

## 해양레저스포츠 인프라 구축에 관한 기초연구

전승환\* · 하해동\*\* · 강신영\*\*\* · 정영석\*\*\*\* · 정은석\*\*\*\*\*

\*한국해양대학교 운항시스템공학부 교수, \*\*한국해양대학교 해양체육학과 교수, \*\*\*한국해양대학교 해양개발공학부 교수,  
\*\*\*\*한국해양대학교 법학부 교수, \*\*\*\*\*한국해양대학교 운항훈련원 교수

### Preliminary study on the establishment of marine leisure sports infrastructure program

Seung-Hwan Jun\* · Hae-Dong Ha\*\* · Sin-Young Kang\*\*\* · Yeong-Seok Cheong\*\*\*\* · Eun-Seok Jeong\*\*\*\*\*

\* Division of Ship Operation Systems Engineering, Korea Maritime University

\*\* Department of Maritime Physical Education, Korea Maritime University

\*\*\* Division of Ocean Development Engineering, Korea Maritime University

\*\*\*\* Division of Law, Korea Maritime University

\*\*\*\*\* Sea Training Center, Korea Maritime University

**요 약** : 국민소득의 증가와 주5일 근무제의 확대적용, 3면이 바다이고 내륙에 비교적 많은 강과 하천이 분포되어 있는 지리환경적 여건으로 인해 쉽게 접할 수 있는 수상레저에 많은 관심이 주어지고 있다. 본 논문에서는, 우리나라의 수상레저사업자, 장비제조업자, 관련단체 및 동호인을 대상으로 설문 및 현장방문 조사를 통하여 수집한 자료를 분석하고 사업체의 형태 및 애로사항 등의 실태를 파악한다. 이 자료들을 근거로 수상레포츠 활성화 및 발전을 위한 산업기반시설 구축방안을 제안한다.

**핵심용어** : 해양레저스포츠, 레저산업, 레저장비, 산업기반시설, 수상레저안전법

**Abstract** : The data were collected from the water sports industries, resort owners, equipment manufactures and the associations. The inquiry and data collection were made by visiting the corresponding facilities. Based on these data, the plan for infra construction of water leisure sports were proposed.

**Key words** : marine leisure sports, leisure industry, leisure equipment, infrastructure

## 1. 서 론

우리나라의 레저산업은 1970년대 후반 고도의 경제성장과 함께 발전하기 시작하여 1988년 올림픽 이후 도로 등 사회간접자본이 충실하게 투입되면서 야외에서의 레저활동이 큰 폭으로 증가하기 시작하였다. 특히 레저활동이 여행, 장비를 이용한 스포츠 등의 비교적 경비가 많이 소요되는 레크리에이션 활동에 집중되면서 그 규모도 대형화되고 있으며, 전체인구 레저지출 총합이 경상 국내총생산(GDP)의 약 2.8%를 차지할 정도로 높아지게 되었다(서천범, 2003).

레저활동은 등산, 관광, 여행 등 초기의 수동적 형태에서 건강과 체력증진, 자아실현 그리고 삶의 질 향상 등의 새로운 가치를 부여하는 능동적 형태로 발전하고 있으며, 윈드서핑, 래프팅, 암벽등반, 산악자전거, 스키, 골프, 패러글라이딩 등의 스포츠와 갯벌체험, 문화유산탐방 등의 체험관광 등으로 다양

하게 변화하고 있다. 또한 국민소득의 지속적인 증가와 주5일 근무제의 확대적용에 따라 레저활동이 직장중심에서 가족중심으로 변하고 있으며, 자동차 보유가 크게 늘어남으로써 활동범위도 근거리에서 원거리로 확대되고 있다. 그러나 육상관광지의 수용능력한계와 혼잡, 레포츠를 즐길 수 있는 공간 부족 등의 이유와 3면이 바다이고 내륙에 비교적 많은 강과 하천이 분포되어 있는 지리환경적 여건으로 인해 쉽게 접할 수 있는 수상레저에 관심이 증폭되고 있다.

