

요트 발전을 위한 한국형 마리나 운영방안에 관한 연구

정종석* · 허 일**

*한국해양대학교 해양과학기술대학 해양체육학과 겸임교수, **한국해양대학교 해사대학 운항시스템공학부 교수

The research for the yachting development of Korean Marina operation plans

Jong-Seok Jeong* · Ihl Hugh**

*Professor, Department of Maritime Physical Education, College of Maritime Ocean Sciences and Technology, Korea Maritime University, Busan, 606-791, Korea

**Professor, Division of Ship Operation Systems Engineering, College of Maritime, Korea Maritime University, Busan, 606-791, Korea

요 약 : 소득수준의 향상과 주 5일 근무제에 따른 여가활동 시간의 증대에 수반하여 해양 선진국처럼 많은 사람들이 요트 활동을 원하고 있는 동시에 수많은 장비들의 보급이 확산되고 있다. 이러한 장비의 보급발전에 수반하여 활동영역도 넓어지고 있지만 요트를 즐길 수 있는 마리나의 환경조성은 경제 후진국보다 더욱 낙후되어 있는 실정이다. 이렇게 낙후된 한국의 요트 발전을 위하여 선진 마리나 운영의 모형을 한국의 실정에 맞게 적용할 필요성이 있어 마리나를 성공적으로 운영하고 있는 호주, 뉴질랜드, 싱가포르, 일본, 말레이시아의 마리나 운영적 국면을 상호 비교 분석하여 다음과 같은 결론을 얻었다. 첫째, 마리나 운영에 있어서 개인의 재산권 보호 및 환경보존 측면에서 회원제, 비회원제, 영리, 비영리로 분리 운영하되 클럽하우스 출입시 복장은 통제하지 않아야 한다. 둘째, 부가가치를 높이기 위하여 매년 새로운 경기이벤트를 유치하고 경기운영에 있어서 자원봉사자를 적극 활용하여야 하며, 요트를 통하여 관광을 활성화하고, 외국요트 입출항시 CIQ 절차를 간소화함은 물론 언어서비스도 병용하여야 한다. 셋째, 연중 상설요트학교를 개설하고 지도자 자격을 갖춘 강사가 지도하되, 초급반, 중급반, 고급반으로 분리 운영하고 어린이용 디깰요트 프로그램을 중요하게 운영하여야 한다. 넷째, 계류장 입·출항 통제는 자율에 의해서 통제하고 계류장 사용료 납부 후 보안감시 및 장비의 분실, 파손에 대하여 마리나 측에서 일정한 보상을 할 수 있도록 제도적으로 보완하여야 한다. 다섯째, 한국의 실정에 맞게 해상안전요원을 민간단체로 구성하여 벤치마크, 인명구조, 해난사고시 해상수색 등에 적극 활용하여야 한다.

핵심용어 : 요트, 마리나, 해양스포츠, 계류장

Abstract : The rise of income and introduction of 5 day a week working system give korean people opportunities to enjoy their leisure time. And many korean people have much interest in oceanic sports such as yachting and also oceanic leisure equipments. With the popularization and development of the equipments, the scope of oceanic activities has been expanding in Korea just as in the advanced oceanic countries. However, The current conditions for the sports in Korea are not advanced and even worse than underdeveloped countries. In order to develop the underdeveloped resources of Korean marina, we need to customize the marina models of advanced nations to serve the specific needs and circumstances of Korea. As such we have carried out a comparative analysis of how Australia, Newzealand, Singapore, Japan and Malaysia operate their marina, reaching the following conclusions. Firstly, in marina operations, in order to protect personal property rights and to preserve the environment, we must operate membership and non-membership, profit and non-profit schemes separately, yet without regulating the dress code entering or leaving the club house. Secondly, in order to accumulate greater value added, new sporting events should be hosted each year. There is also the need for an active use of volunteers, the generation of greater interest in yacht tourism, and the simplification of CIQ procedures for foreign yachts as well as the provision of language services. Thirdly, a permanent yacht school should be established, and classes should be taught by qualified instructors. Beginners, intermediary, and advanced learner classes should be managed separately with special emphasis on the dinghy yacht program for children. Fourthly, arrival and departure at the moorings must be regulated autonomically, and there must be systematic measures for the marina to be able, in part, to compensate for loss and damages to equipment, security and surveillance after usage fees have been paid for. Fifthly, marine safety personnel must be formed in accordance with Korea's current circumstances from civilian organizations in order to be used actively in benchmarking, rescue operations, and oceanic searches at times of disaster at sea.

Key words : yachting, marina, oceanic sports, marine sports, harbour.

1. 서 론

1.1 연구의 필요성

국제적으로 해양레저스포츠의 정책과 제도와 관련하여 환

경이 크게 변화되고 있으며, 이제까지 볼 수 없었던 새로운 스타일의 해양레저스포츠 활동이 지구상 곳곳에서 전개되고 있다. 이것은 우리 인간이 현대사회를 살아가는 생활양식 그 자체의 변화에 따른 것이라 하겠다(정, 2004a).

* 대표저자 : 정종석(정회원), maritimejeong@hanmail.net 051)410-4790

** 정회원, hugh@hhu.ac.kr 051)410-4274

즉, 우리 인류의 복된 삶은 신체적 건전한 활동을 바탕으로 이루어졌으며, 스포츠 활동의 활성화와 더불어 무한한 발전을 거듭하고 있는 것이다. 또한 다양화·개성화로 확산되고 있는 21세기 고도화된 산업사회에 진입하면서 소득수준의 향상과 주 5일 근무제에 따른 여가활동 시간의 증대에 수반하여 요트 동호인의 인구가 증가한 동시에 그 내용은 매우 활동적이다. 최근 특히 주목할 것은 빠른 스피드와 스틸을 요구하는 요트 등 해양성 레저스포츠 활동을 들 수가 있는데, 이 해양성 레저스포츠는 우리나라에서 시작단계에 불과한 실정이지만 잠재성이 매우 높은 레저 레크리에이션이라고 볼 수 있다(정, 1998a).

이러한 레저 레크리에이션 산업은 1970년대 후반 고도의 경제성장과 함께 발전하기 시작하여 1988년 서울 올림픽을 계기로 각종 공공시설과 도로, 항만 등에 대한 사회간접자본이 충실하게 투입되면서 레저는 옥외화, 고액화, 가속화되었으며, 레저활동이 해양성 레크리에이션 활동에 집중되면서부터 해양성 레저스포츠의 규모도 대형화되었다.

또한 해양 선진국처럼 국내에서도 경제성장과 함께 여가선용으로 많은 사람들이 요트 활동을 원하고 있는 동시에 수많은 요트 장비들의 보급이 확산되고 있다. 이러한 해양레저스포츠 장비의 보급발전에 수반하여 그 활동의 영역도 넓어지고 있지만 해양레저스포츠를 즐길 수 있는 환경조성은 후진국보다 더욱 낙후되어 있는 실정이다.

이렇게 후진성을 면하지 못하는 것은 사회 환경적인 요소가 크게 작용하는데, 우리나라는 계절변동의 차이가 크고 연안역(沿岸役)은 토지가 협소하여 지가가 높기 때문에 시설정비에 어려움이 있고, 한국인의 생활관, 가치관에 따른 여가의식의 차이가 많고, 인·허가, 국가안보, 개발제한구역 등의 제한적인 규제조건이 많으며, 금융세계에 따른 과소비 분야로 평가되고 있기 때문이다(정, 2004b).

