일
		모터보트 성능예측과 검증기술 교육	모터보트 성능예측과 검증의 원리, 시험계획 수립과 실습	4일
		모터보트 제품디자인 특성과 평가 교육	레저보트의 설계 트렌드 분석, 모터보트 디자인 결정 및 평가방법	3일
		보트 건조용 신소재 활용기술 교육	요트, 모터보트 건조용 복합재료의 이론, 특화된 소재교육	4일
		소재 및 공법중심의 국외 레저보트 건조사례	국외 건조과정별 소재적용 사례교육	1일
		보트 고품질 경량화 건조기술 교육	선진국의 고품질 복합재료 성형기술인 진공성형기법 학습	8일
		보트 선체 품질검사와 평가기술	국내외 레저보트 선체평가와 관련 규정들의 현황과 향후 개정방향을 학습하여 보트 건조시의 규제 대응방안 학습	4일
		보트 및 의장품 운영 메커니즘 교육	세일링 요트 선조와 설계자를 대상으로 세일링 요트의 역학적인 운용 메커니즘에 대해 학습	6일
		개인용 해양레저장비 설계 및 제작과정	소형 세일링 요트를 직접 설계함으로써 요트 설계 및 생산에 대한 기반지식을 학습함	12일
		보트 선진 의장품 교육	세일링 요트의 의장품에 대한 선진제품에 대한 기반지식에 대해 학습함	2일

〈표 3-7〉 분야별 개방형 교육 프로그램 현황(계속)

연도	분야	강좌명	강좌 내용	교육 일수
2009	경영	사업기획력 향상 및 사업관리 실무과정	해양레저산업의 현황과 발전방향으로부터 기업에 필요한 사업기획력을 향상시키고 이를 실제 관리하기 위한 사업관리 방법에 대해 학습	14일
		지역 기술경영자 해양레저산업 비전 및 기술교육	지역전략 산업분야(자동차, 해양바이오 등) 기술경영자(CEO, CTO, 연구원 등)를 대상으로 해양레저산업의 전망과 접근가능한 제품을 소개함으로써 해양레저장비산업 참여 유도	2일
		해양레저 글로벌 비즈니스 전문가 과정	사내 글로벌 비즈니스 역량강화를 위해 대표자 및 관리자가 습득해야할 능력의 향상방안에 대해 학습	2일
		해양레저 글로벌 비즈니스 전문가 과정	해양레저 산업의 마케팅 패러다임 변화에 대응한 제품판매 전략에 대한 능력향상	2일
2010	기술	실적선을 이용한 레저보트 설계기초	모터보트의 디자인 이론과 각종 계산법, 실선 설계를 위한 3차원 설계 소프트웨어를 학습함	12일
		국내외 레저보트 설계 및 생산규정	레저보트 수출에 대비한 국외 레저보트 설계, 생산, 검사 등에 대한 각종 규정 및 절차를 학습함	4일
		실적선을 이용한 레저보트 설계 응용	실적선(1척)을 대상으로 재설계 절차와 검증에 대해 학습하고 3차원 설계 소프트웨어로 재설계에 대해 실습함	7일
		보트 진공성형 고급 테크닉	보트 레진 인퓨전의 필수 테크닉, 문제점 해결 테크닉, 성형계획 등에 대해 학습함	5일
		몰드 자동생산을 위한 도면가공 기술	자동생산 필수 이론과 2D 도면의 3D화에 대해 학습하고 실습함	10일
		5축 가공기를 이용한 플러그 제작 및 표면처리 기술	5축 가공기를 통해 생산된 플러그를 표면 처리하는 소재, 공정, 작업방법 등에 대해 실습위주로 학습함	10일

〈표 3-7〉 분야별 개방형 교육 프로그램 현황(계속)

연도	분야	강좌명	강좌 내용	교육 일수
2010	기술	보드류 설계, 생산, 유지보수기술 교육	서핑보드의 설계기술에 대해 학습하고 제작 과정을 실습함으로써 완성품을 제작	10일
		레저보트 건조 공법의 특성과 수리기술	레저보트 파손사례와 소재, 수리절차를 학습하고 대표적인 파손사례에 대해 실습함	5일
	경영	해양레저산업 중간관리자 혁신 교육	해양레저산업체 중간관리자에게 필요한 직무능력과 미래 비전에 대해 교육함	2일
		기업 제품 맞춤형 브랜드 개발 교육	브랜드 네이밍과 마케팅에 대해 이론적으로 학습하고 기업별로 특화된 브랜드명을 개발하는 과정	2일
		해양레저산업 인력양성 담당자 혁신 교육	해양레저산업체 사내 교육담당자에게 필요한 직무능력과 미래비전에 대해 교육함	2일

자료 : 중소기업연구원 해양레저장비산업 인력양성사업단 홈페이지 <hrd.rims.re.kr>, (검색 일 : 2014.6.18)

셋째, 지식서비스 교육지원 과정이 있다. 본 과정은 지역기업의 기술경영, 마케팅, 공정혁신 등 국내외 비즈니스 역량강화 교육을 지원하여 사업화 역량 강화를 추진하는 것을 목표로 하고 있다.

넷째, 취업연계 예비인력 양성 과정은 현장 및 실무형 교육을 통해 맞춤형 인력을 양성하는 것을 목표로 하며 해양레저산업 관련 전문대학 또는 대학교 졸업예정자를 대상으로 해양레저산업에 특화된 교육을 장기간 실시하여 기업체 근무를 위한 실무 기초능력을 확보하기 위해 운영된다.

〈표 3-8〉 신규인력이 이수하는 교육과정

강좌명		교육내용
파워보트 2, 3차원 설계기술(1, 2)		파워보트 3차원 설계 소프트웨어(Rhino 3D)의 메뉴 사용법과 기초적인 성능추정 모듈 등에 대해 학습하여 3차원의 레저보트, 의장품의 설계와 성능추정 능력을 확보함
레저보트 건조용 복합재료		레저보트 건조용으로 사용되고 있는 섬유재, 레진, 진공성형 자재, 코어재, 기타 용품 및 공구, 건조공정을 학습하여 적절한 재료를 선택할 수 있도록 함
해양레저장비 기반지식과 운용기술		현장기술자로서의 기초적인 지식이라고 할 수 있는 세일요트의 운항원리와 선 내외 각종 의장품의 명칭과 기능을 습득하여 설계와 생산에 필요한 기반 지식을 학습함
목재 요트 제작 기술 교육		소형 목재요트를 직접 제작함으로써 목재와 복합재료를 취급할 수 있는 기술을 익히고 도면을 이용하여 선박이 건조되는 과정을 학습함
소재 목합 재료 보트 제작 실습	레저보트 목재플러그 제작	소형 복합재료 레저보트를 건조 공정인 목재 플러그 제작 과정을 직접 실습해 봄으로써 목재 플러그의 제작에 필요한 필수기술을 학습함
	목재 플러그 표면처리 교육	목재 플러그 표면처리의 과정을 이해하고 전용 소재인 Duratec과 공구를 사용하여 스스로 표면처리를 할 수 있는 능력을 키움
	레저보트 성형기술 교육	레저선박용 복합재료를 직접 성형해 봄으로써 섬유, 레진, 폼재, 이형재 등의 취급방법을 이해하고 소규모 성형공정을 직접 구현할 수 있도록 함

자료 : 중소조선연구원 해양레저장비산업 인력양성사업단 사업 안내(2012)

다섯째, 글로벌 및 인력양성 네트워킹 과정은 국외 선진기술 유입 활성화, 산업현장의 인력양성 마인드 육성과 지역 기업간 연계활동의 활성화를 목적으로 운영된다.

3) 통영시의 경남 해양레저산업 활성화를 위한 전문인력 양성사업

(1) 개요

통영시가 운영 중인 경남 해양레저산업 활성화를 위한 전문인력 양성사업은 해양레저산업 중 서비스분야에 특화된 교육 프로그램을 제공하고 있다.

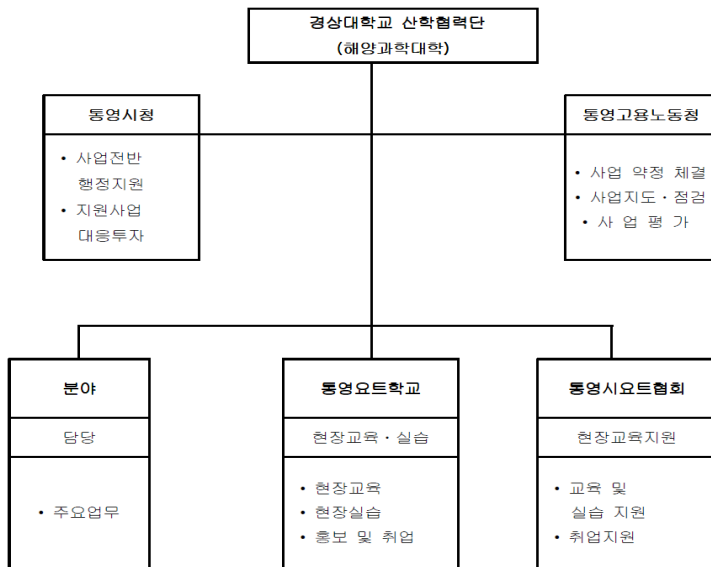
〈표 3-9〉 통영시 해양레저 전문인력 양성사업 개요

구분	세부 내용
교육장소	경상대학교 해양과학대학, 통영해양스포츠센터, 통영요트학교
추진주체	경상대학교 산학협력단, 통영요트학교
사업기간	2013년 ~ 2014년
예산규모	2억 원(2013년), 2억 8천만 원(2014년)
홈페이지	통영요트학교 홈페이지(www.tyyacht.com)

자료 : 통영요트학교 홈페이지(www.tyyacht.com)

경남 해양레저산업 활성화를 위한 전문인력 양성사업은 통영시와 고용노동부가 공동으로 추진하고 있다. 본 사업은 지역맞춤형 일자리창출 지원사업의 일환으로 진행되고 있으며, 통영지역 구직자를 대상으로 해양레저 전문인력을 양성하기 위해 경상대학교 산학협력단과 통영요트학교가 컨소시엄을 구성해 사업을 수행하고 있다. 교육비는 전액 무료이며, 산업(현장견학) 시찰비 등도 지원된다.

〈그림 3-21〉 해양레저장비산업 인력양성사업 추진 체계



자료 : 경상대학교 산학협력단 내부 자료

해양레저산업 전문인력 양성사업은 해양레저산업 및 마리나 서비스 분야에 취업이나 창업을 목표로 하고 있는 통영에 거주 중인 주민이 대상이다. 인력양성 사업대상 우선순위로는 베이비부머(46세~59세), 전 조선업계 종사자, 은퇴 장년층이 1순위이며, 연안 어업인(어촌관광, 섬 탐방 및 피서리나 확충 대비 인력 양성), 청년실업자 및 저소득층이 2순위, 연간 매출액 1억 5천만 원 이하인 영세 자영업자가 3순위이다.

2013년부터 2014년까지 총 4회의 교육/훈련이 실시되었으며, 각 회차 별 교육생 수는 25명 내외로 총 102명의 해양레저 전문인력이 교육을 이수했다.

〈표 3-10〉 해양레저산업 전문인력 양성사업 교육훈련 일정 및 교육생 수

구분	교육기간	강의시간	교육생 수
1기	2013.3.19~2013.5.30(30일)	-	25명
2기	2013.7.16~2013.10.17(30일)	총 31강, 189시간 강좌	25명
3기	2014.3.25~2014.6.13(33일)	총 51강 243시간 강좌	25명
4기	2014.8.19~2014.11.6(33일)	총 300시간	27명

자료 : 경남 해양레저산업 활성화를 위한 전문인력 양성사업 홍보자료

본 사업은 세일요트 운용 및 관리, 모터보트 운용 및 관리, 수상안전교육 및 응급처치, 해양레저산업 및 마리나 서비스 분야 창업 교육, 마리나 관리 및 운영 등에 대한 교육 프로그램을 운영하며, 교육 후에는 요트조종면허, 보트조종면허, 수상인명구조요원자격, 스쿠버다이빙 자격 취득을 지원하고 있다. 교육 및 훈련 프로그램은 경상대학교 산학협력단과 통영요트학교, 통영시 요트협회가 진행하며, 각 기관별 세부 교육 프로그램 및 훈련 방안은 다음과 같다.

〈표 3-11〉 해양레저산업 전문인력 양성사업 교육 프로그램 및 세부 내용

기관명	훈련 프로그램	훈련 및 교육 세부 방안
경상대학교 산학협력단	해양레저 전문인력 양성교육 프로그램 개발	• 프로그램 TF Team 운영을 통한 프로그램 개발
	저탄소 녹색성장 관련 이론교육 및 현장실습	• 강좌 개설 및 현장실습 • 해양조사선 활용 현장실습 • 해양환경 전공교수 강의
	취업 및 해양레저 자영업 경영전략 컨설팅 지원	• 경영분석 전공교수 강의 • 교육생별 컨설팅 지원
	어촌체험 관광 프로그램 개발	• 어촌체험관광 네트워크 구축 • 바다 해설사 분야 강의
	해양레저 및 해상안전 관련 교육	• 해상 및 인명안전 강의 • 해상안전 담당교수 강의 • 현장실무 교육 및 실습
	취업전략수립	• 경영분야 자문위원 구성
	전문인력 양성 외부 초청강의	• 전문가 초빙 강의 및 훈련
통영요트학교	현장실습 교육	• 요트 전문 강사진 강의
	마리나 시설, 교육장 제공 및 요트 임차	• 현장실습 • 통영요트학교
	해양레저기구의 사용 및 관리	• 통영요트학교 5년 이상의 강의경력 전문가 이론교육 및 현장 실습 교육 지도 • 수료자 100% 면허 취득 교육 목표 • 해양레저 자영업 운영 위한 실무 위주 현장 교육 및 실습 시행 • 요트 및 세일 수리, 보관 현장교육 및 실습
	딩기, 윈드서핑, 요트운항 원리	
	요트 및 세일 수리 및 보관법	
	마리나 시설 현황, 유지 및 관리법	
	딩기, 윈드서핑 훈련 및 실습	
	요트운항 훈련, 각종 요트조종 실습	
	요트조종면허 실기 교육	
	요트조종 면허 취득 훈련	
	요트세일링 현장 교육(연안세일링)	
	요트를 활용한 저탄소 녹색성장 현장 세일링	
	요트 및 세일 수리 및 보관 실습 및 평가	
	요트를 활용한 저탄소 녹색성장 현장 세일링	
	요트 및 세일 수리 및 보관 실습 및 평가	

〈표 3-11〉 해양레저산업 전문인력 양성사업 교육 프로그램 및 세부 내용(계속)

기관명	훈련 프로그램	훈련 및 교육 세부 방안
통영 요트 학교	마리나 시설 유지 및 관리 훈련	• 마리나 현장실습 • 해양레저 업체 발굴 및 취업 TF Team 운영 • 인턴사원 채용 프로그램 도입 검토
	수상안전교육	
	해양레저기구 관리 및 보수 교육 및 훈련	
	수상안전교육 및 수상인명구조자격 취득 교육	
	CPR 및 응급처치교육	
	요트 및 모터보트 인명구조 MOB 교육	
	레저기구 엔진의 정비 및 관리, 보수교육	
	모터보트 관리, 유지 및 엔진정비 관리 교육	
	마리나 관리 및 운영 교육	
	전문인력 양성 외부 초청강의	
	취업전략 자문	
	취업지원 및 사후관리	
통영시 요트 협회	교육 인프라 지원 협조	• 요트인프라 지원 • 인턴사원 채용 프로그램 도입 검토
	각종 국제 및 국내 대회 교육수료자 채용 지원	
	해양레저 장비 교육	• 해양레저 장비 지원
	해양레저 프로그램 체험 현장 교육	• 요트 외 해양레저 장비 현장 교육 및 훈련
	각종 해양레저 현장실습	• 현장실습 지도

자료 : 경상대학교 산학협력단 내부 자료

4) 기타 인력양성 프로그램

(1) 인천대학교의 해양레저스포츠 전문인력 양성과정

인천대학교 산학협력단은 고용노동부가 주관하는 지역 맞춤형 일자리 창출 지원사업의 일환으로 고용노동부, 인천광역시와 협력하여 실무 중심의 교육

프로그램으로 구성된 해양레저스포츠 전문인력 양성과정을 운영하고 있다.

본 교육 프로그램은 인천에 거주하고 있는 만 18세부터 34세 이하인 미취업자(30명)를 대상으로 하고 있으며, 수업료는 전액 무료이고 수료 후 취업 알선 및 해양레저스포츠 관련 자격증(요트조종, 인명구조 등)의 취득을 지원하고 있다.

2014년 4월 14일부터 6월 11일까지 8주 동안 9시부터 18시까지 1일 8시간의 교육이 이루어졌으며, 총 88강에 걸쳐 320시간 동안 교육이 진행되었다. 교육 내용은 해양 일반, 마리나 산업, 엔진 정비, 해양레저스포츠 경기, 해양 관광, 해양 안전, 소형 보트 제작, 항해술을 비롯해 해양레저스포츠 관련 자격증 취득을 위한 교육 프로그램으로 구성되어 있다.

〈표 3-12〉 해양레저스포츠 전문인력 양성과정 교육 프로그램 및 세부 내용

구분	학습목표 및 내용
해양 일반	• 국제 해양 관련 교양 습득
마리나	• 마리나 산업에 대한 이해와 실습
자격증 취득 및 수료	• 요트 조종 면허 취득, 인명구조요원 자격 취득 • 기타 해양스포츠 관련 자격 취득 및 수료 (원드서핑, 딩기요트, 카약, 스쿠버다이빙)
엔진 정비	• 선박 엔진 정비 능력 배양
경기 규칙	• 해양에서 이루어지는 경지, 이벤트 이해
해양 관광	• 해양 관광업, 크루즈 관광의 이해
해양 안전	• 인명 및 구조, 구난 능력 배양
소형 보트 제작	• 카누 및 고무보트 제작을 통해 자가 제작 능력 배양
항해술	• 종합 항해 능력 점검

자료 : 인천대학교 산학협력단 홍보자료

(2) 한국해양대학교의 해양레저 마리나산업 전문가 양성과정

한국해양대학교와 동명대학교는 공동으로 해양레저 마리나산업 전문가 양

성과정을 운영하고 있다. 동명대학교 산학협력단 산하 스포츠산업 전문인력 양성사업단은 문화체육관광부가 선정한 스포츠산업 전문인력 양성기관으로 2009년부터 현재까지 본 사업을 운영하고 있다.

