

# 레저선박의 해외 현황

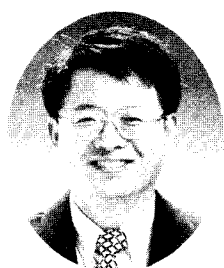
## 1. 서 언

IMF로 어렵던 경제의 상황도 5년 여가 지나면서 호전되어 가고 있다. 우리 나라의 1인당 국민소득은 다시 10,000불 대를 회복하면서 예전의 소비규모를 넘어서고 있다. 삼면이 바다인 반도국가이면서도 농축업에 더욱 많은 관심을 기울여 오던 우리 나라도 해양수산부를 발족시킬 정도로 해양부문의 발전에 노력을 기울이기 시작했다. 레저 산업 역시 국민소득의 증가와 함께 육상의 레저에서 해양레저로 그 관심 영역이 확대되면서 해양레저 분야의 시장규모가 증가하고 있다. 선진국의 예를 볼 때 소득의 증가에 따라 동적인 스포츠형 해양레저가 증대되며 그로 인하여 관련 시설들의 건설이 필요하게 됨을 알 수 있다. 또한 국내 레저산업 자체의 시장규모가 여타 산업에 비교할 수 없을 만큼 빠른 속도로 증가하여 1990년 4조원 정도이던 시장이 2000년에는 14조원으로 꾸준한 증가 추세를 보이고 있다. 해양 레저는 요트, power boat, 제트 스키, 수상 스키 등 다양한 형태로 발전하고 있으며, 레저 선박분야에 서만 향후 10년간 1조 2,200억원 규모의 시장이 형성될 것으로 판단된다.

현재 우리 나라는 삼면이 바다인 반

도국이라는 지리적인 이점 외에 해양 레저산업의 미래를 밝게 하는 몇 가지 요소들이 있다. 그 첫째는 해양 EXPO의 유치이다. 2010년 국제 해양 EXPO의 유치를 위하여 정부와 여수권의 지방자치단체들은 혼신의 노력을 다하고 있는바 이의 유치를 가정하면 해양레저에의 관심은 물론이고 막대한 기반시설들의 투자가 이루어질 것이며 이로 인한 해양레저 산업의 폭발적인 증가가 기대된다. 둘째는 2002년 후반기부터 실시될 주 5일제 근무이다. 이로 인하여 주말 여가 활동의 패러다임이 바뀌게 되고 해양 레저에 대한 수요는 급속히 증가할 것이 확실하다. 셋째는 세계 1위의 조선 강국으로서의 기술력과 생산능력이다. 이러한 튼튼한 조선산업의 INFRA는 레저 선박산업으로 쉽게 전수될 수 있으리라 사료된다.

이웃나라 일본은 1999년을 시점으로 하여 세계 조선산업에서의 1위 자리를 우리나라에 넘겨주었으나 오래 전부터 레저산업에의 연구를 활발히 수행하여 왔으며 1995년부터 이미 America's Cup 대회에도 출전하는 등 우리나라를 훨씬 앞서가고 있다. 비록 우승은 하지 못하였으나 제작된 요트의 기술적인 검토에서는 미국이나 호주 등에 뒤지지 않는다고 자타가 인



박 종 환

- 1957년 10월 30일
- 미국 미시간대 박사
- 1996년 이후 목포대학교 기계선박해양공학부 교수
- 관심분야 : 전산 선체운동, 선형설계,
- 연 락 처 : 061-450-2762
- E-mail : jongpark@chungkye.mokpo.ac.kr

정하고 있다. 이제는 우리 나라도 고부가 가치산업의 육성, 해양산업의 확대를 위하여 레저 선박에의 관심을 갖도록 해야 한다. 미국이나 유럽 등 선진국에서의 해양 레저는 일반 중산층까지 널리 보급되어 있으며, 해양 레저를 즐길 수 있는 다양한 종류의 마리나 시설도 잘 갖추어져 있으며, 미국 내에서만 연간 60만척, 80억\$의 레저 선박 시장이 형성되어 있다.

