

국내 해양레저와 레저선박 산업의 현황 및 전망

1. 서 언

국민 생활의 질적 향상과 소득 증가에 따라 여가 활동 및 레저에 대한 욕구가 높아지고 레저 비용의 지출도 많아지며 레저의 질적 향상을 동반하게 된다. 선진국의 전례로 볼 때 국민 소득이 15,000\$ 이상이 되면 육상 레저에서 해양 레저로 관심이 옮겨지며 특히 주5일 근무에 따라 주말 여가의 패러다임이 바뀌게 될 때 급속하게 해양 레저가 활성화되었다.

국내의 레저 시장 규모도 1990년 4조원, 1995년 9조원, 2000년 14조원으로 꾸준한 증가 추세를 보이고 있으며 육상 레저가 자원의 한계로 포화 상태에 도달하여 선진국형의 해양 레저 및 수상 레포츠 쪽으로 저변이 확대되고 있다. 국내의 해양 레저 시장은 현재 성장기의 초기 단계로서 향후 5~10년간 고속 성장을 할 것으로 기대된다. 특히 2002년도부터 시행 계획인 주 5일 근무제가 정착되고 1인당 국민소득이 15,000\$을 넘어서는 2010년경에는 해양 레저 수요가 급속히 증가할 것으로 예상된다.

해양수산부도 “해양개발기본계획(Ocean Korea 21)”에서 해양관광 및 해양레포츠의 확대, 해양산업 활성화로 새로운 시장 창출, 지식기반의 고

부가가치 해양산업 육성, 기존 어항 특화(Fisherina)를 통한 어민 소득 증대 사업 등의 중요성을 강조하고 있다.

본 특집원고에서는 본격적인 성장기에 접어들고 있는 국내 해양레저에 초점을 맞추어 해양 레저와 레저 선박의 종류에 관해서 간단히 살펴본 후, 국내의 해양레저 및 레저 선박 현황, 국내 레저 선박 산업 현황, 레저 선박의 국내 개발 가능성 등에 대하여 고찰한다.

2. 해양레저 및 레저 선박

2.1 해양레저의 종류

해양레저란 통상 물에 접하여 행해지는 모든 레저 스포츠 활동을 일컫는다. 넓은 의미로는 해양레저활동을 영위하기 위한 관련 교육, 시설 및 장비의 생산까지 포함하는 경우도 있다. 해양 레저는 크게 행동적인 동적 해양레저와 비행동적인 정적 해양레저로 나누어지며 그 이용 형태에 따라 그림 2-1과 같이 스포츠형, 친수형, 크루즈형, 낚시로 나누어 정리할 수도 있다. 스포츠형 해양레저의 대표적인 유형으로 모터보트, 요트, 제트스키(Personal Water Craft), 스킨스쿠바 다이빙이 있다.

또한 해양레저는 등산 등과 같은 일



반 석 호

- 1956년 4월 8일생
- 서울대학교 공학박사
- 현 재 : 한국해양연구원 해양시스템 안전연구소 해양운송시스템 개발단장
- 관심분야 : 선박유체역학, 저항추진
- 연 락 처 : (042)868-7242
- E-mail : shvan@kriso.re.kr



김 상 현

- 1967년 7월 12일생
- 동경대학교 공학박사
- 현 재 : 한국해양연구원 해양시스템 안전연구소 해양운송시스템 개발단 선임연구원
- 관심분야 : 고속선제어, 해상물류, 지구 환경문제
- 연 락 처 : (042)868-7232
- E-mail : kimsh@kriso.re.kr

국내 해양레저와 레저선박 산업의 현황 및 전망

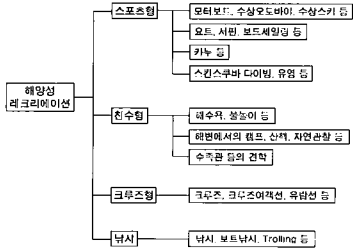


그림 2-1. 해양레저의 분류

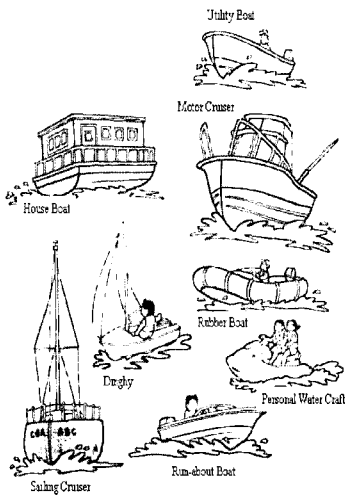


그림 2-2. 레저 선박을 이용한 해양 레저의 종류

반 레저와는 달리 실제로 참여하기 위하여 레저 선박 또는 수상레저용구를 사용하여야 하며 그 특성상 기본 장비를 활용하기 위한 교육과 설비를 요구한다는 점이 다른 레저활동과 크게 구별된다. 레저 선박을 이용한 해양레저의 종류를 그림 2-2에 나타낸다.