이에, 레저장비의 종류, 레저산업의 국내외 현황과 선진국의 레저관련 제도에 대해 조사하고, 우리나라의 수상레저사업자, 장비제조업자, 관련단체 및 동호인을 대상으로 설문 및 현장방문 조사를 통하여 수집한 자료를 분석하고 사업체의 형태 및 애로사항 등의 실태를 파악한다. 이 자료들을 근거로 수상스포츠 활성화 및 발전을 위한 수상레포츠 인프라 구축방안을 제안한다. 아울러 우리나라 수상레저안전법의 주요내용과 관

\* 대표저자 : 전승환(총신회원), korjun@mail.hhu.ac.kr 051)410-4245

\*\* 정희원, hdha@mail.hhu.ac.kr 051)410-4440

\*\*\* 정희원, sykang@hhu.ac.kr 051)410-4323

\*\*\*\* 정희원, cheongys@mail.hhu.ac.kr 051)410-4391

\*\*\*\*\* 정희원, stone67@bada.hhu.ac.kr 051)410-4472

런 국내법과의 적용상의 주요 문제점들을 조사 분석함으로써 수상레저활동의 법·제도적 장애요인에 대한 해결방안을 제시한다. 저자들은 향후 수요가 급증할 것으로 예측되는 수상오토바이의 국산화를 위해 관련업체와의 컨소시엄을 통해 연구개발을 진행하고 있다. 본 논문은 상기개발의 일부로서(위크샵, 2003 ; 2004), 앞으로 연구성과를 지속적으로 학회에 보고함으로써 수상레포츠 연구 활성화가 이루어지길 기대한다.

## 2. 수상레저의 개요

### 2.1 수상레저의 개념

레저란 소극적인 의미로서 일로부터 해방되는 시간을 뜻하고, 적극적인 의미로서는 스스로 무엇을 할 수 있는 자유시간이라고 할 수 있다. 특히, 물이라는 공간적 물질적 특성을 이용하는 것을 수상레저라고 한다.

#### 1) 수상레저활동의 분류

활동유형에 따라 다음 세 가지로 구분할 수 있다.

Table 1 Type of marine leisure activities

스포츠형	요트, 보트세일링, 서핑, 모터보트, 수상오토바이, 수상스키, 스노인·스쿠버다이빙 등
휴식형	해수욕(해수욕, 모래 밟기, 해변 캠프 등)
관광형	관광어업(수산물 채취형, 수산물 판매형 등) 해상유람(관광유람선, 여객선 등) 해중유람(해저잠수관광 등)

\* 해양수산개발원, 우리나라 해상관광산업의 활성화 방안, 1995

#### 2) 수상레저기구의 분류

‘수상레저안전법 제2조 2항 및 3항 그리고 동법시행령 제2조’의 적용대상 기준에 따라 다음과 같이 동력형과 무동력형의 15가지로 분류된다.

##### ① 동력형 기구

모터보트(motor boat), 요트(yacht), 수상오토바이(watercraft), 고무보트(rubber boat), 스쿠터(scooter), 호버크래프트(hovercraft)

##### ② 무동력형 기구

수상스키(water ski), 패러세일(parasail), 조정(rowing boat), 카약(kayak), 카누(canoe), 워트슬레드(water sled), 수상자전거(pedal boat), 서프보드(surf boat), 노보트(paddle boat)

### 2.2 수상레저산업의 주요 선진국 현황(ICOMIA, 2001-2002)

#### 1) 미국

① Recreational Boating 참여인구는 1999년에만 7,784만 명으로 추정되며, 레저선박 소유인구는 1999년을 기준으로 약

1,700만 명으로 추산된다.

② 마리나 등의 정박시설이 1999년을 기준으로 약 12,000개소에 달한다.

③ 수상레저선박의 2000년도 기준 판매실적은 약 58만대로, 이와 관련된 지출이 약 260억 달러로 지속적인 증가 추세이다.

#### 2) 일본

① 1인당 국민소득이 1만 달러 달성시점부터 섬나라 특유의 지형적 특성(해협, 내만, 수로 및 섬 등)과 맞물려 급격히 수상레저(낚시, 모터보트, 수상오토바이 등) 시장이 확대되었다.

② 소형선박조종사면허의 총 취득자수는 2000년말 현재 270만명에 달한다.