본 특집원고에서는 세계 각 나라들의 레저선박의 현황을 알아보고 레저산업에서의 현재 우리 나라의 위치를 인식하여 조선공학계의 역할을 연구해 보고자 한다.

## 2. 세계의 해양레저 및 레저 선박 현황

레저 선박은 해양에서의 레저 활동을 가능하게 하는 장비인 요트나 보트 등을 총칭한다. 각 나라들은 오랜 수상 레저활동에 따라 그 나라에 적합한 형태를 장기간에 걸쳐 발전시켜 오고 있으며 우리 나라도 국내 레저 형태, 체형, 해안 환경을 고려한 독자적인 레저 선박의 모델의 개발이 필요하다.

레저 선박은 크기와 추진방법은 물론 선형이나 엔진 유무 및 위치 등에 따라 다양한 방법으로 분류된다. 요트(Yacht)에는 상대적으로 소형인 Dinghy와 America's Cup 등에 등장하는 Cruiser가 있으며 파워 보트(Power Boat)에는 역시 상대적으로 소형인 Run-about Boat와 Bridge

와 Cabin을 갖춘 대형의 Cruiser가 있다. 1990년대 이후에 선을 보인 Jet Ski는 물 위에서 움직이는 모토사이클의 형태이며 현재 빠르게 레저보트 시장의 share를 늘려 가고 있다.

### 2.1 세계의 해양레저 및 레저 선박 현황

#### 2.1.1 해양레저 현황

서구유럽과 구미의 경우 해양레저가 광범위하고 다양하게 퍼져있다. 해상을 통한 정복의 역사와 더불어 오랜 기간동안 해양 문화에 익숙해져 있으며 이를 레저활동으로 연계하여 현재에 이르기까지 발전해온 것이다. 선진국의 경우 수상 레저 활동이 생활의 일부로서 자리잡고 있으며, 많은 인구가 보다 세분화되어 있는 레저활동에 참여하고 이를 위한 각종 장비의 생산, 시설의 건설 및 확충, 레저활동의 교육 및 각종 서비스가 하나의 마린사업의 영역으로 자리매김하고 있다.

전 세계에서 가장 큰 해양레저 시장을 형성하고 있는 미국과 아시아 지역의 해양레저 선진국인 일본에 대해서는 다음절에서 자세히 살펴보고 아래에서는 그 외의 국가의 해양레저 현황을 간략히 살펴본다.

영국, 프랑스와 같은 유럽의 국가들도 마찬가지로 보트 관련한 수상 레저활동과 관련 산업이 매우 발달되어 있으며 호주와 뉴질랜드도 매우 큰 시장을 형성하고 있다. 영국의 경우는 해양레저의 시발점이 된 나라로서, 현재 국제 요트 연맹뿐만

아니라 다양한 단체의 본부가 존재하며, 해양레저 산업의 종주국으로의 역할을 하고 있다. 뉴질랜드의 경우 자동차보유 대수보다 소형레저 선박의 숫자가 많을 정도로 수상레저산업이 발달되어 있으며, 관광사업 다음으로 매우 큰 비중을 차지하고 있다. 소형레저 선박에 관한 유수의 보트 빌더들이 모여 있으며 5-6세 정도의 어린아이부터 노인에게 이르기까지 모든 국민이 레저 선박에 익숙해져 있는 상황이다. 세일링의 경우 국제적으로 유명한 코치와 선수들은 대부분 뉴질랜드 출신으로서, 유명한 경기장 이외에 요트관련 서비스 및 교육방식의 수출까지 다양한 형태로 소득을 올리고 있으며, 1995년 America's Cup을 미국으로부터 빼앗아 미국의 3연승을 저지하였으며 2000년의 America's Cup을 방어함으로써 세계적인 요트 강국으로서의 이미지를 만드는데 성공하였다. 2003년 America's Cup 대회가 오클랜드에서 열리게 되어 있는 등 세계 유수의 국제시합을 유치하여 레저 보트 제조업은 물론 관광소득에도 일익을 담당하고 있다.

