



# 마리나 항만의 조성과 어항개발방향

황철민 · 장병상 · 남광훈 · 이창수 | 한국어촌어항협회 어항본부

## I. 서 론

지난 60년간 우리나라의 경제 성장은 세계에서 유일무이할 정도로 빠른 속도를 보여 왔다. 그 결과 국민소득은 2만 불을 바라보고 있으며 향후에는 3만 불 시대가 도래할 것으로 예상된다. 이와 더불어 우리 국민 삶의 질도 크게 향상된 것으로 기대되는 가운데 특히 최근에는 여가에 대한 국민적 수요와 연안과 수변 공간에 대한 욕구가 급증하고 있는 추세이다.

이에 따라 해양레저공간의 확보와 해양레포츠 등이 늘어나면서, 각 지자체들마다 이들의 개발을 위해 힘쓰고 있는 실정이다. 이에 '마리나 항만의 조성 및 관리 등에 관한 법률'은 해양레저 스포츠 활성화와 관련 산업 육성 기반 마련을 위한 인프라 개발방향에 순기능을 한다는 점에서 큰 의의가 있다. 또한 이는 향후 어항개발 방향설정에 어떤 식으로든 영향을 미친다는 점에서 주의 깊게 살펴볼 필요가 있다.

따라서 우리나라의 해양레저 스포츠의 현황을 살펴보고, 기 수립된 마리나 항만 조성에 대한 기본계획을 통해 향후 어항개발 방향을 몇 가지 제시해 보고자 한다.

## II. 우리나라의 해양레저 스포츠 현황과 수요

### 1. 우리나라의 해양레저 스포츠 현황

해양레저 스포츠는 그 특성상 어느 정도의 경제적 규모를 요하기 때문에 국내 도입 역사가 짧고 활성화의 초기 단계라고 말할 수 있다. 실제로 해양레저 스포츠 기구의 등록은 2006년 4월부터 등록제도로 운영되었으며, 1년 후인 2007년 4월에 들어서야 의무화<sup>1)</sup> 되었다.

그러나 2003년 이후 우리나라의 연도별 해양레저 스포츠 추이를 살펴보면 사업장 수는 650여 개에서 2008년에는 1만 1,000여 개로 늘어났으며, 수상레저

1) 등록 대상은 추진기관 20마력 이상 모터보트, 추진기관 30마력 이상 고무보트 및 수상오토바이로 규정하고 있다.



기구도 550여 대에서 9,000여 대로 두 배 가까이 증가하였다. 여기서 수상레저기구는 모터보트, 요트, 수상오토바이, 고무보트, 스쿠터, 수상스키, 페러세일, 카누, 카약, 워터슬래드, 수상자전거, 서프보드, 노보트, 래프팅보트 등을 모두 포함하는 수치로 법적 등록 대상인 모터보트, 고무보트, 수상오토바이의 경우 7,597대<sup>2)</sup>로 파악된다.

수상레저기구 조정면허취득자 역시 크게 증가하였는데, 2008년 기준 9,205명으로 2000년 대비 1.3배 증가하였으며, 2008년까지 총 면허 취득자 수는 7만 4,963명이다.

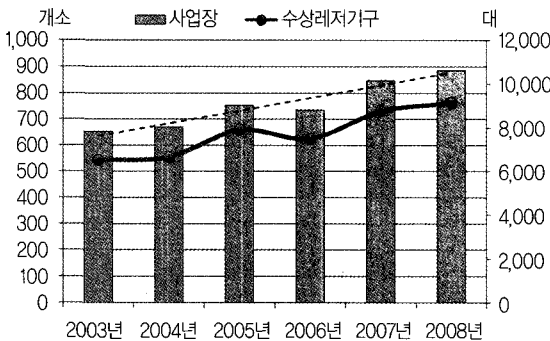
한편 등록된 요트 수는 등록 현황을 살펴보면 2009년 6월 기준(국토해양부 내부자료)으로 5톤 이상으로 기관

을 탑재하지 않은 선박인 범선(요트)은 3척, 선외기 요트는 15척, 선내기 요트는 90척으로 파악되었다. 여기서 선외기 요트와 선내기 요트는 총톤수 20톤 이상의 선박을 의미한다.