#### 3) 유럽

유럽은 해양레저산업의 발상지로 일찍부터 해상활동을 통해 생활의 일부로 정착되었다. 인구대비 보트 보유율은 스웨덴, 핀란드, 노르웨이 순으로 북유럽 국가가 가장 높으며, 장비의 생산, 시설의 건설 및 확충, 레저활동의 교육 및 각종 서비스가 하나의 마린사업의 영역으로 자리 매겨져 있는 등, 해양레저산업은 성숙단계에 들어있다.

#### 4) 기타

아시아에서는 중국에 세계적인 보트와 엔진의 메이커들이 진출해 있으며 양자강 유역에 미국과 유럽의 자본이 결합된 서구식 마리나 시설이 운영중이다.

### 2.3 수상레저산업의 국내 현황

#### 1) 국내 수상레포츠 인구 현황

크고 작은 장비를 이용하여 직접 몸으로 모험과 스릴을 체험할 수 있는 수상레저 등에 대한 젊은 세대들의 선호와 함께 레저인구와 동호인의 숫자도 지속적으로 증가하고 있다. 이러한 사실은 수상레저 중에서 동력수상레저기구를 사용하기 위한 응시자 및 면허합격자를 살펴보면 그 추세를 가늠할 수 있을 것이다.

Table 2 An acquirer state of marine driving license per year

연도	일반1급		요트	합계	
	응시	합격		응시	합격
2000	8,721	2,735	119	11,575	6,966
2001	7,560	10,212	97	17,869	9,229
2002	6,640	8,407	128	15,175	6,592
2003	6,429	8,421	146	14,996	6,000
합계	29,350	29,775	490	59,615	28,787

\* 해양경찰청, 2004

#### 2) 레저산업 현황(서친법, 2003)

① 레저산업 규모는 1980년 6,300억원에서 1990년 4조원,

1995년 9조 1,400억원으로 연평균 약 19.5% 정도로 증가하여 약 14.5배 정도 확대되고, 2002년에는 약 17조원에 달한다.

② 1인당 연간 레저지출비용은 1980년 16,600원에서 2002년 349,600원으로 약 21배 증가하였다.

③ 주 5일근무제 정착과 1인당 국민소득 15,000 달러를 넘어서는 2010년경 수상레저 수요의 급속한 증가가 예상된다. 그러나, 수상레저산업 규모는 정부의 정확한 통계가 없어 파악이 어려우며, 다만 해양경찰청에 등록된 수상레저사업 등록 현황으로 어느 정도 예측할 수 있다.

Table 3 Entry state of marine leisure company per year

연도	2000	2001	2002	2003
등록업체수	306	416	486	492

\* 해양경찰청, 2004

3) 레저장비 현황(심포지움, 2002)

- ① 레저 선박 중 Inflatable boat를 제외하고는 엔진, 부품과 선체 모두 수입하여 조립 생산하는 수준이다.
- ② 고무보트, 요트, 모터보트, 수상오토바이 등이 주류이나, 전량 수입에 의존하며 선체 등 일부 국산품은 모방수준이다.

3. 수상레포츠에 대한 현황 조사 분석

조사방법은 현장방문 설문조사와 우편 설문조사로 나누어 하였다. 국내 레저장비 제조사와 리조트는 전국 각지에 산재되어 있다. 방문 설문조사는 먼저 부산근교 소재 업체를 방문하고, 이틀로부터 다른 업체를 소개받아 방문하는 것으로 하였으며, 비교적 사업규모가 큰 업체를 우선 방문하는 것으로 하였다. 여건상 방문하기 곤란한 곳은 우편 설문조사를 하였다. 설문지는 장비제조서비스업체용, 리조트업체용 및 동호인용의 3종류로 작성하였다. 장비제조서비스업체용은 52업체를 대상으로 25부 회수하였고, 리조트는 직접 방문한 곳만을 조사대상으로 하였다. 제조업과 리조트업을 병행하는 곳은 해당되는 설문지 2종류 모두 조사하였다. 동호인용은 각 제조서비스업체, 리조트업체, 동호인단체 등을 통해 직접 또는 우편으로 총 380부 발송하였고, 이중 130부가 회수되었다.

