

해양레포츠 확산을 위한 마리나항만 개발과 활성화 전략[†]

김홍섭*

A Study on the Development and Activation of Marina Port for the Expansion of the Marine Leisure Sports

Hong- Seop Kim

Abstract : In this world, the interest in the marine leisure-sports, nature friendly oriented, has been increased. The width of leisure activities has become enlarged because of expansion of leisure time and the changes of recognition on the rational management and use of marine resources. Marina ports influence significantly marine leports and this paper reviewed the maria ports status and problems. This Country has strived to develop marina ports in local areas, designing the 1st basic National Plan of Marina Development. We have keen interest in Marina but have no detail strategy and preparation. This paper suggested how marina port shall be developed for the expansion of marine leports and what strategies shall be adopted for the activation of the facilities. After reviewing the previous researches and with the results of questionnaire survey, this paper suggested two types strategies. First on the policy oriented point, it suggested 10 alternatives on the perspectives of development and operation areas. Secondly, it proposed some strategies for the activation of marina ports on the aspects of 4Ps of marketing. This paper theoretically groped the activation schemes with the knowledge and experiences of experts, but it is recommended furthermore some survey on the practical field and user attitude must be progressed.

Key Words : Marina Port, Marine Leisure Sports, Marina Strategy, Marine Leports

▷ 논문접수: 2013.02.19 ▷ 심사완료: 2013.03.25 ▷ 게재확정: 2013.03.29

† 이 연구는 인천대학교 2012년 학술연구비 지원에 의해 수행되었음.

* 인천대학교 동북아경제통상대학 무역학부 교수, ihomer@incheon.ac.kr, 032)835-8539

I. 서론

세계는 지금 해양의 환경보존과 해양활동에 대한 관심이 갈수록 높아지고 있으며, 자연친화적인 해양레저스포츠를 지향하여 국가경쟁력 강화는 물론 국민의 질적 삶을 지원하는데 많은 관심을 갖고 있다. 최근 국내에서도 해양자원의 합리적인 관리 및 활용에 대한 인식변화와 국민들의 여가시간 증가로 인한 레저활동의 폭이 광범위해짐에 따라 해양을 레저활동 또는 레저스포츠 장소로서 적극적으로 이용하고 있다. 하지만 아직 해양과 연관되어 행하여지고 있는 해양 레저스포츠 참여나 경제활동과 관련지어 명확한 분류가 정립되어 있다고 보기 어려운 부분이 있다. 일반적으로 레저스포츠는 레저(leisure)가 여가를 나타내는 외래어이기 때문에 여가에서 행해지는 스포츠라는 의미를 가진다. 레저스포츠는 올림픽이나 아시안게임과 같은 국제스포츠 경기대회에 포함되지 않은 종목이다. 사람들이 여가시간에 개인적으로 추구하는데 적합한 골프, 서핑, 스쿠버다이빙, 수상스키, 래프팅 등의 종목들은 흔히 레저스포츠라는 명칭으로 불리고 있다. 그러나 어떤 스포츠 종목이든 여가시간에 행해지면 레저스포츠라 할 수 있기 때문에 레저스포츠 종목으로 따로 정해진 것은 없다.

반면 해양스포츠는 강과 바다에서 이루어지는 물과 관련된 경쟁적(엘리트 체육)·취미(생활체육) 혹은 체계적·비체계적인 스포츠와 체육활동 모두를 포괄하는 개념으로 정의하고, 사람과 사람만의 경쟁이 아닌 사람과 자연의 경쟁이기도 하다. 여기에서 자연을 향한 끊임없는 도전정신도 함께 배양할 수 있는 호연지기의 장이 될 수 있다는 것이다(지삼엽, 2008; 유흥주, 1998). 해양레포츠란 사람들이 여가시간에 해양이라는 공간을 이용하여 활동하는데 요트, 카누, 카약 등 선박을 이용한 세일링과 서핑, 스쿠버다이빙, 수상스키, 래프팅 등의 종목들은 흔히 말한다. 본 연구에서는 다양한 해양레포츠 중에서도 마리나항만을 중심으로 활동하게 되는 해양레포츠 영역에 대해서만 연구대상하며, 해양레저스포츠 활성화를 위하여 마리나항만의 개발 실태와 문제점을 분석하고, FGI를 통해 관련 변수를 파악하고, 전문가들을 대상으로 설문조사를 통해 바람직한 마리나항만 활성화 방안과 전략대안을 모색, 제안하고자 한다.

II. 선행연구 검토

본 연구와 관련된 선행연구는 해양레포츠 관련연구와 마리나항만 관련연구가 있으며, 주요 연구로는 다음의 연구들로 정리 할 수 있다. 박명국(2001)은 레저스포츠 소비자

해양레포츠 확산을 위한 마리나항만 개발과 활성화 전략

행동분석을 통한 마케팅전략을 설문조사를 통해 제안하고 있다. 김운수(2011)는 해양레저 시대를 대비한 마리나항만 구축방안 연구에서 요트 및 보트항해를 원하는 대부분 항해자들이 세일링에 적합한 인근 및 타 도서지역으로 가길 원하고 있어 인접 마리나와의 연계성을 높이는 것으로 개발할 필요성을 강조하고 있고, 그 전략으로 허브앤스포크(Hub & Spoke)의 개념을 마리나항만에 도입하여 마리나항만 간 네트워크를 확대하는 방향으로 구축을 강조하고 있다. 김성국, 이동현(2011)은 국내외 마리나 운영실태를 분석하고 향후 우리나라 마리나항만의 개발과 발전 방향을 제시하고 있다. 이종택(2002)은 특정 지역의 해양환경 특성을 활용한 해양레포츠 활용방안을 제시하였고, 이진모(2009)는 설문조사를 통해 해양레포츠에 대한 인식, 태도조사를 근거로 해양레포츠 산업의 발전 전략을 제시하였다. 진형민(2011)은 서해안지역 해양스포츠 관광 활성화를 위한 인프라 구축방안을 제시하였다. 김성귀(2009)는 기존의 항만 내에서 마리나 기능을 확충하고 개발하는 방안에 대하여 이론적인 제안을 하였으며, 김성귀·홍장원(2007)도 다기능 어항에서의 마리나 조성방안에 대한 연구를 진행하였다. 서동환, 김우성, 유흥주(2010)도 경인지역 마리나 시설에 따른 지역주민의 삶의 변화에 대하여 설문조사를 통한 태도분석을 제시하였다.

<표 1>은 해양레저스포츠의 선행 연구로서 해양레저스포츠 활동공간 확보 및 해양레저장비 개발 등 인프라 구축을 강조한 주요 연구들이다. 백승헌(2006)은 해양레저 활성화를 위하여 해양레저형 테마파크 또는 접근성이 용이한 지역에 해양레저시설 설치 등 활동공간 확보를 강조하였으며, 산업연구원(2003)은 장비개발을 중심으로 한 활성화 방안을 제시하였다.

<표1> 해양레저스포츠 인프라분야 선행연구 분석

연구자	연구목적	연구대상 및 방법	연구결과
이상호 (2007)	해양레저스포츠 체험공간의 속성이 참가자의 재참가 의도 등에 미치는 영향 연구	부산소재 해수욕장을 통한 해양레저스포츠 체험자(387명)에 대한 설문조사 실시	해양레저스포츠 체험공간의 여건 개선 및 이미지 필요성 등을 해양레저스포츠 활성화 과제로 언급
백승헌 (2007)	해양레저스포츠 소비자가 관광지를 선택하는 요인을 분석하여 마케팅 측면에서의 전략 제시	전국 10개 지역 생활체육 참여자(646명)에 대한 설문조사 실시	해양레저스포츠 단독시설로는 경쟁력이 떨어지므로 테마파크 형태의 해양레저시설 설치 필요 등 강조

해양수산부 (2006)	마리나 등 해양관광 기반시설 조성방안 제 시	마리나 개발을 위한 적지조사 및 개발사례 등 분석	마리나 개발의 적정 후보지 및 마리나 개발 모델제시
임재현 (2005)	한·일 간 해양스포츠 기지를 비교·분석하여 우리나라 기지 확보방 안 및 각종 편의시설 설치방안 제시	한·일의 해양스포츠 단지 (4개소), 보트계 류장(4개소) 및 다기 능어항 (28개) 비교 분석	일본의 ‘총보양정비법’ 등을 참조하여 세제혜택 방안 마련 필요, 다기능어항은 커뮤니티 형으로 개발 필요성 등 강조
정종석 (2004)	주요 해양레저스포츠 국가와의 비교·분석을 통하여 한국형 마리나 개발방향 모색 및 관 련산업의 부가적 가치 제고 도모	호주, 뉴질랜드, 일본 등에 대한 해양레저스 포츠의 제도 및 운영 실태 분석	마리나 개발은 주변환경과의 조화 및 지역주민의 편의를 보장하고, 정책적으로는 통합 법 제정 및 각종 세율완화 등 필요
산업연구원 (2003)	해양레저장비산업의 체계적 육성을 위한 기본전략 수립 및 지 원방안 강구	외국 및 우리나라 해 양레저장비 산업실태 분석	공급측면(생산기반, 기술확보 등) 및 수요측면(규제 완화, 접근성 제고 등)에서의 발전 전략 제시
본 연구	해양레포츠 확산을 위 한 마리나항만 활성화 정책, 전략 방안 모색	선행연구 및 이론적 연구와 전문가 설문조 사	마리나항만 활성화 정책 및 전략 방안의 모색,제시

자료: 필자 작성.