아시아에서는 중국의 경우 현재의 고속 경제 성장과 맞물려 그 규모로 볼 때 수상레저가 막 시작하는 단계로 볼 수 있다. 세계적인 메이커의 보트와 엔진 메이커들이 모두 중국에 진출해 있으며 양자강 유역에 미국과 유럽의 자본이 결합된 서구식 마리나 시설(Mercury Marina)이 들어선 지 오래되었다. 북경과 상해에서 매년 보트쇼가 열리

## 레저선박의 해외 현황

며 각국의 업체들이 앞다투어 참여하고 있으며 그 규모면에서 일본의 동경/오사카 보트쇼보다 규모가 크다. 마찬가지로 개방과 맞물려 수상레저에 대한 국민적 관심과 그 수가 폭발적으로 늘어나고 있다. 말레이시아, 태국과 같은 동남아 국가의 경우 외국자본에 의한 관광지 건설 시 자연스럽게 수상레저가 도입되었으며 그 역사 또한 우리 나라보다 앞서있다. 아직 국민들이 즐길 수 있는 소득구조나 여유는 부족하지만 관광지를 중심으로 수상레저를 이용할 수 있는 시설과 장비가 매우 잘 갖추어져 있다.

전 세계적으로 앞으로의 레저활동에서 그 규모면에서 해양레저를 따라올 수 있는 부분은 없다는 인식과 해양레저 산업에 관련된 관광사업, 생산산업 등이 큰 부가가치를 올릴 수 있다는 인식 아래 각국에서 그 영향력을 넓히기 위하여 노력하고 있는 중이다.

### 2.1.2 레저 선박 및 마리나 현황

ICOMIA(International Council of Marine Industry Associations)에서

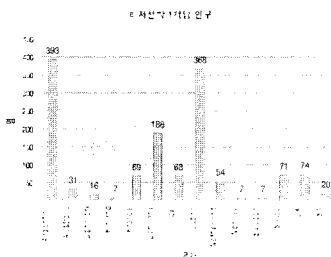


그림 1. 주요 해양선진국의 레저 선박 보유 현황(ICOMIA, Boating Industry Statistics 2000)

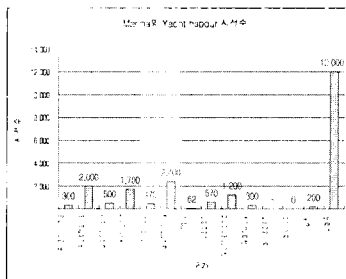


그림 2. 주요 해양선진국의 마리나 시설 보유 현황(ICOMIA, Boating Industry Statistics 2000)

조사하여 발표한 Boating Industry Statistics 2000에 나타난 주요 해양선진국의 레저 선박 1척당 인구현황과 마리나 시설 현황을 그림 1, 그림 2에 각각 나타낸다.

### 2.1.3 Boat show

IFBSO(International Federation of Boat Shows Organization) 주관으로 년 20회 이상의 국제적인 보트 전시회가 개최된다. 2002년에 개최될 국제 보트전시회의 주요 일정은 Table 1과 같다.

지난 2001년 10월 14-21일에 이탈리아 제노바에서 개최되었던 국제 보트전시회에서는 38개국이 참가하였고 4개의 실내전시장과 2개의 옥외 마리나에 약 1,900척의 보트가 전시되었다. 전시된 제품은 보트, 엔진, 부품, 낚시, Paint, 마리나, 보트구입을 위한 자금대출상품, 보험상품, 보트 대여업 등으로 다양하였으며 한국에서는 (주)대우에서 선박관련 대형 엔진을 전시한 것이 유일하였다. 제노바 국제 보트전시회 광경을 그림 3, 그림 4에 각각 나타낸다. 아시아 지역에서는 동경 국제 보트전시회가 유일하게 개최되고 있으며 그 외에 오사카 보트전시회가 있고 싱가포르에서도 보트관련 전시회가 열리기도 한다.

