

# 마리나 개발 활성화를 위한 개발 결정요인 분석

김남규\* · † 이재형

\*부산대학교 체육학과 박사과정생, † 한국해양대학교 해양체육학과 교수

## An Analysis on Development Determinants for Revitalization of Marina Development

Nam-Gyu Kim\* · † Jae-Hyung Lee

\*PhD Student, Department of Physical Education, Pusan National University, Korea

† Professor, Department of Ocean Physical Education, Korea Maritime and Ocean University, Korea

**요약** : 본 연구는 마리나 개발 결정요인을 실증적으로 분석하여 마리나 개발을 활성화하고, '2차 마리나 항만 기본계획'의 효과적인 이행과 마리나 산업발전을 위한 기초자료를 제공하기 위해 수행되었다. 연구목적을 달성하기 위해 3개 권역 5곳의 마리나 개발지역에 거주하는 지역민 356명을 대상으로 설문조사를 실시하였다. 마리나 개발 결정요인으로는 일반적 특성인 연령, 소득수준, 이해집단, 거주지역 그리고 갈등원인인 집단 이기주의, 개발과정 배제, 환경문제 요인이 포함되었으며, 종속변수로는 마리나 개발 찬/반 여부(찬성/반대)와 마리나 개발 갈등유형(이익갈등, 가치갈등)으로 이분화된 데이터를 활용하였다. 수집된 유효표본은 SPSS 25.0 통계프로그램을 활용하여 기술통계, 요인분석, 신뢰도분석 그리고 로지스틱 회귀분석을 실시하여 다음과 같은 결과를 도출하였다. 첫째, 마리나 개발 찬/반 결정요인 분석결과 인구통계학적 특성 중 연령, 소득수준, 이해집단, 거주지역, 거주기간 요인이 마리나 개발 찬/반 여부에 유의한 영향을 미치는 것으로 나타났다. 둘째, 마리나 개발 찬/반 결정요인 분석결과 갈등원인에서는 집단이기주의 요인과 개발과정 배제 요인이 마리나 개발 찬/반 여부에 유의한 영향을 미치는 것으로 나타났다. 셋째, 마리나 개발 갈등유형 결정요인 분석결과 인구통계학적 특성 중 연령, 소득수준, 거주지역 요인이 마리나 개발 갈등유형에 유의한 영향을 미치는 것으로 나타났다.

**핵심용어** : 마리나, 마리나 개발 활성화, 마리나 개발 결정요인, 개발 갈등, 갈등 해결방안

**Abstract** : The purpose of this study was to activate marina development by empirically analyzing the development determinants of the marina, to provide the basic data for the effective implementation of 'the 2nd Marina Port Basic Plan' and marina industrial development. To accomplish the study goal, the survey was conducted with 356 locals residing in five marina development regions of three districts. The factors relative to the marina development included general characteristics such as age, income level, interest group, residential area, and the reasons of conflicts such as collectivism, exclusion from the development process, and the environmental problems. The marina development pros and cons (approval or opposition) and marina development conflict types (profit or value conflict) were used as the dependent variables. The following results were obtained by using the SPSS 25.0 statistical program to perform the technical statistics, factor analysis, reliability analysis, and logistic regression analysis. First, as a result of analyzing the marina development pros and cons, age, income level, interest group, residential area, and residence period among demographic characteristics were significant. Second, the factors of collectivism and exclusion of development process among the causes of conflict were significant. Third, age, income level, and residential area among demographic characteristics were significant factors.

**Key words** : marina, activation of marina development, determinants of marina development, development conflict, conflict solutions

### 1. 서 론

최신 관광트렌드의 변화와 함께 해양레저시장은 성장을 거듭하고 있다. 과거 해안 경관 감상이나 해수욕 활동으로 대표되던 해양레저 활동은 레저 선박, 수상레저기구, 서핑 등 해양레저장비를 이용하는 활동으로 변화되고 있어 해양레저 활동의 기반시설이자 복합 문화공간인 마리나의 중요성은 더욱 높아지고 있다(Ministry of Oceans and Fisheries, 2020). 이에 정부에서는 2009년 '마리나 항만 조성 및 관리 등에 관한 법