2.2 레저 선박의 종류

레저 선박은 해양에서의 레저 활동을 가능하게 하는 장비인 요트(yacht), 보트(boat) 등을 총칭하며 Pleasure Boat라는 용어를 사용하기

표 2-1. 선박특성에 따른 레저 선박의 분류

레저 선박의 종류		특징	
Pleasure Boat	Motor	Run-about Boat	대표적인 소형의 고속정으로 해양 레저, 어업활동 등 다용도의 목적으로 이용
		Cruiser	Run-about보다 대형으로 브릿지와 선실을 갖추고 있으며 크루징과 낚시 등의 목적으로 이용
	Yacht	Dinghy	전장 3~6m, 1개 마스트와 1~2개의 세일로 구성되는 소형Yacht로 올림픽 경기 등에서 이용
		Cruiser	America's Cup 등의 경기에서 사용되는 Yacht와 거주설비 등을 갖추고 대양항해 등에 사용되는 Yacht
	Jet Ski	승선자의 적절한 신체 발란스 조정 및 핸들 조작으로 조작되어 지는 오토바이형 선박으로 PWC(Personal Water Craft)로 불리기도 함	

표 2-2. 엔진 위치에 따른 레저 선박의 분류

레저 선박의 종류	특징
Outboard 선박	엔진을 선미의 선외에 설치한 선박으로 소형 Boat가 많음
Inboard 선박	엔진이 선박의 거의 중앙에 설치되어 있으며 프로펠러 샤프트가 선저를 관통하여 연결되어 프로펠러를 회전시키는 선박으로 대형 선박에 많이 이용됨
Inboard-Outboard (Stern drive) 선박	엔진을 선미의 선내에 설치하고 프로펠러를 포함한 드라이브 유닛이 선외에 설치된 선박

도 한다. 레저 선박은 어업을 목적으로 하는 어선과는 달리 기능성보다는 안전성 및 안락성을 중시하고 어선에 비해 외관, 내부장식 등에서 고품질이며 일반 초보자나 가족의 승선을 고려해야하는 특징이 있다. 레저 선박은 선박특성, 엔진 위치, 선형, 크기, 추진방법 등에 따라 다양한 방법으로 분류된다. 표 2-1에 선박특성에 따른 레저 선박의 분류를, 표 2-2에 엔진위치에 따른 레저

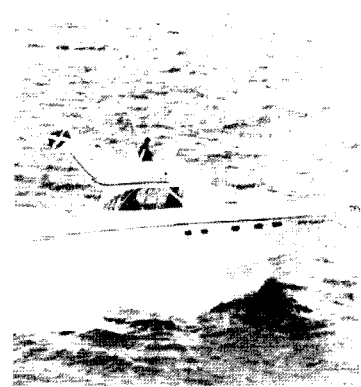


그림 2-3 Cruiser Motor Boat

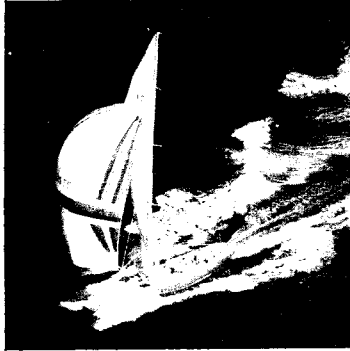


그림 2-4 Cruiser Yacht



그림 2-5 Jet Ski

선박의 분류를 나타낸다. 또한 그림 2-3에 Cruiser Motor Boat을, 그림 2-4에 Cruiser Yacht을, 그림 2-5에 Jet Ski을 각각 나타낸다.

2.3 주요 레저 선박의 개요

(1) Motor boat

1885년 독일의 고트리브 다이믈러가 1.5마력의 고속엔진을 설계하여 이것을 보트에 설치한 것이 세계 최초의 모터보트라고 알려져 있다. 1904년에는 아메리카 모터보트 협회 선수권대회가 허드슨 강에서 개최되었는데 이것이 사실상의 세계 선수권 대회라고 하는 골드컵 레이스이다. 이후 영국, 미국을 비롯하여 이탈리아, 프랑스 등에서도 모터보트 열기가 달아오르기 시작하여 레이스의 활성화와 함께 1960년

에는 국제 모터보트연합(UIM : Union Internationale Motonautique)이 창설되었으며 또한 모터보트를 레저로 즐기는 사람도 늘어나기 시작하였다. 현재 미국이나 유럽 등의 선진국에서는 많은 사람들이 주말이나 여가시간에 친구 또는 가족단위로 모터보트를 이용한 해양레저를 즐기고 있다. 모터보트는 강, 호수 또한 바다에서 즐길 수 있으며 다른 해양레저와 달리 운동량이 적고 수상 스키(Water ski)와 웨이크보드(Wake board) 등을 견인할 수 있기 때문에 다양한 해양 레저 활동을 즐길 수 있는 특징이 있다.