그리고 도시의 연안부(沿岸部)는 휴양처로서 가까운 곳에 바다가 존재하고 일상적으로 해양레저스포츠를 즐기는 것이 가능함에도 불구하고 대부분의 사람들은 바다와 육지를 격리시켜 바다를 산업 활동의 중심지로서 이용하고 있다. 이러한 문제점을 개선하여 요트인구의 저변확대와 해양스포츠를 활성화하기 위해서는 선별적인 선진외국의 마리나 운영을 도입할 필요성이 있다.

마리나 운영에 대한 국외 유사연구로서는 關口(2001), 大谷(1996), 作田(1996), 齋藤(1996), Beneteau(2001), Holmes(1997), Kajiki(1996), Mcrobbie(1996) 등이 있으며, 국내 유사연구로서는 박·노·양(1998), 신(1998), 지(1999), 정(1998b), 정(2004a), 정(2004b) 등이 있으나 이들 대부분은 마리나 건설 및 정책과 제도개선에 관한 연구로서 요트 발전을 위한 마리나 운영에 관한 연구는 없는 것으로 파악되고 있다.

따라서 본 연구는 낙후된 한국의 요트 발전을 위하여 선진 마리나 운영의 모형을 한국의 실정에 맞게 적용하여 선진 외국에서 즐기는 요트 인구를 국내에서 즐길 수 있게 하여 외화의 유출을 막고 외국 요트 매니아를 국내에 유치함으로써 요

트관련 산업의 부가적 가치를 높이고 해양관광산업을 활성화하고자하는데 연구의 필요성이 있다.

1.2 연구의 목적

본 연구는 요트가 활성화되어 있는 호주, 뉴질랜드, 싱가포르, 일본, 말레이시아의 마리나 운영적인 측면을 한국과 비교 분석하여 향후 한국의 실정에 맞는 한국형 마리나 운영방안을 모색하여 요트 발전을 도모하고, 관련 산업의 부가적 가치를 높이고자 하는데 그 목적이 있다.

2. 연구 방법

2.1 연구 대상

본 연구의 대상은 한국을 포함하여 아시아 태평양 지역에서 요트가 가장 발달한 호주, 뉴질랜드, 싱가포르, 일본, 말레이시아 등의 6개국 마리나의 운영실태 및 동향을 분석하였다.

2.2 연구 방법

본 연구는 호주, 뉴질랜드, 싱가포르, 일본, 말레이시아 및 한국 등의 각국 요트협회에서 발간되고 있는 요트의 운영에 관한 문헌 및 사례들을 수집, 조사하여 이를 비교 분석하였다.

2.3 연구의 제한점

1) 해양스포츠 분야에서 유일한 올림픽 종목인 요트로 제한하였으며, 요트장비의 보유현황은 2002년도 연말을 기준으로 각국의 요트협회나 가맹단체에 등록된 장비를 기준으로 하였다.

2) 마리나 운영에 영향을 미치는 요인으로서의 각국의 자연적, 경제적, 사회적, 문화적, 정책적, 교육적, 종교적 등의 결정요소 등이 다양하게 작용하고 있으나, 본 연구에서는 운영적 실태만을 조사 분석하였다.

3. 연구 결과

3.1 호주의 마리나 운영

호주의 요트는 Table 1과 같이 전체적으로 11,500여척이 있으며, 2002년 호주 전체인구는 1,950만명(국제연합인구기금, 2003)으로서 1,700명당 1척을 소유하고 있다. 현재 활동하고 있는 선수를 포함한 동호인은 56,800여명으로서 호주 전체인구의 0.003%가 요트 활동에 참가하고 있으며, 공인된 협회나 클럽수는 80여개로 파악되고 있다.

전체적으로 육상을 제외한 마리나의 계류능력은 8,500여척으로서 덩기요트 3,200척을 모두 육상에 계류할 경우 해상 계류수용 능력의 약 98%에 도달하고 있다. 그러나 현시점에서 계류 수용능력은 충분한데도 불구하고 하천이나 강어귀에 앵커링을 하거나 주택의 계류지 등에 계류하는 실태는 전체적으

로 마리나의 계류비용이 고액이고 거주지로부터 멀리 떨어져 있기 때문이다(Owens, 2002).

Table 1 Marina operation in Australia

마리나 운영	내 용
요트보유 현황	11,500(+) ^척 (크루징요트 2,100척, 덩기요트 3,200척, 모터요트 6,200척) 인구 1,700명당 1척 보유 계류수용능력 98%, 하천 강어귀에 계류
동호인	56,800(+) ^명 (크루징요트 10,500명, 덩기요트 11,200명, 모터요트 35,100명) 전체인구 0.003% 요트활동에 참가 공인된 협회, 클럽수 80여개
마리나 및 클럽하우스 운영	철저한 회원제운영 일반인 요트클럽, 주니어 요트클럽 분리운영 영리, 비영리 분리운영 격상을 높이기 위하여 복장을 통제 매년 부가가치를 높이기 위해 새로운 경기이벤트 유치 자원봉사자 운영 주변국과 연대하여 요트관광산업으로 발전 외국요트 입국시 CIQ절차 간소, 언어서비스 병용
요트학교 운영	호주요트협회가 인정하는 지도자 자격을 갖춘 강사가 지도 초급반, 중급반, 크루저반 분리운영 엘리트선수, 아마추어선수, 동호인 분리운영 어린이용 덩기요트 프로그램을 중요하게 운영
계류장 운영	입출항은 자율에 의해 통제 사용료 연간 A\$3,500(40피트기준) 사용료 납부 후 보안감시 및 전기, 수도 등의 혜택 장비위탁관리, 장비분실보상, 자연재해보상
해상안전요원	민간단체(NGO)로 구성, 벤치마크, 인명구조, 해난사고시 바다수색

운영적인 측면에서는 주로 일반인을 대상으로 하는 요트클럽과 어린이를 대상으로 하는 주니어 클럽으로 분리 운영하고 있다. 또한 영리를 목적으로 하지 않고 순수하게 비영리로 운영하고 있는 것이 많이 있는데, 대표적인 것은 노스 브릿지 세일링 클럽(North Bridge Sailing Club)으로 아마추어 클럽으로 운영되고 있다. 여기서는 독자가 디자인한 노스 브릿지 주니어(North Bridge Junior)라고 하는 어린이용 덩기요트를 사용하여 주니어 프로그램을 중요하게 운영하고 있다. 숫자적으로 아직 미흡하지만 국가대표선수를 양성하고 있는 훌륭한 클럽인 것이다. 반면에 일반인을 대상으로 철저하게 회원제로 운영하고 있는 대표적인 곳은 브리스벤 남쪽에 있는 로얄 퀸즈랜드 요트 스퀘드론(Royal Queensland Yacht Squadron)이다. 마리나이기는 하지만 회원 이외는 출입할 수가 없다.

회원이 아닌 사람은 마리나 입구에서 임시 회원등록을 하고 클럽하우스를 출입할 수 있는데, 1층은 보통차량으로 출입할 수 있으나 2층에는 정장(formal)한 복장이 아니면 들어갈 수 없도록 규정하여 클럽 하우스의 격상을 높여 운영하고 있다(McRobbie, 1996).

