

항만재개발지구의 복합형 마리나 개발에 관한 연구

이형하* · 이중우† · 강석진**

*부산항만공사, † 한국해양대학교 건설공학과, **한국해양대학교 대학원

요 약 : 부산북항을 국내에서는 체류형 해양관광과 동남해안 관광벨트 중심의 해양관광 거점으로, 또한, 국제적으로는 해륙교통의 요충지 여건을 활용하여 교통인프라를 구축하여 유라시아 관광의 전초기지로 하기위한 친환경 워터프론트 및 시민참여형 항만재개발사업이 추진되고 있다. 본 연구에서는 부산북항 재개발지구의 친수공간 배치계획에 따라 반영된 마리나 시설을 대상으로 국제해양관광의 거점조성 개발컨셉에 부합하는 마리나시설 개발을 정립하기 위하여 국내 및 해외 선진국의 마리나시설 개발사례에 대하여 국가별, 시설별로 현황 및 문제점을 분석하였다. 이는 추후 국내 마리나 개발시 시사점으로 활용할 수 있을 것으로 본다. 아울러, 부산북항 마리나항만의 효율적인 개발과 운영의 활성화를 위한 법적인 절차, 정부의 지원정책, 개발방향, 사업시행방안, 관리운영방안 등에 대한 구체적인 검토를 통하여 향후 국내 마리나 개발과 운영시 사례로 활용하고자 한다.

핵심용어 : 해양관광, 마리나, 북항재개발, 친수공간, 워터프론트

1. 서 론

국내에서 주 5일제 근무가 정착되고 2011년 1인당 국민총소득(GNI)이 2만3천달러에 육박하면서 국민의 관광패턴이 기존의 수동적이며 시설관광 위주에서 벗어나 자연을 보고 즐기는 생태문화체험과 해양 레저스포츠로 선진국형의 능동적 관광으로 바뀌고 있다. 또한 세계해양산업은 2012년까지 시장규모가 최대 3조 7,046억 달러, 해양레저산업시장 최대 9,383억 달러 규모로 대부분의 국가에서 해양산업시장 규모가 2007~2008년 회계연도에 비해 약 26~28% 성장할 것으로 전망하였으며, 최근의 세계적 경제위기 이전의 해양산업 성장률은 연간 4~6%를 기록하고 있다. 해양레저스포츠와 관련이 깊은 해양레저장비산업은 2010년을 기준하였을 때 전 세계 시장규모 470억 달러이고, 요트, 수상오토바이 등 해양레저장비 보유수는 2,500만 척을 넘어서고, 매년 100만척 이상의 신규시장이 발생하고 있으며, 이 중 미국과 노르웨이, 스웨덴, 호주, 핀란드 등 서구권이 해양레저장비의 87%를 점유하고 있다.

이러한 해양레저산업의 발달과 다양한 관광에 대한 국민적 관심 및 욕구를 충족시킬 수 있는 공간마련을 위하여 연안을 끼고 있는 지방자치단체마다 마리나 개발을 미래해양 블루오션 산업으로 인식하고 역동적인 개발을 추진하고는 있으나 초기단계의 마리나 개발 정책 및 추진에서 검증되지 않은 중복 개발과 투자로 범국가적인 예산낭비가 발생할 우려가 크다.

따라서 정부에서는 정책수립의 필요성을 인식하고 해양레저스포츠 문화의 정착 및 대중화 실현을 통한 국민의 삶의 질 향상을 위해 마리나관련 법률 시행과 기본계획을 지정·고시 대상항만 10권역 44개소를 고시하였지만 국내의 해양레저스포츠 저변 확대 및 해양문화 정착을 위한 실질적인 마리나 활성

화 방안의 제시 및 과도한 인프라 개발비용과는 대조적으로 투자에 대한 불확실성, 광활한 부지와 해수면 확보 필요, 선례로 삼을 사업모델이 없어 민간투자자의 사업에 대한 참여도가 떨어지고 있어 마리나 항만을 효율적으로 개발·운영하고 활성화시킬 수 있는 선도적인 연구가 필요하다.