(2) Yacht

요트는 보트 위에 돛을 달아 바람을 이용하여 물살을 헤쳐나가는 무동력 보트를 말한다. 처음 바람을 이용하여 움직이던 배에서 현재의 요트 형태를 이루게 된 것은 17세기 초반 해양국가인 네덜란드에서 만들어진 '야크' 라는 배가 그 기원이다. 따라서 '요트' 라는 말의 의미도 네덜란드어의 '야켄(사냥한다)'에서 나온 말이다. 요트는 1907년 국제요트경기연맹이 창설된 이래 현재까지 특히 선진 해양 국가들을 중심으로 인기있는 해양레저 및 해양스포츠로 발전해 왔다.

요트 경기는 아시안 게임, 올림픽 경기, 세계선수권대회, America's cup 등이 있으며 국내에서도 요트협회 등에서 주최하는 크고 작은 대회가 1년에 수 차례 있다. 특히 1851년부터 시작된 America's cup에는 선

진 각국이 첨단 기술, 유체역학 기술 등을 총동원하여 좋은 성능의 요트를 개발하여 국가적인 자존심을 걸고 출전하고 있다.

(3) Jet ski (Personal Water Craft)

제트스키는 1972년 일본의 모터사이클 제조사인 가와사키사에 의해서 모터보트보다 훨씬 작으면서도 민첩한 기민성을 지닌 레저 선박으로 개발되어 세계 각국에 보급되었고 전 세계적인 해양레저로 발전하였다. 현재 일본에는 동호인이 1백만명을 넘고 있는 것으로 알려져 있다.

제트스키는 수면 위를 맹렬히 질주하는 물 위의 모터사이클이라 할 만한 해양레저로 물 위를 달리기 때문에 모터사이클에 비해 훨씬 안전하고 또한 운반이 쉽고 조작방법이 간편해 누구나 쉽게 배워 즐길 수 있다.

제트스키는 모터보트와는 달리 고속엔진의 출력으로 외부의 물을 제트스키 내부로 끌어들여 안에 장착된 임펠러 (Impellor)의 회전으로 물을 뒤로 밀어내어 추진하며 분당 약 6,800~7,800 고속 회전하는 추진력이 더욱 박진감 넘치는 스릴을 맛볼 수 있으며 물속에 빠져도 제트스키가 동심원으로 회전하여 빠진 사람에게로 돌아오도록 설계되어 안전하다.

3. 국내 해양레저 및 레저 선박 현황

3.1 해양레저 현황

국내 해양레저와 레저선박 산업의 현황 및 전망

표 3-1 해양관광 참가인구의 전망 결과

구 분	'97	'98	2000	2003	2010
인구(천인)	45,991	46,430	47,280	48,430	50,620
1인당 연평균 관광참여회수	6.9	6.5	6.9	7.1	7.3
총관광참여회수(천명·회)	317,337	301,795	326,232	343,853	369,526
해양관광총참여회수(천명·회)	74,143	72,129	84,404	92,060	116,431
(백분율, %)	(23.4)	(23.9)	(25.9)	(26.8)	(31.4)
해수욕	56,579	55,042	63,643		
바다낚시	5,200	5,059	5,849		
해양스포츠	1,034	1,006	1,574		
해양연관형(어촌관광 등)	11,330	11,022	13,338		

* 해양수산부 “해양개발 기본계획(Ocean Korea 21)”에서 인용

우리나라의 해양관광산업의 경우 참여인구가 약 7천만명으로서 총 관광 참여인구 2억 4천만명 중 약 30%을 점유하고 있으며 2010년경 1인당 국민소득이 15,000\$을 넘어서면 본격적인 My Yacht/Boat 시대가 도래할 것으로 예상된다. 또한 1인당 국민소득이 20,000\$이 넘어서면 해양레저, 해양스포츠가 상당히 대중화되고 참여인구도 다변화되는 선진국의 사례를 보아 해양레저 산업은 계속적으로 확대, 증가할 것으로 예상된다. 해양관광 참가인구의 전망 결과를 표 3-1에 나타낸다.

현재 국내의 해양 레저는 가족단위의 친수형 해양 레저(해수욕)와 성인 남성을 중심으로 한 낚시가 주종을 이루고 있으나 선진국의 경우 소득의 증가에 따라 동적인 스포츠형 해양레저가 증대되는 경향이 있다. 또한 국내의 육상레저 활동의 한계, 주 5일 근무 실시 예정 등에 따라 해양 레저에 관한 국민적 관심이 높아질 것으로 예상되고 있고

특히 스포츠형 해양레저에 대한 수요는 대폭적으로 증가될 것으로 판단된다. 대표적인 스포츠형 해양레저인 모터보트, 요트, 제트스키의 국내 현황을 간단히 살펴본다.