또한 마리나의 부가가치를 높이기 위하여 매년 새로운 경

기 이벤트 운영을 지향하는데, 여기에 클럽의 운영은 전부 자원봉사자로서 운영을 하고 있다. 회원의 수는 적지만 회원들이 교대로 레이스 운영, 식당과 청소당번, 클럽의 요트 등을 관리 운영하고 있다.

그리고 레이스 이벤트를 하는 것이 부가가치에 크게 도움이 되므로 미들 하버 요트 클럽(Middle Harbour Yacht Club)은 부활제 때 개최되는 시드니 일주 레이스와 다른 클럽 레이스 등을 운영하여 부가가치를 높이는 전문적인 선수촌으로서 덩기요트 선수권대회를 개최하고 있다.

또한 호주 내에서 운영하고 있는 요트학교는 호주요트협회가 인정하는 지도자의 자격을 갖춘 강사가 학생들의 수준을 정해서 모집하고, 초급반(beginner), 중급반(advance), 크루저반(cruiser) 등으로 분리해서 운영하고 있다(Australian Yachting Federation, 2002). 하버의 입·출항 통제는 자율에 의해서 운영되고 있으며, 계류장의 사용료는 40피트를 기준으로 연간 A\$3,500정도이며 크기에 따라 다르다. 사용료를 납부한 클럽회원이나 오너들은 마리나 측에서 보안감시 및 전기, 수도 등의 각종 혜택을 받을 수 있다. 또한 요트를 개인적으로 민간업체에 위탁관리를 할 수 있으나 비용이 비싸 주로 요트를 운용하는 오너 또는 스키퍼(skipper), 크루(crew)들이 직접 유지보수를 하고 있다(Owens, 2002).

해상안전요원은 자연 환경적으로 천혜적인 조건에 맞는 NGO(Non-Governmental Organization) 시스템을 갖추고 있는데, 안전부문시스템은 민간단체로 매우 잘 구성되어 있고 통신 시스템이 발달되어 있어 세부 부문별 안전 확보를 위한 조직은 매우 우수하다(Australian Coast Guard, 1999).

3.2 뉴질랜드의 마리나 운영

뉴질랜드의 요트는 Table 2와 같이 전체적으로 39,800여척이 있으며, 2002년 뉴질랜드의 전체인구는 380만명으로서(국제연합인구기금, 2003), 전체인구의 96명당 1척을 소유하고 있다. 현재 활동하고 있는 선수를 포함한 동호인은 96,000여명으로서 전체인구의 0.03%가 요트 활동에 참가하고 있으며, 공인된 협회나 클럽수는 600여개로 파악되고 있다.

전체적으로 육상을 제외한 마리나의 계류능력은 10,000여척으로서 덩기요트 18,500척을 모두 육상에 계류할 경우, 해상 수용능력 213%로서 수용능력을 113%를 초과하고 있다. 그러므로 나머지의 요트는 하천이나 강어귀에 앵커링을 하거나 얕은 해변 또는 주택의 계류장에 계류하고 있다(Wagstaff, 2002).

운영적인 측면에서는 주로 일반인을 대상으로 하는 요트클럽과 주니어 요트선수 그리고 엘리트 선수를 주로 양성하는 클럽으로 분리 운영하고 있다. 그러나 일반인을 대상으로 회원제를 운영하고 있는 클럽들은 자체적으로 회원을 확보하고 있기 때문에 별도의 회원을 구성하고 있지 않다.

호주와는 달리 평상복과 작업복으로 출입하는데, 대부분의 마리나는 개인적인 것과 일반인을 대상으로 한 복합적인 시설이기 때문에 회원이 아닌 사람은 마리나 입구에서 임시 회원

등록을 하고 클럽하우스를 출입할 수 있다. 클럽 운영은 전부 회원 자원봉사자로서 운영을 하고 있는데 회원의 수는 적지만 회원들이 교대로 레이스 운영, 식당과 청소, 클럽의 요트 등을 관리 운영하고 있다.

Table 2 Marina operation in New Zealand

마리나 운영	내 용
요트보유 현황	39,800(+) ^척 (크루징요트 11,200척, 디기요트 18,500척, 모터요트 10,100척) 인구 96명당 1척 보유 계류수용능력 213%, 하천 강어귀에 계류
동호인	96,000(+) ^명 (크루징요트 10,500명, 디기요트 11,200명, 모터요트 35,100명) 전체인구 0.03% 요트활동에 참가 공인된 협회, 클럽수 600여개
마리나 및 클럽하우스 운영	철저한 회원제 및 일반회원(임시회원등록) 운영 일반인 요트클럽, 주니어 요트클럽 분리운영 영리, 비영리, 실비 분리운영 복장을 통제하지 않음 매년 부가가치를 높이기 위해 새로운 경기이벤트 유치 자원봉사자 운영 주변국과 연대하여 요트관광산업으로 발전 외국요트 입국시 CIQ절차 간소, 언어서비스 병용
요트학교 운영	뉴질랜드요트협회가 인정하는 지도자 자격을 갖춘 강사가 지도 초급반, 중급반, 크루저반 분리운영 엘리트선수, 아마추어선수, 동호인 분리운영 어린이용 디기요트 프로그램을 중요하게 운영
계류장 운영	입출항은 자율에 의해 통제 사용료 연간 N\$200(40피트기준/연령별, 청소년 할인 혜택) 사용료 납부 후 보안감시 및 전기, 수도 등의 혜택 장비위탁관리, 장비분실보상, 자연재해보상
해상안전요원	민간단체(NGO)로 구성, 벤치마크, 인명구조, 재난사고시 바다수색

또한 경기 이벤트를 하는 것이 부가가치적 측면에서 크게 도움이 되므로 매년 국제경기를 개최하는데, 세계일주 경기가 출발할 때에는 오클랜드 전체가 요트와 모터보트로 바다에 나가 환송하며 해양국가의 위상을 높인다(Auckland City, 2003; Kajiki, 1996). 뉴질랜드 내에서 운영하고 있는 요트학교는 뉴질랜드 요트협회 및 각 클럽에서 인정하는 지도자의 자격을 갖춘 강사가 학생들의 수준을 정해서 모집하고 초급반, 중급반, 크루저반으로 분리해서 운영하고 있다(New Zealand Yachting Association, 2002b).

하버의 입·출항 통제는 자율에 의해서 운영되고 있으며, 영리를 목적으로 하지 않고 비영리 또는 실비로 운영하고 있는 것이 많이 있는데, 대표적인 것은 웨스트해브 하버의 북쪽에 위치한 로얄 뉴질랜드 요트 스퀘드론(Royal New Zealand Yacht Squadron)으로서 대부분이 자원봉사자들로 구성되어 있다. 특징적으로 스퀘드론의 회비는 연령별로 되어 있어 청

소년은 할인 혜택을 주는 반면 일반인이 되면 금액이 높아진다. 그 중에서도 가장 활발하게 활동하는 30~40대가 되면 금액이 가장 높아 40피트를 기준으로 연간 약 N\$200정도이다(New Zealand Yachting Association, 2002a).