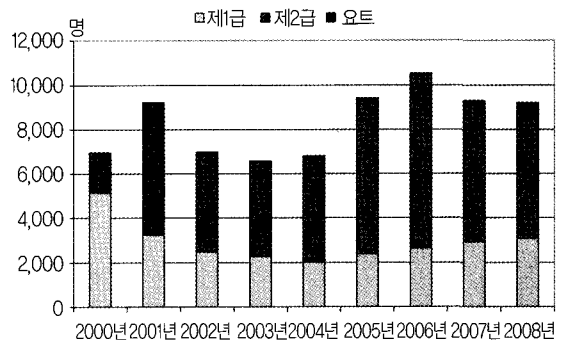
## 2. 국내 마리나 항만 현황

우리나라의 마리나 항만은 총 16개소에 1,304척 수용 규모로 아직 개발 중인 항만(5개소)을 고려하면 현재 1,028척이 수용 가능한 것으로 나타났다. 항구별로는 연안항, 무역항, 국가어항, 지방어항 등으로 개발근거 역시 매우 다양하게 나타났다.

〈우리나라의 연도별 해양레저 스포츠 추이〉



〈수상레저기구 조정면허자 연도별 추이〉



- 주 1) 마리나 항만 대상선박은 모터보트와 요트이며, 돛의 유·무에 따라 모터보트와 요트로 구분
- 2) 제1급 조종면허 : 수상레저사업의 종사자, 일반조종면허시험대행기관의 시험관이 취득하여야 하는 면허
- 3) 제2급 조종면허 : 요트를 제외한 [모터보트, 수상오토바이(일명 제트스키), 고무보트, 스쿠터, 호버크라프트] 등의 동력수상레저기구를 조종하는 자가 취득하여야 하는 면허
- 4) 요트조종면허 : 요트를 조종하는 자 또는 요트조종면허 시험대행기관이 취득하여야 하는 면허

자료 : 해양경찰백서 2009 (해양경찰청)

〈그림 1〉 우리나라의 해양레저 스포츠 추이

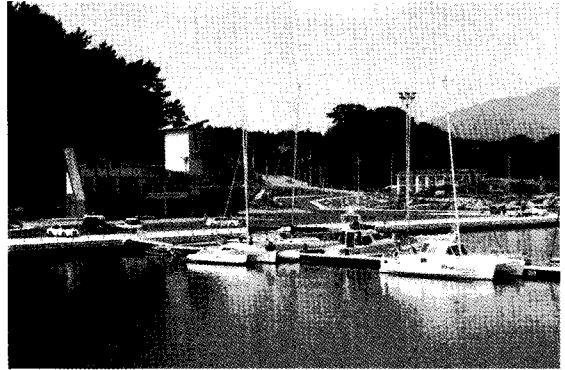
2) 등록 제도를 시행한 2006년 276대에서 2007년 5,689대, 2008년 7,597대로 매년 비약적으로 증가하고 있다.

이번 마리아 항만 기본계획은 어항이 새로운 역할을 담당하는데 큰 도움이 될 것으로 판단된다. 특히 어항의 기능 중 관광기능의 활성화에 많은 기여를 할 것으로 기대되며, 이를 어떻게 활용하고 연계할 것인가가 중요한 화두가 될 것이다.