모터보트의 경우 88서울올림픽 이후 많은 사람들이 즐기게 되었으나 아직은 보트 가격이 일반인에게는 너무 비싸 수상레저 업체에 가서 모터보트를 임대하여 업체의 프로그램에 따라 즐기는 정도이다. 또한 정규 마리나(계류장) 시설 등의 미비로 자가 보트가 있어도 관리에 어려움이 있다. 하지만 가까운 장래에 누구나 모터보트를 운전하며 스피드를 즐기고 모터보트를 이용한 낚시, 수상스키, 윈드서핑, 스쿠버 등의 해양레저가 활성화될 것으로 예상된다.

요트의 경우 1971년에 요트협회가 발족하였으나 88서울올림픽 이후 더욱 활성화되고 있다. 현재 전국적으로 요트를 즐기는 사람들은 7천명 내외이고 매년 1천~2천명정

도가 요트강습을 받고 있으며 국내 등록선수는 6백 여명 정도이다. 1994년 4월에 국내 처음으로 경남 충무시에 요트 전용항구인 ‘충무 마리나 리조트’가 등장해 요트 대중화의 미래를 밝게 해주고 있다. 요트의 이용장소는 강으로는 서울의 잠실대교와 광진교구간, 뚝섬, 청평, 대성리, 춘천호반, 소양강 등이 있고 바다로는 부산 수영만, 아산만, 충무와 속초 앞 바다 등이 있다.

제트스키의 경우는 80년대 중반 청평호와 속초의 영랑호에서 처음 선보였으며 88서울올림픽 이후 많은 수상 스포츠인들에게 관심을 끌게 되었다. 제트스키의 스피드와 스릴을 즐기려는 동호인의 수가 꾸준히 늘고 있으며 현재 동해안 해수욕장, 서해안 대천 해수욕장, 청평호, 춘천 중도유원지 등에서 일반인에게 강습 및 대여를 해주고 있다. 아직 대중화된 상태는 아니지만 가까운 동남아나 일본의 예를 비춰 볼 때 우리나라에서도 머잖아 대표적

특 집 II

인 수상 레포트로 각광 받을 것으로 전망하고 있다.

3.2 마리나 현황

국내의 레저 선박을 위한 대표적인 마리나 시설은 충무마리나, 수영만 마리나(부산요트경기장), 물새마리나, 두산마리나, 소이작 마리나 리조트 등이 있다. 충무마리나와 수영만 마리나의 개요는 아래와 같다.

(1) 충무 마리나

국내 최적의 Yachting 해역으로 손꼽히는 충무 마리나는 요트전용 항구로써 제트스키, 수상스키, 윈드서핑, 트롤 낚시, 스쿠버다이빙 등이 4계절 가능한 해상 스포츠의 낙원이다. 충무마리나는 총 24척(모터 요트 15척, 세일 요트 9척)의 레저선박이 계류가능하며 해상 스포츠 장비 20종(제트스키, 수상스키, 윈드서핑 등)을 보유하고 있다. 부대 시설로는 요트 클럽하우스(3층), 요트수리소, 계류장, 요트 급유소, 요트 적치장 등이 있다.

(2) 수영만 마리나(부산요트경기장)

수영만 마리나(부산요트경기장)는 1986년 국제규모의 경기장으로 건설되어 '86아시아게임'과 '88올림픽경기대회'를 개최한 곳으로서 1,364척(육상 1,000척, 해상 364척)의 요트를 계류할 수 있는 넓은 계류장을 갖고 있으며, 요트를 타기에 적합한 자연 여건을 갖추고 있어 매년 각종 국내외 요트경기대회가 개최되는 등 해양스포츠의 메카로서 요트인들이 가장 즐겨 찾는 곳이다. 또한 최근에는 일본, 독일, 호주 등 외국의 요트인들의 방문이 늘어 국제화 시대에 발맞춰 세계적인 요트 경기장으로 거듭나고 있다. 부대 시설로는 계류장, 계측실, 국제회의실 등이 있다.

3.3 레저 선박 현황

국내 레저 선박 보유 현황은 마리나 등의 레저 Infra 시설 부족, 전량 수입에 의존하며 고가인 점, 20~30%의 특별소비세가 부과되는 등의 이유로 선진국에 비하여 극히 미비하다. 현재 국내에는 모터보트

가 약 500척 정도 수입되어 있고 크루저급은 약 50척 정도 수입되어 사용되고 있는 것으로 추정되고 있다. 요트의 국내 보유척수도 약 300척으로 추정되고 있으며 거의가 각 요트클럽, 학교의 요트서클 등이 소유하고 있는 것으로 알려져 있다. 또한 수입한 레저 선박을 복사하여 국내 업체에서 제작한 모터보트, 요트 등이 다수 존재하고 있는 것으로 알려져 있다. 아직 국내 레저선박에 대한 정확한 통계자료는 없으나 모터보트, 요트, Jet ski 등을 포함한 레저선박이 약 2,000척 정도 실제로 사용되어지고 있는 것으로 추정된다.