본 연구는 선행연구를 검토하고 참조하여 해양레저스포츠와 마리나항에 관한 개념과 이론을 정립하고, 이를 토대로 전문가들에 대상으로 설문조사를 통해 마케팅의 4Ps를 중심으로 마리나 항만의 활성화 정책과 전략대안을 제시하고자 한다.

Ⅲ. 해양레포츠 필요성과 마리나항만의 의의

1. 해양레포츠 개념

해양(海洋)이란 사전적 의미로는 넓고 큰 바다로 지구 표면의 약 70%를 차지하는 태

평양·대서양·인도양 등의 바다를 통틀어 이르는 말이다. 해양 스포츠는 이런 바다란 공간을 이용하여 이루어지는 다양한 스포츠를 말한다. ‘해양’은 통상 강과 호수를 포함하는 보다 광의의 ‘수상(水上)’을 의미하기도 한다. 레포츠(leports)는 여가(leisure)+스포츠(sports)를 합성한 용어로 스포츠와 통용되거나 여가와 쉽 등을 포괄하는 더 넓은 개념이다(Mark Orams, 1999).

‘해양레포츠’란 ‘해양에서 개인의 동기부여에 의한 상대적으로 복잡한 여러 가지 육체적 기능 또는 활동적인 육체적 운동을 이용한 조직화된 경쟁활동(스포츠형 해양스포츠)과 비조직화된 체육활동(레저형 해양스포츠)까지도 포함하는 물에서 이뤄지는 총체적 활동’이라고 볼 수 있다. 레저스포츠는 레저(leisure)가 여가를 나타내는 외래어로 여가에서 행해지는 스포츠라는 의미를 가진다.

목진용과 박용욱(2002)은 ‘여가활동 중에서 공간적으로는 해역과 연안에 접한 지역에서 일어나는 모든 레저활동과 일반적으로 그 유형을 스포츠, 휴식, 관광, 탐방 등의 해양 의존형과 비치스포츠, 모래놀이, 해변레크리에이션 활동과 같은 해양 연관형 등을 해양레저활동’이라고 구분하였으며, 박철수(2003)는 ‘해양스포츠관광에 대한 의미를 친수공간, 연안, 해중 및 해저 등의 공간에서 정신적, 휴양적, 신체적, 창조적 활동을 위해 지역이 보유하고 있는 환경을 토대로 이루어지는 스포츠, 레저, 여가, 레크리에이션 등의 활동을 모두 포괄하는 개념’으로 정의 하였다. 또한 백광, 남동현(2001)은 ‘해양스포츠를 관광산업과 관련하여 해양스포츠의 참가 또는 관람을 목적으로 일시적으로 일상생활권을 떠났다가 다시 귀환하기까지 해당산업 참가자들에 의해 이루어지는 모든 문화적·경제적 창출활동을 해양스포츠관광’으로 간주하였다.

앞서 기술된 내용들과 관련하여 해양레저스포츠의 개념을 정의하여 보면 ‘해양레저스포츠에 관한 범위와 종목을 한정짓기 보다는 내·해수면, 수중, 친수공간, 해안, 연안, 해변공원 등에서 이루어 질 수 있는 해양스포츠, 수상스포츠, 해양레저, 수상레저, 해양성 레크리에이션, 해양 레저 및 스포츠 관광과 산업 등의 참가 활동 및 경제활동을 포함한 유·무형의 복합적이고 광범위한 것을 총칭하여 해양레저스포츠’라 할 수 있겠다(김홍섭,2010). 다만 본 연구에서는 이런 광범위한 해양레포츠 활동 중에서 마리나항만을 중심으로 추진되는 해양레포츠를 주요 연구대상으로 하고 있다.

2. 해양레포츠의 확산의 필요성과 유형

2.1 해양레포츠 확산의 필요성

인간의 삶과 행복에서 해양의 중요성이 강조되고 있다. 자연친화적인 해양레저스포츠는 국민의 건강과 질적 삶을 향상하고 국가경쟁력 강화를 가져올 수 있다. 최근 국내에서도 해양자원의 합리적인 관리 및 활용에 대한 인식변화와 국민들의 여가시간 증가로 인한 레저활동의 폭이 넓어지고 있다. 이에 따라 해양을 레저 활동 또는 레저스포츠 장소로서 점차 적극적으로 이용하고 있다. 해양관광 형태가 정적인 해수욕에서 동적인 해양레포츠 활동으로 변화되고 있으며, 해마다 바다와 섬을 찾는 관광객 수도 증가하고 있다. 해양레포츠는 새로운 레저와 스포츠의 영역으로서 국민의 소득 향상과 주 5일 근무 등 여가 시간의 증대 등으로 필요성이 커지고 있다. 중앙 및 지방정부와 관련 단체 그리고 해양레포츠 서비스 제공자와 이용자 관점에서도 확산의 필요성이 증가하고 있다.

2.2 해양레포츠의 유형

해양과 연관되어 행하여지고 있는 해양레저스포츠와 참여 또는 경제활동과 관련지어 명확한 분류가 아직 정립되어 있다고 할 수는 없다. 해양레포츠는 해양을 토대로 한 레저와 스포츠를 일컬으며 다음의 유형으로 나눌 수 있다.

1) 기능적 특성에 따른 분류

(1) 동력종목: 모터요트(motor yacht), 파워 보우트(인*아웃보우트) 패러 세일링(para sailing), 수상오토바이(personal water craft), 호버크라프트(air cushion vehicle) 스쿠트, 서프제트 (일명, 씨크루저 sea cruiser)등

(2) 무동력종목: 세일링 요트(sail dinghy*sail cruiser), 해양카누, 해양카약, 수상자전거, 윈드서핑, 수상스키(water ski), 해양 레프팅, 카누폴로, 카타마란(catamaran), 웨이크보드, 니보드, 패달 보우트, 조정(rowing), 해양조정(searowing), 갈매기선(seagullboat), 스포츠 잠수(스노클다이빙-breath- hold diving,스쿠버 다이빙-scubadiving), 바다낚시(sea fishing), 바다수영, 아웃트리거카누 등

2) 구성 요소별 분류

(1)레저형: 파워보트, 패러 세일링, 호버 크래프트, 스쿠트, 스트제트, 수상자전거, 카누폴로, 카타마란, 웨이크 보드, 니보드, 패달보우트, 스포츠 잠수(스노클다이빙, 스쿠버다이빙), 바다낚시, 바다수영 등

(2)스포츠형: 모터요트, 수상오토바이, 세일링 요트, 해양카누, 해양카약, 윈드서핑, 수상스키, 해양 레프팅, 해양조정, 갈매기선, 아웃트리거카누 등

2.3 해양레포츠의 실태 개관

1) 해양레포츠 참여 인구

여가활동 증가 및 소득증대와 함께 주 5일제 근무가 실시되면서 해양 관광·레저 활동에 대한 수요가 급속히 확대되어 수상레저스포츠 활동 인구가 2007년까지 매년 지속적으로 증가해 왔다. 근래 금융위기 등 세계 경제침체로 다소 활동인구는 줄고 있으며, 활동자 현황은 2010년 554만 명에서 2011년 406만 명으로 줄었다.

그러나 수상레저사업장에서의 기구 확대 구입과 신종 레저기구의 보급 확대 등으로 전체 수상레저기구 수는 증가하고 있다. 수상레저동호회를 중심으로 한 젊은 매니아 층의 확산으로 동력수상레저기구 조종면허 취득자 또한 꾸준히 증가하여 2011년 말 현재 11만 1,931명에 이르고 있다.

2) 동력 수상레저기구 사업장 현황

최근에는 해양레저 활동이 해수욕, 수산물 시식 중심의 단편적인 활동에서 벗어나, 요트, 모터보트, 수상오토바이 등 수상레저기구를 이용한 활동으로 다양화되고 있다. 이러한 레저활동을 즐길 수 있는 사업장은 2010년 현재 전국에 864개소가 등록되어 있으며, 이 중 511개소(59.1%)가 내수면에서 운영되고 있으며, 해수면은 353개소로 40.9%를 점유하고 있다. 수상레저 사업장은 2005년 이후 꾸준히 증가하였으나, 2009년은 전반적인 경제 불황으로 사업장 수가 감소하였고, 2010년 다시 소폭 증가하여 지난 5년간은 점진적인 증가 추세로 볼 수 있다. 내수면의 주요 사업장은 주로 한강지역이며, 연간 21만 명이 이용하고 있다. 해수면은 주요 해수욕장 및 해안을 중심으로 활동하며, 인천 지역에서는 영종도, 덕적도, 무의도, 승봉도 등지에서 수상레저 활동을 하고 있다.

<표 2> 수상레저사업장 현황

(단위 : 개소)

구 분	2005	2006	2007	2008	2009	2010	증가율
계	754	735	847	887	837	864	2.8%
내수면	431	466	504	527	498	511	3.5%
해수면	323	269	343	360	339	353	1.8%

자료 : 해양경찰청(2011), 2010 해양경찰백서

3) 동력 수상레저기구 조종면허 취득자 현황

상기에서 수상레저사업장이 소폭이지만 점차 증가추세로 나타난 바와 같이 수상레저 활동에 대한 관심이 고조되고 있음을 알 수 있다. 이러한 관심과 이용활동은 수상레저 기구를 이용하는 경향으로 전환되고 있으며, 동력수상레저기구 조종면허 취득자의 매년 증가추세를 볼 때, 2010년 말 기준 국내 면허취득자는 총 1만 1,500명 중 수도권지역이 3,499명으로 30%를 점유하고 있다.