〈전곡항 마리아 시설〉



〈수산항 마리아 시설〉



〈그림 2〉 어항 내 마리아 시설

〈표 1〉 우리나라의 마리아 항만 현황

구 분	항 구	개 발 근 거	개 발 구 역	개 발 년 도	개 발 규 모 (척)		
					계	해 상	육 상
기 개발 (11개소)	보령	공유수면매립법	기타연안	2001	-	-	-
	목포	항만법	무역항	2009	57	32	25
	소호	공유수면매립법	기타연안	1987	100	-	100
	삼천포	어촌어항법	기타연안	2006	42	22	20
	충무	항만법	무역항	1994	60	45	15
	사곡	공유수면매립법	기타연안	1998	-	-	-
	수영만	공유수면매립법	기타연안	1986	448	293	155
	수산	어촌어항법	국가어항	2009	60	60	-
	김녕	어촌어항법	국가어항	2007	10	10	-
	도두	어촌어항법	국가어항	2009	4	4	-
개발 중 (5개소)	중문	공유수면매립법	기타연안	2005	134	50	84
	전곡	어촌어항법	지방어항	-	233(113)	180(60)	53(53)
	함평	어촌어항법	기타연안	-	20	20	-
	양포	어촌어항법	국가어항	-	36	36	-
	강릉	어촌어항법	국가어항	-	20	20	-
	이호	공유수면매립법	기타연안	-	80	60	20
계 (16개소)	규모 : 1,304척 (현재 수용가능척수 : 1,028척)				1,304	832	472

※ ( )안은 현재 부분적으로 운영중인 규모이고, 개발중인 마리아항만의 규모는 현재 사업시행자가 단계적으로 개발 추진중인 규모로서 제1차 마리아항만기본계획 예정구역의 수용척수와 상이함

한편 우리나라의 마리아 항만 수는 미국의 1만 2,100여개, 일본의 570여 개, 프랑스의 404개에 비해 매우 적은 수준이며, 우리나라보다 GDP가 낮은 호주와 스

웨덴이 각각 2,250개, 1,500여개라는 점을 감안할 때 우리나라의 마리아 항만은 더 개발될 여지가 있음을 의미한다.



### 3. 마리나 항만에 대한 수요

국토해양부에서는 대형승용차의 증가 추세, 조종면허 취득추세, 연평균 성장률 등을 고려하여 우리나라의 마리나 항만에 대한 수요를 아래의 표와 같이 추정하였다.

〈표 2〉 우리나라의 마리나 항만 수요 추정치  
(단위 : 척)

구 분	2006년	2010년	2015년	2019년
레저보트 추정결과	4,178	7,232	11,447	17,435
해수면 : 내수면 (비율)	5:5	5.3:4.7	5.6:4.4	6:4
마리나 항만 수요 추정결과	2,089	3,833	6,410	10,461

마리나 수요는 2006년 2,089척에서 2010년 3,833척, 2019년에는 1만 461척으로 시간이 흐를수록 빠른 속도로 증가할 것으로 보인다.

## Ⅲ. 마리나 관련 법령 및 기본계획 검토

### 1. 마리나 항만의 조성 및 관리 등에 관한 법률

마리나 항만 관련법은 2009년 12월 10일에 시행된 '마리나 항만의 조성 및 관리 등에 관한 법률'에 기초하여 국토해양부에서 주관한다. 이 법은 소득수준 향상, 주5일근무제 등으로 여가활동 및 관광 형태가 다양화·전문화됨에

따라 우수한 해양자원을 관광자원화하고, 요트·레저보트 등 급증하는 고급 해양레저 수요에 대응하면서 각 지자체별 마리나 항만 난개발의 문제를 해결키 위하여 제정되었다.