3.4 수상레저 조종면허 현황

국내에서는 2000년 2월에 시행된 수상레저 안전법에 의거하여 최대출력이 5마력이상인 동력 수상 레저기구를 조종하고자 하는 자는 해양경찰청장이 발행하는 조종면허를 취득해야 한다. 수상레저 조종면허의 종류를 표 3-2에 나타낸다. 수상레저 조종면허 시험은 년 5회 실시

표 3-2 수상레저 조종면허 종류

면허 종류	대상자	필기 시험과목	실기시험
일반조종면허 1급	조종면허 시험대행기관 및 지도자, 수상레저 사업자 또는 종사자	수상레저안전(20%), 운항 및 운용(20%), 기관(10%), 법규(50%)	코스시험 (조종능력 평가)
일반조종면허 2급	수상레저사업 종사자, 5마력 이상의 동력수상레저기구 조종자		
요트조종면허	요트조종면허 시험대행기관 및 시험관, 기타 요트를 조종하고자 하는자	요트활동개요(10%), 요트(20%), 항해 및 범주(20%), 법규(50%)	코스시험 (조종능력 평가)

* 해양경찰청 자료

국내 해양레저와 레저선박 산업의 현황 및 전망

표 4-1 국내 FRP선박 건조 업체 현황

규모	주생산품	평균 종업원수	연매출	비 고
10톤 미만	어선 소형레저선박 일반FRP제품	4~5인	5~10억	10~50척 규모 생산 주로 어선 건조
50톤 미만	어선/관공선	10~15인	20억	어업협정 이후 중급어선감소로 매출 부진
100톤 미만	어선/관공선	20~30인	30억	상동
500톤 미만	어선/관공선 군함/여객선	100인 이상	200억	강남조선은 군함위주 세모조선은 모기업 부도로 현재 FRP사업 포기

되고 있으며 지난 2000년, 2001년 조종면허 시험에 약 28,000명이 응시하여 약 18,000명 정도가 합격하여 현재 수상레저 조종면허를 보유하고 있는 것으로 파악되고 있다.

4. 국내 레저 선박 산업 현황

4.1 레저 선박 건조업체 현황

국내 레저 선박 산업의 역사로는 1960년대의 FRP선박산업 육성정책에 힘입어 미원조선 등 중소 조선소에서 수출용 요트를 제작한 바 있으나, 기술력 부족으로 대부분 도산하여 레저 선박 생산은 실패하였으며 1980년대에 들어서도 수출용 요트를 생산하여 수출한 업체가 있었으나 역시 기술력 부족으로 수출에 실패하였다. 현재 국내에서 사용되어지고 있는 레저 선박중 Inflatable boat를 제외하고는 엔진, 부품과 선체 모두를 수입하거나 영세업체에서 수입한 레저 선박을 불법으로 복사하여 건조·판매하고 있는 실정이다.

현재 한국중소조선기술연구소에

등록된 국내 중소형 조선소는 약 200개소 존재하고 또한 한국조선공업협동조합에 등록된 10톤 미만의 소형 FRP선 건조업체는 총 21개소이며 이들 대부분은 FRP어선을 건조하고 있다. 국내의 중소형 조선소에서 연간 약 3,000척의 10톤 미만 어선이 FRP어선으로 교체 신조되고 있으며 FRP 어선, 어구 및 기관관련 약 4,000억원의 시장이 형성되어 있다. 국내 FRP선박 건조업체의 규모별 업체 현황, 평균 종업원수 및 매출액 등을 표 4-1에 나타낸다.

국내 소형 FRP선박 건조업체의 대부분이 영세한 경영을 하고 있어 독자적인 연구개발 인력이나 연구능력을 보유하고 있지 못하다. 또한 외국 구형 모델의 선체 몰드와 설계도면을 구입하여 레저 선박을 생산하고 있어 시장 경쟁력 있는 레저 선박의 생산을 기대하기 어렵다. 그러나 Inflatable boat중 PVC제품의 경우에는 우리나라가 전 세계 시장의 60%를 OEM으로 수출중인 점을 고려하면 국내 중소형선박 제조업체에 적절한 기술지원만 있다면

충분히 경쟁력 있는 레저 선박 제품을 생산 가능할 것으로 예상된다.