률'을 제정 공포하였고, 2010년 '제1차(2010-2019) 마리나 항만 기본계획'을 고시하여 해양레저·스포츠를 활성화하고, 신성장동력인 마리나 산업을 육성하고자 많은 노력을 기울이고 있다(Ministry of Land, Transport and Maritime Affairs, 2010). 이후에도 해양 신산업 육성과 일자리 창출을 위한 '마리나 산업 전략적 육성대책', 해양레저 활동의 안전성 제고와 여항 활성화를 도모하기 위한 '어촌 마리나역'사업, 국내 레저 선박의 유통 및 연계 서비스 제공을 위한 '마리나 비즈센터 건립' 등을 추진 중이다. 또한, 최근에는 지난해 종료된 '제1차

† Corresponding author : 정회원, jhlee@kmou.ac.kr 051)410-4793

\* 정회원, kng7675@hanmail.net 051)510-1986

(주) 이 논문은 한국해양대학교 김남규의 석사학위 논문을 재구성한 논문임

(2010-2019) 마리나 항만 기본계획’에 이어 ‘제2차(2020-2029) 마리나 항만 기본계획’을 고시하여 마리나 항만의 발전과 연관 지역 경제 활성화 및 지속가능한 발전을 유도하기 위한 노력을 기울이고 있다((Ministry of Oceans and Fisheries, 2020).

이처럼 정부는 마리나 산업의 발전을 위해 많은 노력을 기울이고 있으나 그 노력에 비해 성과는 미비한 것이 현실이다. 거점 마리나의 경우 1차 준공을 완료하고 2차 공사가 진행 중인 울진 후포 마리나와 최근 착공된 창원 명동 마리나(Choi, 2020)를 제외하고는 모두 계획단계에 있거나, 사실상 개발이 좌초되었다. 이는 시행사 선정의 문제, 지역주민과의 갈등, 개발과정에서의 막대한 예산으로 인한 문제의 결과일 것이다. 특히, 10여년째 표류 중인 ‘수영만 요트경기장 재개발’ 문제(Kim, 2019.), ‘두호 마리나 개발 사업’의 표류(Lee, 2020), 사업 자체가 지지부진해진 ‘당진 왜목 마리나’(Ji, 2020), 환경 훼손을 이유로 개발 반대 여론에 부딪힌 ‘운촌 마리나 개발 사업’(Kim, 2020) 등 환경 훼손, 어업 보상 문제, 레저 선박 통행으로 인한 갈등 등으로 개발에 많은 어려움을 겪고 있다.

이러한 어려움으로 최근 학계에서도 이러한 문제를 인지하고 마리나 개발과 관련된 연구들(Jang, 2013; Jang and Ha, 2016; Kang, 2013; Kim, 2011; Park, 2013; Suh and Kang, 2016; Suh and Kim, 2010)이 지속적으로 이루어지고 있다. 그 중 Kang(2013)은 전국항 지역주민들을 대상으로 질적 연구와 양적 연구를 병행한 통합적 연구방법을 적용하여 마리나 개발에 따른 지역사회 및 지역주민의 변화와 의식을 규명하여 실천적 방안을 제시하였고, Kim(2011)은 문헌 고찰과 사례분석을 통하여 마리나 개발의 문제점을 도출하고 개선방안을 제시하였다. Park(2013)은 문헌 고찰과 설문을 통해 해양레저관광과 마리나가 지역에서 지속적인 발전과 개발 지지를 얻기 위해 관련 이해집단들이 가져야 할 올바른 협력관계의 기준과 방향성을 제시하였다.

이와 같은 연구들은 마리나 개발의 올바른 방향성을 제시한다는 점에서 공통점을 지닌다. 하지만 대다수의 연구가 특정 지역만을 대상으로 이루어져 지역별 특성에 따라 산재하고 있는 문제가 상이한 마리나 개발 현장에 적용하기란 어려움이 따른다. 이러한 맥락에서 본 연구는 지역민과의 갈등이 봉합되지 않은 상태에서 마리나 개발이 진행될 경우 현재의 악순환이 반복될 수밖에 없다는 판단하에 본 연구를 진행하고자 한다. 또한, 10년간 추진된 ‘1차 마리나 항만 기본계획’이 끝나고, 새로이 10년간 추진될 ‘2차 마리나 항만 기본계획’이 시행되는 현시점에서 마리나 개발의 결정요인을 분석하여 활성화 방안을 제시하는 본 연구는 매우 시의적절한 연구라 할 수 있을 것이다. 따라서 본 연구는 마리나 개발 결정요인을 실증적으로 분석하여 마리나 개발을 활성화하고, ‘2차 마리나 항만 기본계획’의 효과적인 이행과 마리나 산업발전을 위한 기초자료를 제공하는 것에 그 목적이 있다. 이와 같은 연구목적을 달성하기 위해 설정한 연구 문제는 다음과 같다.