3.1 설문 및 방문 조사의 개요

1) 조사기간

- ① 2003년 8월 ~ 2004년 2월 : 우편 설문조사
- ② 2003년 12월 ~ 2004년 2월 : 현장방문 설문조사

2) 설문조사에 응한 업체 및 동호인 분포와 수

- ① 장비제조, 수입, 서비스 업체 : 용원, 김해, 통영, 삼랑진, 포항, 서울, 속초, 양평, 제주 등에 소재하는 25개 업체
- ② 해양마리나(리조트) 업체 : 통영, 서울, 강릉, 삼척, 춘천, 영월, 양양, 고성(경기도)에 소재하는 9개 리조트
- ③ 수상레저스포츠 동호인 : 전국분포의 130명

3.2 장비제조, 수입, 서비스 업체 설문 조사 및 분석

1) 관련업체 및 종사년수

- ① 제조업 : 모터보트 생산이 28%로 가장 많고, 다음으로 고무보트 16%, 스쿠버 장비 및 바나나보트 각 12% 순이며, 기타 낚시어선, 보트전인장치, 행정기타선, 리버등 이었다
- ② 수입판매업 : 모터보트, 수상오토바이 및 보트엔진 부품이 20%, 수상스키 16%, 요트 12% 순이었다.
- ③ 수리서비스업 : 보트엔진 부품 28%, 모터보트 및 수상오토바이 각 20%, 바나나보트 및 수상스키 8% 순이었다.
- ④ 업체별 평균 종사년수

수리서비스업은 평균 19년, 수입판매업이 14.6년, 제조업이 10.8년으로 수상레저가 오래전에 이미 시작이 되었다.

또한 관련산업이 수리서비스업부터 시작하여 지금은 부분적으로나마 장비제조가 직접적으로 이루어지고 있음을 확인할 수 있다.

2) 국산화가 가장 시급하다고 생각되는 장비

국산화를 원하는 장비는 모터보트가 28%, 스쿠버장비 및 보트엔진부품 16%, 수상오토바이 12% 순으로 고가 장비를 먼저 국산화할 것을 요구하고 있다. 이는 장비구입 및 유지보수에 따른 비용이 많이 소요됨으로써 레저사업을 하는데 어려움이 많은 것으로 판단하여야 할 것이다.

3) 현재 국내기술로 국산화가 가능하다고 생각되는 장비

모터보트-고무보트-요트-수상오토바이-바나나보트-카누, 카약-수상스키-서프보드-스쿠버장비-수상자전거-조정-노보트 순이었다.

4) 현재 국산화 부품으로 교체가 되어 있어도 품질이 낮아서 사용하지 않는 장비

모터보트-요트-수상오토바이-스쿠버장비-보트엔진부품-스쿠터-바나나보트-수상스키-파라세일 순이었다.

국산부품이 개발되어 있으나 업체에서는 품질불량 등의 사유로 사용하지 않고 있으며, 응답비율을 살펴보면 모터보트 및 요트가 각각 18.4%, 수상오토바이, 스쿠버장비 및 보트엔진부품이 각각 10.5%의 순으로 나타났다. 또한 고가 장비에 대하여 이미 국산화가 어느 정도 진척이 되어있으나 기술력의 부족과 수요부족으로 개발의지가 약한 것으로 판단되어진다.

5) 국내 여건상 향후 가장 많은 수요가 예상되는 장비

모터보트-수상오토바이-수상스키-스쿠버장비-고무보트-요트-보트엔진부품 순으로 모터보트가 28.8%, 수상오토바이 19.2%, 수상스키 15.4%, 스쿠버장비 11.5%의 순으로 나타났다.

6) 현재 종사하는 업종에 대한 수입정도

수입만족도에서 매우만족은 없었으며, 만족이 16%, 그저그렇다 56%, 부족 24% 매우부족 4%로서, 부정적인 응답이 84%로 대부분이 불만을 가지고 있으며, 이는 영세업체가 많고 1

회 사용에 대한 비용이 높아 이용자가 적고 계절적으로 하계에 수요가 불리는 관계로 수입이 불안정함에 따른 것으로 판단되어 진다.

7) 현재 종사하는 업종의 장래에 대한 생각

매우희망적이 16%, 희망적 56%, 그저그렇다 8%, 불안 12%, 매우불안 8%로서, 장래에 대한 생각은 '희망적'이라는 긍정적인 응답이 72%를 차지하여 매우 고무적이다. 업계 종사자들도 수상레저사업이 비전 있다고 판단하고 있으며, 제도적, 기술적 뒷받침만 이루어진다면 좋은 결과가 되리라고 생각하고 있다.