<표3> 수상레저기구 조종면허 취득 현황

(단위 : 명)

구분	우리나라 계	인천	서울	경기도	요트
2005	9,413	497	918	1,248	157
2006	10,529	587	1,000	1,411	130
2007	9,300	612	898	1,287	232
2008	9,205	420	978	1,498	428
2009	12,055	717	1,217	1,718	751
2010	11,500	528	1,238	1,733	753
증가율	4.1%	1.2%	6.2%	6.8%	36.8%

자료 : 해양경찰청(2011), 2010 해양경찰백서

우리나라 전체 조종면허 취득자는 지난 5년 동안 연평균 4.1%가 증가하였다. 특히 서울 및 경기도지역은 전국 평균보다 높은 6%대의 증가율을 기록한 반면, 인천은 1.2%로 매우 미미한 증가를 보이고 있다. 또한 상대적으로 연료비 부담이 적고, 최근 마리나 수요에 맞는 요트의 조종면허 취득자는 급격히 증가하고 있는 추세이다.

2.4 해양레포츠와 마리나항만

마리나는 ‘해변의 산책길’이란 라틴어에서 유래된 말로 유람용 선박 등 종합적인 해양레저시설을 조성하는 것을 말한다. 해양레포츠는 주로 해양(또는 수상)과 연계되어 수행되는 레저스포츠로서 다양한 요인에 의해 영향을 받는다. 해양레포츠에 영향을 미치는 요인으로, 먼저 자연적 환경으로서 바다나 수상조건 등이 있고, 이들 자연 조건을 개발하거나 관련 시설의 건설로 수정되어진 환경이 있다(Sidaway, R., 1991). 그리고 우리가 속한 사회적 환경으로서 정책, 제도, 국민의식, 인구, 소득 등 여러 요인에도 영향을 받을 수 있다. 본 연구에서는 해양레포츠 확산에 영향을 미치는 마리나항만에 대하여서만 연구대상으로 살펴보기로 한다.

해양레포츠 확산을 위한 마리나항만 개발과 활성화 전략

마리나는 보트의 계류, 운항, 수리, 급유, 클럽하우스, 레크리에이션, 교육훈련, 숙박 및 식음료시설, 부대 및 여가시설 등 해양관광레저 활동을 위한 서비스 및 편의시설을 갖춘 복합오락센터를 총칭하는 의미한다(Marc J. Hershmann(ed), 1988). 마리나항만 인프라 구축과 관련 경제적 여건이 형성된다면 해양레저 활동은 더 확산될 수 있을 것이다. <표 4>는 해양스포츠 대중화(확산)에 영향을 미치는 각종 환경요인을 정리한 것이다.

<표 4> 해양스포츠 대중화(확산)에 영향을 미치는 각종 환경요인

상호 적용 수준	환경유형		
	자연적 환경	수정된 환경	사회적 환경
장소	천연의 바다, 강, 호수 등 활동공간, 보트계류장 주변부의 아름다운 경관, 기후 해양환경 등	해양스포츠 단지(마리나), 소·중·대규모 보트, 육·해상 계류장, 요트경기장, 조정·카누 경기장, 실내 윈드서핑 및 파도타기장과 같이 보트를 탈 수 있도록 자연을 일부 변형시킨 상태, 유스호스텔, 카지노 등 각종 위락시설	중앙정부 및 지자체의 육성정책, 경제적 요인(장비 가격 및 사용료 등), 지도자 양성, 다양하고 독창적인 프로그램 개발, 안전법규 마련 그리고 인접지역 인구밀도 등과 같은 해양 스포츠 환경 및 시장성
상징적	친수공간(해변, 강변, 호반)으로서의 상호 작용	기존 친수공간의 적극적 활용 및 신규 개발의 최소화를 통한 국토의 효율적 이용과 환경훼손 예방효과 그리고 참여자의 동기유발 효과	수질환경의 중요성에 대한 태도, 수질환경 정화 운동, 국민의식의 변화 등
비상징적	환경(생태) 보호와 그 이용	청정한 수질 확보, 특히 수질오염은 해양스포츠 활동 그 자체를 비롯하여 지역주민의 건강 관리 그리고 해양스포츠 체험관광 활성화를 통한 지역의 경제유발 효과 창출 등에 직간접적으로 영향을 미침	해양스포츠 산업 육성, 해양스포츠학과 신설 및 그에 관련된 전공교과 심화과정 편성, 국민 바다친화교육과 해양스포츠 저변확대를 위한 '국립해양스포츠 체험원'을 부산, 목포, 인천, 강릉에 운영 등

자료 : 지삼업(2003), 해양스포츠 대중화를 위한 사회적 환경요인분석, 한국체육학회지p.244.

마리나항만은 관련법에 근거하여 개발과 운영이 이루어지고 있다. 마리나 관련법은 주로 항만법(제2조)이나 지방항만(제62조) 등에 적용 받는다 우리나라 마리나항만의 개발에 대하여 2010년 1월 27일에 제1차 마리나항만 기본계획(2010~2020년)이 고시되었다. 마리나에는 시설과 관련하여 기본시설, 기능시설, 서비스 편의시설 등이 있다. 기본시설에는 외곽시설, 수역시설, 계류시설, 임항교통시설 등이 설치되어야 한다. 기능시설과 서비스편의시설에 관한 시설 분류와 세부 내용들은 다음 표와 같다.

<표 5> 마리나의 기본시설

구분	시설 분류	세부 시설
기본 시설	외곽시설 수역시설 계류시설	방파제, 방사제, 파제제, 방조제, 도류제, 갑문, 호안 등 항로, 정박지, 선류장, 선회장 등 안벽, 물양장, 계선말뚝, 계선부표, 잔교, 부잔교, 돌핀, 선착장 등
	임항교통시설	도로, 교량, 철도, 궤도, 운하 등
기능 시설	보관시설	주정장(빌딩형 주정장 포함), 보트창고 등
	상하가시설	경사로, 램프, 크레인, 리프트 등
	선박보급시설	급유시설, 급수시설, 급전시설 등
	선박작업용시설	전기시설, 수리시설, 세정시설 등
	업무용시설	공공서비스, 시설관리 등
	관리운영시설	클럽하우스, 연구시설 등
	안전시설	항로표지, 구조정, 감시정, 방화시설, 관계통신시설 등
	보안시설	출입문, 울타리, 초소 등
환경정화시설	쓰레기처리장, 오폐수처리시설, 폐유처리시설 등	
서비스 편의 시설	연구시설	마리나항만 관련 산업의 기술 개발 또는 벤처산업지원 시설 등
	복지시설	진료시설, 복지회관, 체육시설 등
	휴게시설	숙박시설, 목욕시설, 위락시설 등
	편의시설	매점, 음식점, 쇼핑센터, 주차장 등
	문화, 교육시설	수족관, 해양박물관, 공연장, 캠프장, 학습장 등
공공시설	해양전망대, 산책로, 해안녹지, 광장, 조경시설 등	

이와 동시에 마리나에는 관련 부대 시설들이 지원되어야 원활한 기능을 발휘할 수 있다. 마리나의 주요 유형을 구분하고 관련 기능과 역할은 다음과 같이 요약할 수 있다.

<표 6> 마리나의 기능과 역할

구 분	특 징
거점형 마리나	<ul style="list-style-type: none"> • 마리나의 계류, 보관, 상하가, 보급·청소, 숙박·휴양, 교육 연수, 문화·교류, 안전·관리, 정보제공 기능이 모두 이루어질 수 있는 마리나 • 마리나와 더불어 배후지역에는 산업단지, 관광단지 등 복합 시설을 함께 조성하여 마리나 개발을 통한 경제적·사회적 파급효과를 극대화시킴
리조트형 마리나	<ul style="list-style-type: none"> • 마리나의 기본적 기능(계류, 보관, 상하가, 보급·청소)에 추가적으로 숙박·휴양기능을 갖춘 마리나 • 해양관광지에 마리나 시설과 호텔, 리조트 등을 함께 조성하여 다양한 관광활동이 이루어지도록 함
레포츠형 마리나	<ul style="list-style-type: none"> • 마리나의 기능 중 기본적 기능(계류, 보관, 상하가, 보급·청소)과 더불어 교육·연수, 안전·관리 기능을 갖춘 마리나 • 해양레저스포츠의 보급 확산을 목적으로 레저보트의 교육, 연수, 임대, 등록과 검사가 이루어질 있도록 함
간이/보조형 마리나	<ul style="list-style-type: none"> • 마리나의 기본적 기능(계류, 보관, 상하가, 보급·청소)만을 수행하는 마리나 • 마리나에서 제공되는 부가적 서비스 없이 단순 보관과 더불어 비상시 임시계류를 목적으로 조성되는 마리나

IV. 마리나항만의 개발과 과제

우리나라의 마리나항만의 개발은 지금 진행 중에 있으며 주요 현황과 과제에 대하여 살펴본다.