한국해양대학교가 운영 중인 교육 프로그램은 크게 해양레저산업과 마리나산업 부분으로 이루어지는데, 이론과 실무, 실기, 실습으로 구성되어 있으며 총 90시간의 교육 과정이 운영되고 있다. 교육을 위해 국내·외 전문가를 강사로 활용하고 있으며, 해외 마리나 운영실태 견학 및 실습을 위해 동경, 오사카, 후쿠오카를 매년 방문하고 있다. 특히 한국해양대학교와 동명대학교의 마리나산업 전문가 양성과정은 전국에서 유일하게 크루즈 요트와 슈퍼요트 운영 및 조종술 교육 과정을 운영하고 있어 관련 실무 능력을 습득할 수 있다는 것을 특징으로 한다.

〈표 3-13〉 해양레저 마리나산업 전문가 양성과정 교육 프로그램

구분		과목	시수
해양 레저 산업	이론	해양레저자원론, 해양레저정책론, 해양레저산업 관련법, 해양레저산업 마케팅	12
	실무	해양레저이벤트 기획, 해양레저이벤트 운영, 해양레저 장비유지, 장비관리론	6
	실기	세일링요트, 모터보트, 크루즈 요트, 해양레저 체험	12
	실습	보트쇼 현장실습, 요트 전시이벤트 현장 실습	12
소계		해양레저산업(이론+실무+실기+실습)	42
마리나 산업	이론	마리나산업론, 마리나관련법, 마리나정책, 마리나서비스 경영, 마리나 개발론	12
	실무	마리나시설 및 장비운영, 마리나 마케팅 기획론, 마리나 관리 매뉴얼 작성, 마리나 비상위기 관리론	12
	실기	크루즈요트 운영 및 조종, 슈퍼요트 운영 및 조종	12
	실습	국내 마리나운영 현장실습, 해외 마리나 운영현장 실습	12
소계		마리나산업(이론+실무+실기+실습)	48
총계		해양레저산업+마리나산업	90

자료 : 한국해양대학교 해양레저 마리나산업 전문가 양성과정 홍보자료

(3) 대한마리나산업진흥회의 마리나 기초 교육과정

대한마리나산업진흥회가 운영하는 마리나 기초 교육과정 프로그램은 20시간 동안 총 5과목을 집중적으로 학습하는 과정으로 마리나 산업 및 정책, 마리나 개발론, 사례 연구, 마리나 운영론, 현장실습 과목으로 구성된다.

〈표 3-14〉 마리나 기초 교육과정의 내용

회차	과목명	교육내용	장소
1회차 (19:00 ~22:00)	마리나 산업 및 정책 (3H)	•마리나 이해·마리나 계류 유형 •마리나 구성요소 •마리나산업 전망 및 관련 직업 소개 •정부 및 지자체 마리나 활성화 지원정책 소개	진흥회 강의장
2회차 (09:00 ~13:00)	마리나 개발론 (4H)	•기초조사 및 현지조사 방법 •국내외 마리나 개발 사례 •입지타당성분석·마리나 설계 •수요예측 방법·계류비용 산정	진흥회 강의장
3회차 (19:00 ~22:00)	마리나 사례 연구 (3H)	•레저선박 계류 형태 •마리나의 유형별 개발사례 소개	진흥회 강의장
4회차 (09:00 ~13:00)	마리나 운영론 (4H)	•입출항일지 작성 방법 •클럽하우스 운영 •마리나 서비스 교육·마리나 수익 구조 •마리나 사고 사례 및 대처법	진흥회 강의장
5회차 (10:00 ~17:00)	현장실습 (6H)	•레저선박관리 방법·상하가시설 이용 •마리나 일일관리 체험 •비상상황 대처법	아라 마리나
총 5일	5과목 (20H)	-	-

자료 : 대한마리나산업진흥회 마리나 기초 과정 홍보자료

(4) 부경대학교의 마리나개발 및 운영 최고경영자 과정

부경대학교 평생교육원이 주관하는 마리나개발 및 운영 최고경영자 과정은 마리나 관리 및 운영자를 대상으로 5일간 진행되는 프로그램이다. 교육 기간 중 마리나 관련 법제도와 마리나 시공과 관련된 공학적인 측면, 마리나 개발 전략 등 다양한 분야에 대해 학습하며 다른 교육 프로그램에 비해 비교적

단기간 수업이 이루어진다는 특징이 있다.

〈표 3-15〉 마리나 개발 및 운영 과정 교육 프로그램

구분	교육 과목명
1일차	세계의 마리나산업 활성화 배경과 국내 과정
	외자유치 관련법 이해
	해양리조트형 마리나개발 및 외자유치 사례
2일차	어촌어항의 재개발법 이해
	경기 국제보트쇼 기획과 진행
3일차	해양공학 물리적 측면
	여수 해양엑스포와 해양관광개발 사례
	해양공간건축 디자인
	토종마리나의 설계와 시공
4일차	해양공학 기술적 측면
	안전 크루징과 세일링을 위한 근해항해술의 이해
5일차	마리나 개발 및 운영과 생태환경
	한국의 마리나시장 상황과 마케팅전략
	고객응대서비스

자료 : 부경대학교 마리나 개발 및 운영 과정 홍보자료

5) 종합분석

국내 해양레저산업과 관련된 전문인력 양성 프로그램 사례에서 보듯이 중앙부처 및 지방정부, 민간단체, 대학 등 다양한 기관에서 해양레저 및 마리나 산업과 관련된 교육 프로그램을 운영하고 있다. 마리나산업 도입 초기 단계에서는 관련 산업에 대한 관심 제고 및 새로운 일자리 창출을 위해 교육 프로그램을 운용하는 것이 긍정적 효과를 가져올 수 있다. 이와 더불어 전문인력 양성 프로그램은 교육 목표 및 교육 프로그램을 포함한 교육체계의 정립과 교육 수요의 파악, 채용업과의 연계성 검토가 함께 이루어져야 소기의 효과를 얻을 수 있을 것으로 판단된다.

〈표 3-16〉 국내 해양레저산업 전문인력 양성 프로그램

구분	주체	사업내용
마리나전문인력 양성사업	해양수산부	• 운영기관 : 한국마리나산업협회, 목포해양대학교 • 사업특성 : 마리나항만 운영, 레저선박 운항, 레저선박 정비 및 수리 • 사업비 : 기관 당 연간 1.5억 원(3년 사업) • 대상 : 마리나산업에 관심 있는 일반인
해양레저장비산업 인력양성사업	중소조선연구원 / 부산광역시	• 운영기관 : 중소조선연구원 • 사업특성 : 레저보트 제작 및 생산설계, 레저사업 운영부문 교육 • 사업비 : 연간 5억 원 • 대상 : 레저보트 설계·제작관련 민간인, 업체 재교육
경남 해양레저산업 활성화 전문인력양성사업 (지역맞춤형 일자리 창출사업)	고용노동부	• 운영기관 : 경상대학교, 통영해양스포츠센터, 통영요트학교 • 사업특성 : 레저보트 제작/관리, 해양레저사업 운영 • 사업비 : 연간 2억 원(계속사업) • 대상 : 통영 및 인근 지역 거주 영세사업자, 퇴직자, 청년실업자
기타사업	지역대학/협회	• 사업특성 : 해양레저/마리나 관련 전문인력 양성 • 대상 : 일반인, 해양레저관련 업체 임직원

따라서 국내 해양레저 및 마리나산업의 전문인력 양성 프로그램의 활성화를 위해서는 교육의 목표 및 교육대상자의 명확화가 필요할 것으로 생각된다. 이와 동시에 교육대상자의 취업과 연계하여 현재 관련 기업에서 필요로 하는 인력 수요의 파악이 함께 이루어져야 하며, 인력 수요의 파악은 향후 교육수료자의 취업 및 재취업과 연계될 수 있는 구조를 가져야할 것이다.

교육 프로그램의 운영 및 교육 강사에 대한 분석도 요구된다. 현재 운영되고 있는 교육 프로그램 중에서 해양수산부의 마리나 전문인력 양성사업과 중소조선연구원의 해양레저장비산업 인력양성사업을 제외하면 교육의 목적과 대상이 명확하지 못하다. 또한 교육 프로그램 측면에서도 관련 분야의 전문

가들이 아니면 쉽게 접할 수 없는 내용을 단기간에 교육하거나 대등 소이한 형태로 운영하면서 차별화가 이루어지지 않으며, 교육을 통한 성과를 파악하기도 어렵다.

따라서 해양레저산업 전문인력 양성 프로그램의 운영 효율화 및 목표 달성을 위해서는 교육 수요의 파악과 함께 일자리와 연계될 수 있는 시스템을 갖추는 것이 가장 시급하다고 생각된다. 또한 청년 일자리 창출과의 연계를 위해서는 대학 및 고등학교 교육과정과의 연계도 검토가 필요할 것으로 판단된다.

3. 해외 해양레저 전문인력 양성 프로그램

1) 주요 국가별 마리나산업과 인력환경

마리나산업이 발달된 미국과 영국, 호주 등은 마리나산업을 기반으로 다양한 일자리를 창출하고 있다. 또한 서비스 분야에서는 새로운 일자리를 창출하며 각 국가별로 경제적 기여도 또한 높다. 해외 해양레저 전문인력 양성 프로그램 현황에 앞서 미국, 영국, 호주 등 주요 지역의 마리나산업 현황 및 기업체 수, 인력 현황을 종합적으로 살펴보면 다음의 표와 같다. 우선 마리나산업 선진국들은 레저보트 보유 규모, 마리나시설 현황 등에서 우리나라와는 큰 격차를 보이고 있는 실정이다. 그리고 마리나산업의 규모를 레저보트 척수, 제조업체 수 등으로 나누어 살펴봐도 큰 차이를 보이고 있다. 앞서 국내 마리나 관련 업체들에 대한 실태 조사를 통해 살펴본 바와 같이 산업기반이 선진국과 큰 차이를 보이고 있는 국내 여건상 다양한 일자리를 단기간에 창출하는 것은 쉽지 않으며, 마리나산업 전문인력 양성은 각 국가별 레저활동 시장 환경이나 산업체의 발전정도에 따라 큰 격차가 존재한다.

따라서 국내 마리나산업 전문인력의 양성은 관련 시장의 동반성장을 통하여 레저보트 제조/부품산업 육성, 마리나 관련 서비스기업 창출 등 유관 기업과 업종 등이 마련될 때 효과가 높을 것으로 판단된다.

〈표 3-17〉 주요 국가별 마리나산업 · 인력환경 종합

구분	미국	영국	호주	뉴질랜드	중국	한국
기업체 수 (개)	34,833	4,178	1,065	1,160	1,270	-
제조업체 수 (개)	830	340	145	140	180	22
종사자 수 (명)(a)	338,526	31,000	25,500	7,500	11,700	2,175
마리나 수 (개소)(b)	11,000	565	450	209	89	30
레저보트 수 (척)(c)	16,667,000	694,270	906,970	209	19,108	10,257
마리나 1개소 당 종사자 규모(a/b)	30.8	54.9	56.7	35.9	131.5	72.5
종사자 1인당 레저보트 척수(a/c)	49	22	36	69	2	5
레저보트 1척당 인구수	19	91	27	9	70,862	4,781

자료 : 각 국가별 마리나산업 통계자료 인용 재작성.

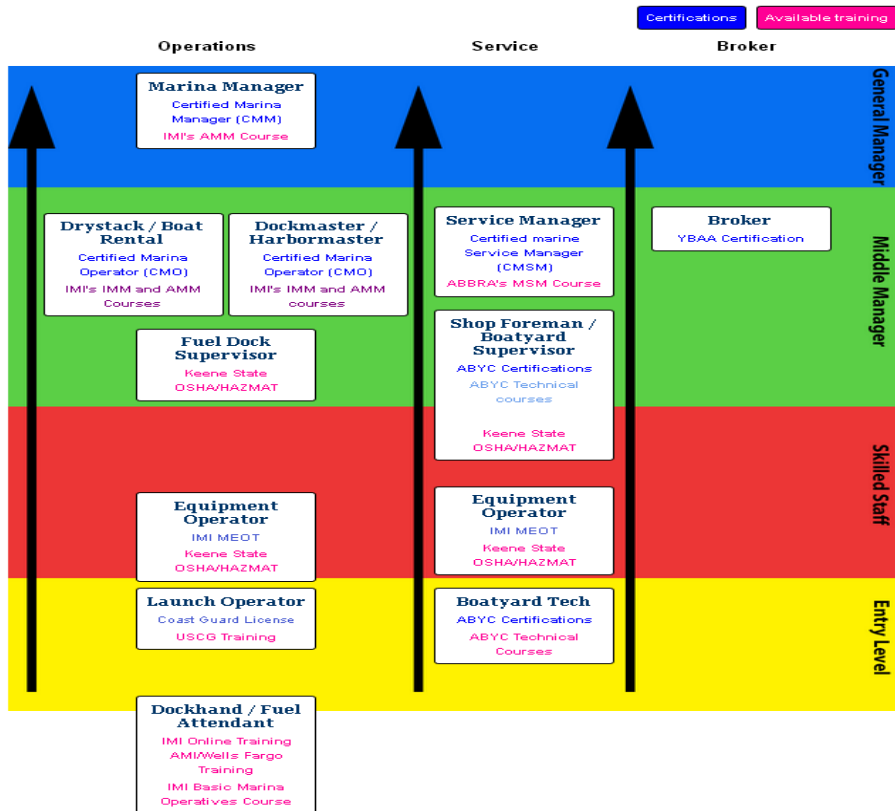
2) 미국 해양레저산업 인력양성 프로그램

미국의 대표적인 마리나 전문인력 양성 기관으로는 1986년에 설립된 미국 마리나협회(International Marina Institute, IMI)를 들 수 있다. IMI는 미국해양산업협회(Association of Marina Industries, AMI) 산하 기관으로 마리나 전문인력 양성을 위한 다양한 프로그램을 운영하고 있다. IMI는 마리나 전문인력 양성을 위한 전문적인 교육 프로그램과 국제적 인증 취득과 관련된 다양한 과정을 운영하고 있다. 현재 운영 중인 대표적인 프로그램으로 고급 마리나 관리자 과정(Advanced Marina Management, AMM), 중급 마리나 관리자 과정(Intermediate Marina Management, IMM), 마리나 운영자 과정(Marina Operator's Courses, MOC)이 있다.

한편 IMI는 국제적으로 통용되는 인증 프로그램을 운영하고 있으며, 1992년부터 마리나 최고 전문가 과정(Certification Marina Manager, CMM)의 운영을 시작해 2014년 현재 325명의 공인 마리나 관리자를 배출했다. 또한 마리나 최고 운영자 과정(Certified Marina Operator, CMO)을 운영하는 등 마리나 전문인력 양성을 위한 다양한 인증제도 및 프로그램을 개발하고 있다.

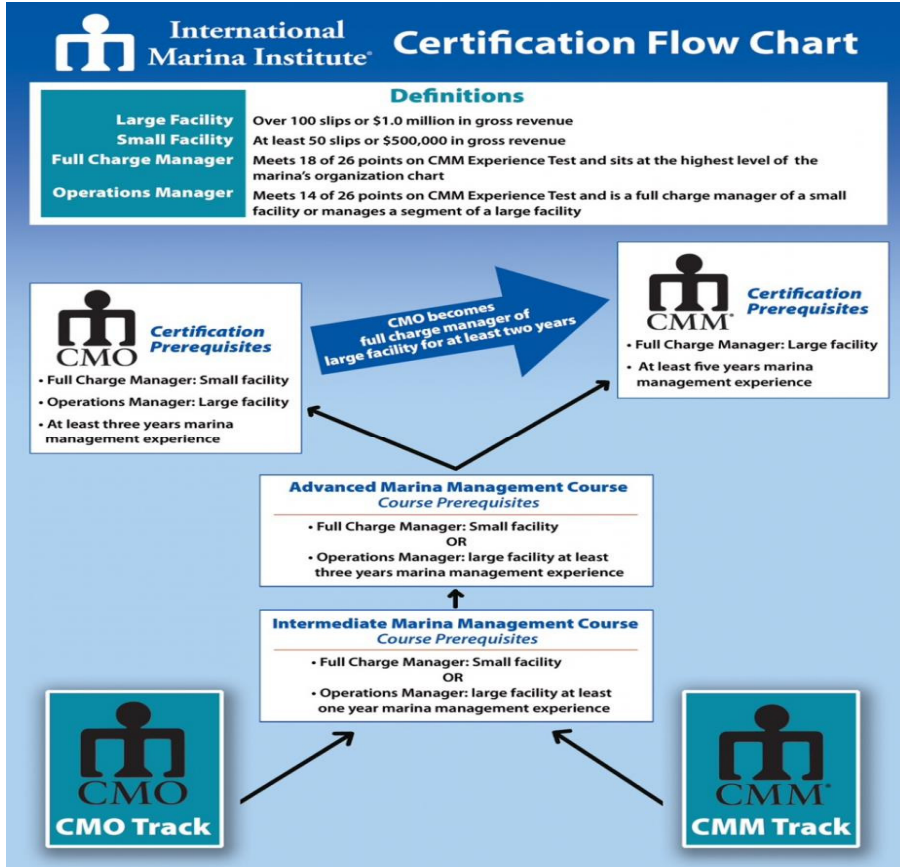
다음의 그림은 마리나 전문인력의 경력 과정에서 단계별로 필요한 IMI의 마리나 전문인력 양성 프로그램을 병치해 놓은 것이다. 마리나 전문인력의 경력 경로를 크게 4단계로 구분하였으며, 각 단계별로 하위 단계에서 상위 단계로 이동하기 위해 수강해야 하는 교육 프로그램을 제시하고 있다.