4.2 국내 레저 선박 기술 수준

선진국의 경우 레저 선박 관련 모든 기술이 성장기와 성숙기에 도달해 있으나 한국의 경우 레저 선박의 고속 선박용 엔진, 요트용 세일 제작, 요트용 마스트 제작, 레저 선박용 기자재 분야의 기술은 미개발 단계이며 FRP 가공기술, 선실 설계 및 내부 인테리어, 워트제트 제작/설계, 마리나 설계 분야의 기술은 개발단계이며 대형 조선산업 기술이 쉽게 전이될 수 있는 선형설계 기술과 유체성능해석 기술은 비교적 높은 기술 수준을 보유하고 있으며 빠른 시일 내에 선진국 수준에 도달할 수 있는 가능성이 매우 높은 것으로 판단된다. 또한 엔진 및 기자재의 기술은 잠재력은 있으나 아직은 기술수요가 확실하지 않은 관계로 기술 개발이 거의 도외시되고 있다.

4.3 레저 선박 보유척수 예측

국내 레저 선박의 보유척수와 수요 현황, 증가 경향 등에 대한 정확한 자료가 미비하여 주요 선진국의 레저 선박 보유척수 증가 추이를 참고로 하여 국내의 레저 선박 보유척수를 예측하였다.

주요 선진국의 레저 선박 보유현황을 그림 4-1에 나타낸다. 2000년 현재 인구 천명당 레저 선박 보유척수는 유럽각국은 10~20척, 북유럽은 143척, 호주는 32.3척, 미국

특 집 II

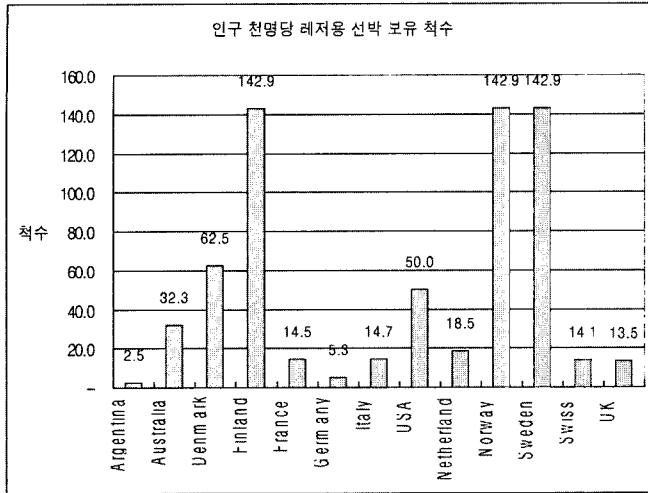


그림 4-1. 주요 선진국의 레저 선박 보유 현황 (ICOMIA, Boating Industry Statistics 2000)

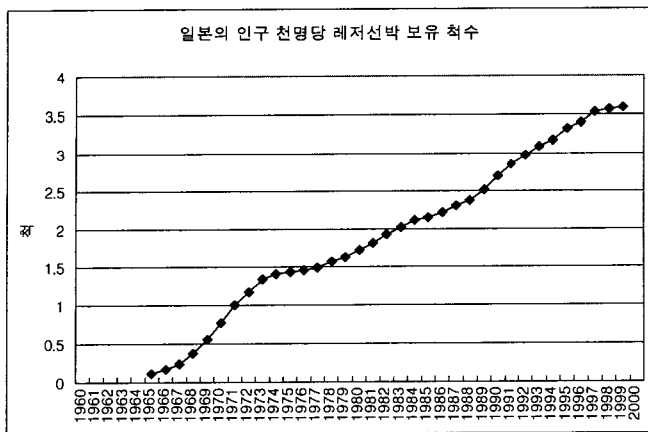


그림 4-2 일본의 인구 천명당 레저 선박 보유 척수 (일본 총무성 통계국, 일본 운수백서 2000 자료로부터 작성)

은 50척인 것을 알 수 있다. 또한 2001년 현재 45만척 이상의 레저 선박을 보유하며 인구 천명당 레저 선박 보유척수가 3.6척에 이르고 있는 일본의 경우 경제성장, 국민소득의 증가, 여가시간의 증가에 따라 레저 선박 보유척수가 급격히 증가한 사례를 고려하면 국내의 레저 선

박 보유 척수도 앞으로 크게 증가할 것으로 예상된다. 일본의 인구 천명당 레저 선박 보유척수 증가 추이를 그림 4-2에 나타낸다.