1. 마리나항만의 개발 현황

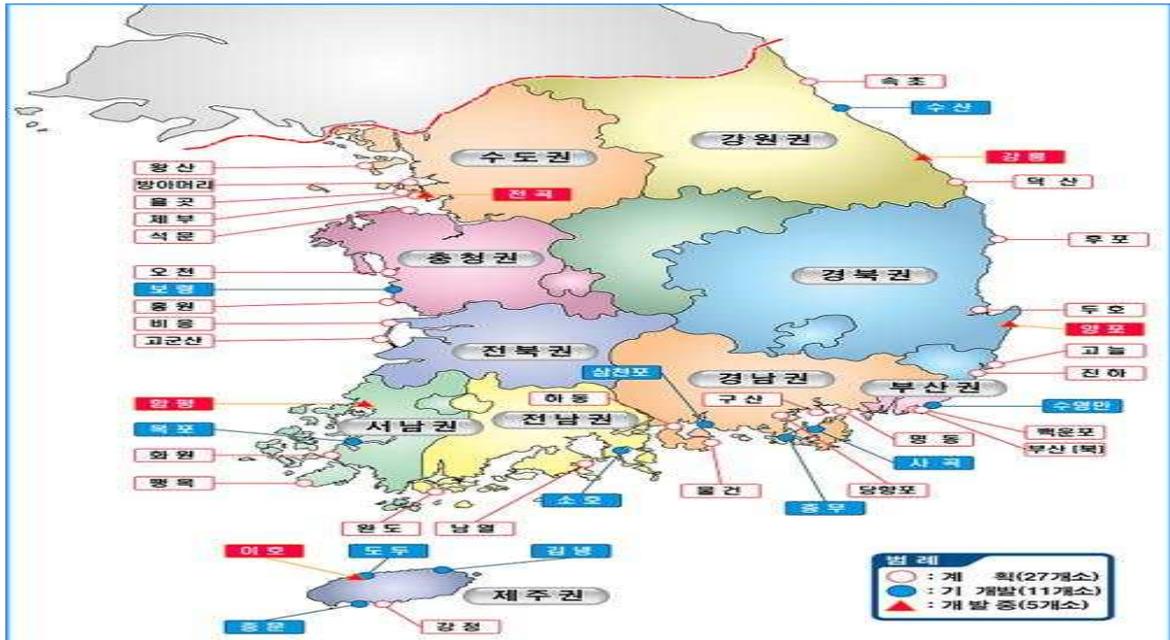
1.1 우리나라 마리나 현황

현재 국내에는 수영만마리나, 충무마리나, 전곡항마리나 등 11개소의 마리나가 개발되어 운영 중이며, 개발 중인 마리나 5개소를 포함하여 총 16개소의 마리나가 개발 및 운영 중에 있다.

수도권지역에서는 전곡항에서 113척 규모로 현재 일부 운영 중이며 개발규모를 확대하고 있다. 이러한 마리나 시설은 2000년 이전에 4개소에 지나지 않았으나, 2005년 이후에 개발·운영되고 있는 마리나 시설이 11개소로 폭발적으로 증가하고 있다(<그림

1> 국내 마리아 개발 현황, <표 7> 국내 마리아 시설 현황 참조).

<그림 1> 국내 마리아 개발 현황



<표7> 국내 마리아 시설 현황

구 분	마리아명	개발근거	개발구역	개발년도	개발규모(척)		
					계	해상	육상
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	-

해양레포츠 확산을 위한 마리나항만 개발과 활성화 전략

	중문	공유수면매립법	기타연안	2005	134	50	84
개발 중 (5개소)	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

자료 : 국토해양부(2010).

주 : ()안은 현재 부분적으로 운영 중인 규모임.

국토해양부는 기존 11곳을 포함해 총 43곳을 2019년까지 마리나항만으로 지정하며 이들 43개 마리나항만의 추진 상황을 점검한 뒤 기본계획 변경도 불사하겠다는 방침이다. 수도권외의 왕산, 전곡, 제부, 흘곶, 방아머리, 석문 등 중요 거점형 마리나 6개와 인접한 덕적도를 육상지역과 도서지역으로 연계시키는 방안들이 검토되었다.

마리나항만의 시설능력은 현재 사업시행자가 단계적으로 개발 추진 중인 시설수요를 포함한 총 계류능력은 1,304척(해상 832척, 육상 472척)이다. 이미 개발된 마리나의 대부분도 육상기반시설이 미약한 상태이며, 일부 마리나(보령, 사곡, 소호 등)는 소형 요트훈련장으로 이용되고 있다.

마리나는 통상 보트의 계류, 운항, 수리, 급유 등 시설, 클럽하우스, 레크리에이션, 교육훈련, 숙박 및 식음료시설, 부대 및 여가시설 등 해양관광레저 활동을 위한 서비스 및 편의시설을 갖춘 복합오락센터를 총칭하는 의미한다. 우리나라의 마리나의 최초인 부산 수영만 요트경기장의 경우도 넓은 의미로 마리나라 할 수 있으나 시설은 미흡한 실정이다.

<그림2> 우리나라 주요 마리나항만의 시설 현황

수영만		
충무		
전곡항		

자료 : 네이버 지도검색, 대한마리나산업진흥회(2011) 참조.

우리나라의 최초의 민간 마리나이며 대표적인 마리나항만으로 충무마리나는 1994년 충무 금호 마리아나가 콘도와 같은 숙박 시설과 각종 편의 시설이 요트계류 시설과 함께 건설되었다. 또한 전곡마리나는 경기도 화성시에 있는 지방어항인 전곡항을 중심으로 테마어항 조성사업을 통해 요트, 보트 정박이 가능한 마리아나를 갖추었다. 전곡항은 매년 요트대회와 레저산업전 등 활발한 활성화 정책을 추진하고 있으며, 관리운영주체는 화성시가 담당하고 있으며, 주로 수도권 이용자의 마리아나 선박 보관과 임대를 하고 있

다.

수영만 및 충무마리나를 제외하면 우리나라 마리나의 운영 특징으로는 지자체와 민간이 교육 및 수익 목적으로 개발하여 제대로 된 마리나시설을 갖춘 곳은 거의 전무한 실정이다. 개발 및 운영주체로는 지자체에서 9개소, 민간에서 7개소를 개발하여 운영 중이지만, 민간사업자의 경우 영세사업자가 많아 시설확장에 어려움을 겪고 있다. 시설과 서비스의 열악으로 인해 마리나항만의 연계성이 부족으로 단순한 당일코스 항행위주로 운영되고 있으며, 마리나 경영 및 행정 등 관리측면에 관한 인원 및 노하우가 절대 부족하여 마리나의 활성화를 저해하고 현재 해양관광 수요를 충족시키지 못하고 있는 실정이다.

1.2 해외마리나 주요 현황

소득이 높은 경제 선진국일수록 해양레저·스포츠의 규모나 시설면에서 우위에 있다 (<표 2-9> 참조). 레저기구당 보유 현황도 우리나라는 보트당 1만 1,700명, 미국 마리나수 1만 2,000개소에 18명이며, 일본도 570개소에 425명 등 여타 국가에 비해 개발규모, 레저기구 보유현황, 보유비중이 절대적인 열세로 나타나고 있다. 경제규모가 우리나라보다 낮은 남아프리카공화국도 1,760명이며, 포르투갈은 254명 수준이다.

선진국은 대부분 마리나항만과 친수공간(휴양, 호텔, 교육장 등)과 결합된 복합마리나 형태로 대규모 유흥지를 재개발하여 성공을 한 사례가 많다. 또한 도심지와 인접한 마리나는 레저, 리조트, 쇼핑센터까지 결합된 마리나시티 개념으로 더욱 확대된 사례도 있다. 최근에는 마리나 시설의 운영수익 다각화를 위하여 운영시스템 구축, 지역간 공동 마케팅 추진, 국제 요트대회의 유치, 보트쇼 개최 등의 이벤트를 활성화시키고 있다.

<표 8> 주요 외국의 마리나 현황

구 분	국내총생산 [GDP기준]	마리나수 (개소)	인구 (천명)	레저기구 보유현황 (명/boat)	보트산업 종사자 (명)
미국	1	12,100	301,000	18	934,000
일본	2	570	127,784	425	-
독일	3	2,650	82,400	183	20,600
영국	5	545	60,209	111	335,015
프랑스	6	404	61,538	127	45,180
이탈리아	7	105	57,900	98	92,000
스페인	9	321	44,108	250	15,000
오스트레일리아	15	2,250	19,250	25	33,000
네덜란드	16	1,100	16,570	32	16,040
스웨덴	19	1,500	9,113	12	5,000
남아프리카	27	25	44,000	1,760	35,000

포르투갈	34	38	10,586	254	1,141
뉴질랜드	52	205	4,100	10	10,000

자료 : ICOMIA(2006), Boating Industry Statistics, World Bank(2007).

국토해양부(2010), 제1차 마리나기본계획 재인용.

일본은 1964년 동경올림픽을 치르기 위해 기존항을 개량하여 요트경기장에서 출발한 에노시마마리나를 조성하여 전 일본의 요트활동의 확산을 주도하였다. 중국 또한 북경올림픽을 치르기 위해 칭다오 요트경기장을 만들어 중국의 마리나산업을 주도하고 있다. 인천의 왕산마리나 또한 2014년 아시안게임을 대비해 건설되지만 단순한 요트경기장의 시설로는 마리나시설의 운영비를 감당하기 어려운 만큼 복합마리나 시설로 개발을 추진해야 한다(Sung Gwi Kim et. al, 2008).

2. 우리나라 마리나 개발계획

2.1 권역별 개발 개발계획

권역별 예정구역은 수도권 5, 충청권 4, 전북권 2, 서남권 4, 전남권 3, 경남권 8, 부산권 3, 경북권 5, 강원권 4 및 제주권 5개소이며, 항만법 및 어촌어항법에 의거하여 항만구역과 어항구역으로 지정된 곳이 각각 13개소와 9개소이다. 또한, 예정구역에는 공유수면매립법, 항만법 등 타 법에 의거하여 준공되어 운영 중이거나 개발 중에 있는 16개소(현재 1,028척 수용가능)의 마리나 항만도 포함되어 있다. 마리나항만을 개발하기 위해서 필요한 사업비는 사업시행자 자체 조달을 원칙으로 하고, 국가는 ‘마리나항만의 조성 및 관리 등에 관한 법률’에서 규정하고 있는 방파제, 도로 등 주요 기반시설에 지원이 가능하다.