첫째, 개발지역 주민들의 인구통계학적 특성은 마리나 개발

찬/반 여부에 유의한 영향을 미치는가?

둘째, 개발지역 주민들의 갈등원인은 마리나 개발 찬/반 여부에 유의한 영향을 미치는가?

셋째, 개발지역 주민들의 인구통계학적 특성은 마리나 개발 갈등유형에 유의한 영향을 미치는가?

## 2. 연구방법

### 2.1 연구대상

본 연구의 설문조사를 위한 연구대상은 3개 권역 5곳의 마리나 개발지역의 이해집단을 모집단으로 선정하여 비확률표본추출법(Non-Probability Sampling) 중의 하나인 유의표본추출법(Purposive Sampling)을 이용하여 표본을 추출하였다. 설문조사는 3개 권역 5곳의 마리나 개발지역에 연구자가 직접 방문하여 설문 문항에 대하여 충분히 설명한 다음 설문지를 배포 후 현장에서 회수하였다. 총 380부의 설문지를 배포하여 356부의 설문지를 회수하였고, 수집된 356부의 설문지 중 조사 내용의 일부가 누락되었거나, 불성실하게 답변한 것으로 판단되는 자료 14부를 제외한 총 342부를 최종 유효표본으로 사용하였다. 설문조사 연구대상의 일반적 특성은 <Table 1>과 같다.

Table 1 General characteristics

Variables	Division	Frequency (n)	Percentage (%)	
Age	30s or less	89	26.0	
	40s	75	21.9	
	50s	85	24.9	
	60s	59	17.3	
	70s and above	34	9.9	
Income level	20 million won or less	84	24.6	
	2,000 ~ 3,500	148	43.3	
	3,500 ~ 5,000	75	21.9	
	50 million won and above	35	10.2	
Stakeholder groups	Fishers	135	39.5	
	Leisure workers	78	22.8	
	Ordinary residents	129	37.7	
Region	West sea region	Hwaseong	61	17.8
		Dangjin	46	13.5
	East sea region	Uljin	154	45.0
	South sea region	Busan	38	11.1
		Changwon	43	12.6

### 2.2 조사도구

본 연구에서 사용된 설문지는 인구통계학적 특성 5문항, 마리나 개발 찬/반 여부 1문항, 갈등유형 1문항, 갈등원인 11문항으로 구성되었다. 인구통계학적 특성, 마리나 개발 찬/반 여부, 갈등유형은 명목척도로 측정되었으며, 갈등원인은 리커트(Likert Scale) 5점 척도로 측정하였다. 갈등원인에 관한 변수

는 선행연구(Kim, 2009; Kim, 2000; Lee, 2011; Yang, 2017)를 기초로 하여 본 연구에서는 집단 이기주의 요인, 개발과정 배제 요인, 환경문제 요인으로 수정하여 구성하였다.

본 연구에 앞서 설문지의 신뢰도를 확보하기 위해 3차례에 걸쳐 예비조사를 실시하여 설문 문항의 대표성과 적절성을 확보하였다. 갈등원인 문항의 타당도를 검증하기 위해 탐색적 요인분석(Exploratory Factor Analysis)을 실시하였으며, 신뢰도 검증을 위해 Cronbach's  $\alpha$  값을 확인하였다. 갈등원인의 측정 문항 중 수질오염 문항이 두 가지 요인에 비슷한 값으로 적재되어 제거하고, 총 10문항을 분석에 활용하였다.

측정 문항의 요인분석 결과, 전체 설명력을 의미하는 총 분산의 값은 72.442로 약 72%의 설명력을 보이고, 전체적인 갈등원인은 3가지 요인으로 추출되어 각각 환경문제 요인, 집단 이기주의 요인, 개발과정 배제 요인으로 명명하였다.