2001년 기준으로 국내의 레저 선박 보유 척수를 2,000척으로 추정할 경우 인구 천명당 보유척수는 0.043척으로 주요 선진국과는 비교

가 되지 않을 정도로 적은 수치이다. 그러나 주 5일 근무가 정착되고 1인당 GNP가 15,000\$을 상회할 것으로 예상되는 2010년에는 레저 선박 보유척수가 일본의 1970년 수준인 인구 천명당 보유척수 0.5척에 도달하고 국내의 레저 선박 보유척수도 약 25,000척에 도달할 것으로 예상된다. 이 예상결과는 현재 국내의 레저 선박 보유척수가 약 10배 증가한 수치이나 일본이 1965년~1975년에 레저 선박 보유가 급격한 증가한 전례를 고려할 때 현실성 있는 수치로 판단된다.

4.4 레저 선박 국내 개발 가능성

레저 선박 국내 개발의 가능성을 레저 선박 시장과 가격경쟁력, 레저 선박관련 기술력, 해양레저를 둘러싼 사회적 환경 등을 중심으로 살펴본다.

(1) 레저 선박 시장과 가격경쟁력

2010년의 레저 선박 보유척수를 약 25,000척으로 예상할 경우 2010년까지 약 7,000억원의 레저 선박 시장이 형성될 것으로 예상된다. (단, 선외기를 포함한 레저 선박의 척당 평균가격을 3천만원으로 가정) 이 시장규모로부터 국내 개발된 레저 선박이 충분한 판매 수요 및 잠재 수요를 가지고 있는 것을 확인할 수 있다. 그리고 모터보트 및 요트 등의 레저 선박이 다수 수입되고 있는 현실을 고려할 때 레저 선박의 국내 개발에 따른 수입대체 효과와 연간 80억\$의 거대한 미국 레저 선

국내 해양레저와 레저선박 산업의 현황 및 전망

박 시장에서의 진출에 따른 해외 수출도 기대할 수 있다.

또한 현지가 10만불(135,000천원)선의 30 ft급 세일 요트를 수입하여 판매하는 경우 운임, 세금 등이 추가되어 국내 판매가는 3억원을 초과하나 동급의 세일요트를 국내 생산하는 경우 생산원가는 약 9천만원이며 최종판매가는 약 1억 5천만원으로 추정되어 국내 개발된 레저 선박이 충분한 가격경쟁력을 가질 것으로 예상된다. 그리고 레저 선박의 국내 개발에 의해서 수입 레저 선박 보다 저렴한 레저 선박을 공급함으로써 국내 해양레저 인구의 저변확대 및 해양레저산업 활성화에도 기여할 것으로 기대된다.

(2) 레저 선박관련 기술력

우리나라는 세계 제 1~2위의 조선 산업국으로 세계적인 수준의 대형 선박의 설계, 성능 평가 기술 등을 갖추고 있다. 대형선박의 주요 핵심기술인 선형설계 기술, 추진기 기술, 유체성능해석 기술, 선실 및 의장 기술 등이 레저 선박의 주요 핵심기술과 공통되는 점을 고려하면 세계 최고의 기술 수준에 도달한 대형선박관련 기술과 관련 연구성과, 연구시설 및 연구인력을 충분히 활용하고 적절한 형태의 지원 체계만 뒷받침된다면, 4~5년 내에 우수한 성능의 경쟁력 있는 레저 선박의 개발 및 건조, 국산화가 충분히 가능할 것으로 예상된다.

국내의 중소형 조선소에서 연간 약 3,000척의 10톤 미만 FRP어선

이 신조되고 있으며 FRP관련 기술도 선체를 제외한 각종 의장품과 육조 등의 대형 생활용품을 중심으로 FRP 제품이 수출되고 있는 점을 고려하면 레저 선박 건조의 기본이 되는 FRP가공 기술은 충분한 잠재력을 갖춘 것으로 판단되어 정부 차원의 적절한 기술지원만 이루어진다면 국내의 중소형 조선소 및 FRP어선 건조업체중의 일부는 충분한 경쟁력을 가지는 레저 선박 건조업체로 전환이 가능하다고 예상된다. 그리고 레저 선박에 필요한 항해장비, 전기설비 등의 각종 의장품도 세계 1~2위의 조선산업을 뒷받침하고 있으며 선박용 기자재의 85% 이상을 제공하고 있는 국내 의장관련 업체의 기술력을 활용한다면 세계적인 수준의 경쟁력 있는 제품을 생산할 것으로 예상된다.

또한 해양시스템안전연구소(구 선박연구소)를 비롯한 국내의 선박관련 연구소는 지난 25년간 선박 개발에 필요한 핵심 요소기술인 선형설계기술, 유체성능평가 기술, 구조설계기술, 의장설비 및 각종 시험 등의 연구를 통하여 세계적인 수준의 선박 관련 전문 지식과 전문 연구인력을 갖추고 있어 레저 선박 개발에 있어서도 이들 전문 지식과 전문 연구인력은 충분히 활용 가능하여 짧은 시기에 세계적인 수준의 레저 선박 개발이 가능할 것으로 예상된다. 그리고 국내에는 12개 종합대학에 선박관련 학과가 있으며 매년 약 700명(대학원 포함)의 우수한 인력이 배출되고 있어 이들 전

문인력의 레저 선박 관련 산업에서의 진출도 기대된다.