안전부문시스템은 NGO 그룹형성과 통신시스템이 잘 발달되어 있고, 세부 부문별 안전 확보와 인프라 조직면에서 우수하다. 다만 국가 정책적으로 세부규정에 관한 특징은 지역적 환경적 격차가 있어 다양성을 가지고 운영된다(정중석, 2004a).

3.3 싱가포르의 마리나 운영

싱가포르의 요트는 Table 3과 같이 전체적으로 1,560여척이 있으며, 2002년 싱가포르의 총 인구는 420만명으로서(국제연합인구기금, 2003) 2,700명당 1척을 소유하고 있다.

현재 활동하고 있는 선수를 포함한 동호인은 2,058여명으로 싱가포르 전체인구의 0.0005%가 요트 활동에 참가하고 있으며, 공인된 협회나 클럽 수는 11개가 있다. 대체로 디기요트는 육상에 계류하고, 크루징 요트는 항구 또는 해변에 앵커링을 하고 있으며, 모터요트는 항구 또는 해변에 앵커링을 하거나 요트텔, 클럽하우스의 육상 계류장에 계류되어 있다(Beng, 2002).

Table 3 Marina operation in Singapore

마리나 운영	내 용
요트보유 현황	1,560(+) ^척 (크루징요트 215척, 디기요트 865척, 모터요트 480척) 인구 2,700명당 1척 보유 항구, 해변, 요트텔, 클럽하우스, 하천 강어귀에 계류
동호인	2,058(+) ^명 (크루징요트 278명, 디기요트 950명, 모터요트 830명) 전체인구 0.0005% 요트활동에 참가 공인된 협회, 클럽수 11개
마리나 및 클럽하우스 운영	일반회원제, 실비회원제 운영 일반인 요트클럽, 주니어 요트클럽 분리운영 영리, 비영리, 실비 분리운영 복장을 통제하지 않음 매년 부가가치를 높이기 위해 새로운 경기이벤트 유치 자원봉사자 운영 주변국과 연대하여 요트관광산업으로 발전 외국요트 입국시 CIQ절차 간소, 언어서비스 병용
요트학교 운영	싱가포르요트협회가 인정하는 지도자 자격을 갖춘 강사가 지도 초급반, 중급반, 고급반 분리운영 엘리트선수, 아마추어선수, 동호인 분리운영 어린이용 디기요트 프로그램을 중요하게 운영
계류장 운영	입출항은 자율에 의해 통제 사용료 연간 S\$1,440(40피트기준) 사용료 납부 후 보안감시 및 전기, 수도 등의 혜택 없음 장비위탁관리, 장비분실보상 없음, 자연재해보상 없음
해상안전요원	민간단체(NGO)로 구성, 벤치마크, 인명구조, 재난사고시 바다수색

천연적인 해양관광자원의 실질적인 부재와 습기가 많은 기후 조건에도 불구하고 해양레저스포츠의 선진화를 도입하고 있다. 싱가포르에는 실질적인 마리나는 없지만 크루저 요트의 전용선석을 확보하는 등 항구를 물자수송항의 개념에서 해양레저스포츠 국제관광객 확보차원으로 변모시키는 등 항구를 다양하게 사용하고 있다. 그리고 공간 집약적인 해양관광자원 개발이 이루어져 요트를 이용하여 종목별, 권역별 특성화시켜 운영되고 있으며, 수익성과 공공성을 분리 운영하고 있다.

싱가포르에는 해양레저스포츠의 시설이 집약적으로 되어 있어 요트장 간의 교통소통이 원활하여 짧은 시간 내에 다양하고 밀도 있는 접근성과 집약성을 최대한으로 고려하여 운영하고 있다.

그리고 수익성이 있는 시설은 민간이 소유 운영하고 있으며, 수익이 나지 않더라도 공공적인 시설 및 서비스는 국가에서 운영하고 있다. 또한 싱가포르 국립요트경기장에서는 상설 요트학교를 운영하고 있는데, 코스는 주로 덩기정으로 초급반, 중급반, 고급반으로 구분하여 운영하고 있으며, 공공성과 수익성을 분리하여 운영하기 때문에 강습료, 숙박료는 저렴하며, 국가 세일링 팀이 강화 합숙훈련을 하기도 하고 국제경기 이벤트를 할 경우에는 호스트 역할을 한다(Low, 2002).

요트 발전을 위하여 세계요트대회 및 해양관련 세미나 등을 국가차원에서 유치하여 해양레저스포츠의 활성화를 도모하고 조기 요트교육을 통하여 해양의 중요성을 인식하고 있다. 하버의 입·출항 통제는 자율에 의해서 운영되고 있으며, 계류장의 사용료는 40피트를 기준으로 연간 S\$1,440이며 크기에 따라 다소 차이가 있다.

사용료를 납부한 클럽회원이나 오너들은 보안감시 및 전기, 수도 등 각종 혜택을 받을 수 없으며 오직 계류를 비용만을 징수하고 있다.

해상안전은 해양경찰과 민간단체에서 맡고 있으며 팀의 전문성과 수상 파크들이 안전을 위하여 모든 구조요원들이 연수교육을 지속적으로 받고, 안전사고 방지를 위하여 충분한 교육과 포스터를 통한 홍보 등을 하고 있으며, 민간구조단체(NGO)로서는 해난사고시 바다수색, 인명구조를 하고 있다.

3.4 일본의 마리나 운영

일본은 Table 4와 같이 전체적으로 요트가 3,700여척이 있으며, 2002년 총 인구는 12,750만명으로서(국제연합인구기금, 2003), 3,400명당 1척을 소유하고 있다. 현재 활동하고 있는 선수를 포함한 요트동호인은 13,500여명으로 일본 전체인구의 0.0001%가 요트 활동에 참가하고 있으며, 공인된 협회나 클럽수는 50여개로 파악되고 있다. 전체적으로 육상을 제외한 마리나의 계류장 수용능력은 1,300여척으로 덩기요트 2,100척을 모두 육상에 계류할 경우 해상계류 수용능력의 약 123%로서 계류능력을 초과하고 있다. 그러나 실질적으로는 약 15%의 여유 공간이 있는데 이는 마리나의 계류비용이 비싸 모터요트는 하천이나 강어귀에 앵커링을 하고 크루징 요트는 항구에 계류하고 있기 때문이다(Hirose, 2002). 운영적인 측면에서 마

리나는 주로 일반인을 대상으로 하는 요트클럽과 주니어 요트인을 양성하는 클럽으로 분리 운영하고 있으며, 영리를 목적으로 하지 않고 순수하게 비영리로 운영하고 있는 것이 많이 있다.