8) 금융권 대출 경험이 있었을 경우, 수혜 발생 여부

대출 금액, 이율, 기간 등 혜택이 있었다가 8%, 전혀 없었다가 92%이었다.

사업을 수행함에 있어 금융권의 지원이 없다는 것이 거의 대부분으로, 사업규모에 비해 장비에 대한 많은 선행투자를 하여야 하는 사업주에게는 매우 힘든 것으로 향후 개선 및 지원이 이루어져야 하겠다.

9) 현행 특별소비세에 대한 견해

폐지 80%, 인하 12% 현행 8%로 대부분인 92%가 인하 또는 폐지를 요구하고 있다.

특소세 외에도 교육세, 관세, 부가세, 보험료 등이 부가되기 때문에 실제 세금이 장비 가격의 약 1/3을 차지하고 있다. 이는 장비구매에 있어 커다란 부담으로 작용할 뿐 아니라 사용자에게는 많은 사용료를 받게 됨으로써 신규 수요자의 진입을 막는 결과를 초래하고 있는 것으로 판단된다.

10) 모터보트, 요트 등의 등록(검사)제에 대한 생각

찬성 56%, 현행 12%, 반대 24%, 무관심 8%로, 등록제에 대해서는 긍정적인 답변이 많았다.

11) 수상레저스포츠 활성화를 위해 제시된 의견

- 특소세(수입관세) 인하
- 등록절차 간소화, 법규 완화
- 공유수면이용료 폐지(제주도)
- 국산화 개발을 위한 정부지원
- 수상레저사업 허가 완화
- 레저기구 국내 수요 증대 강구 등

3.3 해양마리나(리조트) 업체 설문조사 및 분석

1) 장비의 보유현황

Table 4 Present state of stocked equipments

종류	수상 오토바이	요트	보트	스쿠버	윈드 서핑	워트 슬레드	패러 세일링	서퍼 보드	기타
대수	124	17	99	71	60	8	2	10	44

수상오토바이, 모터(고무)보트, 스쿠버장비, 윈드서핑의 순

이었다. 이는 경제적으로 여유가 있거나 대학동아리 등의 경험자들이 주로 사용하는 장비들이며, 초보적인 개인이 인력으로 사용하는 장비의 비치는 매우 열악하다. 동호인의 수도 모터보트나 수상오토바이 및 윈드서핑이 대다수를 차지했으며, 이는 직접 즐기는 것이 아닌 운전자에 편승하여 즐기거나 이전에 습득한 기술에 의해 연계되어 이용하는 것으로 판단된다.

2) 사업 시작 연도

Table 5 Starting business year

업 체	A	B	C	D	E	F	G	H	I	평균
시작연도	1997	1994	1999	1984	1994	1998	1992	1996	2000	1991
경력(년)	7	10	5	20	10	6	12	40	3	12.6

사업을 시작한 연수는 평균 12.6년이다. 1964년과 1984년을 제외하면 주로 90년대에 시작한 것으로, 이는 우리나라 경제가 상당 수준에 들어선 후로서 수상레저와 국민소득과는 상관관계가 깊은 것을 알 수 있다.

3) 사업장의 크기

Table 6 Dimensions of leisure company

업 체	A	B	C	D	E	F	G	H	I	평균
크기(m <sup>2</sup> )	400	2000	165	1100	33	50	50	4890	17	967

리조트의 경우 수상레저 뿐만 아니라 육상스포츠가 동시에 이루어지는 곳도 있어서 양자를 명확히 구분하여 사업장의 크기를 나타내는 것이 어려운 곳은 저자가 판단하여 정하였고, 공유수면은 제외하였다.

대규모이거나 아니면 매우 영세한 업체로 양분화 되어 있다. 이는 초기 사업시작에 많은 자본이 소요됨에 따른 것으로 판단된다.

4) 부대시설

Table 7 Additional facilities

업 체	A	B	C	D	E	F	G	H	I
숙박시설	√	√		√					√
식당	√	√	√	√					√
매점		√		√					√

사업장에 따른 부대시설은 열악한 것으로 나타났다. 그러나, 대부분의 사업장 주위에는 민박, 식당이나 매점이 소재하고 있었다.