〈그림 3-22〉 IMI의 교육 및 인증 프로그램의 수강 과정



자료 : 미국 마리나산업협회 홈페이지 <marinaassociation.org>, (검색일 : 2014.11.25)

〈그림 3-23〉 IMI의 인증 프로그램 취득 과정



자료 : 미국 마리나산업협회 홈페이지 <marinaassociation.org>, (검색일 : 2014.11.25)

한편 IMI는 홈페이지를 통해 각 단계별로 이수해야 하는 프로그램과 인증 제도를 설명하고 있으며, 마리나 운영 초급과정의 경우 수강생의 편의를 위해 인터넷을 활용한 온라인 강의 프로그램을 비롯하여 온라인 세미나인 ‘Webinar’를 개최해 최신 동향에 대한 정보를 제공하고 있다. 또한 인증 프로그램의 취득 단계에 대한 설명을 통해 각 인증 프로그램별 자격 요건 및 마리나 전문인력으로서 경력을 설정할 수 있는 정보를 제공하고 있다.

3) 영국과 호주의 인력양성 프로그램 현황

영국의 마리나 전문인력 양성 프로그램을 운영하는 대표적인 기관으로 영국해양협회(British Marine Federation, BMF)를 들 수 있다. 마리나 프로그램 수강 희망자는 협회의 홈페이지에 교육 신청서를 제출하면 교육 참여가 가능하다. 교육비용은 자비 부담이 원칙이며, 교육 장소가 해외에 있어 국내 연수자가 참여하기에는 시간적·공간적인 한계가 있으나, 대부분의 교육 프로그램이 단기간에 집중적으로 이루어지므로 마리나 운영사의 필요에 따라 참여가 가능하다.

영국해양협회 교육 프로그램은 각 과정별 연령과 경력에 따라 차이를 두고 있다. 하지만 마리나 초급에서 심화교육까지 교육프로그램이 마련되어 기초 지식이 부족하더라도 초급 프로그램부터 수강이 가능하다.

아래 표는 영국해양협회에서 운영하고 있는 교육 프로그램을 소개하고 있다. 각 과정 이수자는 협회의 교육 수료증을 발급받게 된다. 그리고 심화과정을 이수받을 수 있는 자격도 얻을 수 있다.

〈표 3-18〉 영국해양협회의 교육 프로그램

구분	교육 과정
마리나 관리 과정 (Marina Managers Courses)	마리나 운영원 과정(Marina Operatives Course) 중급 마리나 관리자 과정(Intermediate Marina Managers Course) 고급 마리나 관리자 과정(Advanced Marina Managers School) 마리나 관리자 인증(Certified Marina Manager) 과정 마리나 전문가 인증(Certified Marina Professional) 과정
단기 교육 과정	매년 9월부터 6월 사이에 상시 개설됨 해양 전문가 과정(Marine Specific Courses) 웹 PR 마케팅 과정(Web PR Marketing Courses) 판촉 및 고객서비스 과정(Sales & Customer Service Courses) 리더십·HR 과정(Leadership & HR Courses)

자료 : 영국해양협회 홈페이지 <britishmarine.co.uk>, (검색일 : 2014.11.25)

영국해양협회는 보트 건조 부문의 커리큘럼도 함께 운영한다. 학교와 기업 등 다수의 유관 기관이 회원으로 가입되어 있으며, 협회 회원들은 회원가로 교육 프로그램 수강이 가능하다. 협회는 교육 프로그램의 운영 외에도 해양

전문인력을 양성하기 위한 다양한 지원 정책을 시행하고 있다.

한편, 영국해양협회는 호주 마리나산업협회(MIAA)와 협력하여 2011년 국제 마리나 교육 인증기관인 국제마리나협회(Global Marina Institute, GMI)를 설립했다. 국제마리나협회의 교육 프로그램은 영국해양협회와 호주 마리나산업협회의 교육프로그램을 토대로 마련되어 교육내용, 운영 방식에서 유사한 부분이 많다. 국제마리나협회가 운영 중인 교육 프로그램은 IMM(Intermediate Marina Managers), AMM(Advanced Marina Managers), Marina Operators, Marina Operatives, Marinas 101의 5개 교육과정으로 이루어져 있다. 각 교육프로그램의 내용은 다음과 같다.

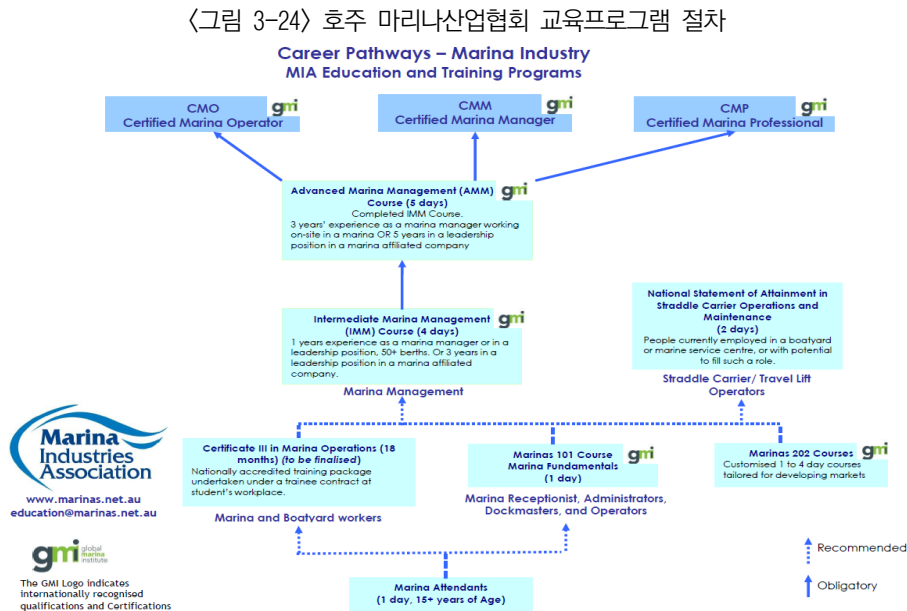
〈표 3-19〉 국제마리나협회의 교육 프로그램

교육 프로그램	교육 내용
Intermediate Marina Managers (IMM)	IMM은 중급 마리나 관리자 양성 교육 프로그램으로 마리나의 문제에 대한 대처와 직원 관리 교육 프로그램 등을 제공한다. 경력 1년 이상의 마리나 근무자를 대상으로 하고 있다.
Advanced Marina Managers(AMM)	AMM은 고급 마리나 관리자 양성 교육 프로그램으로 마리나의 서비스 품질과 가치를 향상시키기 위한 방향 등을 결정하는 데 도움을 준다. 주로 법과 규정, 리스크 관리, 사업전략, 재무관리, 마케팅 및 PR 등과 가격 정책 등 마리나의 수익 관리에 초점을 맞춘 전문가를 위한 교육 과정이다. 3년 이상 경력을 가진 마리나 근무자를 대상으로 한다.
Marina Operators	마리나 운영자 과정은 마리나 운영 관리자와 하버 마스터 등 마리나의 일상적인 업무 관리에 관한 과정이다
Marina Operatives	마리나 운영원 과정은 마리나 운영자 과정과 유사하나 교육 시간이 비교적 짧게 구성되어 있다.
Marinas 101	마리나에 대한 이해와 마리나 관리 및 운영 기초를 배우는 당일 과정이다. 일정 수준 이상의 자격을 갖춘 마리나 관리자와 전문가가 강의를 담당한다.

자료 : 국제마리나협회 홈페이지 <www.globalmarinainstitute.net>, (검색일 : 2014.11.25)

국제마리나협회 인증과정은 다음 그림에서 보듯이 크게 2개 프로그램으로 구성된다(CMM, CMO). 마리나나 교육자들은 최종 과정을 수료하기 위해서는

지정된 교육프로그램을 모두 이수해야 한다. 교육프로그램 이수와 함께 일정 수준의 매출액과 기업 규모를 갖춘 마리나에서 5년 이상 근무한 경력이 필요 조건이다. 수료자는 관리 능력 평가를 통과해야만 전문가 인증을 얻게 된다. BMF와 MIAA에서 운영하고 있는 교육 프로그램 이수자에게는 MIA와 GMI 등 인증 협회의 수료증이 발급된다. 다음의 그림은 MIAA에서 운영하고 있는 교육·인증 프로그램의 수강 과정을 도식화한 것이다.



자료 : 호주 마리나산업협회 홈페이지 <www.marinanet.net.au>, (검색일 : 2014.11.25)

4) 뉴질랜드의 인력양성 프로그램 현황

뉴질랜드 해양산업협회(New Zealand Marine Industry Association, NZMI)에 따르면 2011년 기준으로 뉴질랜드의 해양레저산업 규모는 20억 달러에 이르며 수출액 규모는 7억 달러로 전체의 35% 정도를 차지하고 있다. 해양레저산업 종사자 규모는 1만 명 정도이며 1천여 개 기업이 활동하고 있는데, 2020년에는 현재 산업 규모의 2배까지 성장할 것으로 전망된다.

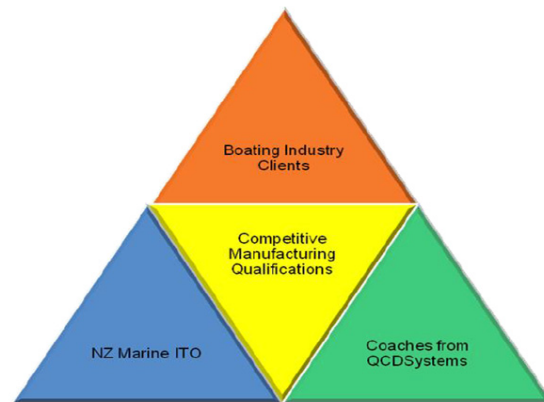
뉴질랜드는 해양레저 전문인력을 양성하기 위해 NZMI 산하에 해양레저

전문인력 양성을 위한 교육 및 인증 기관인 Marine Industry Training Organization(NZ Marine ITO)을 운영하고 있다. NZ Marine ITO는 뉴질랜드 산업훈련법(Industry Training Act 1992)의 규정에 따라 국가기술자격기준을 설정하고 교육/훈련을 실시하며, 훈련생에 대한 평가, 교육 프로그램의 수준에 대한 모니터링, 산업계 정보 제공 등의 업무를 수행하고 있다.

뉴질랜드 해양레저 전문인력 교육 및 인증사업은 3개 주체가 파트너십을 맺고 있는데, NZ Marine ITO 외에도 해양레저 부문 기업체와 해양레저 전문인력 교육을 담당하는 전문가(Competitive Manufacturing coach)가 협력하고 있다. 세 집단 가운데 NZ Marine ITO는 각 주체가 협력해 교육/훈련이 원활하게 이루어질 수 있도록 조정하고 예산을 지원하는 역할을 담당한다.

NZ Marine ITO에서 운영 중인 해양레저 전문인력 교육 및 인증 프로그램은 해양레저 분야에 취업하기를 원하는 16세부터 21세 사이의 구직자 및 해양레저 기업체 종사자를 대상으로 시행된다. 해양레저산업에 관심이 있는 구직자나 동 분야 종사자는 교육 및 인증 프로그램에 등록할 수 있다. 해양레저 분야에 취업을 원하는 고등학교 재학생이나 졸업생 등 구직자는 Gateway 프로그램에 등록하여 해양레저산업에 대한 기본적인 정보를 습득하고 해양레저 기업체에 취업하기 위한 기초지식을 쌓을 수 있다.

〈그림 3-25〉 뉴질랜드의 교육 및 인증 사업 파트너십 구축 현황



자료 : 뉴질랜드 해양산업협회 홈페이지 <www.nzmarine.com>, (검색
일 : 2014.11.25)

한편 신규 입사자는 Pre-apprenticeship 프로그램을 통해 해양레저산업에 대한 전반적인 교육을 받고 향후 본격적으로 견습생(Apprenticeship) 교육을 이수할 것인지 결정하게 된다. Gateway 프로그램과 Pre-apprenticeship 프로그램을 이수하면 국가공인자격은 아니지만 NZ Marine ITO에서 인증하는 자격증이 발급된다.

NZ Marine ITO의 교육 프로그램은 다양한 해양레저 관련 직무에 대해 다루고 있는데, 크게 두 가지 범주로 구분하면 레저보트 제작 관련 직무와 레저보트와 관련된 서비스를 제공하는 직무로 나눌 수 있다. 첫째, 레저보트 제작과 관련된 직무를 위해서 레저보트 제조, 레저보트 디자인, 수리, 전기배선 작업과 전자기기 설치, 페인트 작업, 마스트 제작 등의 교육 프로그램이 운영되고 있다. 둘째, 레저보트와 관련된 부대 서비스를 제공하는 직무인 레저보트 수입/판매, 마리나 운영과 관련된 교육 프로그램이 있다.

〈표 3-20〉 NZ Marine ITO의 교육 프로그램

구분		인증 형태	교육 내용	이수 학점
레저 보트 제조	기초	비공인 (Limited Credit Programme)	레저보트 제작 기초 교육	23
			레저보트 제작 기초 교육	23
	Level 3	국가공인자격 (National Certificate in Boatbuilding)	선박용 전자/전기	83
			보트 외부 페인팅 기초 작업	103
			보트 내부 페인팅	141
			보트 외부 페인팅	149
	Level 4	국가공인자격 (National Certificate in Boatbuilding)	보트 내/외부 페인팅	247
			복합재료	338
			목재	358
			합금	306
			강철	302
			선실 인테리어	250
			엔지니어링	287
			복합재료 돛대제작	203
			강철 돛대제작	218
			선박용 밧줄	150
			복합재료 트레일러 보트 제작	263
			합금 트레일러 보트 제작	253

〈표 3-20〉 NZ Marine ITO의 교육 프로그램(계속)

구분		인증 형태	교육 내용	이수 학점
레저 보트 제조	고급	준학사인정 (National Diploma in Boatbuilding)	복합재료	244~ 258
			목재	242~ 245
			금속	242~ 256
보트 판매 및 서비스		국가공인자격 (National Certificate in Marine Sales and Services)	레저보트 유통	80
			레저보트 유통	109
			레저보트 수입/판매	99~ 103
마리나 운영		국가공인자격 (National Certificate in Business)	마리나 운영 및 관리 (First Line Management)	45
기타 (교육 프로그램 운영)		국가공인자격 (National Certificate in Competitive Manufacturing)	기초 교육 프로그램 운영	40
			기술 교육 프로그램 운영	50
			추가 교육 프로그램 운영	70~ 90
			-	120

자료 : 뉴질랜드 해양산업협회 홈페이지 <www.nzmarine.com>, (검색일 : 2014.11.20)

매년 700명 내외의 해양레저 분야 구직자 및 재직자가 NZ Marine ITO의 교육 프로그램을 이수하고 있으며, 교육 과정을 마치면 레저보트 제작/점검/수리 분야, 마리나 관리 및 레저보트 관련 부대 서비스 분야 등 이수한 교육 프로그램과 관련된 국가자격증(National Certificate qualification)이 발급된다. NZ Marine ITO가 운영하고 있는 복합재료 관련 교육 프로그램(National Certificate in Boatbuilding(Composite) Level 4)을 중심으로 교육 프로그램 체계를 도식화 하면 다음과 같다.

〈그림 3-26〉 교육 및 인증 프로그램 체계



자료 : 뉴질랜드 해양산업협회 교육 프로그램 홍보 자료 참고 재작성

4. 시사점

국내 해양레저산업 및 전문인력 양성방안과 관련된 설문조사 결과, 해양레저산업과 관련된 대학 및 연구기관 종사자, 업체 종사자들은 우리나라의 해양레저시장 여건은 아직 도입기에 있으며, 해양레저 선진국인 미국이나 유럽과 국내 시장 여건은 상당한 격차가 존재하는 것으로 평가하고 있다. 다만 국민들의 해양레저 활동에 대한 관심과 참여가 높아짐에 따라 앞으로 해양레저시장의 발전 전망은 긍정적이라고 보았다.

국내 해양레저산업이 성장하는 데 장애가 되는 요인을 극복하기 위해서는

해양레저 활동의 대중화를 비롯하여 규제 완화, 해양레저 기반시설의 조성, 산업체 육성 등이 필요하다. 한편 해양레저산업체 육성을 위해서는 무엇보다도 해양레저 전문인력의 양성이 가장 필요한 것으로 나타났다. 이와 관련하여 정부 및 해양레저 관련 단체에서 수행하고 있는 전문인력 양성사업에 대해서는 응답자의 70% 정도가 인지하고 있었으며 필요성에 대해서도 높게 평가했으나, 사업의 효과성에 대해서는 다소 낮게 평가하고 있었다. 따라서 앞으로 인력양성 사업의 효과성을 제고하고 활성화시키기 위해서는 교육 프로그램의 체계화와 교재 개발을 서두르고 교육 프로그램의 전문성 및 취업연계성을 높여야 할 것으로 보인다.

해양레저 전문인력 양성과 관련된 국내·외 사례에서는 현재 운영 중인 다양한 형태의 교육 프로그램에 대하여 살펴보았으며 국내의 경우 교육 프로그램의 체계화가 무엇보다도 중요한 것으로 판단된다. 해외사례에서는 마리나산업의 구조 및 산업규모의 차이 때문에 이를 국내에 직접 적용하는 것은 한계가 있지만, 영국, 미국 등에서 추진하고 있는 단계별 교육 프로그램의 운영이나 교육 교재에 대한 검토를 통하여 국내 실정에 맞게 활용하는 방안의 마련이 필요하다. 국내·외 사례를 바탕으로 시사점을 제시하면 다음과 같다.

1) 인력교육 체계의 정립

국내 해양레저교육이 활성화되기 위해서는 교육의 목표와 인력수급 현황, 관련 정보의 제공 등이 원활하게 이루어져야 한다. 이를 위해서는 무엇보다도 교육 프로그램의 방향 설정이 요구된다. 즉, 산업체를 대상으로 교육 수요를 파악한 후 이를 통하여 교육 프로그램의 방향을 설정하고 이것이 취업까지 연계되도록 하는 시스템의 구축이 필요하다. 이러한 시스템의 구축을 위해서는 해양레저 및 마리나산업 관련 협회의 역할이 중요하다.