Table 4 Marina operation in Japan

마리나 운영	내 용
요트보유 현황	3,700(+)(척(크루징요트 900척, 덩기요트 2,100척, 모터요트 700척) 인구 3,400명당 1척 보유 계류수용능력 123%, 항구, 하천, 강어귀에 계류
동호인	13,500(+)(명(크루징 요트 4,200명, 덩기요트 5,100명, 모터요트 4,200명) 전체인구 0.0001% 요트활동에 참가 공인된 협회, 클럽수 50여개
마리나 및 클럽하우스 운영	철저한 회원제, 일반회원제, 실비회원제 운영 일반인 요트클럽, 주니어 요트클럽 분리운영 영리, 비영리 분리운영 복장을 통제하지 않음 매년 부가가치를 높이기 위해 새로운 경기이벤트 유치 자원봉사자 운영 주변국과 연대하여 요트관광산업으로 발전 외국요트 입국시 CIQ절차 간소, 언어서비스 병용
요트학교 운영	일본요트협회가 인정하는 지도자 자격을 갖춘 강사가 지도 초급반, 중급반, 크루저반 분리운영 엘리트선수, 아마추어선수, 동호인 분리운영 어린이용 덩기요트 프로그램을 중요하게 운영
계류장 운영	입출항은 자율에 의해 통제 사용료 연간 ₩150만(40피트기준) 사용료 납부 후 보안감시 및 전기, 수도 등의 혜택 장비위탁관리, 장비분실보상, 자연재해보상 없음
해상안전요원	민간단체(NGO) 정례화 되지 못함, 해상보안청, 인명구조, 해난사고시 바다수색

대표적인 것은 후쿠오카 요트협회로서 순수한 아마추어 클럽으로 운영되고 있으며, 뱃부(別付) 요트클럽은 어린이용 옵티미스트(optimist)를 사용하여 주니어 프로그램을 중요하게 운영하고 있다. 숫자적으로 아직 미흡한 반면에 일반인을 대상으로 철저하게 회원제로 운영하고 있는 마리노아 요트클럽은 고객을 위한 마리나이지만 프라이빗이기 때문에 회원이 되는 들어갈 수 없다. 회원이 아닌 사람은 마리나 입구에서 임시 회원등록을 하고 클럽하우스를 출입할 수 있는데 보통차림으로 출입할 수 있다(岩本, 2002). 또한 클럽의 격상과 부가가치를 높이기 위하여 매년 새로운 경기 이벤트를 운영을 지향하고 있다. 이러한 클럽의 운영은 모두 자원봉사자로서 운영을 하고 있는데, 회원의 수는 적지만 회원들이 교대로 레이스 운영, 식당과 청소당번, 클럽의 요트 등을 관리 운영하고 있다.

일본에서 운영하고 있는 요트학교는 일본요트협회가 인정하는 지도자의 자격을 갖춘 강사가 학생들의 수준을 정해서 모집하고 초급반, 중급반, 크루저반 등으로 분리 운영하고 있으며(Japan Yachting Federation, 2002), 해양레저스포츠 활성

화의 추진과 청소년 해양스포츠인을 육성하기 위하여 운영하고 있다. 일반적으로 요트 하버의 입·출항 통제는 자율에 의해서 운영되고 있으며, 계류장의 사용료는 40피트를 기준으로 연간 ₩150만원으로서 사용료를 납부한 클럽회원이나 오너들은 마리나 측에서 보안감시 및 전기, 수도 등 각종 많은 혜택을 받을 수 있다(岩本, 2002).

해상안전은 해상보안청에서 해양레저스포츠 발전을 위하여 지리적, 자연적 환경에 맞는 정책과 시스템이 구축되어 있는데, 안전부문 시스템으로서의 NGO 그룹의 형성이 요트의 역사에 비해 정례화 되지 못하고 있는 실정이다.

3.5 말레이시아의 마리나 운영

말레이시아는 Table 5와 같이 전체적으로 요트가 830여척이 있으며, 2002년 총 인구는 2,300만명으로서(국제연합인구기금, 2003), 27,700명당 1척을 소유하고 있다.

Table 5 Marina operation in Malaysia

마리나 운영	내 용
요트보유현황	830(+)(척(크루징요트 180척, 당기요트 200척, 모터요트 450척) 인구 27,700명당 1척 보유 계류수용능력 50%, 하천 강어귀에 계류
동호인	1,660(+)(명(크루징요트 360명, 당기요트 450명, 모터요트 850명) 전체인구 0.00007% 요트활동에 참가 공인된 협회, 클럽수 25여개
마리나 및 클럽하우스 운영	철저한 회원제운영 일반인 요트클럽, 주니어 요트클럽 분리운영 영리, 비영리 분리운영 복장을 통제하지 않음 매년 부가가치를 높이기 위해 새로운 경기이벤트 유치 클럽직원(저렴한 인력)이 운영 주변국과 연대하여 요트관광산업으로 발전 외국요트 입국 시 CIQ절차 간소
요트학교 운영	말레이시아요트협회가 인정하는 지도자 자격을 갖춘 강사가 지도 초급반, 중급반, 크루저반 분리운영 엘리트선수, 아마추어선수, 동호인 분리운영 어린이용 당기요트 프로그램을 중요하게 운영
계류장	입출항은 자율에 의해 통제 사용료 연간 RM20,000(40피트기준) 사용료 납부 후 보안감시 및 전기, 수도 등의 혜택 장비위탁관리, 장비분실보상, 자연재해보상
해상안전요원	민간단체(NGO) 정례화 되지 못함, 해양경찰청, 인명구조, 해난사고시 바다수색

현재 활동하고 있는 선수를 포함한 동호인은 1,660여명으로 말레이시아 전체인구의 0.00007%가 요트 활동에 참가하고 있으며, 공인된 협회나 클럽 수는 25여개로 파악되고 있다(Tan, 2002). 전체적으로 육상을 제외한 마리나의 계류능력은 1,250여척으로 당기요트 200척을 모두 육상에 계류할 경우 해

상계류 수용능력의 약 50%에 도달하고 있다. 그러나 실제로 일부 모터요트는 클럽의 정고(艇庫)에 보관하기 때문에 실질적으로 40%에 불과하다. 이러한 실태는 계류 수용능력은 충분한데도 불구하고 하천이나 강어귀에 앵커링을 하거나 클럽 하우스 정고에 보관하는 것은 전체적으로 마리나의 계류비용이 고액이고 거주지로부터 멀리 떨어져 있기 때문이다(Yeow, 2002).

운영적인 측면에서는 사회 환경은 성숙되지 않았지만, 영국의 영향을 받아 영국식으로 운영을 하고 있는데, 주로 일반인을 대상으로 하는 요트클럽과 주니어 요트인을 양성하는 클럽으로 분리 운영하고 있으며, 대부분의 마리나는 프라이빗한 시설이기 때문에 마리나 내의 출입은 엄격히 규제하고 있다.

요트학교는 주로 주니어를 대상으로 해양의 조기교육을 통하여 해양의 중요성을 인식시키고 당기요트를 중심으로 오픈미스트 교육을 활성화하고 있으며, 영리와 비영리를 철저히 분리 운영하고 있다.

대표적인 클럽으로서 국가대표를 양성하는 포딕슨(Port Dickson) 요트클럽으로 말레이시아에서 엘리트선수를 중점적으로 양성하고 있으며, 세계적으로 유명한 선수들이 많이 있다.

또한 일반인이 요트교육을 받을 경우 교육은 주간 단위로 개설하여 운영하는데, 비용이 저렴하여 아시아에서 요트 캠프에 많이 모여든다.

교육내용은 초급반, 중급반, 고급반으로 분리 운영하고 있으며, 성인들을 위한 크루징 요트는 가격이 비싸고 수요가 한정적이어서 활성화가 되고 있지 않다(Tan, 2002).