5) 연간 이용자 수

Table 8 Number of visitor per year

업 체	A	B	C	D	E	F	G	H	I	평균
이용자수	500	6000	4000	5400	200	25000	1000	14000	1200	6,367

연간 약 5만7천명으로 사업장별 평균 6,370명 정도이고, 이를 2003년도 등록된 수상레저 사업자 수 492에 대입해보면 연

간 이용자 수가 약 310만명에 이르는 것으로 오차는 많이 있겠지만, 이미 수상레저 인구가 상당한 수준에 도달해 있음을 유추할 수가 있다.

6) 연령별 이용자 비율(전체 100%로 볼 때)

Table 9 Ratio of visitors per age

연령	20대이하	20대	30대	40대	50대	60대이상
평균(%)	7.0	24.4	32.6	23.9	9.4	2.7

20대에서 40대 이용자가 72.3%로 많은 체력이 소모되는 수상레저의 특성상 체력적으로 뒷받침 되고 경제적 능력이 있는 장·중년층에 집중적으로 모여 있는 것을 알 수 있다.

7) 월별 이용자 비율(전체 100%로 볼 때)

Table 10 Ratio of visitors per month

월	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
평균(%)	0.7	0.7	1.7	4.3	9.1	13.9	23.6	24.8	11.5	5.8	2.6	1.3

5월에서 9월까지 약 83.8%가 집중되며, 이는 수상레저가 물에서 하는 활동이므로 여름철에 집중되는 계절적 요인으로서 사업에 결정적인 영향을 미치는 것으로 향후 레저산업의 발전을 위해서는 연중 즐길 수 있는 방안을 방구하여야 할 것이다.

8) 주중 이용 빈도의 비율(전체 100%로 볼 때)

Table 11 Ratio of visitors per week

요일	월	화	수	목	금	토	일
평균(%)	2.0	2.1	4.5	3.9	12.5	38.4	36.8

주말인 토·일요일에 75% 이상 집중되며, 이는 수상레저 특성상 필연으로 생각된다.

9) 수상레저기구 사업 및 운용에 있어서의 애로사항

- ① 날씨 및 기후 관계
- ② 소형선박, 수상오토바이 계류시설 부족
- ③ 법과 시, 구의 제도 불일치
- ④ 유도선 영업에 대한 법 규제
- ⑤ 손님이 쉽게 접근할 수 있는 도로 정비 및 망 부족
- ⑥ 동력기구 취급에 따른 기본자세 및 취급 교육 부족
- ⑦ 기구 및 설비에 대한 각종 검사 규제

10) 마리나(리조트) 운영중 관공서에 대한 건의사항

- ① 해양경찰서 등 기관 협조 : 단속보다 홍보·계몽 우선
- ② 시설투자, 관공서 지원
- ③ 휘발유 공급이 원활하게 수급되도록 규제 완화
- ④ 리조트 홍보를 위한 관공서안내소 운영
- ⑤ 공유수면 점용료 감면 또는 징수유예
- ⑥ 수상레저기구 개인 소유자에 대한 세부조사 완화
- ⑦ 수상레저기구 구입에 따른 특소세 인하
- ⑧ 동절기에 활용할 수 있는 방파제 보강 등

3.4 수상레저스포츠 동호인의 선호도 설문조사 및 분석

선호도 조사를 위한 대상은 수·해상에서 그 활동을 주로 하는 사람들을 위주로 해야 하기 때문에 스킨스쿠버잠 또는 대리점과 동호인, 요트 윈드서핑 강습자와 동호인 그리고 수상레저스포츠 장비 대리점 등을 중심으로 조사하였으며, 응답자 수는 총130명이다.

1) 최근 구매한 수상레저스포츠 장비(복수응답 가능)

Table 12 Recent purchased water sports equipments

종류	수량	종류	수량	종류	수량
① 모터보트	9	② 고무보트	18	③ 요트	13
④ 수상오토바이	10	⑤ 스쿠터	4	⑥ 바나나보트	4
⑦ 수상스키	8	⑧ 파라세일	3	⑨ 서프보드	5
⑩ 노보트		⑪ 카누, 카약		⑫ 조정	
⑬ 수상자전거		⑭ 스쿠버장비	32	⑮ 보트엔진, 부품	13
16 기 타	(윈드서핑 12 슈터 3)				

최근 구매 장비는 스킨스쿠버 장비-고무보트-보트엔진, 부품 요트-윈드서핑 수상오토바이-모터보트 순이었다.