협회는 해양레저산업 부문의 허브 기능을 수행하면서 교육 프로그램의 방향과 이후 취업과의 연계전략을 함께 고민해야 한다. 이를 위해서는 우선 기업체 리스트의 구축 및 인력현황에 대한 파악이 필요하다. 미국이나 영국, 호주의 교육 프로그램들이 협회를 중심으로 운영되고 있음을 감안할 때 협회는

기초 데이터 확보 차원에서 현황 파악을 가장 먼저 해야 한다. 그리고 이러한 현황 파악을 기초로 하여 대학, 업체를 교육 프로그램 운영기관으로 활용하도록 한다.

〈표 3-21〉 해양레저산업 인력교육체계 설정 방안

구분	사업내용
인력수요의 파악/운영	• 교육수요 검토 - 대학/고등학교 : 해양레저와 마리나산업 관심 유도를 위한 기초교육 도입 - 산업체 : 직원교육(사전교육/재교육) • 교육 프로그램의 방향 : 취업/재취업/창업/재교육의 방향 설정 • 협회 역할 정립
인력 취업방안	• 교육 이수자 취업 : 교육이수에 따른 관련 자격증과의 연계방안 모색 • 기업연계 : 교육수료자 우선 취업, 수료자 취업시 가산점 부여 등
협회 역할정립	• 기업체 리스트 구축 : 인력 수급 파악 • 협력기관 설정 : 기초교육 이후 현장교육대상 기관 마련 • 교육협력기관 풀 구축 : 교육 공간/기술교육/인력취업 연계

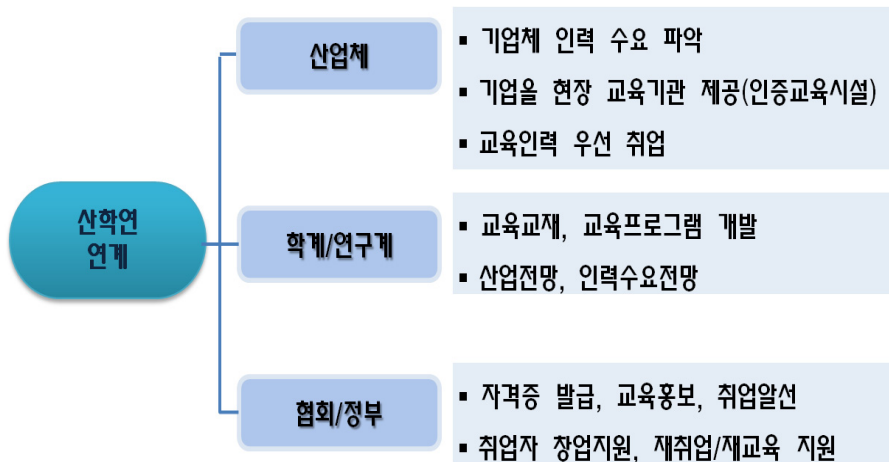
2) 산학연 연계모델 구축

국내 해양레저 전문인력 양성 프로그램은 양성된 전문인력의 활용 방안 마련이 미흡하다. 이는 국내 해양레저산업이 활성화되지 못했다는 점과 함께 시장이 필요로 하는 인력을 공급하지 못하는데 원인이 있는 것으로 판단된다. 따라서 전문인력 양성 초기단계부터 산학연이 연계되는 협력모델의 구축이 필요할 것으로 판단된다.

우선 산업체는 업체가 필요로 하는 인력수요에 대한 제안 및 공급에 대한 검토가 필요하다. 그리고 마리나산업의 특성상 산업체가 현장교육을 실시할 수 있는 교육 공간으로 활용될 수 있어야 한다. 또한 학계와 연구계는 교육 교재, 교육 프로그램의 개발을 통하여 전문인력이 체계적으로 양성될 수 있는 기반을 마련해야 하며, 산업 전망, 인력수급 전망에 대한 검토를 통하여

전문인력이 활용될 수 있는 체제를 갖추어야 한다. 마지막으로 협회와 정부는 자격증 발급, 교육홍보, 취업자 지원을 통하여 일자리가 지속적으로 창출될 수 있는 시스템을 갖추는 것이 필요하다.

〈그림 3-27〉 해양레저 전문인력 양성을 위한 산학연 연계



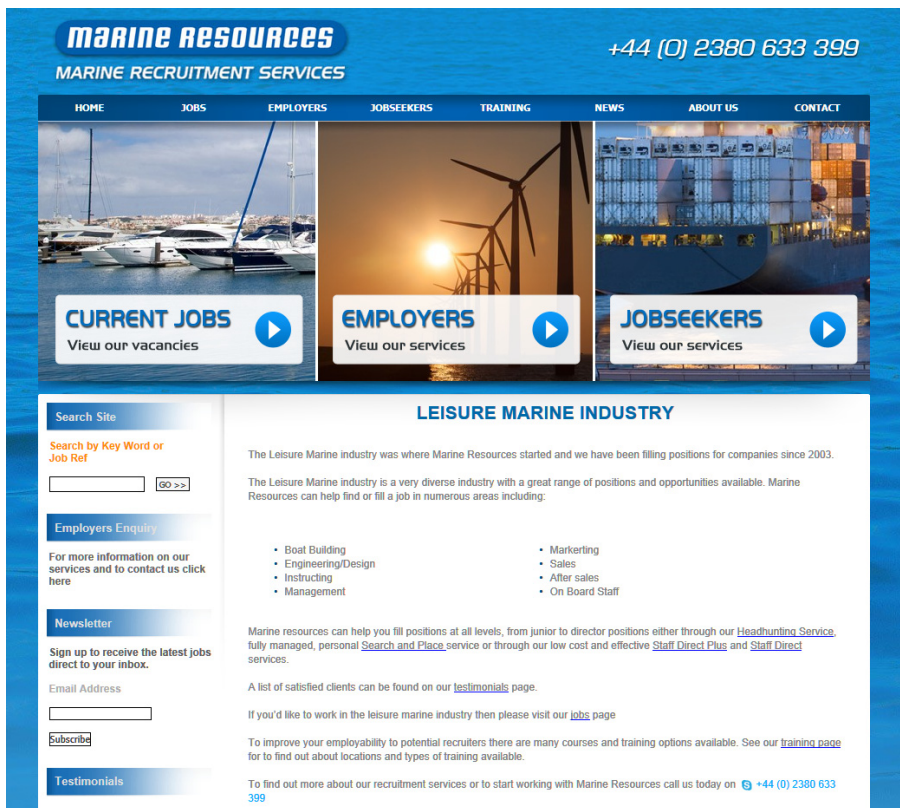
3) 해외 교육 프로그램의 활용 및 국제협력

해외의 마리나산업과 관련된 교육 프로그램은 크게 미국과 유럽의 프로그램으로 구분된다. 세계에서 가장 큰 마리나산업 시장을 형성하고 있는 미국은 육성된 전문인력이 대부분 자국 내에서 활용되고 있으며, 유럽과 호주는 교육 프로그램을 상호 교류하고 있다. 특히, 호주는 우리나라를 비롯해 중국, 싱가포르 등 아시아시장을 대상으로 교육 프로그램을 보급하기위해 노력하고 있다. 이에 따라 우리나라도 호주 마리나산업협회와 협력해 파견교육을 실시하고 있으며 국내 보트쇼와 연계하여 기초교육이 이루어지고 있다. 다만 해외 교육 프로그램의 도입은 국내 마리나산업의 여건에 대한 파악과 교육 수요 후 일자리 연계가 가능한지에 대한 검토가 우선적으로 이루어져야 한다.

따라서 해외 교육 프로그램의 활용은 국내 마리나산업 여건을 고려한 단계적 활용이 필요할 것으로 판단된다. 이와 더불어 국내 인력의 해외 파견 등과 연계하여 이들 국가에서 운영하고 있는 교육 프로그램이나 자격증 제도와

관련하여 협력 방안의 모색이 필요할 것으로 판단된다. 즉, 레저보트 제작이나 강사 교육, 차터보트 운항 등과 같이 국제적 협력이 필요한 사항부터 국내에 도입하는 방안을 검토하는 것이 필요하다.

〈그림 3-28〉 영국 해양레저 인력교류 안내 사례



자료 : 영국 해양레저인력구직 홈페이지 <www.marineresources.co.uk>, (검색일 : 2014.11.25)

제4장 해양레저 전문인력 양성방안

국내 마리나산업을 중심으로 하는 해양레저산업은 도입기 수준으로 해양레저의 대중화를 통한 시장수요의 확산, 관련 기업의 육성과 인력양성이 함께 추진되는 체제를 갖추어야 한다. 그러나 해양레저 관련 기업체를 대상으로 실시한 실태조사 결과, 해양레저 전문인력의 확보 자체가 매우 어려운 실정이며 전문성 또한 높지 못한 것으로 나타났다. 그리고 재교육 여건 역시 우수하지 못한 실정으로 드러났다. 또한 기존부터 실시된 마리나산업 관련 전문인력 양성사업들은 교육프로그램의 다양성, 취업과의 연계성 측면에서는 한계점이 있는 것으로 나타났다. 그러나 마리나산업을 국가 신성장동력으로 육성하고자 하는 정부정책의 추진과 연계하여 마리나항만 기반시설의 조성, 해양레저 이벤트 개최, 인력 양성사업들이 다양하게 추진되고 있으므로 향후 발전전망은 높은 실정이다.

이에 4장에서는 국내 기업체 대상 여건분석과 전문가 설문조사, 국내·외 사례분석을 바탕으로 국내 해양레저 전문인력의 양성을 위한 중장기 방향설정과 더불어 추진전략 및 제도적 개선사항 등을 종합적으로 제시하도록 한다.

1. 해양레저 전문인력 양성 기본방향 설정

1) 해양레저 전문인력 양성 추진체계 마련

국내 해양레저 전문인력은 인력 확보 자체가 매우 어려운 실정이며 교육 여건 또한 우수하지 못한 실정이다. 이러한 현실적 여건에 반하여 해양레저 관련 협회나 대학, 연구소 등에서는 다양한 형태의 인력양성 사업을 추진하고 있어 인력 수급의 균형을 이룰 수 있도록 추진체계를 정비하는 것이 가장 시급하다. 즉, 해양레저산업의 발전과 새로운 일자리의 창출을 위해서는 공급자 중심의 해양레저 인력양성 정책에서 벗어나 수요자와 시장 환경을 고려한

일자리 창출전략의 수립이 필요하다.

해양레저 전문인력 양성을 위한 비전과 목표는 다음과 같이 설정하도록 한다. 우선 해양레저 전문인력을 양성하기 위한 비전으로 기존의 단순 기능직 일자리 마련에서 벗어나 고부가가치 일자리를 창출하는 것을 비전으로 설정하도록 한다. 비전에 따른 목표는 단기와 중장기로 구분하여 단기목표는 현재 추진되고 있는 다양한 형태의 전문인력 양성사업을 체계화하여 양성 기반을 구축하도록 한다. 중장기 목표로는 구축된 기반을 토대로 해양레저 산업의 세부 분야별로 전문인력과 인재가 양성되도록 한다.

〈그림 4-1〉 해양레저 전문인력 양성 비전과 중장기 목표

비전 : 해양레저산업의 고부가가치 일자리 창출

단기목표 : 전문인력 양성기반 마련

- 전문인력 실태조사/인적자원 DB 구축
- 전문 교육기관의 설립/협회운영
- 전문 교재/강사 육성

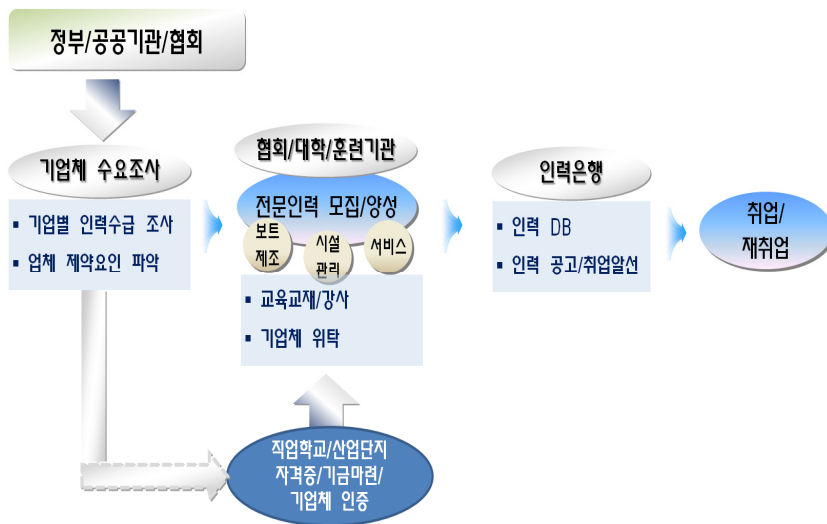
중장기목표 : 전문인력/인재 양성

- 교육업체 인증제도 도입
- 전문인력 양성기금 마련
- 전문자격증제도 운영

단기 및 중장기 목표에 따른 추진과제로는 단기적으로는 전문인력 실태조사와 인적자원 데이터베이스 구축, 전문교육기관 설립 및 협회 운영, 전문교재 개발 및 강사 육성을 추진하도록 한다. 그리고 중장기적으로는 교육업체 인증제도 도입, 전문인력 양성기금 조성, 전문자격증제도 운영 방안 등을 마련하도록 한다. 단기와 중장기 추진과제를 통하여 전문인력 양성은 기존의 단편적이고 산발적인 교육체제에서 벗어나 수요와 공급을 연계하는 방향으로 전개하도록 한다.

해양레저 전문인력 양성체계 구축을 위해 정부/공공기관 혹은 마리나 관련 협회가 기업체 수요조사를 실시하도록 한다. 기업체 수요조사를 통해 각 기업별 인력 수급 현황과 소요 인력, 전문인력 양성방향 등에 대하여 주기적으로 점검한다. 수요조사 결과를 토대로 전문인력 양성 방향을 설정하고 협회나 대학, 전문 훈련기관을 지정하여 전문인력을 모집·양성하도록 한다. 전문인력 양성 기관은 교육교재 개발 및 강사 발굴과 동시에 교육 프로그램을 제작하고 일부 교육과정은 기업체에 위탁하는 등 전문성을 제고해야 한다. 이러한 과정을 통해 양성된 전문인력은 인력은행의 인력 데이터베이스에 등록하여 취업 알선이 이루어지도록 한다.

〈그림 4-2〉 해양레저 전문인력 양성체계



2) 해양레저 전문인력 양성 중장기 추진과제

(1) 전문인력 실태조사와 인적자원 데이터베이스 구축

해양레저 전문인력의 양성은 인력 현황에 대한 분석이 가장 먼저 이루어져야 한다. 현재 마리나를 중심으로 하는 해양레저분야 전문인력은 시장 도

입기라는 여건을 고려하여 공급자 중심의 교육이 이루어지고 있다. 특히 2014년 마리나산업 육성 대책이 마련되기 이전의 해양레저와 관련된 교육프로그램들 중 ‘마리나운영’과 연계된 교육은 협회나 대학을 중심으로 이루어졌으며 영국이나 호주의 마리나 운영 교육 프로그램을 소개하는 형태로 진행되었다.

그러나 실제 국내 마리나의 개발 및 운영여건을 고려할 때, 초기 마리나 운영자 교육은 취업과 연계되기 어려웠으며 단순 홍보 형태로 전개되었다. 이에 따라 마리나 운영과 관련된 교육 프로그램은 체계성이나 전문성, 교육 후 취업연계성 측면에서 긍정적인 평가를 받지 못한 채 1회성 행사로 마치는 경우가 많았다. 한편 2014년 실시된 해양수산부의 ‘마리나 전문인력 양성사업’은 마리나 관련 전문인력을 마리나항만 운영, 레저선박 운항, 레저선박 정비/수리의 3개 영역으로 구분하여 육성하는 등 기존의 교육 프로그램 보다 진일보하였지만 교육 프로그램의 전문성이나 교재 개발 측면에서는 개선해야 할 점이 있었다.

고부가가치 해양레저산업의 육성 및 전문인력의 양성을 위해서는 각 기업체에 대한 실태조사가 최우선적으로 추진되어 교육 수요에 대한 파악이 이루어져야 한다. 교육 수요에 대한 파악은 정부 차원에서 추진하거나 민간의 협회 등에서 추진하는 방안이 있다. 우리나라의 경우에는 해양레저산업 도입기에 있으므로 정부 차원에서 해양레저산업과 관련된 기업체 리스트를 확보하는 한편 전문인력 양성 방향에 대한 실태조사를 실시하고 취업과 연계한 인력은행을 구축하는 것이 보다 효과적인 방법으로 판단된다. 이러한 과정을 거친 후 마리나산업과 관련된 협회가 역량을 갖추게 되면 관련 사업을 민간에 위탁하는 절차를 거쳐 민간에서 자체적으로 운영하도록 하는 것이 필요하다.

기업체 대상 해양레저산업 전문인력 수요조사 결과를 토대로 할 때, 현재 민간 기업에서는 레저보트 수리/관리, 레저보트 설계/건조 부문의 전문인력에 대한 필요성이 가장 높게 나타났으며, 다음으로 마리나항만 운영 인력, 레저보트 운항 인력 등의 순으로 나타났다. 해양수산부의 ‘마리나 전문인력 양성사업’ 및 유관 협회나 민간기관의 전문인력 양성사업 또한 이러한 수요를 받

영한 교육 프로그램을 마련하고 중장기 교육전략을 수립하는 것이 인력수급의 효율성을 증대시킬 수 있다고 판단된다.

또한 해양레저 전문인력의 양성을 위해서는 교육 수요의 파악과 더불어 인적자원에 대한 데이터베이스의 구축이 필요하다. 각 교육기관에서 양성된 전문인력은 자신의 직무능력이나 자격증 등을 토대로 인력을 필요로 하는 업체에 취업 및 재취업될 수 있도록 인력은행 시스템을 마련해 현재의 취업시스템을 개선하는 것이 필요하다. <그림 4-3>은 호주 뉴 사우스 웨일즈 보트산업협회의 전문인력 교육 및 구직에 대한 소개를 나타낸 것이다. 마리나관련 협회가 운영되고 있는 대부분의 국가들은 협회 홈페이지를 통하여 구직활동과 직업교육 수요를 파악하고 있다.