일반적으로 하버의 입·출항 통제는 자율에 의해서 운영되고 있으며, 안전사고나 파실에 대한 책임은 전부 운전자나 항해자 본인에 있다고 규정하고 있다. 계류장 사용료는 요트의 크기에 따라 다른데, 40피트를 기준으로 연간 RM20,000 정도이며 사용료를 납부한 클럽회원이나 오너들은 마리나 측에서 보안감시 및 전기, 수도, 보수 등 각종 혜택을 받을 수 있으며, 인건비가 저렴하여 업체에 위탁하여 운용하고 있다(Yeow, 2002).

마리나를 소유하고 있는 유명한 클럽의 대부분이 영국의 영향을 받아 60년 이상의 역사와 전통을 가지고 훌륭한 시설을 갖추고 있는 반면 요트 활성화를 위하여 천혜의 환경조건에 맞게 NGO 시스템을 갖추지 못하고 자율에 의존하고 있으며, 해상안전은 해양경찰에서 관여하고 있다.

3.6 한국의 마리나 운영

한국에서는 요트장비의 등록이 정례화 되어있지 못함으로 개인이 소유한 모든 장비를 파악할 수는 없지만 2002년도 연말을 기준으로 가맹단체에 등록된 현황을 재구성하여 살펴보면 Table 6과 같이 전체적으로 요트는 1,030여척이 있으며(대한요트협회, 2003; 부산광역시요트협회, 2003; 수영만 요트경기장관리사업소, 2003; 한국외양범주협회 2003), 2002년 총 인구는 4,740만명으로서(국제연합인구기금, 2003), 46,000명당 1

척을 소유하고 있다. 현재 활동하고 있는 요트 선수를 포함한 동호인은 3,100여명으로서 전체인구의 0.00007%가 요트 활동에 참가하고 있으며, 공인된 협회나 클럽 수는 45여개로 파악되고 있다(대한요트협회, 2003). 전체적으로 육상을 제외한 마리나의 계류능력은 450여척으로서 덩기요트 825척을 모두 육상에 계류할 경우 해상 계류수용 능력의 약 46%에 도달하고 있으며 요트 계류장의 부스는 요트 수요에 비해 많이 남아있는 실정이다.

일반적으로 하버의 입·출항 통제는 자율에 의해서 운영되고 있으며, 계류장의 사용료는 40피트를 기준으로 연간 ₩240여만원으로 요트의 크기에 따라 달리 사용료를 납부하는데, 이중에는 수도 전기사용료가 184,560원으로 일괄적으로 부과하고 있다. 사용료를 납부한 클럽회원이나 오너들은 마리나 측에서 전기, 수도 등의 혜택을 받을 수 있으나 재산상의 손실은 보상되지 않는다.

해상안전은 수상레저안전법 제19조에 의해 수상레저 활동 금지구역 등을 지정하고 해양경찰청장 또는 시장·군수·구청장은 수상레저활동의 안전을 위하여 필요하다고 인정하는 때에는 수상레저활동 금지구역을 지정할 수 있다고 규정되어 있다(해양경찰청, 1999).

Table 6 Marina(yachting center) operation in Korea

마리나 운영	내 용
요트보유 현황	1,030(+)(크루징 요트 75척, 덩기요트 825척, 모터요트 130척) 인구 46,000명당 1척 보유 계류수용능력 46%
동호인	3,100(+)(크루징 요트 550명, 덩기요트 2,100명, 모터요트 450명) 전체인구 0.00007% 요트활동에 참가 공인된 협회, 클럽수 45여개
마리나 및 클럽하우스 운영	회원제운영 없음 일반인 요트클럽, 주니어 요트클럽 없음 영리운영 복장을 통제 없음 매년 부가가치를 높이기 위해 새로운 경기 이벤트 없음 공공요트장 관청직원 운영 민간요트장 민간직원 운영
요트학교 운영	대한요트협회가 인정하는 지도자 자격을 갖춘 강사없음(문화관광부 자격부여) 초급반, 중급반, 크루저반 없음 엘리트선수, 아마추어선수, 동호인 분리운영 없음 어린이용 덩기요트 프로그램을 중요하게 운영 없음
계류장 운영	입출항은 자율에 의해 통제 사용료 연간 약 ₩240만원(40피트기준) 사용료 납부 후 보안감시 없음, 전기, 수도 등의 혜택 민간단체장비위탁관리, 장비분실보상 없음, 자연재해보상 없음
해상안전요원	민간단체(NGO) 없음, 해양경찰청, 119대원, 인명구조, 해난사고시 바다수색

4. 논 의

4.1 각국의 마리나 운영 비교분석

각국의 마리나 운영방법은 Table 7에서 나타난 바와 같이 서로 다르다.

Table 7 The comparison about each nation's marina

마리나운영	호주	뉴질랜드	싱가포르	일본	말레이시아	한국
클럽하우스의 회원제 운영	회원제	회원제	회원제	회원제	회원제	없음
일반인 클럽, 주니어클럽 분리 운영	분리	분리	분리	분리	분리	없음
영리, 비영리 분리 운영 여부	분리	분리	분리	분리	분리	없음
마리나 출입 복장통제 여부	통제	미통제	미통제	미통제	미통제	미통제
수익성 경기이벤트 유치 여부	유치	유치	유치	유치	유치	없음
경기시 자원봉사자 참가운영 여부	참가	참가	참가	참가	직원	국가기관
주변국과 연대 요트 관광운영 여부	연대	연대	연대	연대	연대	없음
CIQ(세관, 법무, 검역), 언어서비스	간소	간소	간소	간소	복잡	복잡
요트자격을 갖춘 강사지도 여부	자격	자격	자격	자격	자격	없음
초급반, 중급반, 고급반 분리운영	분리	분리	분리	분리	분리	없음
엘리트, 아마추어, 동호인 분리운영	분리	분리	분리	분리	분리	없음
어린이용 프로그램 운영	운영	운영	운영	운영	운영	없음
입출항 통제 여부	자율	자율	자율	자율	자율	자율
계류장 사용료 납부 후 혜택 여부	혜택	혜택	혜택	혜택	혜택	미비
요트장비 분실시 책임소재 여부	마리나	마리나	마리나	마리나	마리나	본인
자연 재해시 보상 여부	보상	보상	없음	없음	보상	없음
민간단체 해상안전 활용 여부	활용	활용	활용	미활용	미활용	미활용

호주, 뉴질랜드, 싱가포르, 일본, 말레이시아에서는 마리나 및 클럽하우스를 회원제로 운영하고 있으나 한국은 없다. 또한 각국의 마리나 운영에 있어서 일반인 요트클럽과 주니어 요트클럽을 분리하고 영리와 비영리분리 운영하고 있으나 한국에서는 그 자체가 없다. 호주에서는 마리나의 격상을 높이기 위하여 출입시 복장을 통제하고 있으나 그 외의 국가에서는 통제하고 있지 않다. 또한 각국에서는 마리나의 운영적 측면에서 수익을 높이기 위하여 경기이벤트를 적극 유치하고 있는 반면 한국은 없으며, 경기이벤트시 전원 자원봉사자가

참여하고 있는 반면, 말레이시아는 클럽직원 운영하고 있으며, 한국은 국가기관에서 주도하고 있다. 각국은 주변 국가들과 연대하여 요트를 관광을 자원화하여 국제적인 지위와 관광 수입을 증대하여 부가가치를 높이고 있는 반면 한국은 그렇지 않다. 또한 외국요트가 자국에 입항하였을 때 CIQ 절차가 간소한 반면 말레이시아와 한국은 복잡하다. 각국에서는 요트의 저변확대와 마리나의 수익을 높이기 위하여 요트학교를 개설하여 운영하는데, 자국의 요트협회가 인정하는 지도자 자격을 갖춘 강사가 초급반, 중급반, 고급반을 분리 지도하며, 엘리트, 아마추어, 동호인 등으로 분리 운영하고, 어린이용 덩기요트 프로그램 중요하게 운영하고 있는 반면, 한국은 그 자체가 없다.