스킨스쿠버 장비는 가격이 싼 것부터 비싼 것까지 다양하나, 다른 장비에 비해 소모품성이기에 소모가 빨라서 구매자가 많다고 사료되며 다른 수상레저스포츠 장비는 고가이며 계절성 기구이기에 구매하는 사람이 적음을 알 수 있다.

2) 최근 구매한 수상레저스포츠 장비·용품의 생산국

Table 13 Manufacturing country of purchased water sports equipments

구분	국산품	수입품	잡모름
응답수	27	90	13

구입은 대부분 약 70%가 수입품으로, 수입품 선호는 국내에서 수상레저스포츠 장비·용품을 제작 생산하는 업체가 적은 것도 이유가 있겠지만 생산된 제품도 홍보가 되지 않았거나 국산을 믿지 못하기 때문이라고 사료된다.

3) 장비·용품의 구매 목적

Table 14 Purchased purpose

구분	전시용	여가선용	체력단련	가족활용	기타(선수용)
응답수	1	86	29	10	4

여가선용이 66.2%, 체력단련이 22.3%로 나타났다.

4) 장비·용품 구매시 선택요건

Table 15 Selective condition for purchase

구분	가격	색상·디자인	품질·상표	기타
응답수	27	14	85	4

구매시 품질·상표를 우선적(65.4%)으로 고려하였다.

5) 장비·용품의 구매 장소

Table 16 Purchase place

구분	백화점	대리점·전문점	상가	외국	기타
응답수	9	103	0	16	2

주로 대리점·전문점(79.2%)에서 구매하였다.

6) 장비 구매 결정시 영향

Table 17 Effect on purchase decision

구분	친구	가족친지	판매원	스포츠집단	스스로	기타(강사)
응답수	13	3	19	65	29	1

구매 결정에 영향을 주는 것은 스포츠 집단이 절반으로 동호인이나 클럽 등을 중심으로 사전에 확인을 하기 때문인 것으로 판단된다.

7) 구매한 물품에 대한 신뢰도

Table 18 Reliability of purchased equipments

구분	상당히 신뢰	그저 그렇다	신뢰할 수 없음	모름
응답수	51	72	2	5

상당히 신뢰한다(39.2%) 보다는 그저그렇다(55.4%) 등의 약 60.8%가 부정적인 대답을 하였다.

8) 구매한 물품에 대한 A/S(아프터 서비스)

Table 19 After service for purchased equipments

구분	매우 잘된다	그저 그렇다	잘 되지 않는다	기타(장기간)
응답수	28	64	34	4

A/S에 대해, 그저 그렇거나(49.2%) 잘되지 않는다(26.2%)고 하였다. A/S에 대한 불신이 큰 것은 향후 수상레저산업 활성화의 커다란 저해 요인이 될 수 있다. 상품에 대하여 판매와 A/S를 끝까지 책임질 수 있는 업자들의 철저한 고객관리 정신이 다시 한번 요구 된다고 하겠다.

9) 물품 구매에 대한 정보 수집

Table 20 Collection of equipment informations

구분	인터넷	광고(매스컴)	친구	업체 전문가	기타(동호인)
응답수	25	10	18	75	2

구매정보는 업체 전문가(57.7%)와 인터넷(19.2%)에서 주로 얻고 있었다.

10) 국내 수상레저스포츠 장비·용품 생산시 중점 요인

Table 21 Important factors in domestic manufacture

구분	디자인	내구성	안전성	가격	A/S	기타(실용성)
응답수	5	40	54	8	22	1

안전성(41.5%)과 내구(건고)성(30.8%)을 중시하였다. 이는

활동환경이 육상보다 더 위험하고, 또한 장비·용품이 고가이어서 쉽게 수리·교체를 할 수 없기 때문인 것으로 판단된다.

11) 수상레저 사업시 가장 많이 제한을 받는 요인

Table 22 Restricted factors in domestic business

내용	응답수
관계당국의 단속	40
어민(어촌계)과의 마찰	19
어장, 양식장 시설	14
장비보관, 계류장 부족	27
수리, 정비업체 부족	30

동호인들이 수상레저 활동시 가장 많은 제한을 받는 요인은 관계당국의 단속(30.8%)과 수리, 정비업체 부족(23.1%) 및 장비보관과 계류장 부족(20.8%)을 지적하였다.