측정 변수 간의 상관관계가 다른 변수에 의해 설명되는 정도를 나타내는 KMO 측도는 .826으로 나타났고, Bartlett의 단위행렬 검정은 1634.449일 경우 유의확률 .000으로 나타나 유의한 요인분석으로 검증되었다. 신뢰도 값은 환경문제 요인 .884, 집단 이기주의 요인 .847, 개발과정 배제 요인 .719로 비교적 높게 나타나 신뢰성이 있는 것으로 판단되었다. 요인분석과 신뢰도 분석의 결과는 <Table 2>와 같다.

Table 2 Factor analysis and reliability analysis

Division	Ingredient		
	Environmental problems	Selfishness	Excluding development process
Inconvenience	.843	.223	.152
Safety accident risk	.833	.264	.161
Increased constraints	.817	.222	.168
Marine debris increase	.806	.067	.121
Regional development inhibition	.095	.893	.076
Personal damage	.243	.880	.155
Fuel cost increase	.286	.756	.004
Fairness of the procedure	.147	.067	.820
Development and compensation	.112	.151	.795
Provide information	.158	-.007	.736
Eigenvalues	2.923	2.344	1.968
Dispersion(%)	29.323	23.438	19.681
Cumulative(%)	29.323	52.761	72.442
Reliability	.884	.847	.719
KMO = .826, $\chi^2 = 1634.499$ , df = 45, p < .001			

### 2.3 자료처리

마리나 개발 결정요인을 분석하기 위해 수집된 342부의 설문지를 SPSS 25.0 통계 프로그램을 통해 분석하였다. 연구참여자들의 인구통계학적 특성, 마리나 개발 찬/반 여부, 갈등유형, 갈등원인을 파악하기 위해 빈도, 평균, 표준편차 등 기술 통계분석을 실시하였다. 또한, 마리나 개발 결정요인을 알아보기 위하여 마리나 개발 찬/반 요인과 갈등유형을 종속변수로 한 로지스틱 회귀분석(Logistic Regression Analysis)을 실시하였다.

## 3. 연구결과

### 3.1 기술통계

마리나 개발 찬/반 여부, 갈등유형 및 갈등원인에 대한 기술 통계 결과는 <Table 3>과 같다. 마리나 개발 찬/반 여부는 찬성이 78.7%, 반대 21.3%로 나타났다. 갈등유형은 이익갈등이 51.2%, 가치갈등이 48.8%로 나타났다. 갈등원인의 평균값은 개발과정 배제 요인, 환경문제 요인, 집단 이기주의 요인 순으로 나타났다.

Table 3 Descriptive Statistics

Division	Variables	n/M	%/SD
Category	Whether to agree	Agree	269 / 78.7
		Opposition	73 / 21.3
	Type of conflict	Interest conflict	175 / 51.2
		Value conflict	167 / 48.8
Continuity	Cause of conflict	Selfishness	2.46 / .95
		Excluding development process	3.61 / .74
		Environmental problems	3.40 / .92

### 3.2 마리나 개발 찬/반 결정요인

본 연구에서는 마리나 개발 찬/반 결정요인을 분석하기 위해 '찬성' 또는 '반대'로 이분화된 요인을 로지스틱 회귀분석을 통해 알아보았다. 이를 위해 인구통계학적 특성인 연령, 소득 수준, 이해집단, 거주지역과 갈등원인인 집단 이기주의, 개발과정 배제, 환경문제 요인을 독립변수로 투입하였다.

마리나 개발 찬/반 여부를 이분화 하여 설정된 로지스틱 회귀모형은 전반적으로 통계적인 유의성이 있는 것으로 나타났다( $\chi^2=5.189$ ,  $p=.737$ ). 또한, Cox & Snell  $R^2$ 과 Nagelkerke  $R^2$

이 각각 .320과 .496으로 계산되어 이 회귀모형의 설명력은 32.0%에서 49.6%인 것으로 나타났다.

구체적으로 살펴보면 인구통계학적 특성에서는 연령, 소득 수준, 이해집단, 거주지역 요인이 마리나 개발 찬반 여부에 유의한 영향을 미치는 것으로 나타났다. 연령 요인에서는 40대보다 70대 이상의 반대가 7.660배 높은 것으로 나타났다. 소득 수준 요인에서는 2,000만원 이하의 소득을 가진 사람보다 5,000만원 이상의 소득을 가진 사람의 반대가 5.004배 높은 것으로 나타났다. 이해집단 요인에서는 일반주민 집단보다 어업 종사자 집단의 반대가 3.520배 높게 나타났다. 거주지역 요인에서는 동해안권 거주민보다 남해안권 거주민의 반대가 4.703배 높게 나타났다.