해양레포츠 확산을 위한 마리나항만 개발과 활성화 전략

<표9> 우리나라 마리나항만 개발계획

마리나명	개발구역	총수요	개발규모				추정사업비		
			유효 수요	계	해상	육상	항만별	소계	
수도권 (5개소)	왕산1)	기타연안	3,086	1,500 (49%)	300	150	150	890	3,807
	방아머리1)	무역항			300	150	150	933	
	재부1)	기타연안			300	150	150	949	
	홀곶1)	기타연안			300	150	150	815	
	전곡1)	지방어항			300(113)	150(60)	150(53)	220	
충청권 (4개소)	석문3)	기타연안	1,203	600 (50%)	400	400	-	3,249	3,767
	오천2)	무역항			100	50	50	304	
	홍원2)	국가어항			100	50	50	214	
	보령2)	기타연안			-	-	-	-	
전북권 (2개소)	고군산3)	기타연안	481	300 (62%)	200	100	100	795	1,185
	비용2)	무역항			100	50	50	390	
서남권 (4개소)	합평2)	기타연안	450	277 (61%)	20	20	-	41	1,664
	목포2)	무역항			57	32	25	-	
	화원2)	기타연안			100	50	50	1,053	
	팽목2)	연안항			100	50	50	570	
전남권 (3개소)	완도2)	무역항	544	300 (55%)	100	50	50	500	998
	남열2)	기타연안			100	50	50	498	
	소호1)	기타연안			100	-	100	-	
경남권 (8개소)	구산2)	기타연안	962	552 (57%)	100	50	50	500	2,434
	당항포2)	기타연안			100	50	50	679	
	물건2)	국가어항			100	50	50	221	
	하동2)	기타연안			100	50	50	342	
	명동2)	무역항			50	40	10	692	
	삼천포2)	기타연안			42	22	20	-	
	사곡2)	기타연안			-	-	-	-	
충무3)	무역항	60	45	15	-				
부산권 (3개소)	부산(북)2)	무역항	1,067	648 (61%)	100	50	50	76	324
	수영만1)	기타연안			448	293	155	-	
	백운포2)	무역항			100	50	50	248	
경북권 (5개소)	양포2)	국가어항	1,622	800 (49%)	100(36)	50(36)	50(-)	44	2,066
	두호3)	무역항			200	100	100	656	
	후포1)	연안항			300	150	150	666	
	고늘2)	기타연안			100	50	50	274	
	진하2)	기타연안			100	50	50	426	
강원권 (4개소)	강릉2)	국가어항	628	296 (47%)	36(20)	36(20)	-(-)	35	398
	속초2)	무역항			100	50	50	99	
	덕산2)	기타연안			100	50	50	264	
	수산2)	국가어항			60	60	-	-	
제주권 (5개소)	강정2)	지방어항	418	328 (78%)	100	50	50	280	310
	김녕2)	국가어항			10	10	-	-	
	도두2)	국가어항			4	4	-	-	
	중문2)	기타연안			134	50	84	-	
	이호3)	기타연안			80	60	20	30	
10개권역 43개소(16개소)			10,461	5,601 (54%)	5,601(169)	3,122(116)	2,479(53)	16,953	

자료 : 국토해양부(2010), 마리나항만 기본계획.

주 : 1) 27개소는 계획, 11개소는 미개발, 5개소는 개발중, ()안은 부분개발 운영 시설수요임.

2) 1)는 거점형, 2)는 레포츠형, 3)은 리조트형.

2.2 마리나항만 개발을 위한 선정기준

우리나라의 마리나항만 개발에 여러 지방정부와 지방항만들이 참여하려 하고 있다. 국토해양부(2010)는 마리나항만의 대상지 선정 기준을 마련하였다. ‘해양관광 기반시설 조성 연구용역’, ‘항만 및 어항 설계기준’ 등을 토대로 레저시설 평가항목 사례와 개발 사례를 토대로 마리나 항만선정 기준을 다음과 같이 설정하였다.

<표10> 마리나항만 선정기준

평가항목	평가지표	평가요소	
인문·사회조건	접근성	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 접근용이성 ▪ 접근수단 ▪ 진입도로 	-수도권, 광역, 인근에서의 접근용이성 -철도, 항공, 도로, 해운 등 접근수단의 다양성, 편리성 -계획지 진입도로 개설 여부 -진입도로 개설시 부지매입 등 용이성
	시장성	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 인접도시 인구분포 ▪ 해당지역 연간 관광객 수요 ▪ 관광지 개발상태 ▪ 육·해상레저 개발상태 	-반경 50km이내 직접세력권 및 반경 50~100km이내 간접세력권 인구 밀도 -연간 관광객 규모 및 10년간 관광객 증가추이 -지역내 관광단지, 관광지, 관광특구, 국립공원 등의 개발계획 여부 및 개발상태 -골프장, 온천, 놀이공원, 리조트 등 육·해상레저 개발계획 여부 및 개발상태
	이용성	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 인프라 확보 ▪ 기개발 항만시설 이용 및 유용 ▪ 주변 레저수역 분포 ▪ 사용 가능한 수역 ▪ 어업권 	-도심권 연계, 주변개발에 따른 인프라 연계성 -기존 방파제, 호안 등의 항만시설 활용 가능성 -계획지로부터 주변수역에 세일링, 피싱, 크루징할 수 있는 수역분포여부 -항로, 박지, 레저수역 이용시 무역·연안 상선과의 간섭여부 -항로 및 박지준설 여부 -보상이나 간섭이 있는 어업권 존재 여부와 주민의 동의
	타당성	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 관련계획 ▪ 관련산업 파급효과 ▪ 인센티브 	-상위계획, 권역별·지역별 계획 -관광, 레포츠, 문화 등 지역산업에 미치는 파급효과 -선점, 점유, 개발완료, 운영, 시공중 등
자연조건	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 기상, 기온, 바람, 시계 ▪ 파랑, 조위, 조류 ▪ 지형 및 토질 등 ▪ 경관 및 생태계 	-풍속 및 풍향의 변화 -파랑영향의 여부 -육상배후지 고저차 및 급경사, 해상 토질조건 -내만등 방파제시설 필요지형 -개발사업을 통한 해당지역의 생태계 훼손이나 소멸 -보존지구 등으로 지정여부 -안개발생 빈도 및 시계정도 -해류의 흐름 및 조위차	

자료 : 국토해양부(2010), 마리나항만 기본계획.

개발 후보지 선정을 위한 평가지표는 크게 인문·사회적 조건과 자연적 조건으로 나누어 구분하였고, 인문·사회적 조건에는 접근성, 시장성, 이용성, 타당성으로 세분화 된다. 그리고 가장 기본적인 해양조건과 기상조건 등 자연조건을 포함하고 있다. 상기의 두 개의 평가항목에서 중분류한 다음 각각 세부 항목으로 설정하여 전체 5개 항목에 26개 선정지표를 기준으로 평가하게 된다.

3. 마리나항만 개발의 과제

3.1 마리나 관련 인프라 개발 미흡

우리나라는 이제 마리나에 대한 관심이 점차 커지고 있는 시점이다. 국토해양부의 1차 마리나항만 기본계획이 발표되어 개발이 진행되고 있으나 아직 그 관련 인프라 (Infra)는 규모와 시설면에서 미흡한 편이다.

3.2 관련 시설의 연계성 미흡

마리나시설이 효율적이고 편리하게 운영되기 위해서는 관련 시설들의 원활한 연계성 확보가 필요하다. 마리나의 외곽시설, 수역시설, 계류시설 등 기본시설은 물론, 보관 등 기능시설과 서비스 편의시설의 상호 유기적 연계성이 미흡한 실정이다.

3.3 요트 등 관련 기구 제조산업과 연계성 부족

마리나활동은 관련 장비와 기구의 발달이 병행되어야 제대로 발전할 수 있다. 특히 요트, 카누카약, 보트 등 관련 장비와 기구의 제조업과 연계 발전될 필요가 있다. 우리나라의 이들 관련 제도 산업은 매우 열악한 상태로 국제적으로 낮은 수준을 보이고 있다.

3.4 배후 산업 및 도시와의 집합성(clustering) 미흡

마리나 서비스와 관련 활동은 관광 레저산업 및 스포츠 등 국제대회 등과 연계되어 발전이 가속화 할 수 있다. 동시에 마리나 소속도시의 정책과 지역문화 및 지역민들의 참여 등이 함께 통합되고 조화될 필요가 있다.

4. 마리나항만 운영과제

4.1 관련법, 제도 정비 미흡

마리나항만 관련법은 다양하며 서로 별도의 영역을 갖고 기능한다. 마리나 관련법은 주로 항만법(제2조)이나 지방항만(제62조) 등을 적용받는다. 클럽하우스 등 마리나 배후 관련 시설은 도시계획법이나 지방조례 등에 의하며 시설 투자와 관련하여서는 사회간접자본시설에 대한 민간투자법 등의 적용을 받는 등 다양한 부서의 통제를 받는다.

4.2 전문인력과 교육체계 연계성 부족

마리나의 확산을 위해서는 상당한 규모의 관련 전문인력이 필요하다. 그리고 관련 인력의 효과적인 양성과 교육체계가 미흡한 실정이다.

4.3 관련 정책기능의 혼재

마리나 관련 기본기능과 배후 기능 및 편의시설 등 다양한 시설과 기능을 지휘하는 기능이 정부의 중앙부처 간에 그리고 중앙과 지방정부 간에 혼재되어 있다.