마리나의 입·출항 통제는 전부 자율에 의해 통제되고 있으며, 각국은 사용료 납부 후 주어지는 혜택이 많으나 한국은 미비하다. 또한 장비분실시 책임소재 여부는 마리나 측에서 보상의 책임을 지지만 한국은 본인의 책임이다. 자연 재해시 보상 여부는 호주, 뉴질랜드, 말레이시아에서는 마리나 측에서 보상을 하지만 싱가포르, 일본, 한국은 보상이 전혀 없다. 호주, 뉴질랜드, 싱가포르에서는 민간단체를 해상안전에 적극 활용하고 있으나 일본, 말레이시아, 한국은 민간단체를 활용하지 않고 있다.

4.2 한국형 마리나의 위상

한국에서는 요트를 즐길 수 있는 항만시설의 기술상 기준에 마리나라고 하는 것은 어떠한 시설을 의미하는가를 해설하고 있지만, 그 크기나 설비에 대한 제한은 발견할 수 없다. 이렇게 마리나가 발전하지 못하는 것은 사회 환경적인 요소가 크게 작용하는데, 실태적 측면에서는 계절변동의 차이가 크고 연안역은 토지가 협소하여 지가가 높기 때문에 시설정비에 어려움이 있고, 운영적 측면에서는 사회적으로 한국인의 생활관과 가치관에 따른 여가의식의 차이가 많고, 정책적인 측면에서는 인·허가, 국가안보, 개발제한구역 등의 제한적인 규제조건이 많으며, 제도적인 측면에서는 면허제도 및 금융세제에 따른 과소비 분야로 평가되고 있다.

또한 도시의 연안부는 휴양처로서 가까운 곳에 바다가 존재하고 일상적으로 요트를 즐기는 것이 가능함에도 불구하고 대부분의 사람들은 바다와 육지를 격리시켜 바다를 산업활동의 중심지로서 이용하고 있다.

그러므로 우리나라에서는 선진외국 마리나의 형태는 없다. 그러나 유사하게 요트를 계류할 수 있는 마리나의 형태를 갖춘 곳은 2개소가 있는데, 공공마리나의 형태를 갖춘 부산수영만요트경기장(Busan Yachting Center)과 민간마리나의 형태를 갖춘 금호충무마리나리조트(Kumho Chungmu Marina Resort)가 있다. 공공형태의 계류장인 부산수영만요트경기장은 총 규모가 234,573m²(육상142,007m², 해상92,566m²)로서 계류능력이 1,364척(육상1,000척, 해상364척)이며, 금호충무마리나리조트는 총규모 14,966m²(육상11566m², 해상34,000m²)으로서 계류능력은 130척(육상40척, 해상90척)이다(정, 2002).

특히 부산 수영만요트경기장은 아시안게임과 올림픽 요트 경기대회를 개최한 곳으로서 규모면에서는 아시아 최고에 속한다. 또한 수영만 해역은 요트를 즐기기엔 적합한 자연여건을 갖추고 있어 매년 요트경기대회가 개최되고 요트 매니아들이 가장 많이 즐겨 찾는 곳이다.

2002년 2월에 담장을 모두 철거하고 숲과 바다가 어우러진 시민들의 휴식공간으로 조성하여 24시간 완전 개방시켜 방문 관광객 및 시민의 호평을 받고 있다. 그리고 국제화 추세에 따라 외국 요트를 보다 많이 유치하기 위해 2001년부터 요트경기장에 장기간 계류하는 외국적 요트에 관세를 부과하지 않도록 관계법을 개정하여 활성화에 기여하고 있다.

4.3 한국형 마리나 운영상 문제점 분석

한국형 마리나 운영상의 문제점을 분석하면 다음과 같다.

첫째, 규모가 대형인 것에 비해 복합형의 편익시설은 없고 오직 계류를 위함을 전제조건으로 운영하고 있으며, 개인의 재산권보호 및 각종 편익이나 혜택이 없다.

둘째, 공공 요트경기장은 요트관련 이외 경영수익 사업으로 활용하고 있으며, 민간 마리나는 경제적인 부가가치만을 높이기 위하여 지나치게 상업적으로만 치중하고 있어 요트 매니아들로부터 비난을 받고 있다.

셋째, 마리나의 부가적 가치를 높이기 위하여 매년 새로운 경기이벤트를 지향해야 함에도 불구하고 안전성과 보안성을 내세워 지나치게 규제하고 있으며, 국제요트경기시 관청에서 경기운영을 주관하고 있으므로 운영상 혼란을 초래하고 있다.

넷째, 요트를 통한 관광산업을 활성화하지 않고 있으며, 외국적 요트 입항시 CIQ 등 입국수속 관련 기관이 멀리 떨어져 있어 입국수속이 늦을 뿐만 아니라 입국 관련서류가 복잡하다.

다섯째, 마리나측 자체에서 요트학교를 운영하는 것이 아니라 사설단체나 무자격자들이 무분별하게 교육을 하고 있어 교육이 체계적이지 못하고 항상 안전사고의 위험이 있다.

여섯째, 항내 속도를 3노트 이하로 규정하고 있으나 모터보트, 수상오토바이 등 과속질주로 인하여 안전사고의 위험이 있고, 입·출항 통제를 운항자의 자율에 맡기고 있으므로 분실, 파손 등의 위험이 있다.

일곱째, 마리나측 소속의 해상안전요원과 구난체계가 없으므로 국가기관의 119 구조대에 의존하고 있어 해난사고시 구조가 늦어 인명과 재산상의 손실을 초래하고 있다.

4.4 한국형 마리나 운영상 개선방안

요트 선진 각국의 마리나 운영을 상호 비교 분석하여 향후 한국형 마리나 운영방향을 제시할 수 있을 것이라 사료된다.

첫째, 요트 선진국과 같이 개인의 재산권 보호 및 환경보존 측면에서 철저한 회원제로 운영하여야 하며, 일반인요트 클럽과 주니어요트 클럽으로 분리 운영하여야 한다.

둘째, 마리나 운영에 있어서 요트관련 수익성을 추구하는 영리와 수익이 나지 않더라도 공공성을 추구하는 비영리, 그

리고 실비로 분리 운영하여야 하며, 클럽하우스 출입시 호주에서는 복장을 통제하고 있으나 활성화를 위하여 호주를 제외한 다른 국가와 같이 복장을 통제하지 않고 자유롭게 출입할 수 있어야 할 것으로 사료된다.

셋째, 요트 선진국과 같이 운영적 측면에서 부가적 가치를 높이기 위하여 매년 새로운 경기이벤트를 유치하여야 하며, 경기운영에 있어서 국가기관이 아닌 요트선수 출신 및 일반 자원봉사자를 적극 활용하여야 한다.