## 2.2. 미국의 해양레저 및 레저 선박 현황

### 2.2.1 해양레저 현황

미국의 경우에는 Recreational Boating에 참여하는 인구가 1998년

Table 1 2002년 개최 예정 국제 보트전시회

Boat show 명	개최도시	기간
Helsinki International Boat Show	Helsinki	Feb 8, 2002 to Feb 17, 2002
Tokyo International Boat Show	Tokyo	Feb 8, 2002 to Feb 11, 2002
Sydney International Boat Show	Sydney	Aug 1, 2002 to Aug 6, 2002
Middle East International Boat Show	Dubai	Mar 20, 2002 to Mar 23, 2002
Norwalk International In-Water Boat Show	East Norwalk	Sep 19, 2002 to Sep 22, 2002
Genoa International Boat Show	Genova	Oct 5, 2002 to Oct 13, 2002
Barcelona International Boat Show	Barcelona	Nov 30, 2002 to Dec 8, 2002

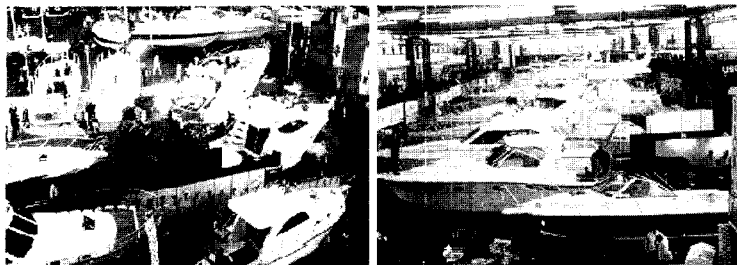


그림 3. 제노바 국제 보트 전시회 광경-1

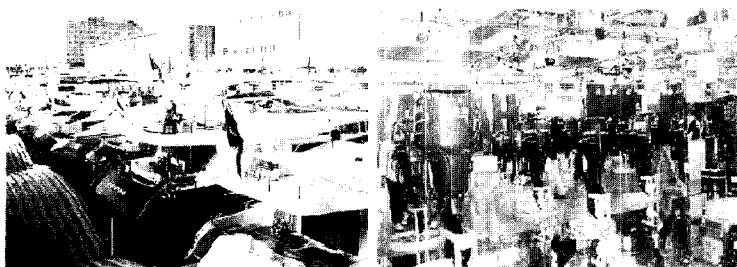


그림 4. 제노바 국제 보트 전시회 광경-2

의 경우에는 7,485만명, 1999년의 경우에는 7,784만명으로 추정될 정도로 거대한 시장을 형성하고 있다. 1999년 Boating 관련 시장에서 미국민이 지출한 금액 약 230억불에 달할 만큼 해양 레저 선박의 시장이 대단히 크다. 이 중에서 크고 작은 Pleasure Boat를 소유한 사람은 1999년 기준으로 약 1,700만명에 이르며, 또한 해양레저를 지원하기 위해 Marina와 같은 보트정박시설이 12,000개소에 달한다. 레저 선박에 관련된 지출 추정치의 추이를 그림 5에 나타낸다. 2000년도의 레저 선박 관련 지출은 약 260억불이며 1992년부터 지속적으로 증가하고 있는 것을 알 수 있다.

레저 선박의 판매액의 추이를 그림 6에 나타낸다. 2000년도 레저 선박의 판매액은 약 80억불이며 1992

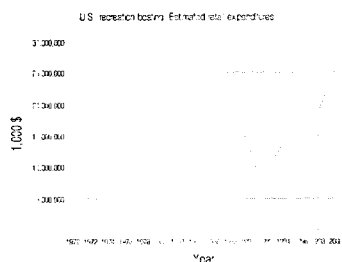


그림 5. 레저 선박에 관련된 지출 추정치 추이 (ICOMIA, Boating Industry Statistics 2000)

년 이후 지속적으로 증가하고 있는 것을 알 수 있다.