4.4 국민 인식수준의 저하와 홍보 미흡

물을 위협하고 기피의 대상이라는 사고와 같이 마리나 등 새로운 레포츠 활동에 대한 국민의 인식수준이 미흡한 단계다. 아울러 관계 당국의 홍보 수준도 미흡하다고 본다.

4.5 교육 등 안전 담보 체계 미흡

마리나에 대한 안전의식과 안전을 담보할 다양한 안전교육체계의 구축이 미흡한 실정이다.

V. 마리나항만 개발 및 활성화 전략

마리나항만의 개발과 활성화 전략마련을 위해 관련 여건과 환경의 변화에 대하여 개관할 필요가 있다.

1. 환경변화의 파악

1.1 해양레저 및 마리나 환경변화

1) 해양레저의 여건변화

경제성장에 따른 소득 증대와 레저시간의 증가로 인하여 삶의 질이 향상되었다. 점차 건강, 웰빙, 가족형 레저활동을 보다 중요히 여기며 해양레저와 해양관광에 대한 관심이 증대하고 있다. 해양관광은 크게 해양을 직접적으로 이용하는 해양 의존형과 간접적으로 연관되어 있는 해양 연관형으로 구분될 수 있다. 해양 의존형에는 윈드서핑, 스킨스쿠버, 요트 등 해양스포츠형과 해수욕, 바다낚시 등의 해양 휴양형, 경관을 감상하는 해양 유람형 등으로 분류할 수 있다. 그리고 해양 연관형에는 해양문화관광, 도서관광, 생태관광, 해변 경관감상 등이 포함될 수 있다.

해양관광 실태조사 결과¹⁾에서 1999년과 2005년의 비교 결과를 통해 파악할 수 있는데 조사결과, 해양레저·스포츠 활동 중에 해수욕이 가장 많은 비중을 차지하고 있는 것으로 나타났다. 유럽과 미국 등 선진국은 이미 해양관광이 크루즈를 비롯하여 스킨스쿠버, 윈드서핑, 요트 등 해양탐방 및 해양스포츠형이 높은 비중을 차지하고 있으며, 관광에서도 해양관광이 40~50%에 이르고 있다

2) 해양레저 활동 변화

우리나라의 해양관광활동은 정적인 활동을 주로 하는 해수욕이나 유람선 이용객은 소폭 감소하고 있는 반면, 동적인 활동과 체험 등을 하는 낚시어선 이용객은 꾸준한 증가추세를 보이고 있는 것으로 나타나고 있다. 아직까지 해양관광활동은 해수욕장을 이용하는 이용객이 전체 80% 이상을 점유하며, 그 점유비율은 점차 감소 경향을 보이고 있다. 특히 도서 관광 및 해양관광 인구 증가로 인한 여객선 이용객은 2005년 1,129만 8천 명에서 2010년 1,418만 명으로 동기간 연평균 4.6%의 꾸준한 증가추세를 보이고 있다.

3) 마리나 시장 동향

세계 마리나 시장은 선진국을 중심으로 급속도로 발전되고 있다. 최근 금융위기와 유가상승 등의 영향에 따라 유럽 중심의 시장에서 점차 동아시아 시장이 확대되고 있다. 마리나시설의 운영체계 개선, 지역 간 공동 마케팅 추진, 네트워크 체제 구축, 육상보관장 조성 확대 등 새로운 비즈니스 모델 발굴을 위해 노력하고 있다. 우리나라는 아직 마리나개발의 초기단계에 머물러 있지만 싱가포르, 일본 등 아시아 일부 국가들은 마리나시설 보급 확충, 보트쇼 행사 개최 등을 통하여 자국 마리나 시장의 성장유도와 더불어 대중화를 적극 추진하고 있다. 마리나 산업을 둘러싼 국제 환경의 변화에 대응하여 유럽시장에서는 육상공간을 활용한 마리나시장(Drystacks)이 새롭게 성장하고 있다.

1) 해양수산부(2006), 해양 관광 기반 연구.

2. 마리나항만 개발 및 활성화 전략

2.1 기본방향

1) 해양레저 여건변화와 수요에 대응한 선행투자

마리나를 통한 해양레포츠의 수요는 빠르게 증가하고 있다. 사회간접자본의 개발은 일반적으로 수요를 뒤따라가는 것 보다는 수요를 약간 앞서서 개발되는 것이 바람직한 것으로 지적되고 있다. 소득의 증대와 국민의 다양한 레저 수요를 충족, 견인하기 위한 2~3년 정도의 선행투자가 바람직할 것으로 보인다.

2) 세계 해양레포츠 강국의 비전 정립

우리는 세계 5대 해양국의 위상을 갖고 있으며, 세계 교역과 무역량에 있어 선두 그룹에 있다. 이런 해양대국에의 국가적 비전에 맞추어 해양레포츠도 전향적인 비전 정립이 요청되며 이를 지향하는 마리나 개발이 필요하다.

3) 시장변화와 경쟁국 항만에 경쟁우위 확보

마리나항만 시장여건은 빠르게 변화하고 있다. 중국, 일본 등의 해양레포츠와 관련 시설의 투자도 지속적으로 증가하고 있다. 크루즈 등 해양관광의 수요도 증가하는 정황을 고려하여 주변국과의 경쟁에 뒤지지 않는 시설과 프로그램의 개발 등이 요청된다.

4) 국민과 주민여론 수렴

마리나항만의 개발은 주요 국가시설로서 영향력이 오래 미치게 된다. 따라서 관련 지역 주민들과 인근 시민의 의견을 수렴하는 과정이 필요할 것으로 본다. 해양레저는 시민과 함께하는 놀이이며 문화활동이기 때문에 더욱 그러하다.

5) 관련 산업의 발달 지원

마리나의 개발은 다양한 관련 산업과 연계되어 있다. 보트, 카누, 카약은 물론 해양시설과 배후시설의 다양한 산업과 연계되어 있으므로 이들 활동을 지원하고 상호발전을 도모하는 방향으로 개발되어야 할 것이다.

6) 환경을 고려한 개발

해양관련시설은 바다를 연해 개발되므로 친환경적 개발이 요청되며, 운영에 있어서도 다양한 환경 보전을 전제로 한 정책과 프로그램이 요청된다. 쾌적한 환경이 담보되지 않는 레저활동은 오래 유지되지 어려우면 시민의 사랑을 받을 수 없다.

2.2 활성화 전략의 모색

1) 마리나항만 서비스의 정책적, 마케팅 4Ps 접근

마리나항만이 제공하는 해양레포츠 관련 서비스는 중앙이나 지방행정조직이 기본 인프라를 건설하고 이를 직접 운영하는 경우도 있으며, 또는 시설을 민간단체가 임대하거나 분양받는 등의 형태로 운영되게 된다. 마리나 서비스는 일반 서비스재에서 시설의 역할이 중요한 영향을 갖는 유형의 서비스재라 할 수 있다. 본 연구에서는 이런 마리나항만 서비스를 선행연구들을 참고하여 활성화 전략을 크게 두 가지 측면에서 접근하고자 한다. 먼저 정책적 측면에서 관련 법과 제도 등을 고려한 활성화 방안과 다른 측면으로는 마리나항만을 마케팅의 4Ps로 파악하고자 한다. 즉 마리나항만 서비스의 Product(제품), Price(가격), Place(유통), Promotion(촉진)으로 구분하여(Perreault, D.W., McCarthy, E.J. 2001), 이에 대한 활성화 전략을 모색하고자 한다. 이들 전략변수는 선행연구들을 참조하고, 마리나항만 개발, 운영 등과 관련된 법, 정책적 변수와 마리나항만이 제공하는 서비스의 특성을 마케팅 4P 개념을 도입하여(김홍섭,2009) FGI를 통해 선정, 제안하였으며 다음의 표와 같다.

< 표 11> 마리나항만 활성화의 정책적 고려

개발 측면의 정책 과제	변수명	운영측면의 정책 과제	변수명
Infra의 적기 개발	개발 1	관련, 법 제도의 정비	운영 1
관련 시설의 연계성 확보	개발 2	전문인력의 충원과 교육체계	운영 2
기구제조 산업 등과의 연계	개발 3	관련 정책 기능	운영 3
배후산업/도시와의 집합 (cluster)성	개발 4	안전 등 교육	운영 4
개발 시 주민참여	개발 5	친환경 운영	운영 5

< 표 12> 마리나항만 서비스의 4Ps와 세부요인

구분	전략 변수	변수명
Product (제품)	<기본시설>	기본 1
	외곽시설 : 방파제, 방조제, 호안 등	기본 2
	수역시설 : 정박지, 선회장, 선류장 등	기본 3

	계류시설 : 안벽, 물양장, 잔교, 돌핀 입항교통시설 : 도로, 철도, 궤도	기본 4
	<기능시설> 보관/상하가시설 : 주정장, 보트보관, 경사교, 크레인 선박보급시설 : 급유, 급수, 전기, 수리시설 업무/공공서비스 : 업무시설, 클럽하우스 보안/정보서비스 : 인터넷안내, 온라인 예약 등	기능 1 기능 2 기능 3 기능 4
Price (가격)	중급/중저가 전략 고급/고가격 전략 개별가격 묶음(bundle) 가격전략	가격 1 가격 2 가격 3 가격 4
Place (유통)	직접경로 간접경로 인터넷 등 사이버 경로	유통 1 유통 2 유통 3
Promotion (촉진)	(상업) 광고 홍보(PR) 관촉물(건품 등) 이벤트/ (국제) 대회	촉진 1 촉진 2 촉진 3 촉진 4

2) 활성화 전략 변수에 대한 설문조사

마리나항만 활성화 전략을 관련 법과 선행연구들을 토대로 다음의 전략변수를 도출하였다. 이들 전략변수들이 얼마나 유효한 전략인지를 관련 전문가들에 설문조사를 통해 파악, 분석하였다. 설문조사는 70명의 전문가(대학교수·박사/현장전문가)를 대상으로 인터넷 이메일을 통해 실시하였다. 전문가는 해운물류, 해양레저스포츠 및 관광관련 분야에서 10년 이상 종사한 사람들이며, 응답자는 대학교수·박사 30명과 현장전문가 13명으로 43명이 응답하였다(응답률 57%).