본 연구는 항만재개발지구의 친수공간 배치계획에 따른 마리나시설 축조를 대상으로 국제해양관광의 거점을 조성한다는 개발컨셉에 부합하는 마리나시설 개발의 중요성과 역할 등을 정립하기 위하여 국내와 해외 선진국의 마리나시설 개발사례와 관리운영 방안에 대하여 국가별, 시설별로 현황 및 문제점에 대한 조사·분석과 개발계획을 검토하여 추후 국내 마리나 개발시 사례를 통한 시사점으로 활용할 수 있도록 논의하고, 항만재개발지구 내 마리나항만 개발방향 설정과 개발개념 정립, 도입시설, 규모, 토지이용, 시설배치, 건축계획, 사업비, 공사기간 등을 산출함으로써 항만재개발의 개발방향을 설정하고, 사업시행방법, 절차, 평가기준 등의 제시와 사업성·경제성 분석을 통한 최적의 사업방안 모색, 마리나항만시설의 운영방안 제시 및 시설물 유지관리방안을 제시하고자 한다.

2. 국내외 마리나개발 및 운영 사례

2.1 국내 마리나 사례분석

국내의 마리나는 2011년 상반기를 기준으로 하여 운영중인 마리나가 14개소, 개발중인 마리나가 3개소로서 총 17개가 운영 또는 시공 중에 있으며, 개발구역별로는 무역항 3개소, 어항 6개소, 기타연안 8개소이다. 마리나의 특성을 분석해보면 민간개발주도의 마리나는 멤버십 도입을 주로 추진하려는 경향과 공공성 강화로 어려움이 있고, 배후지역과 연계한 개발이 미흡하며,

* 정회원, hhlee@busanpa.com, 051)999-3231

† 종신회원, jwlee@hhu.ac.kr 051)410-4461

** 정회원, ksone77@yahoo.co.kr, 051)515-8050

공공개발주도의 마리아는 계류장 중심의 개발과 운영적자의 누적, 운영 노하우가 부족하다. 대표적인 사례는 아래와 같다.

3. 중앙정부의 마리아 활성화정책 및 지원사항

Table 1 Domestic example of marina development by private sector




여의도 서울 마리아	수영만 마리아	충무 마리아
		
<ul style="list-style-type: none"> • 계류시설 95척(해상63척, 육상32척) • 커뮤니티 중심의 도심형 마리아 • F&B 사업, 요트판매, 웨딩사업 등 	<ul style="list-style-type: none"> • 계류시설 448척(해상293척, 육상155척) • 체육시설관리공단 운영중인 요트계류장 • 요트, 윈드서핑, 잠수학교 등 교육시설, 협회시설 • 시설재개발 형태 해양레저 요충지사업 	<ul style="list-style-type: none"> • 계류시설 45척(해상95척에서 태풍피해 감소) • 클럽하우스, 수리시설, 식당 및 사우나, 스포츠센터 • 복합마리아 리조트시설이나 참여저조로 부분 개발 • 연계프로그램 빈곤으로 단순 코스 항해 위주 운영

Table 2 Foreign example of marina development by both private sector and government

싱가폴 마리아 옛 캐펠베이	호주 쿠메라 워터스 마리아	프랑스 라 그랑모떼
		
<ul style="list-style-type: none"> • 계류시설 75척 / 퍼블릭 마리아 • 배후단지 시설개발 목적으로 민간과 정부의 합동개발 • 마리아기본시설/F&B 제외한 부대시설의 부재 	<ul style="list-style-type: none"> • 계류시설 220척 / 프라이빗 마리아 • 호주 토지공사와 민간합작투자사 쿠메라워터스 JV개발 • 수변 주택단지개발로 주거별 계류시설, 공용마리아 시설 	<ul style="list-style-type: none"> • 계류시설 950척/ 대규모 관광단지 조성 프로젝트 • 요트시설/ 배후시설의 마리아가 포함된 계획도시 • 해양스포츠, 골프, 테니스 등의 육상시설 자원 확보

2.2 국외 마리아 사례분석

국외의 마리아는 배후지역 개발과 연계하여 개발함으로써 마리아 시설 자체적인 사업성이 확보되고, 전문운영사업자의 운영과 국제적인 네트워크 구축 등으로 운영의 활성화가 활발하다. 개발방식은 민관합동 개발, 민간주도 개발, 공공주도 개발로 나뉘는데 대표적인 민간주도 개발방식의 사례는 Table 2와 같다.