따라서 우리나라도 마리나산업 전문인력 양성사업의 체계성을 높이기 위해서는 인력의 현황과 수급에 대한 실태조사를 가장 먼저 실시하도록 하고 인적자원에 대한 데이터베이스를 구축하여 취업과 재교육 등이 체계적으로 진행될 수 있도록 해야 한다. 인력 실태조사와 구직 프로그램의 운영을 위해서는 이를 전담하기 위한 협회의 설립과 더불어 전문인력 실태조사사업의 추진근거를 마련하는 것이 필요하다. 전문인력 양성과 관련된 사항은 마리나법의 개정을 통하여 추진하도록 하는 것이 합리적이다.

〈그림 4-3〉 해양레저 전문인력 구직/교육 소개 사례

The screenshot shows the 'Boating Industry Association of NSW Employment & Training' website. It features a navigation bar with links like 'BIA Home', 'Training Home', 'Courses', 'Training Calendar', 'Cadetship', 'Jobs Market', 'Apprenticeships', 'Members Area', and 'Contact Us'. The main content area is titled 'Employment: JOBS VACANT' and includes a sidebar with links for 'Employment Home', 'Jobs Vacant', 'Jobs Wanted', 'Apprenticeships', and 'Apprenticeships Wanted'. The main table lists two job vacancies:

Position	Company	Job Description	Contact Details
Marina Administrator [0/15]	Cruising Yacht Club of Australia, Sydney	More information	Contact: Christina Del Conte Email: cycha@cyca.com.au
Welder/fabricator for busy inner city yard [0/15]	Northern Group, McMahon's Point	Please submit your resume with supporting documents by e-mail if you meet the following criteria: 1. Able to weld steel, aluminium and stainless steel. 2. experience with MMA, GMAW, TIG and Grey Plasma. 3. Can work to engineering drawings. 4. Experience with repairs. 5. Look after equipment and promote a safe working environment. 6. Can work to a calculated schedule. Applicants are expected to provide their own PPE & tooling, assistance can be provided. Pay will be negotiated based on experience.	Contact: Brian Phone: 02 9505 0306 Email: accounts@northern.net.au

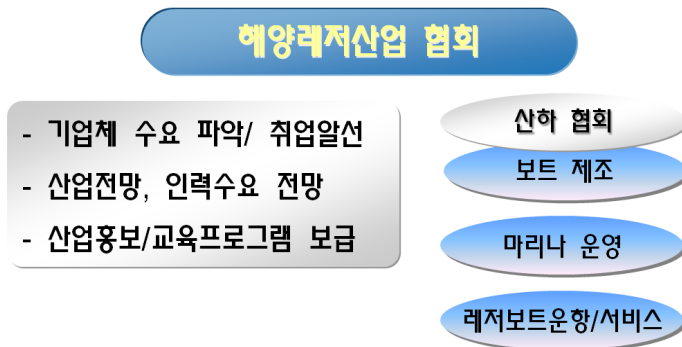
자료 : 호주 뉴 사우스 웨일즈 지역 보트산업협회 홈페이지 <www.bia.org.au>, (검색일 : 2014.11.20)

(2) 전문 교육기관의 설립과 협회의 운영

국내 해양레저와 관련된 교육 프로그램의 운영은 해양수산부, 고용노동부, 지역대학, 마리나산업 관련 협회, 연구소 등 다양한 기관에서 추진되고 있다. 한편 이와 같은 교육기관들은 마리나 관련 교육경험을 보유하고 있지 못한 실정이며 전문성 또한 풍부하지 못하다. 따라서 마리나산업 전문인력 양성사업의 체계화를 위해서는 전문화된 교육기관의 설립과 함께 협회의 역할이 매우 중요하다.

마리나산업이 발달된 해외 사례에서 볼 수 있듯 마리나 관련 교육은 대부분 협회를 중심으로 전개되고 있으며 협회는 정부와 민간 업체를 연계하는 기능을 담당하고 있다. 또한 전문인력 교육도 실제 기업 현장을 중심으로 이루어지고 있다. 그러나 우리나라의 경우 마리나 관련 협회 및 대학 등 여러 기관에서 마리나 관련 사업에서 선도적인 위치를 점유하기 위하여 경쟁적으로 인력양성 및 취업 프로그램을 운영하고 있으며 실제 기업 현장과 연계되지 못함에 따라 교육의 효율성이 낮다. 따라서 마리나 관련 전문인력의 양성을 위해서는 협회의 정비와 전문 교육기관의 설립이 필요하다.

〈그림 4-4〉 해양레저산업협회 운영(안) 방안



협회는 해양레저산업을 대표하는 민간기구 역할을 담당하여 기업체와 정부를 연결하는 기능을 핵심적으로 담당하도록 한다. 또한 현재 레저보트 제조와 마리나 운영, 레저보트 운항과 관련해 산재해 있는 유관 기관들을 통합

하는 기능도 수행하면서 전문인력의 양성과 민간 기업의 의견을 수렴하는 기능을 담당하도록 한다. 협회의 역할과 기능, 주요 임무와 관련된 사항은 마린 나법의 개정을 통하여 정립하도록 한다.

(3) 전문교재 개발 및 강사의 육성

국내 해양레저산업 관련 기업을 대상으로 실시한 설문조사 결과에 따르면 현재 진행 중인 전문인력 양성사업의 효과성이 낮은 원인으로 교육 프로그램의 전문성과 교육 강사의 수준을 가장 큰 장애 요인으로 들고 있다. 국내 해양레저 전문인력 양성과 관련된 교육 교재로는 마리나 시설이나 운영과 관련된 개론을 소개하는 학술서적이나 레저보트 운항과 관련된 실무서적이 있을 뿐 해양레저나 마리나산업과 관련된 전문교재는 거의 전무한 실정이다. 또한 교육을 위한 강사의 육성은 대학에서 담당해야 하지만 전문적인 교수 인력은 크게 부족하다.

이에 따라 해양레저 관련 기업체들은 내부 숙련자의 노하우 전수나 현장 사내교육을 교육/훈련 수단으로 활용하고 있으며, 일부 기업들은 일본, 유럽 등에서 전문가를 초빙하여 관련 기자재의 사용 방법을 강의하는 형태로 교육/훈련을 실시하고 있다. 일례로 경상남도는 호주 마리나산업협회와의 계약을 통해 보트쇼 기간 동안 경상남도 지역 공무원과 산업계 종사자들을 대상으로 마리나 초급과정과 심화과정을 운영했으며, 해양수산부도 이와 연계하여 호주 마리나산업협회에 인턴교육생을 파견한 바 있다.

〈그림 4-5〉 대한민국 국제보트쇼 마리나산업 강의 사례



자료: 대한민국 국제보트쇼 홈페이지 <www.yachtkorea.or.kr>, (검색일 : 2014.11.25)

마리나 관련 교육교재나 강사운영의 사례에서 보듯이 전문인력 교육과 관련하여 다양한 프로그램이 운영되었지만 대부분 마리나 운영과 관련된 초급 과정을 강의하거나 기초 현황만을 소개하는 수준에서 벗어나지 못하고 있으며, 이는 전문교재와 강사 부족이 주된 원인이다. 따라서 전문인력의 체계적 양성을 위해서는 교재와 전문 교수 인력의 확보가 함께 전개되어야 한다.

(4) 민간 기업·교육업체 인력양성 인증제도 도입

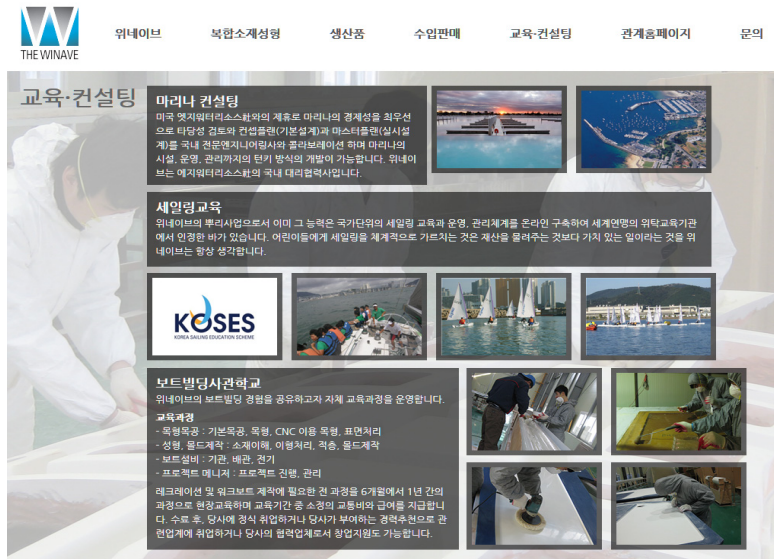
미국이나 영국, 뉴질랜드 등 마리나산업 선진국들은 전문인력의 교육을 위해 민간 업체를 적극적으로 활용하고 있다. 즉, 마리나산업 전문인력 양성교육은 이론 교육과 동시에 현장 실습을 통하여 다양한 경험을 축적해야하는 특성상 민간 업체를 활용하는 산학연계 교육방식이 폭넓게 활용되고 있다.

2014년 처음 시행된 해양수산부의 마리나산업 전문인력 양성사업 또한 한국마리나산업협회와 목포해양대학교에서 교육을 담당하고 있지만, 현장교육을 위하여 레저보트 제작과 수리, 마리나운영과 관련된 민간 업체를 적극 활용하고 있다. 이러한 특성을 반영하여 민간 업체의 교육시설과 실제 운영사례 등을 적극적으로 활용하고 향후 이들 업체로 취업할 수 있는 방안을 마련하도록 한다.

또한 최근에는 레저보트의 제작과 마리나 운영, 세일링 교육 프로그램을 민간 업체가 자체적으로 운영하는 사례도 나타나고 있다. 민간 업체의 교육 프로그램은 신뢰성에 대한 제약과 실제 취업과의 연계성을 담보하기 어렵다는 한계가 있다. 이러한 점을 보완하기 위해 협회와 민간 업체 간에 협약을 맺고 인증 제도를 마련하도록 한다. 이를 통해 협회는 해양레저산업 관련 민간 기업과의 연계를 강화하고 나아가 민간 업체의 노하우 전수 및 교육 후 취업 연계성을 제고하도록 한다. 또한 협회는 마리나산업과 관련된 기업들의 리스트를 확보하고 교육 프로그램의 운영에 민간 기업을 참여시킴으로써 현장과 연계된 교육이 진행되도록 하는 한편, 교육을 이수한 후 수료생들이 해당 기업에 취업할 수 있는 체제를 구축하도록 한다. 또한 민간 기업은 신규인력의 원활한 확보와 함께 사업장 인증을 통하여 인력양성 기관으로서의 우수

성을 입증 받도록 한다.

〈그림 4-6〉 해양레저업체의 교육 프로그램 운영사례



자료 : 더위네이브 홈페이지 <www.winave.co.kr>, (검색일 : 2014.11.25)

(5) 전문인력 양성기금의 마련

국내 해양레저 전문인력의 양성에 필요한 재원은 전액 국비를 통하여 지원되거나 소정의 수강료를 바탕으로 운영되고 있다. 해양수산부의 국비를 통한 지원방식은 도입기에 있는 해양레저산업을 육성하기 위해 이루어지고 있으나 중장기적으로는 민간 차원에서 인력 양성이 이루어지는 시스템을 구축하는 것이 합리적이다. 나아가 정부 차원의 재정적 지원은 협회에 대한 보조금의 형태로 소규모 민간 기업이나 대학 등의 인력양성과 취업을 위한 재교육사업에 지원하는 방식으로 전환하는 것이 필요하다.

해양레저산업 선진국인 미국이나 호주는 인력 양성을 위한 국가차원의 지원은 없으며 민간협회를 중심으로 운영되고 있다. 특히 호주 마리나산업협회의 경우 마리나 운영자 과정이 협회의 수익사업 형태로 운영되고 있는 것이 특징이며 수익 확보를 위하여 아시아 지역에 교육 프로그램을 판매하고 있

다. 한편 영국해양협회(BMF)는 기금을 마련해 소규모 민간사업장을 지원하고 있다. BMF에서는 ‘BMF Training Grant’를 조성하고 비용이 소요되는 인력양성과 관련하여 다음과 같은 조건에 해당하는 기업들에게 보조금을 지원하고 있다

〈표 4-1〉 영국해양협회의 교육 보조금 지급 사업

구분	사업내용
보조금 지원 규모	• 지원 대상 : BMF에 가입한 회원사 • 지원 규모 : 1개 민간 업체당 최대 500파운드
보조금 지원 대상	• BMF 가입 회원사 중 종사원 5명 이하의 민간 업체 : 전체 교육비용의 50% 감면 • BMF 가입 회원사 중 종사원 5명 이상의 민간 업체 : 전체 교육비용의 30% 감면

자료 : 영국해양협회 홈페이지 <britishmarine.co.uk>, (검색일 : 2014.11.25)

해양레저관련 협회에서 별도의 재원을 마련하기 위해서는 협회의 자체적인 수익사업이나 회원사의 기부금 또는 회비 등이 필요하다. 그러나 국내 마리나 관련 민간 협회는 자생력을 확보하고 있거나 별도의 수익모델을 가지고 있지 않으므로 협회에 가입된 민간 기업을 대상으로 컨설팅이나 마케팅 기회 제공, 시장조사 정보, 홍보사업 등을 통하여 기금을 마련하는 방안도 수립해야 한다.

(6) 직업세분화와 전문 자격증제도 운영

해양레저산업과 관련된 전문인력이 양성되기 위해서는 직업의 세분화와 더불어 국가에서 인증하는 전문 자격증제도의 운영이 필요하다. 현재 국내 해양레저관련 직업은 별도의 세부 직업군을 형성하고 있지 못한 실정이다. 또한 자격증에 있어서도 레저보트 운항과 관련된 조정면허 이외에는 별도의 자격증제도가 마련되어 있지 않다. 따라서 해양레저산업 인력의 전문화와 일자리 창출을 위해서는 직업을 세분화시키고 일정 직업에는 자격증제도를 도입하는 방안을 검토하도록 한다.

〈그림 4-7〉 해양레저 전문인력의 직업분류



자격증의 부여는 해양레저인력 구분을 토대로 레저선박 제조부문과 마리나시설 운영부문은 미국이나 영국의 프로그램을 활용하여 자격증을 발급하도록 하고, 레저보트 운항과 임대는 국내 레저보트 운항과 관련된 자격증을 별도로 마련하도록 한다.

3) 해양레저 전문인력 양성에 따른 기대효과

해양레저 전문인력의 양성은 다양한 일자리 창출과 더불어 전문인력의 기술력 향상, 해양레저기업 경쟁력 개선 등의 효과를 가져올 수 있다. 2014년 해양수산부가 발표한 마리나산업 육성대책에 따르면 마리나산업의 고용창출 목표는 2013년 2,256명에서 2020년 14,256명으로 7년간 약 12,000명이 증가하는 것으로 나타났다. 그러나 해양레저관련 업체를 대상으로 하는 설문조사결과를 살펴보면 업체 당 평균 4명 정도를 신규 채용한 것으로 나타났으며 이를 국내 22개 제조업체로 확대할 경우 연간 100명 미만으로 나타난다. 따라서 전문인력의 양성을 위해서는 다양한 직업의 발굴과 더불어 해양레저산업 시장을 확대시키는 방안이 함께 추진되어야 하며 해양레저의 대중화가 이루어져야 한다. 또한 전문인력 양성사업을 통하여 새로운 직업군을 만들어 내는 것이 필요하다.

현재 국내에는 해양레저와 관련된 직업이나 자격증이 활성화되어 있지 않

은 실정이다. 미국이나 영국 등의 마리나업 직업 분류에서 보듯이 레저보트 제조 부문 이외에도 선박관리, 임대, 보험, 교육 등 다양한 직업이 존재하고 있다. 또한 서비스업체가 전체 사업체의 70%, 고용규모의 50%를 차지하고 있어 서비스업의 활성화가 일자리 창출에 높은 파급효과를 미치고 있음을 볼 수 있다. 이와 같이 제조업의 육성과 동시에 해양레저와 관련된 다양한 직업군을 마련하는 것이 새로운 일자리 창출에 높은 파급효과를 미치므로 레저보트 임대업, 레저보트 관리업, 마리나 운영업 등 마리나산업 육성대책에 제시된 신규 직업군이 형성될 수 있도록 관련 법 개정이 조속히 추진되어야 한다.

이와 더불어 해양레저 전문인력의 기술력 향상과 해양레저 기업의 경쟁력 개선을 위해서는 해외 해양레저 교육 프로그램과의 교류가 필요하다. 현재 국내에서는 호주 마리나산업협회와의 협력을 통하여 마리나운영자 기초과정 교육 및 청년인턴 파견교육이 진행되고 있다. 현재 진행 중인 교육 프로그램에 대한 성과 검토를 통하여 국내 마리나산업 여건에 적합한 수준의 교육 프로그램 교류 방안을 수립하도록 한다. 또한 중장기적으로는 협회 차원에서의 체계적인 협력 방안을 마련하는 것이 요구된다. 마리나 선진국과의 교육 프로그램 교류는 단기적으로 국내 마리나산업의 수준을 상승시키는 효과를 얻을 수 있지만, 장기적으로는 국내 여건을 감안한 선별적 수용이 국내 기업의 경쟁력 개선에 보다 효과적일 것으로 판단된다.