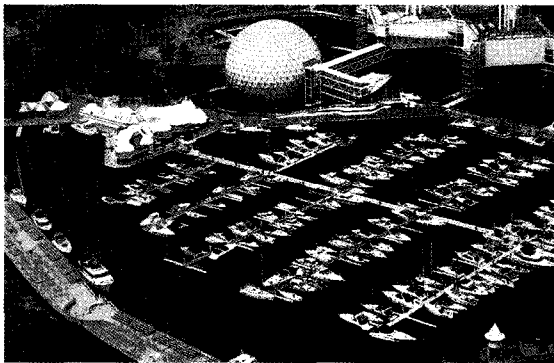
이 마리나 법률의 적용범위는 해양레저 선박을 계류·보관하기 위한 수역시설, 외곽시설, 계류시설을 비롯하여, 이와 관련된 이용자에게 편의를 제공하기 위한 모든 시설(클럽 하우스, 레스토랑, 쇼핑센터, 주차장, 연수시설 등)을 포함하는 종합적인 해양레저·관광시설 등에 대하여도 적용된다.

또한 마리나 선박의 건조, 상품개발·제작 등 마리나 산업에 관한 클러스터를 조성하여 마리나 산업단지를 추진할 수 있다. 그리고 마리나 개발사업의 활성화를 위하여 공유수면 점·사용료 등의 각종 부담금, 세제 등을 감면할 수 있는 근거를 마련하였으며, 개발 사업에 드는 비용의 일부를 정부가 보조하거나 방파제, 도로 등의 공공시설을 우선적으로 지원할 수 있다.

### 2. 마리나 개발 기본 계획

「제1차 마리나 개발 기본 계획」<sup>3)</sup>은 2010년부터 2019년까지 10년 동안 중장기 마리나 항만 개발 방향을 제시한 것으로 마리나 항만 조성 및 관리 등에 관한 법률에 의해 국토해양부장관이 10년 단위로 수립하도록 되어 있는데 이번이 그 처음이다.

〈온타리오항(캐나다)〉



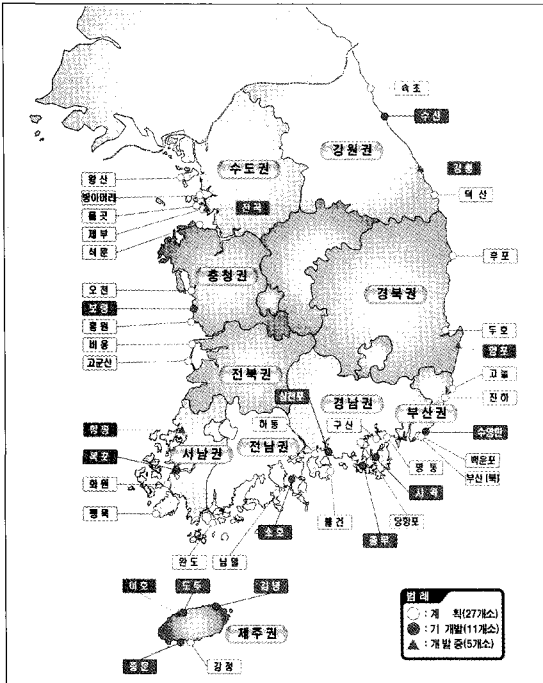
〈브라이트항(영국)〉



〈그림 3〉 해외 마리나 항만

3) 국토해양부, "자원순환형 물류체계구축 등 기본계획용역 마리나 개발 기본계획편", 2008. 11.

마리나 항만은 요트, 보트 등 다양한 종류의 레저선박을 위한 계류시설과 수역시설을 갖추고 관련 서비스를 제공하는 종합 레저시설로서 현재 국내에서 운영 중인 마리나 항만은 부산 수영만, 통영, 사천, 제주 중문 등 11곳이며 1,028척의 레저선박 수용이 가능하다. 동 계획에서는 이러한 기존 또는 개발 중인 곳을 포함하는 43개소를 최종 선정하였다.



〈그림 4〉 마리나 항만 개발계획에 따른 후보지 현황

마리나 항만 후보지로 선정된 지역의 특징은 공유수면 매립법, 항만법, 어촌어항법 등 타 법에 의거하여 준공되어 운영 중이거나 개발 중인 곳도 후보지에 포함되어 향후 어항뿐만 아니라 항만 개발 시 이 점이 고려되어야 할 것으로 보인다.