### 2.2.2 레저 선박 현황

미국의 모터보트 소유자와 등록대수 추이는 매년 증가하고 있으며 1999년 기준으로 모터보트 등록대수는 1,270만척을 상회하고 있다. 또한 2000년 레저용 선박 판매실적은

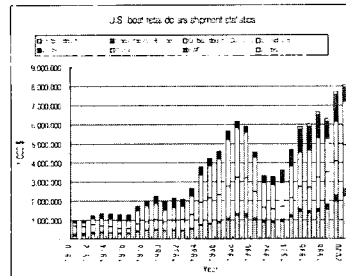


그림 6. 레저 선박의 판매액 추이 (ICOMIA, Boating Industry Statistics 2000)

약 58만대이며 그 중 Outboard boat가 약 42%정도인 약 24만대를 차지하며, Personal Water Craft(PWC)와 Canoe, Sterndrive Boats가 뒤를 잇고 있고 주로 아웃보드엔진을 장착한 17-30ft 사이의 선박이 레저 선박의 주종을 이루고 있다. 그러나 판매금액 면에서는 Inboard Boat Cruiser가 235만불로 가장 높으며 Outboard Boat와 Sterndrive Boats가 226만불과 223만불로 각각 2, 3위를 차지하고 있다. 그림 7은 미국의 2000년 레저용 선박 판매 내역을 나타낸다.

레저 선박의 평균 소매가격 추이를 그림 8에 나타낸다. 레저 선박의 평균 소매가격은 지속적으로 증가

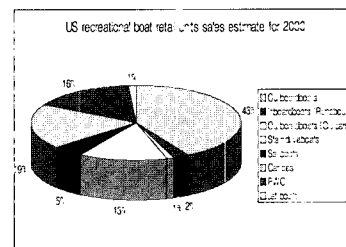


그림 7 2000년 미국내 레저용 선박 판매 내역 (ICOMIA, Boating Industry Statistics 2000)

## 레저선박의 해외 현황

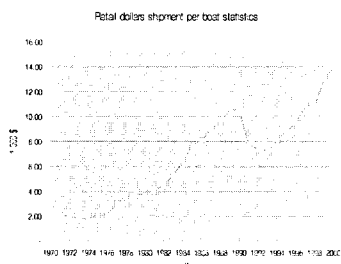


그림 8. 레저 선박의 평균 소매가격 추이 (ICOMIA, Boating Industry Statistics 2000)

하며 2000년 기준으로 약 1만 4천 불 인 것을 알 수 있다.

또한 각 종류별 레저 선박의 척당 평균가격을 살펴보면 2000년 기준으로 Outboard Boats가 약 1만불, Inboard Boats(Runabout)가 약 2만 6천불, Inboard Boat(Cruisers)가 약 30만불, Sterndrive Boats가 약 2만 9천불, Sailboats가 약 2만 8천불(1999년 기준), PWC가 약 8천불이다. Outboard Boats와 Inboard Boats(Runabout)의 척당 평균가격 변화 추이를 그림 9에 나타낸다.

Outboard Boats와 Inboard

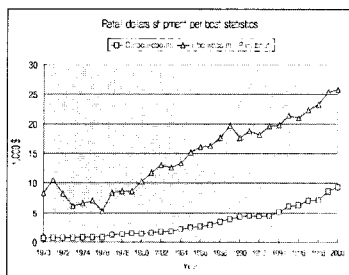


그림 9. Outboard Boats와 Inboard Boats(Run-about)의 척당 평균가격 변화 추이 (ICOMIA, Boating Industry Statistics 2000)

Table 2 일본의 해양스포츠 참가 현황(일본 레저백서2000)

해양레저 활동	참가 인구 (만명)	참가율 (%)	연간 평균활동 회수(회)	연간 평균비용 (천엔)	1회당 비용(엔)	참가 희망율 (%)
낚시	1,810	16.7	10.4	44.4	4,270	20.4
스킨스쿠바 다이빙	120	1.1	5.0	77.8	15,560	7.0
서핑 및 보드 세일링	60	0.6	17.1	57.9	3,390	2.7
요트 및 모터보트	110	1.0	8.4	120.0	14,290	3.2

Boats(Run-about)의 척당 평균가격으로부터 미국내에서 판매되는 모터보트의 척당 평균가격은 약 2만 불 수준으로 추측된다.