넷째, 주변국의 지역과 연대하여 요트를 통한 관광산업을 활성화하고, 마리나 내에 입출항 수속을 위한 출장소를 설치하여 외국적 요트 입항시 CIQ 절차를 간소화함은 물론 언어 서비스도 병용하여야 한다.

다섯째, 연중 상설요트학교를 개설하고, 문화관광부, 대한요트협회에서 인정하는 지도자 자격을 갖춘 강사가 지도하여야 하며, 운영에 있어서 초급반, 중급반, 고급반으로 운영하되 어린이용 덩기요트 프로그램을 중요하게 운영하여야 한다.

여섯째, 계류장 운영에 있어서 입·출항 통제는 주간에는 자율적으로 운영하되 야간에는 마리나측에서 철저하게 통제하고 계류장 사용료 납부 후 보안감시를 철저하게 해야 하며, 장비의 분실 및 파손에 대하여 마리나 측에서 일정한 보상을 할 수 있도록 제도적으로 보완하여야 한다.

일곱째, 한국의 실정에 맞게 해상안전요원을 민간단체(NGO)로 구성하여 벤치마크, 인명구조, 해난사고시 바다수색 등에 적극 활용하여야 한다.

5. 결 론

각국의 마리나 운영에서 살펴 본 한국형 마리나 운영방안을 제시하고자 한 본 연구의 결론은 다음과 같다.

첫째, 마리나 운영에 있어서 개인의 재산권 보호 및 환경보존 측면에서 회원제, 비회원제, 영리, 비영리로 분리 운영하되 클럽하우스 출입시 복장은 통제하지 않아야 한다.

둘째, 부가가치를 높이기 위하여 매년 새로운 경기이벤트 유치하고 경기운영에 있어서 자원봉사자를 적극 활용하여야 하며, 요트를 통하여 관광을 활성화하고, 외국요트 입출항시 CIQ 절차를 간소화함은 물론 언어서비스도 병용하여야 한다.

셋째, 연중 상설요트학교를 개설하고 지도자 자격을 갖춘 강사가 지도하되, 초급반, 중급반, 고급반으로 분리 운영함은 물론 어린이용 덩기요트 프로그램을 중요하게 운영하여야 한다.

넷째, 계류장 입·출항 통제는 자율에 의해서 통제하고 계류장 사용료 납부 후 보안감시 및 장비의 분실, 파손에 대하여 마리나 측에서 일정한 보상을 할 수 있도록 제도적으로 보완하여야 한다.

다섯째, 한국의 실정에 맞게 해상안전요원을 민간단체로 구성하여 벤치마크, 인명구조, 해난사고시 바다수색 등에 적극 활용하여야 한다.

참고문헌

- [1] 국제연합인구기금(2003). <http://www.unpfa.org>(UNPFA).
- [2] 대한요트협회(2003). Oceanic Sports Survey, 요트 및 선수등록 현황. 서울: 대한요트협회.
- [3] 박창호, 노홍승, 양희주(1998). 부산광역시 해양 워터프론트의 발전 및 보전. 부산: 부산발전연구원.
- [4] 부산광역시요트협회(2003). Oceanic Sports Survey, 선수등록현황. 부산: 부산광역시요트협회.
- [5] 수영만요트경기장 관리사업소(2003). 요트경기장 계류비징수현황. 부산: 수영만요트경기장 관리사업소.
- [6] 신동주(1998). 아직도 한철에 그치는 해양관광 연계개발이 아쉽다, 현대해양 통권 339호, 현대해양사.
- [7] 지삼업(1999). 한국 해양스포츠 진흥을 위한 제도에 관한 연구. 미간행 박사학위논문. 동아대학교대학원.
- [8] 정종석(1998a). 우리나라 해양레저 발전방향에 관한 연구. 미간행 석사학위논문. 경성대학교.
- [9] 정종석(1998b). 부산을 해양스포츠 거점도시로. 학술심포지움. 동아대학교 스포츠과학연구소, 23~32.
- [10] 정종석(2002). 제14회 아시아경기대회 요트 VOP 보고서. 아시아경기대회조직위원회.
- [11] 정종석(2004a). 해양레저스포츠 발전을 위한 한국형 마리나 개발방향에 관한 연구. 미간행 박사학위논문. 경성대학교.
- [12] 정종석(2004b). 한국요트발전을 위한 제도적 개선방안. 한국체육학회 43권제2호.
- [13] 한국의양범주협회(2003). Oceanic Sports Survey, 요트 및 선수등록현황. 부산: 한국의양범주협회.
- [14] 해양경찰청(1999). 수상레저안전법. 법률 제5910호.
- [15] 關口徹夫(2001). ファーストマリナ. 東京: ファーストマリナ株式会社.
- [16] 人谷たかを(1996). 水が互えてくれるゆったりした. 東京: 株式會社角川書店.
- [17] 作田岩穂(1996). マリナ施設計劃における技術的景觀のポイント. 東京: 東京建設工業開發本部マリナ開發室.
- [18] 岩本雅弘(2002). Marina Guide Book. 福岡: 博多港開發株式會社マリナ事業部.
- [19] 齋藤愛子(1996). 人と自然と水の調和が創り個性的なマリナ. 東京: 株式會社角川書店.
- [20] Auckland City(2003). Auckland visitors guide. New Zealand: Auckland.
- [21] Australian Coast Guard(1999). marine safety. Australia.
- [22] Australian Yachting Federation(2002). Oceanic Sports Survey. Australia.
- [23] Beneteau(2001). All the spirit of the First. France: Beneteau Yacht.
- [24] Beng, K. A.(2002). Oceanic Sports Survey. Singapore Sailing Federation, Secretary General.

- [25] Hirose, K.(2002). Oceanic Sports Survey. Japan Sailing Federation. Director Chairman, International Committee.
- [26] Holmes, N. H.(1997). The Dream Boats, The Beautiful People on Their Beautiful Yacht. Great Britain: London.
- [27] Japan Yachting Federation(2002). Japan Yachting Guide. Japan Yachting Federation.
- [28] Kajiki(1996). Harmony 100 Marinas in the World. 東京: 株式會社角川書店.
- [29] Low, E.(2002). Oceanic Sports Survey. Singapore Sailing Federation, vice-president.
- [30] Mcrobbie, A.(1996). 50 years on The History of the Southport Yacht Club. Australia: Southpoart Yacht club Inc.
- [31] New Zealand Yachting Association(2002a). National Institute of Water and Atmospheric Research. NZL Yachting Association.
- [32] New Zealand Yachting Association(2002b). Yachting New Zealand Club Survey. NZL Yachting Association.
- [33] Owens, G.(2002). Oceanic Sports Survey. Australian Yachting Federation Judge, Chairman. Racing Rules Committee.
- [34] Tan, J.(2002). Oceanic Sports Survey. Malaysia Sailing Association, Secretary General.
- [35] Wagstaff, H.(2002). Oceanic Sports Survey. New Zealand Yachting Federation. TD.
- [36] Yeow, L.(2002). Oceanic Sports Survey. Vice Chairman, Negeri Sembilan, Sailing Association of Malaysia.

원고접수일 : 2004년 8월 31일

원고채택일 : 2004년 12월 13일