마리나 항만 예정구역은 배후 인구 및 숙박, 상업시설 등 주변 편의시설 분포, 타 개발계획과의 연계성 등을 고려하여 거점형, 레포츠형, 리조트형의 세 가지 유형으로 특성화하였다. 유형에 따라서 각 예정구역의 주요 도입시설, 수용 척수, 면적 등이 상이하하며, 거점형은 300척 수용에 12만㎡, 레포츠형은 100척 수용에 4만㎡, 리조트형은

200척 수용에 20만㎡ 규모이다.

본 기본계획에 포함된 마리나 항만을 개발하는데 소요될 것으로 추정된 사업비는 운영 또는 개발 중인 마리나 항만 제외하고 총 1조 7,000억 원 수준으로 사업비는 사업 시행자 자체 조달을 원칙으로 하고, 국가는 마리나 항만 조성 및 관리 등에 관한 법률에서 규정하고 있는 방파제, 도로 등 주요 기반시설에 지원할 계획이다.

한편 국토해양부는 해양레저스포츠 대중화와 관련하여 인프라 확충뿐만 아니라 요트학교 건립 지원, 마리나 항만 간 네트워크 구축, 해양레저용 선박 등록 및 검사제도의 지속적인 개선 등 해양레저스포츠 문화정착 및 활성화 지원 정책을 지속적으로 추진할 예정이므로, 향후 이의 개발 규모는 점차 확대될 것으로 보인다.

#### IV. 향후 어항개발 방향

과거부터 어항은 수산업의 전진 기지로 그 역할을 담당해왔고 개발 방향 역시 이에서 크게 벗어나지 못했다. 그러나 경제 성장과 삶의 질이 높아지는 등 우리를 둘러싼 환경변화는 어항이 더 이상 수산업 전진기지로의 역할에 머물러 있기보다는 새로운 가치를 창출하는 공간으로 역할하기를 요구해오고 있다.

물론 정부는 이러한 요구에 많은 정책적 변화를 꾀하고 있으며, 이번 마리나 항만 기본계획은 어항이 새로운 역할을 담당하는데 큰 도움이 될 것으로 판단된다. 특히 어항의 기능 중 관광기능의 활성화에 많은 기여를 할 것으로 기대되며, 이를 어떻게 활용하고 연계할 것인가가 중요한 화두가 될 것이다. 따라서 여기서는 마리나와 어항의 연계와 관련하여 향후 어항의 개발방향에 대해 몇 가지 언급하고자 한다.

##### 1. 세분화된 관광기능에 따른 어항의 특화

최근 들어 어항은 하나의 관광자원으로 역할을 담당하고 있으며, 관광 기능도 체험, 경관, 마리나 등 세부적으로 구분되어가는 추세이다. 그러나 지금까지 이러한 관광의 세분화에 따라 어항이 특화되어 개발되기 보다는 종합적 관광이



라는데 오히려 초점이 맞추어져 개발되어온 것이 사실이다.

따라서 향후 어항의 개발은 개별 어항별 기능에 맞추어 비교우위가 있는 기능을 특화하여 집중 개발할 필요가 있다. 이것은 인근 어항과의 기능적 중첩을 최소화함은 물론 하나의 어항 중심 관광벨트가 될 수 있다는 점에서 어항의 관광자원으로서의 가치가 더욱 제고될 수 있다.

## 2. 마리나에 대한 지역민의 인식전환

어항에 마리나 시설을 하는 것과 관련하여 제기되는 많은 어려움 중 하나는 수산업에 기반을 둔 어업인과 마리나 관광객 사이의 불완전한 융화를 들 수 있다. 바다라는 동일한 대상에 대해 각 주체의 인식차이로 이질감을 느끼는 것이다.