2. 해양레저 전문인력 양성 프로그램 개발방안

1) 국내 해양레저 교육 프로그램 보완 및 개선방안

(1) 산학연 연계 교육모델의 개발

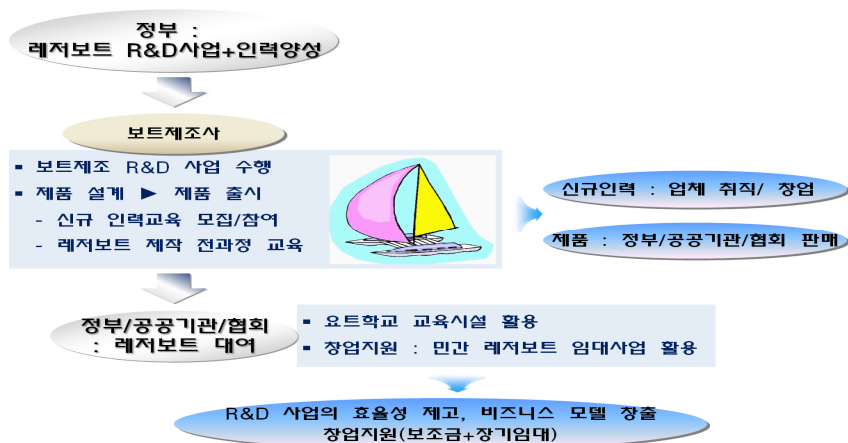
국내 해양레저와 관련된 교육 프로그램이 보다 효과적으로 운영되기 위해서는 산·학·연 연계를 통하여 이론과 현장실습이 함께 추진되고, 실제 취업과 연계되는 체제를 구축해야 한다. 현재 해양레저나 마리나산업과 관련해서는 레저보트 제작과 관련된 R&D 사업, 전문인력 양성사업, 해양레저 대중화를 위한 체험이벤트 사업 등 다양한 사업이 추진되고 있다. 이러한 사업들을 상

호 연계시켜 대중화와 산업체 연계, 창업지원이 함께 이루어질 수 있는 교육 모델을 발굴하도록 한다. 또한 레저보트 전문인력 양성을 위한 산·학·연 연계 모델은 기존의 레저보트 제작 R&D 사업과 전문인력 양성사업을 결합시켜 운영하는 방안을 검토하도록 한다.

정부는 레저보트 관련 R&D 사업을 추진할 때 단순히 시제품을 제작하고 기술력을 확보하는 것에서 벗어나 인턴사원 형태로 신규인력을 모집하여 제작과정에 참여시키도록 하고 제작된 시작품이 레저보트 임대사업이나 교육 사업에 활용될 수 있도록 한다. 동시에 레저보트 제작업체는 해양레저 인력 양성을 위한 교육 공간 기능을 수행하도록 한다. 그리고 정부는 제품이 완성된 후 제작에 참여한 인턴사원을 레저보트 제작사에서 채용할 경우 일정기간 동안 인턴 비용의 일부를 지원하도록 한다. 또한 정부나 협회는 시제품으로 제작된 레저보트를 구매하여 요트학교 등의 체험시설로 활용하도록 하며, 레저보트 제작에 참여한 인턴사원이 이들 시제품을 레저보트 임대업에 활용할 경우 레저보트 임대사업에 대한 창업지원을 추진하도록 한다.

레저보트 제작 및 전문인력 양성 프로그램의 산·학·연 연계 모델은 기존 레저보트 R&D 사업의 효율성 제고와 더불어 비즈니스 모델 창출, 전문인력 창업 지원의 효과를 얻을 수 있을 것으로 판단된다.

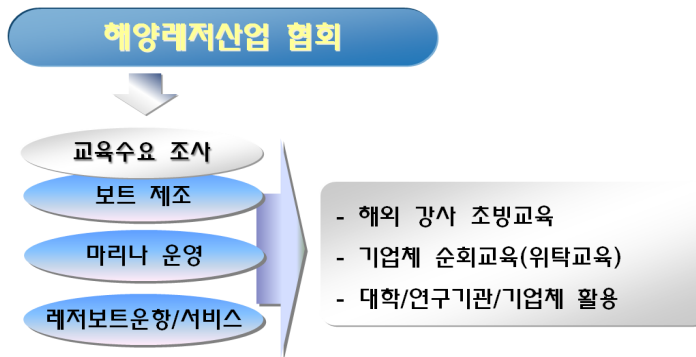
〈그림 4-8〉 해양레저 산/학/연 연계 전문인력 양성사업



(2) 전문인력 재교육 프로그램 마련

해양레저 전문인력의 일자리 창출을 위해서는 전문인력에 대한 교육과 재교육을 통한 기술력의 확대가 함께 추진되어야 한다. 우리나라의 경우 레저보트 제작과 운항, 마리나 운영 등 해양레저 산업체 종사자들의 직무능력을 향상시킬 수 있는 재교육 프로그램이 마련되어 있지 않다. 이에 따라 제조업체나 마리나 시공사 등에서는 국외 전문가를 초청하여 레저보트 제작과정 중 도장, 엔진 수리, 마리나 설치 등 관련 교육을 특강 형태로 진행하고 있다. 또한 2014년 실시된 마리나 전문인력 양성사업 역시 1차 교육이 완료된 이후 보다 전문적인 교육을 받을 수 있는 프로그램이 마련되어 있지 못한 실정이다.

〈그림 4-9〉 해양레저 전문인력 재교육 방안



따라서 산업체 종사자나 마리나 운영 관련 초기 교육이수자를 대상으로 하는 재교육 및 심화 교육 프로그램의 마련과 산업체 위탁교육을 통하여 전문인력의 역량을 향상시키는 방안의 마련이 요구된다. 협회를 통하여 재교육에 대한 교육 수요를 조사하여 실수요를 파악하고, 해외강사 초빙을 통한 교육이나 기업체 순회교육, 대학 등을 활용하여 교육 프로그램을 운영하도록 한다.

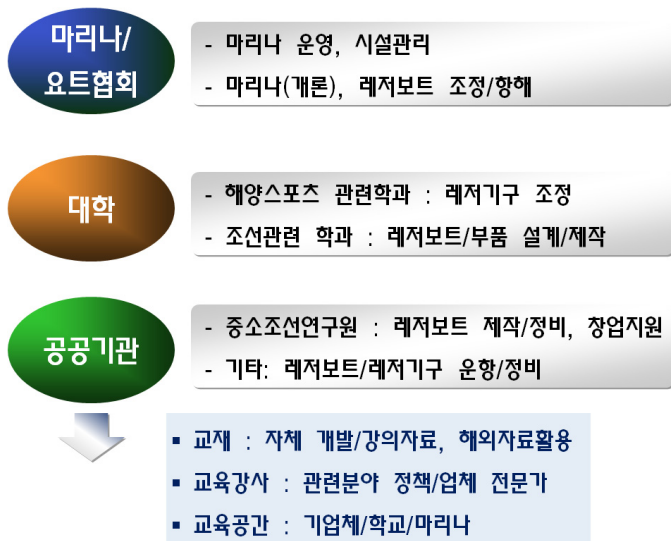
2) 전문 교육기관 설립 및 교육 프로그램 마련

앞서 국내 해양레저와 관련된 교육 프로그램 및 교육기관에 대해 살펴본

바와 같이 해양레저와 관련된 정규 교육 프로그램을 운영하는 기관은 레저보트 제작 및 수리와 관련해서는 중소조선연구원이 있으며 이밖에 협회나 대학에서 부분적으로 교육 기능을 담당하고 있다. 각 교육기관의 특성을 살펴보면 다음과 같다.

국내 해양레저 관련 교육은 레저보트 제작과 관리, 마리나 시설 조성, 레저보트 운항 부문으로 구분된다. 레저보트 제작과 관리 분야는 중소조선연구원이나 관련 기업체를 중심으로 교육이 이루어져 왔으며, 고용노동부나 자치단체와의 협력을 통하여 인력양성사업의 형태로 진행되어 왔다. 마리나 관련 협회나 요트 관련 협회의 교육 프로그램은 국내 마리나항만 조성정책이 활성화된 2010년부터 시작되었으며 대부분 미국이나 영국, 호주의 마리나 운영 프로그램과 유사한 형태로 운영되었다. 그러나 이들 프로그램은 심화과정이나 상위 과정으로 연계되지 못했으며 마리나를 소개하는 기초강좌 형태가 주류를 이루고 있다. 대학에서는 해양레저 관련 학과, 스포츠 관련 학과, 조선 관련 학과 등 각 학문 영역에 따라 레저보트 운항 중심 교육 프로그램과 레저보트 제작 중심 교육 프로그램이 운영되고 있다.

〈그림 4-10〉 해양레저 전문인력 양성기관의 교육환경



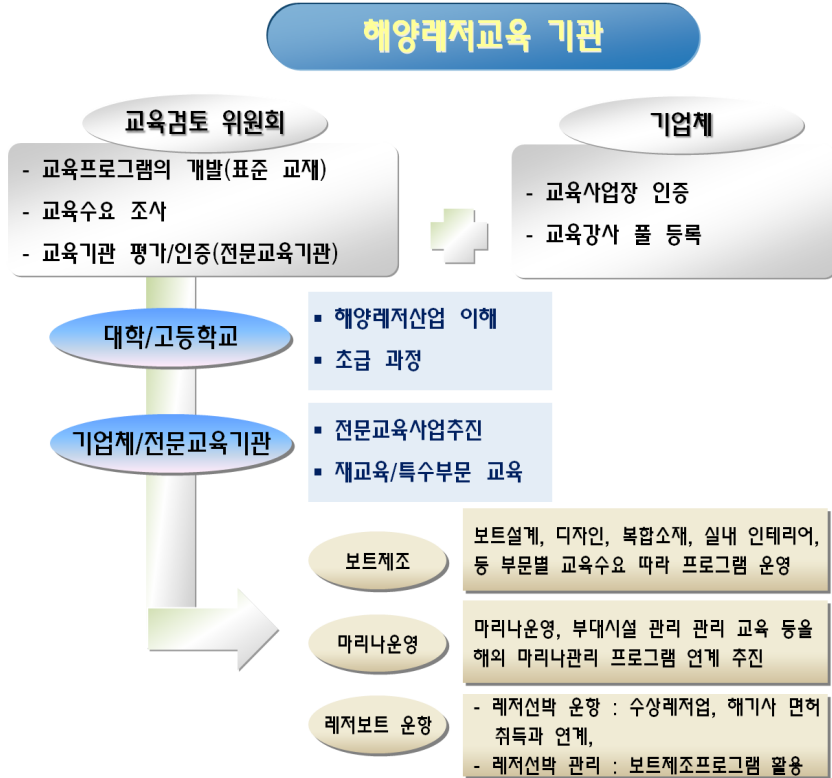
한편 각 전문인력 양성기관은 자체 개발한 교재 또는 강의 자료를 발췌하여 강의하고 있으며, 관련 업체 전문가가 교수요원으로 활동하고 있다. 따라서 교육의 체계성이나 효율성을 강화하기 위해서는 해양레저 관련 전문인력 양성 프로그램을 체계적으로 검토하는 기관을 설치하고 교육 프로그램 수준/단계/자격증과의 연계까지 검토하는 방안이 마련되어야 한다. 앞서 해양레저 전문인력 양성과 관련하여 협회의 중요성과 역할에 대해 언급한 바와 같이 체계적인 인력양성사업의 운영을 위해서는 협회를 중심으로 하는 전문 교육기관의 설립과 교수요원의 확보, 교육기관과의 연계 체계를 구축하는 것이 필요하다.

해양레저 전문 교육기관의 운영체계 검토는 전문인력 양성사업을 담당하는 해양수산부나 해양레저산업 관련 협회가 추진하도록 한다. 협회는 해양레저 교육과 관련된 교육위원회를 설치하고 표준화된 기초교육 교재를 개발하여 대학이나 연구기관, 민간단체에서 활용하도록 한다. 아울러 교육 수요 조사를 통하여 중장기 교육계획을 수립하고 자체 교육기관의 설립보다 기업체나 전문 교육기관에 대한 평가 인증작업을 통하여 체계적인 교육이 진행될 수 있도록 점검하는 역할을 담당하도록 한다. 또한 협회는 기업체를 대상으로 교육사업장 인증 제도를 도입하여 전문인력 교육장으로 활용하고 기업체 전문가를 교육 강사 풀에 등록해 전문가의 노하우를 전수할 수 있도록 한다.

교육 프로그램은 대학/고등학교에서 이루어지는 초급과정과 기업체/전문 교육기관이 운영하는 전문교육과정으로 분리하도록 한다. 이러한 체계를 통하여 대학 등에서 해양레저산업과 관련된 특성화 기초교육을 강의하는 체계를 마련하여 해양레저산업에 대한 관심을 유발시키도록 한다. 그리고 이후 보다 전문적인 직업교육은 기업체의 교육장이나 전문교육기관에서 세부 직무별로 이수하고 취업과 연계될 수 있는 체제를 구축하도록 한다.

해양레저산업과 관련된 교육 분야는 해양수산부가 추진하고 있는 마리나 전문인력 양성사업의 기본 골격을 유지하여 보트제조 부문, 마리나 운영부문, 레저보트 운항부문으로 나누어 교육을 진행하고 세부 교육 프로그램은 국내 교육수요를 고려하여 추진한다.

〈그림 4-11〉 해양레저 전문인력 교육기관의 운영



3) 국제협력방안

우리나라의 해양레저산업 교육 환경은 미국이나 유럽 등 선진국과 큰 차이를 보이고 있으며, 교육 프로그램의 수준이나 범위도 격차가 있다. 따라서 마리나산업 초기 단계에서는 국제적 수준의 시설 조성 사례 수집과 서비스제공 범위 검토 측면에서 선진국의 교육 프로그램을 도입하는 것이 필요하다.

선진국과 우리나라는 마리나항만 이용 여건에 큰 차이가 있으므로 국내 환경에 맞게 수정하는 작업이 함께 진행되어야 한다. 특히 해외 교육 프로그램은 해양레저 교육을 제조 부문과 마리나 운영 부문으로 분리하여 제조 부문은 각 국가별 협회에서 직접 수행하며 마리나 운영 부문은 산하 단체를 조직하여 운영하는 특징이 있다. 마리나 운영 부문은 크게 미국과 영국/호주 2

개 지역으로 교육 프로그램이 구분되며 교육 과정은 상호 유사하다. 한편 뉴질랜드는 레저선박의 제조와 수리, 운항, 마리나 운영 부문을 분리하지 않고 통합적으로 운영하고 있는 것이 특징이다.

〈그림 4-12〉 해외 해양레저 교육 프로그램의 운영현황



국내 여건은 외국 마리나항만의 서비스 체계를 동일하게 제공할 정도의 시설이나 규모를 확보하지 못한 실정이다. 따라서 국내 마리나항만의 운영 여건을 고려할 때 초급과정 프로그램을 교류하여 국내 교육과 연계시키는 방안이 보다 합리적일 것으로 판단된다. 이와 더불어 해외 파견 교육은 협회를 중심으로 대상 국가와 논의해 교육 프로그램의 범위를 마리나항만 운영 이외에 보트제조, 운항 부문까지 확대하도록 한다.

또한 마리나항만 운영과 관련된 자격증 이외에 해외에서 통용되는 자격증을 국내에 도입하는 방안도 함께 검토하도록 한다. 특히 뉴질랜드의 레저보트 제작 프로그램이나 유럽의 차터보트 운항과 관련된 자격증을 국내에 도입하여 향후 레저보트 제조업체의 기술력 강화 및 레저보트 임대사업에 활용할 수 있도록 한다.

〈표 4-2〉 레저보트 운항 관련 국제 자격기준

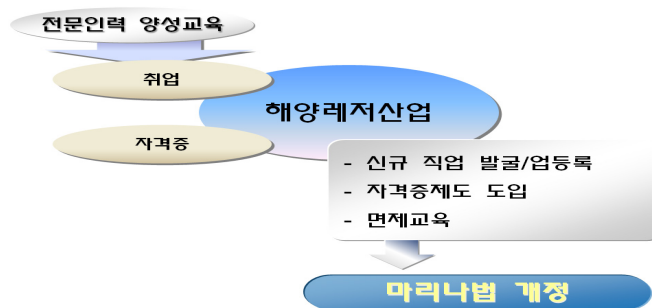
구분	사업내용
ICC	• 자격증 : The International Certificate for Operators of Pleasure Craft • 활용 : 유럽(EU)과 지중해연안국 • 자격 취득 : 영국 RYA(Royal Yachting Association), 국제 요트훈련 협회(International Yacht Training Worldwide)
기타	• Yacht Master : 영국 RYA(Royal Yachting Association)의 요트 운항 자격 • Yacht master Coastal, Yacht master Offshore

3. 법·제도적 개선방안

1) 전문인력 양성 기반의 구축

해양레저 전문인력의 양성을 위해서는 양성체계를 마련하는 것이 가장 중요하다. 2014년 해양수산부의 ‘마리나산업 육성 대책’에 따라 전문인력 양성사업이 시작되면서 인력양성을 추진할 수 있는 기초여건은 마련되었으므로 이를 보다 확대시켜 해양레저분야의 신규 일자리 창출이 가능하도록 해야 한다. 즉, 전문인력 양성 기반 구축은 인력양성 이후 이들을 어떻게 취업과 연계시킬 수 있을 것인가에 초점을 맞추어야 한다. 전문인력 양성교육은 취업연계와 더불어 자격증발급을 통한 자격획득이 우선적으로 이루어져야 한다. 한편 해양레저산업 분야는 레저보트 운항과 관련된 자격증 이외에 별도의 자격증은 마련되어 있지 못한 실정이다. 따라서 전문인력의 양성을 위해서는 신규직업의 발굴과 업등록, 자격증제도 도입, 전문인력 양성기관에서의 교육 이수에 따른 자격증 면제와 교육 수수료에 따른 취업 우대 등이 함께 추진되어야 한다.

〈그림 4-13〉 해양레저 전문인력 양성 기반의 구축



국내에는 해양레저 및 마리나산업의 육성과 관련된 법령으로 「마리나항만의 조성 및 관리 등에 관한 법률」(이하 마리나법)이 마련되어 있다. 마리나법은 마리나항만의 개발 및 관리/운영과 관련된 사항은 규정하고 있지만 실제 마리나와 관련된 산업의 육성이나 협회의 지원과 관련된 사항은 다루고 있지 않다. 이에 따라 마리나 관련 시설의 조성 단계에서는 마리나법을 적용하지만, 이후 마리나항만의 운영이나 마리나항만 내에서의 레저보트 운항에 있어서는 「수상레저안전법」(수상레저업), 「체육시설의 설치 이용에 관한 법률」(요트장업), 「유선 및 도선사업법」(유선업) 등의 법률 규정에 의하여 처리하고 있는 실정이다.