### 2.3 일본의 해양레저 및 레저 선박 현황

#### 2.3.1 해양레저 현황

일본의 경우 해양레저가 널리 보급되어 있으며 해양성 국가답게 국민 대다수가 해양과 친숙하며 많은 보트와 마리나 그리고 어항을 개조, 보수한 Fisherina와 같은 시설을 갖고 있다. 또한 해양레저인구에서 낚시레저 인구가 차지하는 비율이 높다.

일본은 1인당 국민소득 1만불을 넘어서면서 급격히 레저 선박 시장이 확대된 예가 있으며 최근에는 국민생활 및 여가생활의 다양화에 따라 레저 선박을 이용한 해양레저에 대한 국민의 관심이 급격히 증가하고 있다. 일본의 “레저백서2000”에 의하면 '99년의 낚시 관련용품 시장이 2,830억엔, 해수 및 해중 관련용품 시장이 1,760억엔이다. 또한 마

리나는 약 500개, 주요 바다 낚시터는 36개이다. 일본의 “레저백서 2000”에 나타난 해양스포츠 참가 현황을 Table 2에 나타낸다.

또한 일본의 “운수백서2000”에 의하면 소형조종사 면허 소지자는 '99년 현재 총 288만명이다. 일본의 소형선박 조종면허는 1급에서 5급까지 5종류이며 1999년 현재 1급~3급 면허 보유자가 69만명, 4급~5급 면허 보유자 219만명이다. 소형선박 조종면허 종류 및 면허 소지자의 추이를 Table 3, 그림 10에 각각 나타낸다.

1~3급 소지자들은 완만한 증가 추세를 보이는 반면 90년대 초반부터 4~5급 소형 선박 조종사의 자격증 소지자가 급증하고 있는 것을 볼 수 있다.

#### 2.3.2 레저 선박 현황

일본의 1999년의 레저 선박 보유 현황은 총 45만 5천 척으로 모터보트가 약 32만 3천 척, 요트가 약 2만 9천 척, Jet Ski가 약 10만 3천 척이다. 선장별로 보면 중소형이 많

Table 3 일본의 소형선박 조종면허

면허종류	운항가능 선박	운항가능 해역
5급 조종면허	총톤수 5톤 미만	1해리 이내의 해역
4급 조종면허	총톤수 5톤 미만	1해리~5해리의 해역
3급 조종면허	총톤수 5톤 미만	5해리~20해리의 해역
2급 조종면허	총톤수 5톤~20톤	20해리 이내의 해역
1급 조종면허	총톤수 5톤~20톤	20해리 이상의 해역

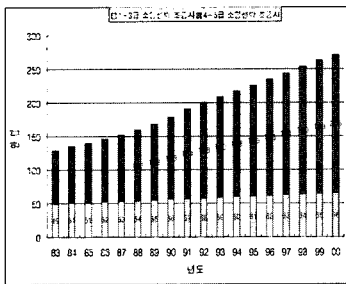


그림 10. 일본 소형선박 면허 소지자 추이(일본 운수백서 2000)

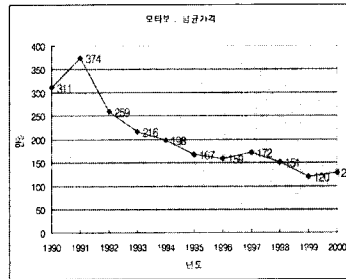


그림 12. 모터보트 평균가격 추이 (일본 해양안전진흥협회, 일본소형선박검사기구 자료)

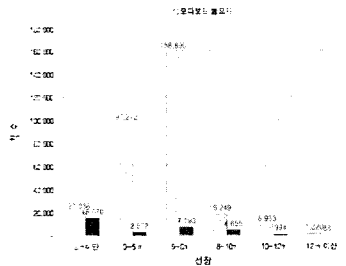


그림 11. 레저 선박의 선장별 보유 척수(일본 해양안전진흥협회 자료)

고 특히 모터보트의 경우 8m이하가 전체의 90%정도를 차지하고 있다. 특히 5~8m의 선박이 49%로 약 과 반수를 차지하고 있어 수요의 중심이 되고 있다. 레저 선박의 선장별 보유 척수를 그림 11에 나타낸다.