관계당국이라면 해양경찰(서)이라 하겠으며, 수상레저활동의 안전과 질서를 위하여 1999년 2월 8일 수상레저안전법(법률 제5910호)이 제정되어 아직 정착 단계에 있으며 이를 위해 해양경찰에서 지도 계몽에서 단속 위주로 법적규제를 하다보니 이러한 지적이 나온 것으로 사료된다. 따라서 법적규제에 의한 강제 편입보다는 먼저 지도 계몽이 필요하고 동호인 및 사업자들도 빠른 시간 내에 수상레저안전법규를 준수하며 수상레저스포츠를 발전시키는데 협력해야 할 것이다.

12) 수상레저스포츠 활성화를 위해 제시된 의견

- ① 법적 규제 완화
- ② 해양경찰 단속 완화
- ③ 특소세 폐지(세금 부담 경감)
- ④ 레저보트 가격 인하
- ⑤ 장비의 국산화 개발
- ⑥ 수상오토바이 활동구역 지정
- ⑦ 면허제도를 교육이수제도로 전환
- ⑧ 레저기구 보관 장소 부족
- ⑨ 어항·양식장 지장, 마찰
- ⑩ 동호인 활성화, 대중화 시급 등

## 4. 결 론

1) 수상레저산업 발전을 위한 장비 국산화  
기본적으로 먼저 장비의 국산화가 가장 시급하다고 할 수 있음. 장비의 대부분이 고가이고 거의 수입에 의존하고 있기에 사업을 쉽게 시작할 수가 없고 이용자도 비싼 사용료 때문에 처음 시작과 지속적인 이용이 어렵다.

따라서, 국내실정에 맞는 장비를 개발하여 국산화 시키게 되면 누구라도 쉽게 이용할 수가 있으며, 소득 증대와 함께 자가용 보유처럼 개인이 수상레저장비를 보유할 수 있게 될 것이다. 아울러 관련제도의 정비와 안전관리 시스템의 구축이

연계가 되면 수상레저산업은 소득 20,000달러 시대에 누구나 즐길 수 있는 새로운 각광받는 사업이 될 것이다.

2) 법·제도적 제반 문제점의 정비

① 총톤수 2톤미만의 동력수상레저기구는 선박법 상의 소형선박에는 속하나 선박안전법의 적용 제외 대상이므로, 수상레저기구에 대하여는 선박법의 적용을 제외하고 수상레저안전법에 검사규정을 통일할 필요가 있다.

② 수상레저안전법은 5해리 이상인 원거리 수상레저활동의 신고 등의 규정은 있지만, 톤수에 관한 언급이 없으므로 수상레저기구에 대하여는 개항질서법상의 입출항신고 및 수리와 계선 규정의 적용을 제외하고 수상레저안전법에 이에 대응한 규정을 신설할 필요가 있다.

③ 수상레저안전법 제14조와 시행령 제12조에 규정되어 있는 운항규칙 속에 어로작업 및 양식장 그리고 양어장 등에 대한 수상레저활동의 제한에 관한 규정이 있어야 할 것이다.

④ 특별소비세법 제1조에 있어서 수상레저기구에 관한 세율을 없애거나 하향 조정할 필요가 있다.

참 고 문 헌

- [1] 서천범(2002), “레저백서”, 한국레저산업연구소.
- [2] 수상레저산업에 관한 워크샵(2004), 한국해양대학교.
- [3] 우리나라 해상관광산업의 활성화 방안(1995), 해양수산개발원.
- [4] 제트스키용 고속엔진 및 선체 개발에 관한 워크샵(1,2회)(2003), 한국해양대학교
- [5] 해양경찰청 홈페이지, <http://www.nmpa.go.kr/>
- [6] 「해양 레저·스포츠 기자재 개발」을 위한 심포지엄(2002), (재)부산테크노파크 한국해양대학교 분소.
- [7] ICOMIA(2002), Boating Industry Statistics 2002.

---

원고접수일 : 2004년 6월 15일  
 원고채택일 : 2004년 7월 12일