따라서 법률 개정을 통하여 마리나법 내에서 마리나 관련 산업을 육성하기 위한 새로운 업을 만들고 이를 지원하기 위한 협회의 설립, 기금의 조성 등의 방안을 함께 제시하여 전문인력 양성 후 실제 업등록으로 이어져 직업으로 만들어지도록 해야 한다.⁴

〈표 4-3〉 마리나법 일부개정법률(안)

구분	사업내용
마리나법	• 마리나업 정의를 규정함으로써 사업범위를 명확히 함 • 마리나선박 대여업, 마리나선박 보관 · 계류업 근거 마련 • 마리나업 등록사업자의 권리 · 의무의 승계, 휴업, 등의 규정 마련 • 마리나선박 대여업자 및 마리나선박 보관 · 계류업자의 보험 • 마리나선박 대여업자 및 마리나선박 보관 · 계류업자의 분양 또는 회원 모집근거 • 마리나선박 제조업자 고유식별코드 부여에 관한 근거 • 한국마리나협회의 설립 근거

마리나법 개정(안)에는 레저선박(마리나선박)의 운항과 대여 부문과 관련된 새로운 직업군을 만들고 협회의 설립 근거가 신설되므로, 협회를 중심으로 한 마리나 관련 전문인력의 양성기반이 마련될 수 있다. 한편 향후 마리나산업의 발전 전망을 고려하여 레저선박의 운항과 더불어 마리나 시설 관리

⁴ 마리나법은 일부개정안(2013년 10월)이 발의되어 현재(2014.11.26) 심사 중에 있음

(마리나 시설 관리자), 레저보트 제작(기술자)부문에 대해서는 국가자격증을 부여하는 방안을 함께 고려하도록 한다. 그리고 마리나법 개정을 통하여 협회가 설립되면 협회를 중심으로 레저보트 제조, 마리나 운영, 서비스부문 분과 신설과 함께 직업교육 프로그램 이수자에 대한 레저보트 운항면허 교육의 일부 면제 등에 대한 근거를 마련하여 직업 교육 프로그램 운영의 효율성을 제고하도록 해야 한다.

2) 협회의 역할 정립과 기금마련

미국이나 영국 등 마리나 선진국들은 마리나산업 관련 단일 협회를 구성하고 회원사를 대상으로 산업정보 제공과 홍보사업을 추진하고 있으며 기금을 마련하여 전문인력 양성사업도 추진하면서 산업 육성을 유도하는 체제를 구축하고 있다. 한편, 국내에는 마리나산업과 관련된 복수의 기관이 유사한 기능을 수행하면서 산업발전을 위한 순기능을 하지 못하고 있다. 또한 전문인력 양성에 있어서도 상호 유사한 사업을 진행하고 있어 전문인력의 양성이라는 실질적 목표는 달성하지 못하고 있는 실정이다. 따라서 마리나산업의 활성화와 더불어 전문인력 양성을 추진하기 위해서는 국내에도 단일 협회를 조직하고 협회를 중심으로 산업과 관련된 각종 정보의 교류와 전문인력 수요조사 및 인력양성 체계 구축 등이 이루어질 수 있는 체제를 갖추어야 한다. 한편 마리나법 개정안에 따라 협회의 설립 및 운영 근거가 마련될 수 있으므로 전문인력 양성과 관련된 사항을 세부적으로 포함시켜 협회가 전문인력 양성의 포컬포인트 역할을 수행할 수 있도록 한다.

마리나협회(안)의 설립 근거 마련과 산업체 지원 및 전문인력 양성 프로그램의 개선을 위해서는 별도의 기금 조성이 필요하다. 선진국의 마리나관련 협회는 회원사의 회비를 통하여 기금을 마련하고 있다. 한편 국내에는 문화체육관광부가 관광 진흥과 관련하여 관광진흥기금을 운영하고 있지만, 해양레저분야는 별도의 기금이나 보조금 등을 지원할 수 있는 예산이 없다. 반면 미국에서는 레저 목적의 낚시 활동자나 레저보트 유류에 세금을 부과하여 레저보트 기반시설의 정비나 레저산업 육성에 활용하고 있다. 이러한 사례를

참고하여 국내에서도 마리나산업의 진흥을 위한 기금을 조성하거나 관광진흥 기금의 일부를 활용하여 전문인력 양성 사업에 투입하여 새로운 일자리를 창출하도록 한다.

제5장 결론 및 정책적 제언

1. 연구의 결론 및 요약

해양문화가 성숙된 미국, 영국 등은 해양을 즐기는 문화가 널리 퍼져 있으며 해양을 이용한 다양한 레저산업이 활성화되어 있다. 세계적으로도 해양레저 분야의 성장가능성을 높게 평가하고 있는데, 특히 세계관광기구(UNWTO)는 해양레저분야를 향후 성장 잠재력이 높은 분야로 선정하였으며 전체 관광시장의 50% 정도를 해양레저시장으로 인식하고 있다(UNWTO, 2013). 한편 우리 정부도 관광정책의 영역을 해양으로 확대시켜 해양을 기반으로 하는 새로운 관광시장의 창출과 관련 산업의 육성 및 이를 통한 일자리 창출방안을 모색하고 있다. 무엇보다도 국정과제에 ‘해양 신성장 동력 창출 및 체계적 해양관리’가 포함되면서 마리나산업을 해양레저분야 신규 육성산업으로 발전시키기 위한 정책들이 지속적으로 마련되고 있다.

그러나 국내 해양레저산업은 그 범위에 대한 설정과 고부가가치화를 통하여 신규 일자리까지 연계시키기 위한 기반여건이 상대적으로 취약한 실정이다. 특히 해양레저산업 중 마리나산업은 산업 육성을 위한 전문인력 자체가 부족하며 인력 양성체계가 마련되지 못해 국제적 경쟁력이 매우 미약한 수준이다. 게다가 관련 기업의 규모나 고용인력 현황 등 기초적인 통계 자료도 구축되어 있지 않아 정확한 산업 규모나 인력 수급현황, 한계점 등을 파악하는 것조차 어려운 상태이다. 이러한 기초 현황 자료의 미비는 전문인력을 양성하기 위한 법적·제도적 지원방안의 부족으로 이어져 해양레저산업 활성화 정책의 원활한 추진에 걸림돌이 되고 있다.

이에 따라 본 연구는 해양레저산업 중 국정과제로 추진되고 있는 마리나산업 전문인력 양성방안 마련을 위하여 국내 마리나산업에 종사하고 있는 기업체를 대상으로 설문조사 및 인터뷰를 실시해 국내 마리나산업 기초 현황

및 인력수급 제약요인을 분석하였다. 또한 해양레저 선진국인 미국, 영국, 호주의 전문인력 양성 사례분석을 통하여 시사점을 도출하였다. 특히 본 연구는 마리나산업 전문인력 현황 및 수급과 관련된 문제 등 해양레저 부문 기업을 대상으로 한 실태조사 및 여건분석을 최초로 수행하였다는 점에서 기존 연구와 차별성이 있다.

본 연구의 결과를 요약하면 다음과 같다. 해양레저산업과 그 세부 분야인 마리나산업은 향후 성장 잠재력이 높은 분야로 인식되고 있으나 활성화를 위한 기초 여건은 취약한 실정이다. 특히 해양신산업 분야에 속하는 마리나산업의 육성을 위해서는 전문인력의 양성이 뒷받침되어야 함에도 불구하고 인력풀 자체가 작고 인력을 양성하기 위한 체계 또한 제대로 갖춰지지 않아 마리나산업 육성에 어려움을 겪고 있다. 이러한 여건은 해양레저 관련 기업체를 대상으로 실시한 실태조사 결과에도 여실히 드러난다. 실태조사에 따르면 기업체는 해양레저 전문인력의 확보에 매우 어려움을 겪고 있으며, 확보한 인력의 전문성 또한 높지 않은 것으로 나타났다. 또한 재교육 여건도 우수하지 못한 실정으로 드러났다.

이와 같은 조사 결과를 바탕으로 볼 때, 해양레저 전문인력 양성이 활성화되기 위해서는 단기적으로는 전문인력 실태 조사 및 인적자원 데이터베이스 구축, 전문 교육기관의 설립, 교재 개발 및 강사 발굴 등 해양레저 전문인력을 양성할 수 있는 기반을 구축해야 하며, 중장기적으로는 교육기관에 대한 인증제도, 전문인력 양성을 위한 기금 마련, 전문자격증제도 도입 등이 이루어져야 할 것이다.

마리나산업을 포함한 해양레저산업 전문인력을 양성하기 위해서는 해양레저 전문인력 실태에 대한 면밀한 파악과 인적자원 데이터베이스 구축을 우선적으로 추진해야 한다. 이렇게 수집한 기초자료를 바탕으로 전문 교육기관 및 협회의 설립을 추진하고 교재 개발 및 강사 발굴, 인력양성 인증제도를 도입해야 할 것이다. 이와 더불어 전문인력 양성사업을 통하여 새로운 직업군을 만들어 내는 것이 필요하며, 해양레저산업 시장의 확대 및 대중화가 이루어져야 한다. 또한 해양레저 전문인력의 기술력 향상과 더불어 해양레저 기

업의 경쟁력 개선을 위해서는 해외 해양레저 교육 프로그램과의 교류가 필요하다.

2. 정책제언

국민 여가시간의 증대와 연안지역으로의 접근성 개선은 내륙 중심의 관광 활동을 해안 지역으로 확장시켰다. 또한 과거 해수욕장 방문, 해안경관감상, 수산물 구매 시식 등의 전통적 해양관광활동 패턴 또한 해양레저, 마리나, 생태관광 등 보다 다양한 형태로 전개되고 있다. 이에 정부에서는 해양관광시장의 변화에 부응하고 해양을 기반으로 하는 새로운 성장동력을 찾기 위해 해양레저산업의 육성을 국정과제로 추진하고 있다. 해양기반 신성장동력 발굴의 목적은 새로운 산업의 발굴과 더불어 이를 통한 일자리창출이다. 이에 따라 해양관광정책을 담당하는 해양수산부는 레저보트와 마리나를 중심으로 하는 해양레저산업 육성정책을 중점적으로 추진하고 있으며 전문인력 양성사업도 함께 추진하고 있다.

새로운 일자리의 창출은 관련 산업의 발전이 수반되어야 하며 인력을 양성하기 위한 체제와 인력양성 후 취업으로 연계되는 체계가 갖추어져야 한다. 한편, 국내의 마리나와 레저보트를 중심으로 하는 해양레저산업은 도입기 수준으로 전문인력의 양성 체제가 마련되어 있지 못하며 인력양성에 따른 취업과 재교육, 전문인력 양성기관, 교육 프로그램 등이 체계화 되어 있지 못하다. 또한 교육 프로그램 수료 이후 자격증이나 영업행위를 위한 별도의 업등록 조건도 근거 법령이 마련되어 있지 못한 실정이다. 따라서 마리나산업의 육성을 통한 일자리 창출과 전문인력의 양성을 위해서는 전문인력 양성을 위한 체제를 마련하는 것이 시급하다.

이를 위한 정책적 개선사항은 크게 전문인력 양성 기반 마련, 전문인력 양성을 위한 제도 마련, 법적/제도적 개선의 3가지 영역에 따라 다음과 같이 추진하도록 한다. 전문인력 양성 기반 마련에서는 전문인력 실태 조사와 인력 데이터베이스 구축, 인력은행 마련 등 인력 수요에 대한 파악을 가장 먼저 실시하도록 한다. 이와 더불어 전문 교육기관과 교육 프로그램 강사를 육성하

기 위한 체제를 마련하도록 하며 국제 협력을 통하여 해외 교육 프로그램을 도입하는 방안도 함께 추진하도록 한다. 전문인력 양성 기반 마련과 관련된 사항은 해양레저산업 육성의 주무부처인 해양수산부가 주도적으로 추진하며 협회나 전문 연구기관 등을 통하여 기초 조사사업 등을 수행하도록 한다.

전문인력 양성을 위한 제도의 마련은 전문인력의 실제 운영을 위하여 전문인력 사업장에 대한 인증제도, 비즈니스 모델 구축 사업을 추진하도록 한다. 전문인력 양성을 위한 제도의 마련은 해양수산부를 비롯하여 고용노동부의 일자리창출사업, 산업통상자원부의 레저보트 제작 관련 R&D사업을 활용하여 부처 간 협력 사업으로 추진하도록 한다.

마지막으로 전문인력 양성을 위한 법적/제도적 개선을 위해 전문인력을 양성할 수 있는 법적기반과 이를 지원할 수 있는 기금을 마련할 수 있는 사업을 추진하도록 한다. 법적기반과 관련해서는 해양수산부의 마리나법을 활용하여 마리나산업 중 지원근거 업종을 개발하고, 마리나법에 업에 대한 지원 근거를 포함시키도록 한다.

〈표 5-1〉 해양레저 전문인력 양성을 위한 제도적 개선 방안

구분	개선사항	추진주체/추진방안
전문인력 양성기반 마련	• 전문인력 양성 실태조사/인적자원 DB 구축, 인력은행 마련 • 전문교육기관 설립, 교육 프로그램 마련, 전문교재와 강사 육성 • 해외 해양레저/마리나 관련 교육 프로그램 교류 및 활용	• 해양수산부/마리나 관련 협회설립·위탁
전문인력 양성 제도 마련	• 기업체 인증제도 도입 : 마리나 관련 사업장 교육 인증제도 • 레저보트 R&D 비즈니스 모델 구축 : 레저보트 제작 및 운항 관련 사업모델 개발	• 해양수산부/고용노동부 협조 • 해양수산부/산업통상자원부 협조
법적/제도적 개선	• 마리나법 개정 : 마리나산업 활성화 근거 마련, 마리나 관련 업종 개발(운영/관리/대여업 신설) • 전문인력 양성기금 마련	• 해양수산부 • 해양수산부/고용노동부 협조

참 고 문 헌

〈국내 문헌〉

- 경기도, 『2013 경기국제보트쇼 참가현황자료』, 2013.
- 경상남도, 『2013 대한민국 국제보트쇼 참가현황자료』, 2013.
- 문화체육관광부, 『스포츠산업 실태조사』, 2012.
- _____, 『제3차 관광개발 기본계획』, 2011.12.
- _____, 『스포츠산업 중장기 발전계획』, 2013.
- 부산국제보트산업전 사무국, 『부산국제보트산업전 참가현황자료』, 2014.
- 부산인적자원개발원, 『부산광역시 인력양성사업 운영개선방안 연구』, 2009.
- _____, 『해양레저산업 현황 기초조사 연구』, 2011.
- 이승우 외, 『해양레저보트산업 발전전략 연구』, 한국해양수산개발원, 2009.
- 한국문화관광연구원, 『가치와 전망』, 2013.08.
- 해양수산부, 『해양관광진흥기본계획(안)』, 2003.
- _____, 「마리나산업 육성대책」, 2014.4.15.
- 홍장원 외, 『마리나 서비스산업의 국부창출방안에 관한 연구』, 한국해양수산개발원, 2011.
- _____, 『해양레저스포츠 진흥을 위한 정책방향 연구』, 한국해양수산개발원, 2013.

〈국외 문헌〉

- BMF, *UK Leisure, Superyacht and Small Commercial Marine Industry Key Performance Indicators 2012/13*
- EU, *Blue Growth*, 2012.
- _____, *Study in support of policy measures for marine and coastal tourism at EU level*, 2013.

- ICOMIA, *ICOMIA Statistics Book 2010*, 2011.
- _____, *Recreational Boating Industry Statistics 2012*, 2013.
- _____, *2014 ICOMIA World Marinas Conference* 발표자료
- MIAA, *Size and Characteristics of the Australian Marina Sector*, 2010
- NMMA, *2012 Recreational Boating ECONOMIC STUDY*, 2013.
- _____, *2013 Recreational Boating Statistical Abstract*, 2014.
- UNDP, *Blue Print*, 2011.
- UNWTO, *Tourism 2020 Vision*, 2001
- _____, *Sustainable marine tourism*, 2013.
- WTTC, *Travel & Tourism Economic Impact 2013 World*, 2013.