설문지는 전술한 전략변수를 토대로 리커트 5점 척도로 조사하였으며, SPSS 12를 이용하여 평균과 관련 통계치(최소값, 최대값, 표준편차, 유의수준)를 파악하였다. 변수 간 상관관계와 변수들의 상대적 중요도를 평균값으로 추정할 수 있었다.

먼저, 해양레포츠의 활성화에 마리나항만의 시설과 개발이 어떤 영향을 미칠지에 대하여는 높은 평균 점수(4.8605)와 관련 통계량(최소값 4, 최대값 5, 표준편차 0.3506)으로 높은 관련성을 보였다. 정책변수인 개발정책은 인프라의 적기 개발(개발 1)과 관련 시설의 연계성 확보(개발 2)이, 운영정책은 관련, 법 제도의 정비(운영 1)가 높은 점수를 보였다.

<표 13> 개발 및 운영정책의 중요도

구분	N	최소값	최대값	평균	표준편차
개발 1	43	4.00	5.00	4.81	.393
개발 2	43	4.00	5.00	4.46	.504
운영 1	43	4.00	5.00	4.37	.489
개발 4	43	3.00	5.00	4.37	.578
운영 3	43	4.00	5.00	4.34	.482
운영 2	43	3.00	5.00	4.23	.570
운영 4	43	2.00	5.00	4.18	.906
운영 5	43	2.00	5.00	4.02	.830
개발 3	43	3.00	5.00	3.69	.599
개발 5	43	2.00	5.00	3.46	.959

마케팅 4P관련 변수들은 광고(촉진 1)와 보관, 상·하가시설(기능 1), 외곽시설(기본 1)이 가장 중요한 변수로 높은 점수를 보였다. 이어 계류시설(기본 3), 선박보관시설(기능 2), 수역시설(기능 2), 보안·정보(기능 4) 및 업무·공공시설(기능 3)도 높은 점수(4.3)를 보여 중요 전략 변수로 파악되었다.

<표 14> 전략변수들의 중요도 값과 순위

구분	N	최소값	최대값	평균	표준편차
촉진 1	43	3.00	5.00	4.76	.648
기능 1	43	3.00	5.00	4.51	.631
기본 1	43	4.00	5.00	4.44	.502
기본 3	43	4.00	5.00	4.41	.499
기능 2	43	3.00	5.00	4.34	.612
기본 2	43	4.00	5.00	4.30	.464
기능 4	43	3.00	5.00	4.30	.673
기능 3	43	3.00	5.00	4.30	.708
가격 4	43	3.00	5.00	4.18	.545
가격 1	43	3.00	5.00	4.18	.732
기능 4	43	1.00	5.00	4.16	.843
유통 3	43	3.00	5.00	4.11	.585
촉진 3	43	2.00	5.00	4.11	.878
유통 1	43	3.00	5.00	4.06	.768
유통 2	43	2.00	5.00	3.83	.870

가격 2	43	2.00	5.00	3.81	.852
가격 3	43	2.00	5.00	3.62	1.000
촉진 1	43	2.00	4.00	3.60	.622
촉진 2	43	3.00	4.00	3.51	.505

4P간의 상관관계와 제품하위변수(기본/기능시설)간의 상관관계는 아래 <표15>와 같다.

<표 15> 4P 간의 상관관계

구분	제품	가격	유통	촉진	기본시설	기능시설
제품	1	.429(**)	.318(*)	.719(**)	.693(**)	.772(**)
가격	.429(**)	1	.107	.485(**)	.387(*)	.252
유통	.318(*)	.107	1	.467(**)	.169	.291
촉진	.719(**)	.485(**)	.467(**)	1	.285	.743(**)
기본시설	.693(**)	.387(*)	.169	.285	1	.077
기능시설	.772(**)	.252	.291	.743(**)	.077	1

** p<0.01, * p<0.05.

3) 마리나항만 활성화 전략 및 정책 제안

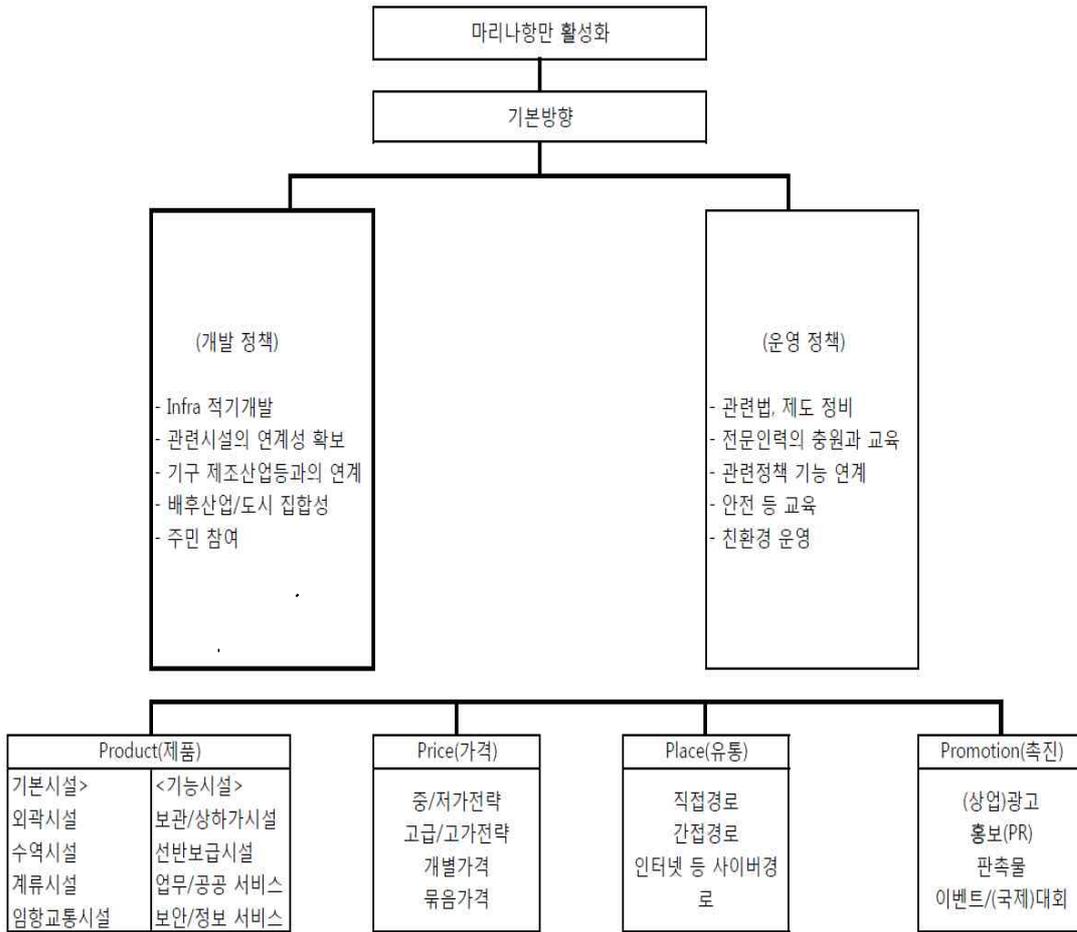
해양레포츠의 활성화를 위해서는 마리나항만의 시설과 개발이 매우 중요하게 평가되었다. 마리나항만 활성화를 위해서는 시설의 개발과 운영이라는 정책적인 측면과 전략 대안을 효과적으로 적용하고 (잠재)이용자에게 이해를 높이고 편리하게 하는 방안이 모색되어야 한다. 조사결과 중요 전략대안으로 마리나항만의 개발과 운영은 인프라의 적기 개발, 관련 시설의 연계성 확보 등이, 운영측면에서는 관련 법 제도의 정비가 우선적으로 추진될 필요가 크다. 마리나서비스의 마케팅 전략 변수들에서 다수 대중에 대한 이해 증진을 위한 광고, 홍보와 보관/상·하가시설 및 외곽시설의 확충 그리고 계류 시설, 선박보관시설, 수역시설 등에 대한 확보가 우선적으로 요청되며 보안과 인터넷을 통한 정보제공도 중요한 전략요인으로 파악되었다.

2.3 마리나항만 활성화 전략 추진 체계

마리나항만 활성화를 위하여 본 연구에서 찾아낸 정책 및 전략 변수들을 통한 방안들을 요약하여 다음과 같은 추진체계를 통합, 도출할 수 있을 것이다.