2.3 사례분석 시사점

성공적인 마리아개발을 위하여 전략적으로 배제하여야 할 사항은 계류시설 위주의 개발사업과, 확장성 주변연계가 불가능한 것이며, 실질적인 운영활성화를 위한 운영사업과 다양한 지원시설의 도입, 부대사업의 단계적 확장성 확보는 지향해야 할 전략이다. 월드클래스 마리아 기반 구축을 위하여 계류시설은 육·해상을 포함하여 150~250척 이상이 계류할 수 있도록 하여야 하며, 숙박, 컨벤션, 레스토랑 등 다양한 지원시설의 도입과 공공성 확보를 위해 요트학교 및 야외무대 등 이벤트 공간을 확보할 필요가 있다. 또한, 국제공인인증서의 취득과 세계적 주요 요트대회 유치 및 자체 이벤트의 발굴이 절실하다.

3.1 마리아항만 개발의 활성화 정책

지식경제부에는 자전거 해양레저 장비산업 강화사업, 해양레저장비산업 경쟁력 강화사업, 해양레저산업 클러스터 구축, 해양레저장비산업 활성화방안을 위한 정책이 있으며, 국무총리실에는 해양레저산업 규제합리화 방안, 항만재개발 및 마리아항만 개발시 국가재정지원기준 마련을 위한 2010년 규제개혁 추진계획이 있다. 문화체육관광부는 관광진흥개발기금 용자지원, 해양크루즈 관광산업 활성화 방안, 지역관광 활성화 방안정책을 추진 중이고, 국토해양부는 서해안 명품 브랜드화 사업, 무인도서 종합관리 계획, 해양관광자원 개발사업, 해양레저스포츠 활성화 방안, 항만친수시설 조성 및 관리지침, 마리아항만 개발 업무처리요령, 해양관광·레저 활성화 방안정책을 추진하고 있다. 기획재정부는 남해안 관광투자 활성화를 위한 제도개선 방안, 경기회복 및 지속성장을 위한 내수기반 확충 방안정책을 수행하고 있고, 국토해양부와 기획재정부 합동으로 광역경제권 발전 선도 프로젝트 추진 방안정책과 기획재정부, 법무부, 문화관광부, 농림수산식품부, 환경부, 국토해양부 합동의 관광·레저산업 육성 방안정책과, 행정안전부의 명품섬 Best-10 조성계획정책이 있다.

3.2 법적 지원 정책

마리나법 제32조 제2항 및 제3항에서는 마리나항만 개발사업 및 마리나산업 단지 조성사업에 대한 비용의 일부를 국가 또는 지방자치단체가 지원하거나 보조·융자할 수 있도록 규정하고 있으며, 재정지원의 대상은 마리나법 제9조 제1항 각 호의 사업시행자로 규정하여 지원하고 있다.

4. 항만재개발지구의 마리나개발 방안

부산 북항 재개발지구는 체류형 해양관광과 동남해안 관광벨트 중심의 국제 해양관광 거점으로서의 개발, 유라시아 관광의 전초기지이자 육·해·공 일체형 교통시스템 구축 등 해륙교통의 요충지로 개발하고, 친환경 워터프린트조성 및 시민참여형 항만재개발을 목표로 한다.

4.1 개발방향

세계적인 대회 및 이벤트를 유치할 수 있는 국제적 수준의 마리나인 World Class Marina와 계류에 국한된 공간이 아닌 마리나 문화공간으로서 커뮤니티 조성의 Cultural Marina, 지역레저의 활성화 및 고용창출 증대로 지역경제를 발전시킬 수 있는 산업형마리나, 항만재개발 배후지역과 연계해서 시너지를 창출할 수 있는 Extensional Marina를 개발방향으로 설정한다.

4.2 수요예측

항만재개발지구의 마리나 수요 추정결과는 175척으로 예측되었으나 마리나 운영모델에 따라 수요의 변수가 예상되고, 전문 운영사의 관리에 따라 수요의 증감을 초래할 수 있으므로 본 수요의 추정값은 수치적인 자료일 뿐이고, 사업전개 중 잠재적인 수요창출 요인을 고려하여야 한다.

4.3 도입시설

계류수요 증가 및 대형화에 대응할 수 있는 다양한 규격의 폰툰설치와 폰툰 내 선박보급시설을 기본시설로 계획하고, 다기능 관리운영실과 외국선박 입출항 편의를 고려한 CIQ 도입, 교육 및 체험활동을 가능하게 하는 요트학교 설립, 상하가시설, 선박작업시설, 육상 간식 보관시설 등 최적의 기능시설을 도입한다. 해양레저, 휴양, 체류개념의 숙박기능 도입 및 숙박시설과 연계한 식음시설, 스파, 렌탈, 용품샵 등 서비스 편의시설을 설치하여 이용의 편의성 증진과 안정적인 수익을 창출하고, 요트대회 등 이벤트 행사를 고려한 컨퍼런스 기능의 대연회장, 수변 친수공간, 이벤트광장, 친환경 녹지공간조성 등을 계획·반영한다.