또한 모터보트의 평균가격(출하가격)은 1991년에 척 당 374만엔이 었으나 2000년에는 129만엔으로

줄었다. 평균가격 계산에서는 고무보트, 소형 알루미늄보트 등도 포함되어져 있어 순수 모터보트의 척당 평균가격은 200만엔 전후로 추측된다. 모터보트 평균가격 추이를 그림 12에 나타낸다. 참고로 일본 주요 모터보트 제조사의 모터보트 가격(엔진을 포함)을 살펴보면 NISSAN WingFisher 178만엔, YAMAHA SRV20 218만 엔, YANMAR EF21Z 295만 엔, SUZUKI F230HT 299만엔으로 150만엔~300만엔의 가격대로 보통 승용차의 가격 수준이다.

#### 4. 결 언

국민소득이 1만불을 넘어서면 해

양레저 산업의 관심이 시작되며 15,000불을 넘어서면 해양레저 산업이 안정기를 이룬다고 한다. 이제 우리나라는 국민소득 1만불의 시대를 맞이하여 해양레저 산업에의 관심이 시작되었음을 예견할 수 있다. 주 5일제 근무는 이의 예견을 더욱 확신시켜 주는 또 하나의 사회 환경의 변화이다. 이제는 바야흐로 My Car 시대에서 My Boat 시대로의 변화가 시작되고 있다. 여수의 해양 EXPO가 유치되고 INFRA가 구축되면 많은 해양레저의 기반이 조성되리라 기대된다. 뉴질랜드의 수도인 Auckland에서는 어린이에서부터 어른에 이르기까지 모두가 요트에 해박한 지식을 가지고 있었으며 그것이 뉴질랜드를 요트의 강국으로 이끌었던 원동력이 아닌가 생각된다. 우리나라의 미래에 큰 수요가 창출될 수 있는 레저 산업에 좀 더 관심을 가지고 이야기 할 수 있었으면 한다. 삼면이 바다이면서도 해양에의 관심이 많지 않고 조선산업은 우리나라의 수출에 지대한 공헌을 하면서도 학계나 기타의 산업분야에서 그에 합당한 대우를 받지 못한 듯한 생각이 드는 것은 오직 본인만의 생각은 아닌 듯 싶다.

지구상에 남아있는 인류의 마지막 보고는 바다이다. 이를 이용한 해양 레저산업의 개발에는 인류의 생명을 담보로 하는 환경보존에의 노력과 투자가 병행되어야 할 것이다. 향후 우리나라 레저산업의 활성화로 인하여 대형 조선산업에 비해 상대적으로 침체되어 있는 중소

## 레저선박의 해외 현황

형 조선산업의 활로가 모색될 수 있는 계기가 되기를 바란다. 어업의 감소와 소형 조선업의 영세성으로 인한 어려움들이 새로운 고부가가치의 창출로 인하여 극복되어질 수

있으리라 믿는다.

### 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”

♠ 알려드립니다!

## 제 2 회 한국 유체공학 학술대회

The 2nd National Congress on Fluids Engineering  
(<http://ncfe2002.reviewnet.co.kr>)

☞ 일 시 : 2002년 8월 22일(목) ~ 24일(토)

☞ 장 소 : 무주리조트 티롤호텔

### 논문 접수 일정

- 2002년 4월 29일(월) : 초록접수마감
- 2002년 7월 1일(월) : 논문접수마감
- 작성양식 및 제출 : 홈페이지(<http://ncfe2002.reviewnet.co.kr>) 개별이용

많은 참여 바랍니다!