〈인터넷 자료〉

- 경기국제보트쇼 홈페이지(www.kibs.com)
- 국가통계포털 홈페이지(kosis.kr)
- 뉴스시스(www.newsis.com)
- 뉴질랜드 해양산업협회 홈페이지(www.nzmarine.com)
- 대한민국 국제보트쇼 홈페이지(www.yachtkorea.or.kr)
- 더위네이브 홈페이지(www.winave.co.kr)
- 미국 마리나산업협회 홈페이지(marinaassociation.org)
- 미국 슈퍼요트협회 홈페이지(www.ussuperyacht.com)
- 미국 통계국 홈페이지(www.thedataweb.org)
- 북미산업분류시스템 홈페이지(www.census.gov/eos/www/naics/)
- 세계여행관광협회 홈페이지(www.wttc.org)
- 영국 해양레저인력구직 홈페이지(www.marineresources.co.uk)
- 유럽연합 통계청(epp.eurostat.ec.europa.eu)
- 유럽 해양레저산업협회(www.europeanboatingindustry.eu)
- 중소조선연구원 해양레저장비산업 인력양성사업단 홈페이지(hrd.rims.re.kr)
- 통계청 홈페이지(www.kostat.go.kr)

통계청 e-나라지표 홈페이지(www.index.go.kr)

통영요트학교 홈페이지(www.tyyacht.com)

호주 뉴 사우스 웨일즈 지역 보트산업협회 홈페이지(www.bia.org.au)

호주 마리나산업협회 홈페이지(www.marinas.net.au)

호주 슈퍼요트협회 홈페이지(www.superyacht-australia.com)

부록 1. 설문조사 업체 리스트

업체명	분야
(주)그린오션라이프	레저선박 제조 및 수입 등
(주)더위네이브	레저선박 제조 및 수입 등
(주)라운하제	레저선박 제조 / 반잠수형 레저보트, 구명정 생산
(주)마린이십일	해양레저제품
(주)블루갤럭시	레저선박 제조 / 요트 제작
(주)블루마린요트	수입 레저선박 / 요트 수입 및 판매, 마리나 컨설팅, 시공, 개발, 운영
(주)신화마린	레저선박 제조 및 수입 등
(주)씨케이아이피엠	수입 레저선박 / 마리나 컨설팅 서비스 제공, 폰톤 및 부유식 방파제 생산, 요트 수입 및 판매
(주)씨포트	마리나 관련
(주)오엠케이	엔진 및 부품
(주)우성아이비	보트 생산
(주)진일월드마린	엔진 및 부품
(주)푸른중공업	레저선박 제조
군장조선	레저선박제조
광동에프알피산업	레저선박 제조 / 요트, 레저보트 생산
그린에드	요트 및 보트 완제품
극동엠이에스	요트 및 보트 완제품, 중고 보트·요트 매매
금호마린테크(주)	선박용 전자장비 및 관련 기자재 생산
대동마린테크	엔진 및 부품
동이공업	엔진 및 부품
디케이마린	레저선박 제조 / 요트 및 보트 완제품
마린랜드	수입 레저선박 / 요트 및 보트 완제품
마린맥스	수입 레저선박 / 해양레저제품
마린시티	수입 레저선박
마스터마린조선	레저선박 제조 / 요트 및 보트 완제품
반도마린	레저선박 제조 / 초고속선박 선형 설계 및 추진기 생산
백산프로펠러	기타 기자재
베스트마린	수입 레저선박

업체명	분야
삼영 이엔씨	해상전자통신장비 생산
새한마린	수입 레저선박 / 해양레저제품
서울마리나	수입 레저선박
스코트라주식회사	마리나 관련
아주마린 주식회사	수입 레저선박
알리안스마린	수입 레저선박
어드밴스드마린테크	레저선박 제조
얼라이언스마린	요트용품 수입 및 판매, 마리나 개발 및 컨설팅, 교육 및 출판업
에스텍마린 주식회사	수입 레저선박 / 엔진 및 부품
엠보트	수입 레저선박
와이에스마린 주식회사	수입 레저선박
우남마린	레저선박 제조 / 요트 및 보트 완제품
인텔리안 테크놀로지스	선박용 안테나 공급
주식회사 비겐	서비스 및 기관
진마린 주식회사	수입 레저선박
코넷무역	낚시 및 해양레저장비 수입, 판매
코리아마린레저 주식회사	수입 레저선박
코마린	수입 레저선박 / 요트, 보트, 해양장비 수입, 수상레저사업
코오롱글로벌 주식회사	수입 레저선박
파워마린 주식회사	수입 레저선박
현대상공모터스 주식회사	수입 레저선박
현대씨즈올(주)	선박엔진 제조
현대요트(주)	레저선박 제조 / 요트 제조
화창상사	수입 레저선박

부록 2. 설문조사서

해양레저 전문인력 양성방안 마련을 위한
전문가 의견조사

안녕하십니까?

한국해양수산개발원에서는 국내 해양레저산업의 활성화를 위하여 해양레저 전문인력 양성방안에 관한 연구를 수행하고 있습니다.

본 설문조사는 우리나라 해양에너지산업의 성장 장애요인 분석 및 전문인력 양성을 위한 방향설정과 관련하여 학계, 산업계 전문가의 의견을 청취하고자 실시하는 것입니다.

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

- 연구기관 : 한국해양수산개발원 해양산업·관광연구실(02-2105-4951)
- 조사기관 : 리서치앤리서치(02-3484-3070, 김한울 선임연구원
hanskim@randr.co.kr)

※ 다른 의견이 있을 경우, 기타 난에 직접 기입해 주십시오.

■ 국내 해양레저산업 여건 평가

Q01. 귀하는 국내 해양레저산업(요트, 모터보트,기자재 및 관련 서비스 부문)시장의 여건을 어느 정도라고 생각하십니까?

1	2	3	4	5

도입기 중간단계 활성화

Q02. 귀하는 국내레저보트시장의 향후 발전전망을 어느 정도라고 생각하십니까?

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

Q03. 귀하는 국내 레저보트산업의 제반여건을 미국이나 유럽과 비교할 때 어느 정도의 수준차이가 있다고 평가하십니까? 높다고 생각하시는 쪽을 말씀해 주십시오.

국내	높음					비슷	낮음					해의
	5	4	3	2	1	0	1	2	3	4	5	

Q04. 귀하는 국내 해양레저보트산업이 성장하지 못했던 요인은 무엇이라고 생각하십니까? 다음 각 항목별로 장애요인 정도를 해당번호에 표시하여 주십시오.

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

Q06. 귀하는 우리나라의 해양레저산업 및 시장육성을 위한 정책추진과 관련하여 부족했던 점이 무엇이라고 생각하십니까? 다음 각 항목별로 부족한 정도를 해당번호에 표시하여 주십시오.

항 목	전혀 그렇지 않다	←	보통	→	매우 그렇다
1) 레저보트 산업 육성 필요성에 대한 정책적 인식부족	①	②	③	④	⑤
2) 레저보트제조업체 육성정책/지원제도 부족	①	②	③	④	⑤
3) 레저보트활동 대중화를 위한 방안 모색 부족	①	②	③	④	⑤
4) 레저보트활동/해양관광활동 관련 인프라 부족	①	②	③	④	⑤
5) 레저보트산업과 관련된 과도한 규제	①	②	③	④	⑤
6) 레저보트산업 전문인력 양성 미흡	①	②	③	④	⑤

Q06. 귀하는 향후 해양레저 시장 및 관련 산업의 진흥을 위하여 도입되어야 할 것은 무엇이라고 생각하십니까? 다음 각 항목별로 도입 필요성에 대해 해당번호에 √ 표시하여 주십시오.

항 목	전혀 불필요	←	보통	→	매우 필요
1) 해양레저보트활동의 대중화(저변확대)	①	②	③	④	⑤
2) 해양레저보트산업체의 육성	①	②	③	④	⑤
3) 해양레저보트활동 관련 규제의 완화	①	②	③	④	⑤
4) 해양레저보트 및 관련 장비 수입/일대 업체의 지원	①	②	③	④	⑤
5) 해양레저보트 관련 기반시설의 조성	①	②	③	④	⑤
6) 해양레저보트산업체에 대한 금융지원	①	②	③	④	⑤
7) 해양레저보트산업 클러스터 구축	①	②	③	④	⑤
8) 해양레저산업 전문인력 양성체계 마련	①	②	③	④	⑤

Q07. 해양레저보트산업체의 육성부문에서는 다음 중 어떠한 사항을 가장 중점적으로 추진해야 한다고 생각하십니까? 한 가지만 선택해 주십시오.

- ① 레저보트 제작업체의 개발자금 지원 ② 보급형 오토/레저보트의 제작 지원
 ③ 레저보트 관련 전문인력 양성 ④ 레저보트 연구시설지원
 ⑤ 레저보트생산 지원법 마련 ⑥ 기타(_____)

Q08. 귀하는 국내 해양레저활동여건(수요여건)을 고려할 때, 다음 중 국내 개발 및 생산에서 전망이 밝은 분야는 무엇이라고 생각하십니까?

- ① 모터보트 ② 세일오토 ③ 딩기급 오토
 ④ 고무보트 ④ 수상오토바이 ④ 카약/카누
 ⑤ 크루저급 오토 ④ 슈퍼/메가 오토 ④ 기타(_____)

Q09. 귀하는 국내 해양레저보트활동의 기술여건(공급여건)을 고려할 때, 다음 중 생산전망이 가장 밝은 분야는 무엇이라고 생각하십니까?

- ① 모터보트 ② 세일요트 ③ 딩기급 요트
 ④ 고무보트 ⑤ 수상오토바이 ⑥ 카약/카누
 ⑦ 그루저급 요트 ⑧ 슈퍼/메가 요트 ⑨ 기타()

Q10. 귀하는 우리나라의 해양레저보트산업의 기술력이 미국이나 유럽 등 선진국과 비교할 때 어느 정도의 격차가 있다고 생각하십니까? 다음 각 항목에 대하여 평가해 주시기 바랍니다.

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

Q11. 귀하는 해양레저산업을 제고시키기 위하여 가장 필요한 사항은 무엇이라고 생각하십니까?

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

Q12. 국내 해양레저보트산업의 발전을 위하여 필요한 사항이나 개선점 등 좋은 의견을 가지고 계시면 말씀하여 주십시오.

■ 국내 해양레저산업 전문인력 양성부문

Q13. 귀하는 국내 해양레저산업(레저보트 제조·수리·관리, 마리나운영)의 전문인력 수준을 어떻게 판단하고 계십니까? 다음 각 항목별로 평가해 주시기 바랍니다.

항 목	매우 미흡	←	보통	→	매우 우수
1) 전문인력 확보 수준	①	②	③	④	⑤
2) 전문인력 보급 수준	①	②	③	④	⑤
3) 전문인력 교육 수준	①	②	③	④	⑤
4) 전문인력 기술력 수준	①	②	③	④	⑤
5) 종합 평가	①	②	③	④	⑤

Q14. 귀하는 국내 해양레저산업 전문인력의 제반여건이 추수하지 못하다고 평가된다면 그 이유는 무엇이라고 생각하십니까? 다음 각 항목별로 평가해 주시기 바랍니다.

항 목	전혀 그렇지 않다	←	보통	→	매우 그렇다
1) 관련 산업/시장의 미성숙(일자리 부족)	①	②	③	④	⑤
2) 인력 양성체제 부족	①	②	③	④	⑤
3) 낮은 임금 수준	①	②	③	④	⑤
4) 열악한 직무환경	①	②	③	④	⑤
5) 직무세분화/전문화 미흡	①	②	③	④	⑤

Q15. 귀하는 국내 해양레저산업 활성화를 위해서 다음 중 어떠한 분야의 전문인력이 우선적으로 필요하다고 생각하십니까? 다음 각 항목별로 평가해 주시기 바랍니다.

항 목	전혀 불필요	←	보통	→	매우 필요
1) 레저보트 건조	①	②	③	④	⑤
2) 레저보트 설계/디자인	①	②	③	④	⑤
3) 레저보트 수리/관리	①	②	③	④	⑤
4) 레저보트 운항/서비스	①	②	③	④	⑤
5) 레저보트 수입/중개	①	②	③	④	⑤
6) 레저보트 교육(대중화, 연하)	①	②	③	④	⑤
7) 마리나시설 조성/설계(Eng)	①	②	③	④	⑤
8) 마리나시설 운영/관리	①	②	③	④	⑤
9) 레저보트 부품/기자재 생산	①	②	③	④	⑤
10) 기타()	①	②	③	④	⑤

Q16. 귀하는 정부 및 해양레저관련 협회/기관/대학 등에서 수행하고 있는 전문인력 양성사업에 대하여 들어본 경험이 있습니까?

① 있다

② 없다(질문 18로 이동)

Q16-1. 들어본 경험이 있다고 응답하신 경우 사업의 필요성과 실제 효과성이 있었는지에 대하여 평가해 주시기 바랍니다.

항 목	매우 낮음	← 보통 →	매우 높음
1) 전문인력 양성사업의 필요성	①	② ③	④ ⑤
2) 전문인력 양성사업의 효과성	①	② ③	④ ⑤

Q17. 귀하는 "전문인력 양성사업의 효과성" 이 낮다고 평가하셨다면 그 이유는 무엇입니까? 다음 각 항목별로 평가해 주시기 바랍니다.

항 목	매우 미흡	← 보통 →	매우 우수
1) 교육프로그램의 체계성	①	② ③	④ ⑤
2) 교육프로그램의 전문성	①	② ③	④ ⑤
3) 교육프로그램의 다양성	①	② ③	④ ⑤
4) 교육 교재의 우수성	①	② ③	④ ⑤
5) 교육 강사의 수준	①	② ③	④ ⑤
6) 교육 후 취업연계성	①	② ③	④ ⑤

Q18. 귀하는 해양레저산업 전문인력 양성사업을 활성화시키기 위해서는 무엇이 가장 중요하다고 생각하십니까? (2개 선택)

① 전문교육기관의 설립

② 체계적 교육프로그램/교재개발

③ 전문인력 자격증제도 도입

④ 정부지원 인턴제 도입/확대

⑤ 해외 전문인력 양성프로그램 도입/교류

⑥ 기업체 인력 재교육프로그램 마련

⑦ 산/학 연계 교육지원제도의 확립(기업체 파견)

⑧ 기타()

Q19. 국내 해양레저 전문인력 양성을 위하여 필요한 사항이나 개선점 등 좋은 의견을 가지고 계시면 말씀하여 주십시오.

■ 국내 해양레저 기업체별 전문인력 현황

Q20. 국내 해양레저 기업체별 전문인력 현황

Q20-1. 해양레저 사업분야 (해당사항 모두 √ 표시)	① 레저보트 제조 ② 레저보트 수리 ③ 레저보트 관리/일대 ④ 레저보트 수입/판매 ⑤ 레저보트 부품 생산 ⑥ 레저보트 교육/강습 ⑦ 마리나 조성/운영/관리 ⑧ 기타()
Q20-2. 해양레저사업 비중	기업 전체 매출 중 해양레저사업 분야 비중 () %
Q20-3. 주요 생산/판매품	()
Q20-4. 인력 현황	(1) 정규직 () 명 (2) 일시직 () 명
Q20-5. 신규 인력 채용 여부 (1년 이내)	(1) 신규인력 () 명 (2) 채용계획/실적 없음()

Q21. 귀사는 사업에 필요한 인력을 주로 어떻게 확보하고 계십니까?

- ① 신문/방송/인터넷을 통한 구인광고 ③ 인력채용정보회사를 통한 구인
② 정부/지자체/관련단체 채용박람회 ④ 학원/지연을 통한 연고채용
⑤ 학교 취업 센터 ⑥ 기타()

Q22. 귀사가 현재 운영 중인 해양레저사업의 운영과 관련하여 인력확보 환경은 어떠합니까?

- ① 인력확보가 용이함 ② 인력확보가 매우 어려움
③ 기타()

Q23. 귀사는 질문 21과 관련하여 부족인원이 있는 경우, 인력확보가 어려운 이유는 무엇입니까? (2개 선택)

- ① 취업지원자가 없음 ② 지원자 중 직무능력을 갖춘 자가 없음
③ 근무여건 열악(임금, 작업환경, 복지환경) ④ 해당 직종·업계의 발전가능성이 낮음
⑤ 타사업체의 인력유치 경쟁 때문 ⑥ 회사 주변의 문화복지시설 부족 등
⑦ 구직자에 대한 정보제공이 부족해서 ⑧ 기타()

Q24. 인력 채용시, 귀사가 가장 선호하는 경력수준은 어떠합니까?

- ① 신규직원 ② 경력직(2년 이상-6년 미만) ③ 경력직(6년 이상-10년 미만)
④ 경력직(10년 이상) ⑤ 경력 무관

Q25. 신규인력 채용시, 귀사가 가장 선호하는 학력/학위수준은 어느 정도입니까?

- ① 고졸이하 ② 전문대 졸업 ③ 대학교 졸업
④ 대학원 졸업(석·박사 이상) ⑤ 학력무관

Q26. 귀사가 신규인력 채용시 가장 중요하게 생각하는 항목은 어떠한 것입니까? (2개 선택)

- ① 일정 ② 전문지식 ③ 학력
④ 자격증 ⑤ 각종 성과(공모전 등) ⑥ 기타(_____)

Q27. 귀사는 직무능력 향상을 위하여 어떠한 형태의 교육·훈련을 실시하고 있습니까? (2개 선택)

- ① 현장 사내교육(OJT) ② 외부전문가 초빙 ③ 직업훈련기관에 위탁
④ 거래처 등에 파견 ⑤ 온라인 교육 실시 ⑥ 해외선진기업 위탁
⑦ 실시하지 않음 ⑧ 기타 (_____)

Q28. 귀사가 직원에 대한 교육·훈련을 실시하고 있지 않다면 그 이유는 무엇입니까? (2개 선택)

- ① 교육시간 없음 ② 교육프로그램 부재 ③ 교육전문가 부재
④ 교육훈련 정보 부재 ⑤ 높은 교육비용(예산부족) ⑥ 업무공백 우려
⑦ 교육 불필요 ⑧ 기타 (_____)

Q29. 귀사 직원의 직무역량 강화를 위해 가장 효과적인 교육 방법은 무엇이라고 생각하십니까? (2개 선택)

- ① 내부 숙련자의 노하우 전수 ② 해외 선진기업 연수 ③ 대학 연계교육 연수
④ 직업훈련기관에 위탁 ⑤ 기타(_____)

<일반사항>

DQ1. 귀하의 직업은 무엇입니까?

- ① 레저보트/부품 제작업체 종사 ② 레저보트수입/판매/관리업체 종사
③ 레저보트 운항/일대/서비스업 종사 ④ 대학교수, 연구기관 연구원
⑤ 기타(_____)

DQ2. 귀하의 현 직종 근무연수는 얼마입니까? _____ 년

DQ3. 응답자 인적사항

상품권 전송 정보	모바일 상품권을 위한 정보입니다. 개인정보는 철저히 보호되며 조사종료 후 파기되거나 안심하십시오. 모바일 상품권을 원치 않으시면 응답하신 e-mail 로 상품권이 전송됩니다.		
응답자 성명		휴대전화 번호	

설문에 응답해 주셔서 대단히 감사합니다.

해양레저산업 전문인력 양성방안 연구

2014年 12月 29日 印刷

2014年 12月 31日 發行

편집검
발행인 김 성 귀

발행처 한국해양수산개발원
서울특별시 마포구 매봉산로 45

전 화 02-2105-2700 FAX : 02-2105-2800

등 록 1984년 8월 6일 제313-1984-1호

조판·인쇄 / 한성애드컴 02-2266-6559

판매 및 보급 : 정부간행물판매센터 Tel : 02-394 - 0337

정가 15,000원