4.4 사업시행방안

사업추진주체로 기반시설은 중앙정부와 공공기관이, 마리나 항만시설은 민간사업자의 위탁개발 및 위탁운영방식으로 추진하는 것이 가장 합리적인 사업추진방식으로 알려져 있다.

사업추진법률은 항만법에 의거한 기본계획의 수립과 「공공기관의 민간투자유치사업 업무처리규정」에 의한 사업추진방

식 수립이 필요하며, 선진마리나 기술도입과 개발이 아닌 운영 중심의 마리나 사업을 위한 시행절차를 정립해야 함과 동시에 국내 마리나가 초기시장인 관계로 선진사례가 전무하므로 선진기술이 확보된 외국기업이 투자할 경우 「외국인투자촉진법」에 의한 사업추진방식도 검토되어야 할 것이다.

4.5 운영관리방안

운영관리권은 공공기관에서 담당하고 개발 및 운영은 전문적인 마리나 지식을 갖춘 민간사업자에 위탁하는 방식의 마리나사업을 전개해야 한다. 자연재해에 해당하는 풍수해, 설해, 해일, 지진재해에 대한 '예방-대비-대응-복구'의 4단계에 따른 재난안전 관리시스템을 세부적으로 갖추고, 해양오염방지 및 마리나시설 환경개선을 위해 관리대상 분석 및 집중 관리활동에 대한 메뉴얼에 따라 원인행위 발생시 공공기관간의 협조체제를 구축한다. 국제기준의 마리나 안전관리 메뉴얼을 토대로 마리나 시설물의 운영관리 및 안전관리대책의 수립과 외국선박의 출입을 위해 세관통관절차와 검역절차를 거칠시 외국선박에 불편함이 없이 편의를 제공하여야 한다.

유지관리와 유지보수 비용 및 항만시설의 사용료는 항만법에 의한 「무역항의 항만시설 사용 및 사용료에 의한 규정」에 따라 선박료, 화물료, 여객터미널 이용료, 항만시설전용 사용료로 구분하여 징수대상시설, 요율, 면제대상이 규정되어 있는 바 이 규정에 따라 제비용을 징수하거나 면제한다.

5. 결 론

국내의 마리나는 개발을 위주로 하고, 계류를 중심으로 비전문·무경험사가 운영을 하는 형태로 선진사례가 없어 해외 선진마리나의 투자유치를 통한 국내의 선도적인 마리나시설의 도입이 필요하며, 해외 마리나 개발 및 운영사의 국내 투자유치 사례(MOU 수준)가 없으므로 우선 개발보다는 운영 활성화 중심의 관리운영계획 수립이 필요하다. 사업성 보장을 통해 민간투자자의 적극적인 투자 활성화를 꾀하는 제도개선이 필요한데 관련법령을 개정하여 회원제 분양, 선석 사전 분양, 주거 시설 개발 등의 조치를 취하고, 제도개선을 통한 민간투자자의 사업성 확보에 따른 공공성 재투자 계획은 무료 체임, 글로벌 마리나 인력 인턴쉽, 국제대회 유치 등으로 대한민국 해양레저 문화에 기여토록 할 것이며, 마리나항만의 운영에 따른 제도적, 행정적 관리지침인 마리나 항만의 운영관리 매뉴얼, 다양한 보험상품 개발, DB구축 등 체계적인 연구도 필요할 것이다.

참 고 문 헌

- [1] 이상호(2010), 요트·마리나 해외사례, 항만, 통권112.
- [2] 국토해양부(2010), 제1차(2010-2019) 마리나항만 기본계획(변경), 국토부고시 제2011-675호
- [3] 정종석(2011), 국제사례를 통한 수익형마리나 운영 모델 제시, 기술논문, pp.39-48.
- [4] 경기국제보트쇼(2012),(<http://www.koreaboatshow.org>)
- [5] 한국은행(2012), 보도자료 2011년 국민계정(경제통계국)