<그림3> 마리나항만 활성화 전략추진 체계

해양레포츠 확산을 위한 마리나항만 개발과 활성화 전략



VI. 결 론

근래 국내에서도 해양자원의 합리적인 관리 및 활용에 대한 인식변화가 확대되고 있다. 국민들의 여가시간 증가로 인한 레저활동의 증가로 해양에서의 레저활동에도 관심이 커지고 있다. 일반적으로 해양레저스포츠는 바다 등 수상에서 이루어지며 물과 관련된 경쟁적(엘리트 체육)·취미(생활체육) 혹은 체계적·비체계적인 스포츠와 체육활동 모두를 포괄한다. 해양레포츠란 사람들이 여가시간에 해양이라는 공간을 이용하여 활동하는데 요트, 카누, 카약 등 선박을 이용한 세일링과 서핑, 스쿠버다이빙, 수상스키, 래프팅 등의 종목들은 흔히 말한다. 본 연구에서는 다양한 해양레포츠 중에서도 마리나항만을 중심으로 활동하게 되는 해양레포츠 영역에 대해서만 연구대상으로 하였다.

본문은 해양레포츠의 확산을 위해 마리나항만을 어떻게 합리적으로 개발하며, 그 시

설을 활성화시키기 어떤 전략이 요구되는가를 제안하였다. 이를 위해 선행연구들을 참고하여 마리나항만이 제공하는 서비스의 활성화 전략을 크게 두 가지 측면에서 접근하였다. 먼저 정책적 측면에서 관련 법과 제도 등을 고려한 활성화 방안으로 개발 및 운영측면으로 각각 5개 대안을 제시하였다. 다른 측면으로는 마리나항만 서비스를 마케팅의 4Ps로 파악하고 이를 활성화하는 전략대안으로 Product(제품), Price(가격), Place(유통), Promotion(촉진)으로 구분하여 전략을 제시하였다. 연구결과, 중요 전략대안으로 마리나항만의 개발과 운영은 인프라를 적기 개발하고 관련 시설을 연계하여 확보하는 것이 중요하다고 분석되었다. 특히 운영측면에서는 관련 법과 제도를 우선적으로 정비해야 하는 것으로 나타났다.

바다와 강 등 자연과 더불어 활동할 때 인간은 쉼과 여유를 갖게 되고 삶의 질은 향상 된다. 해양레포츠를 통해 자연과 함께하며 자연을 배우고, 또 자연의 제약요인을 끊임없는 도전해 나감으로 도전정신과 호연지기도 심화되는 기회가 될 수 있을 것이다. 마리나는 이런 해양레포츠를 증진하고 확산하는 중요한 기본 인프라로서 새로운 기능과 역할이 요구되며 그 시설을 활성화하는 것은 중요한 일이다.

참고문헌

- 국토해양부, 「제1차 마리나항만 기본계획」, 2010.
- 김성국, 이동현, “우리나라의 마리나 인증제도 도입을 위한 비교연구”, 『해양비즈니스』, Vol.- No.20, 2011.
- 김성귀, “항만 내 마리나 개발 방안”, 『해운물류연구』, 제25권 제1호(통권60호), 2009.
- 김성귀·홍장원, “기본연구 : 다기능 어항에서의 마리나 조성방안 연구”, 『한국해양수산개발원 연구보고서』. 2007.
- 김운수, “해양레저 시대를 대비한 마리나항 구축방안 연구”, 『인천발전연구원』, 2011.
- 김홍섭, “크루즈산업활성화를 위한 마케팅전략에 관한연구”, 『한국항만경제학회지』, 2008.
- , “우리나라 해양문화의 도입과 확장전략에 대한 연구”, 『한국항만경제학회지』, 2010.
- 네이버 지도검색, 대한마리나산업진흥회, 2011.
- 목진용·박용욱, “해양레저사업의 법제 개선방안, 연구보고서”, 『한국해양수산개발원』, 2002.
- 목진용, “해양레저사업의 법제 개선방안”, 『한국해양수산개발원』, 2002.
- 박명국, “스포츠 소비자 행동분석을 통한 마케팅 전략 : 해양 레저 스포츠를 중심으로”, 고려대학교 대학원, 박사학위논문, 2001.
- 박철수, “텔과이기술을 활용한 해양레저스포츠 발전과제”, 2006년 목포대학교 박사학위논문, 2003.
- 백광, 남동현, “해양 스포츠 관광산업의 개념정립과 그 필요성에 대한 소고”, 『한국체육과학회지』, Vol.10 No.1, 2001.
- 백승현, “해양스포츠관광 선택 속성에 따른 시장세분화 연구”, 조선대학교 대학원, 박사학위논문, 2006.
- 산업연구원, “해양레저장비산업의 체계적 육성을 위한 기본전략 수립 및 지원방안 강구”, 2003.
- 서동환, “경인지역 마리나시설이 해양스포츠 참가와 주민의 삶에 미치는 영향”, 인하대 체육학 박사학위논문, 2010.
- 서동환·김우성, 『한국스포츠사회학회지』, Vol.23 No.1, 2010.
- 서동환, 김우성, 유흥주, “경인지역 마리나 시설이 해양스포츠 참가에 미치는 영향”, 『한국사회체육학회지』, Vol.40 No.2, 2010.
- 유흥주, “조직적 스포츠 참가가 사회이동에 미치는 영향”, 『한국스포츠사회학회』, 1998
- 이상호, “해양레저스포츠 체험공간의 속성이 참가자의 감정적 반응, 만족, 재참가 의도에 미치는 영향“, 부경대 석사학위논문, 2007.
- 이종택, “완도 해양 환경특성에 따른 레저스포츠 활용방안”, 조선대 석사논문, 2002.
- 이진모, “해양레저스포츠산업발전전략에 관한 연구”, 한국해양대학교 대학원, 2009.

- 인천발전연구원, “영종도 왕산마리나 리조트 개발방향”, 2009.
- 임재현, “해양스포츠 활성화를 위한 한·일 해양스포츠 전신기지 비교 분석”, 부경대학교 석사학위논문, 2005.
- 정중석, “해양레저스포츠 발전을 위한 한국형 마리나 개발방향에 관한 연구”, 경성대학교 대학원 박사학위논문, 2004.
- 지삼엽, “해양관광 실태한국 해양스포츠 활성화 방안 모색”, 부경대학교 논문집, Vol.3 No.2. 1998.
- , “해양스포츠 대중화를 위한 사회적 환경요인분석”. 『한국체육학회지』 p244, 2003.
- , 「마리나 관리론」, 대경북스, 2008.
- , 「마리나 개발 및 운영론」, 대경북스, 2011.
- 진형민, “서해안지역 해양스포츠관광 활성화를 위한 인프라구축 방안”, 원광대학교 박사학위논문, 2011.
- 해양경찰청, 「2010 해양경찰백서」, 2011.
- 해양경찰청, 「2012 해양경찰백서」, 2012.
- 해양수산부, 「해양 관광 기반 연구」, 2006.
- Mark Orams, “Maritime Tourism -Development, Impacts and Management,” New Zealand Tourism Research Institute, 1999.
- Perreault, William D., McCarthy,E.Jerome, “Basic Marketing; A Global-Managerial Approach,” McGraw-Hill, 2001.
- Sidaway, R.,“Marina Development and Coastal Recreation: Managing Growth,” Ecos, 12(2), 1991.
- ICOMIA(2006), Boating Industry Statistics, World Bank, 2007.
- Marc J. Hershmann(ed), Urban and Harbour Management, Taylor & Francis, 1988.
- Sung Gwi Kim et. al., “A Study on Marine Tourism Policies to Upgrade the Marina and Pleasure Boat Industry of Korea: Relevance of the US Experience to Korea,” Korea-US Marine Policy Workshop Proceedings pp.4-47, 2008

국문요약

해양레포츠 확산을 위한 마리나항만 개발과 활성화 전략

김홍섭

세계는 자연친화적인 해양레저스포츠에 대한 관심이 증대하고 있다. 해양자원의 합리적인 관리 및 활용에 대한 인식변화와 국민들의 여가시간 증가로 인한 레저활동의 폭이 넓어지고 있다. 이런 해양레포츠에 마리나항만은 중대한 영향을 미치게 되며, 본 연구는 마리나항만에 대하여 실태와 과제를 살펴보았다. 우리나라는 이제 마리나항만의 개발을 위한 1차 기본계획을 세우고 각 지역마다 개발을 위해 노력하고 있다. 우리 현실은 마리나에 대한 관심도는 높으나 정작 마리나 시설을 개발하고 운영하기 위한 구체적 대안과 준비는 소홀한 실정이다. 해양레포츠를 전략산업으로 지정하여 마리나항만 개발과 연계하거나 해양레저산업단지를 구축하는 등의 거시적 정책도 필요하다. 이 연구는 해양레포츠의 확산을 위해 마리나항만을 어떻게 합리적으로 개발하며, 그 시설을 활성화시키기 위해 어떤 전략이 요구되는가를 제안하였다. 이를 위해 본 연구에서는 선행 연구들을 참고하여 마리나항만이 제공하는 서비스의 활성화 전략을 크게 두 가지 측면에서 접근하였다. 먼저 정책적 측면에서 관련 법과 제도 등을 고려한 활성화 방안으로 개발 및 운영측면으로 각각 5개 대안을 제시하였다. 다른 측면으로는 마리나항만 서비스를 마케팅의 4Ps로 파악하고 이를 활성화하는 전략대안으로 Product(제품), Price(가격), Place(유통), Promotion(촉진)으로 구분하여 전략을 제시하였다. 본 연구는 아직 충분이 확대되지 않는 마리나항만의 활성화 대안을 전문가들의 지식과 경험 등을 토대로 이론적으로 탐색하였으나, 현장의 실천적 조사와 이용자의 태도 등을 근거로 한 심도 있는 연구들이 향후에 더 진행될 필요가 있다고 본다.

핵심 주제어 : 마리나 항만, 해양레저스포츠, 마리나 전략, 해양스포츠