(3) 해양레저 환경

해양수산부가 발표한 해양개발기본계획(Ocean Korea 21)에서는 해양관광산업 및 새로운 해양관련산업 분야(해양스포츠 지도 및 장비 대여, 마리나 운영, 레저 선박 제조 등)를 미래의 핵심산업으로 발전시키고 해양과 해양산업에 대한 국민적 관심을 높이는 것을 주요 목표로 하고 있다. 이 목표를 달성하기 위해서는 해양스포츠 및 해양레저 장비의 개발과 함께 레저 선박의 국산화를 통하여 국민 다수가 안전하게 이용할 수 있는 해양레저 인프라를 구축하는 것이 중요하다.

또한 연근해 어장의 감소와 해양수산부의 어업환경 선진화 정책에 따라 기르는 어업으로의 전환, 낚시어업으로의 전환 등으로 인하여 기존의 전용어선에 레저와 다기능을 부가시킨 새로운 개념의 선박이 요구되는 현실을 감안하면 레저 선박의 국내 개발을 통하여 선주 및 낚시승객의 입장이 고려된 새로운 개념의 선박을 제공하여 낚시어선업과 어촌관광사업 등을 통한 어민 수입 증가에도 기여 가능하다.

그리고 레저 선박의 보급에 따라 필요한 마리나 시설을 기존의 어촌 및 어항을 이용한 Fisherina 시설을 건설하여 대체함으로써 해양레저인구와 어민과의 교류를 활성화하고 어촌을 활용한 다양한 해양레저 개발, 어촌특화 관광 상품

의 확대 및 Fisherina 운영에 따른 어민 소득 증대 등의 파급효과도 기대 가능하다.

5. 결 언

My yacht/boat시대인 21세기에 우리나라는 해양 레저에 대한 수요가 급속히 증가하고 해양 레저 활동의 주요 수단인 레저 선박에 대한 수요도 지속적으로 증가되어 2010년에 레저 선박 보유척수가 약 25,000척에 이를것으로 예상된다. 그러나 앞서 살펴보았듯이 국내의 레저 선박은 대부분 수입된 레저 선박에 의존하고 있고 중소조선소는 규모의 영세성과 기술력의 부족으로 레저 선박의 독자적인 개발이 어려운 실정이다.

그러나 우리 나라는 삼면이 바다인 반도국이며 세계 1~2위인 조선산업의 기술력, 세계적인 수준의 선박 설계 및 성능 평가 능력, 선박용 기자재의 85%이상을 국내 생산 등의 infra를 갖추고 있어 레저 선박

산업에 최적의 입지조건을 갖추고 있다. 따라서 기존의 조선(대형선박) 기술 및 산업을 활용하여 Motor boat, Yacht, Jet ski 등의 설계, 제작에 대한 핵심 기술을 체계적으로 개발하면 경쟁력 있는 레저 선박을 수년 내에 설계, 제작할 수 있을 것으로 판단된다.

또한 레저 선박 개발을 민간 주도로 수행하는 경우 경제성만을 중시하여 안전성에 대한 충분한 고려가 부족하여 해양레저에 대한 위험요소를 충분히 제거하지 못할 우려가 있다. 일차적으로 정부 지원을 통하여 레저 선박의 설계·건조 기술을 체계적으로 향상시키고 보급형 레저 선박을 개발하여 그 기술 개발 성과를 레저 선박 제조업체에 이전함으로써 국민의 안전한 해양 레저활동을 지원하며 국내 레저 선박 산업 및 해양레저 산업의 활성화를 도모하는 것이 효과적인 전략이라고 생각한다.

마지막으로 본 특집기사가 국내 해양 레저 및 레저 선박 관련 산업

의 활성화, 해양에 대한 국민적 관심의 고취, 새로운 해양 레저 문화 창출 등에 작으나마 도움이 되었으면 한다.

후 기

본 특집기사의 작성에 있어서 해양수산부의 지원을 받아 저자들이 2001년도에 수행한 “보급형 해양레저 선박 개발” 연구성과의 많은 부분을 참조하였다. 이에 해양수산부 관련자 여러분께 깊은 감사의 마음을 전한다.

참고문헌

- [1] 해양수산부, 한국해양연구원, 2002, “보급형 해양레저 선박 개발”
- [2] 해양수산부, 2000, “해양개발 기본계획(Ocean Korea 21)”
- [3] 이중우 등, 1997, “21世紀海洋開發”
- [4] ICOMIA, 2001, “Boating Industry Statistics 2000”
- [5] 日本運輸省, 2000, “運輸白書2000”