따라서 이의 극복을 위해서는 관광객들의 어항체험, 어업체험 등의 방법도 있겠으나 지역민을 대상으로 하여 마리나 교육관, 체험관 등 지원시설을 확충하고, 교육함으로써 인식전환을 도모할 필요가 있다.

## 3. 다기능어항 개발의 확대

어항의 다(多)기능화는 피할 수 없는 추세이다. 현재 우리나라에서의 다기능어항 개발은 어촌지역 소득 다양화 및 도시와 어촌의 교류를 목적으로 전남 마량항, 강원도 대포항 등 총 13개를 대상으로 하고 있다. 향후 다기능어항의 확대 또는 재개발 시 마리나 항만 건설을 적극적으로 검토할 필요가 있다. 마리나 항만은 어항의 관광기능을 강화시키는 데 큰 역할을 하기 때문이다. 이와 함께 어항부지 내 대형 소매점과 같은 상업시설을 유치하여 One-Stop 관광이 이루어질 수 있도록 하고, 회의시설 등을 갖춘다면 관광뿐만 아니라 비즈니스도 가능해지기 때문에 어항의 방문빈도는 더욱 증가할 것으로 보인다.

## 4. 기능별 구역 배분과 안전성 확보

어선과 레저용 선박은 외형뿐만 아니라 목적이 완전히 다른 것으로 필요시설도 각각 달리 요구한다. 일반적으로 외국의 사례에서 보면 어항과 마리나를 구분하여 조성하는데, 어항과 마리나 항구가 별개로 건설하기보다는 구역 개념으로 조성되어 있다.

우리나라 역시 어항구역과 마리나 구역으로 나누어 조성할 것으로 보이는데, 조성 시 주의할 점은 선박 간 안전성 확보이다. 항내 선박의 항행에 상호 지장을 주지 않을 뿐만 아니라 이용자들의 안전성도 동시에 고려되어야 할 것이다.

## V. 결 론

우리나라의 해양레저스포츠는 선진국에 비해 아직까지 활성화 되지 못한 실정이다. 그렇지만 최근 들어 경제 규모 확대, 주5일 근무제 시행 등 여건 변화로 이에 대한 수요가 증가하고 있는 상황이며, 그 시장 역시 크게 확대되고 있다. 특히 2019년까지 마리나 수요는 1만 7천여 척에 달할 것으로 추정되었다. 따라서 현재 마리나 항구 16개소, 수용 척수는 1,208척에 불과하여 추가적인 마리나 항구 건설이 필요한 상황이다.

이에 따라 정부에서는 '마리나 항만 조성 및 관리 등에 관한 법률'에 기초하여 기본계획을 작성하였으며, 이에 따라 마리나 예정지역 43개소를 확정하였다. 마리나 예정지역 43개소는 기존 개발되었거나 현재 개발 중인 16개소가 포함되어 있으며, 항만, 연안항, 국가어항, 지방어항 등에 마리나 구역을 설치하는 것을 골자로 하고 있다.

본 계획의 추진은 향후 어항개발에도 여러 가지 파급효과가 있을 것으로 예상되며, 이에 따른 개발방향 재설정 요구되고 있다. 따라서 여기서는 향후 어항개발 방향으로 다음의 네 가지를 제시하였다.

첫째, 세분화된 관광기능에 따른 어항의 특화

둘째, 마리나에 대한 지역민의 인식전환

셋째, 다기능어항 개발의 확대

넷째, 기능별 구역 배분과 안전성 확보

결국 이번 마리나 항만 기본계획의 수립이 향후 어항 개발에 미치는 영향은 어항의 여러 기능 중 특히 어항의 기능 중 관광기능의 활성화에 많은 기여를 할 것으로 예상되며, 이를 어떻게 활용하고 연계할 것인가가 중요한 화두가 될 것으로 보인다. 그러므로 향후 어항개발은 이러한 점에 초점이 맞추어져야 할 것이다. 