한편 갈등원인에서는 집단 이기주의 요인과 개발과정 배제 요인이 마리나 개발 찬반 여부에 유의한 영향을 미치는 것으로 나타났다. 집단 이기주의 요인에서는 갈등원인이 한 단계 증가할수록 마리나 개발을 반대할 가능성이 3.233배 높아지는 것으로 나타났다. 개발과정 배제 요인에서는 갈등원인이 한 단계 증가할수록 마리나 개발을 반대할 가능성이 2.577배 높아지는 것으로 나타났다. 마리나 개발 찬/반 결정요인의 분석 결과는 <Table 4>와 같다.

Table 4 Determinants of Whether to agree of marina development

Variables		B	Sig	Odds Ratio
Age (1)	30s or less	.612	.312	1.844
	50s	.804	.139	2.235
	60s	.849	.153	2.338
	70s and above	2.036	.004**	7.660
Income level (2)	2,000 ~ 3,500	.762	.137	2.143
	3,500 ~ 5,000	.890	.128	2.436
	50 million won and above	1.610	.029*	5.004
Stakeholder groups (3)	Fishers	1.258	.009**	3.520
	Leisure workers	.216	.714	1.241
Region (4)	West sea region	.210	.632	1.234
	South sea region	1.548	.001**	4.703
Cause of conflict	Selfishness	1.174	.000***	3.233
	Excluding development process	.947	.001**	2.577
	Environmental problems	-.261	.262	.770

Comparison group: (1) 40s, (2) 20 million won or less, (3) Ordinary residents, (4) East sea region

\* : p<.05, \*\* : p<.01, \*\*\* : p<.001

### 3.3 마리나 개발 갈등유형 결정요인

본 연구에서는 마리나 개발 갈등유형 결정요인을 분석하기 위해 ‘이익갈등’ 또는 ‘가치갈등’으로 이분화된 요인을 로지스틱 회귀분석을 통해 알아보았다. 이를 위해 인구통계학적 특성인 연령, 소득수준, 이해집단, 거주지역과 갈등원인인 집단이기주의, 개발과정 배제, 환경문제 요인을 독립변수로 투입하였다.

‘이익갈등’ 또는 ‘가치갈등’으로 이분화하여 설정된 로지스틱 회귀모형은 전반적으로 통계적인 유의성이 있는 것으로 나타났다( $\chi^2=16.636$ ,  $p=.034$ ). 또한, Cox & Snell  $R^2$ 과 Nagelkerke  $R^2$ 이 각각 .141와 .189로 계산되어 이 회귀모형의 설명력은 14.1%에서 18.9%인 것으로 나타났다.

구체적으로 살펴보면 인구통계학적 특성에서는 연령, 소득 수준, 거주지역 요인이 마리나 개발 갈등유형에 유의한 영향을 미치는 것으로 나타났다. 연령 요인에서는 70대 이상보다 30대 이하는 7.362배, 40대는 8.448배, 50대는 6.116배, 60대는 6.612배 가치갈등이 높은 것으로 나타났다. 소득수준 요인에서는 2,000만원 이하의 소득을 가진 사람보다 3,500만원에서 5,000만원의 소득을 가진 사람이 2.183배, 5,000만원 이상의 소득을 가진 사람이 3.304배 가치갈등이 높은 것으로 나타났다. 거주지역 요인에서는 동해안권 거주민보다 서해안권 거주민이 2.132배, 남해안권 거주민이 2.005배 가치갈등이 높은 것으로 나타났다. 마리나 개발 갈등유형 결정요인의 분석 결과는 <Table 5>와 같다.

Table 5 Determinants of type of conflict in marina development

Variables		B	Sig	Odds Ratio
Age (1)	30s or less	1.996	.002**	7.362
	40s	2.134	.001**	8.448
	50s	1.811	.003**	6.116
	60s	1.889	.002**	6.612
Income level (2)	2,000 ~ 3,500	.422	.187	1.525
	3,500 ~ 5,000	.781	.038*	2.183
	50 million won and above	1.195	.012*	3.304
Stakeholder groups (3)	Leisure workers	.502	.173	1.653
	Ordinary residents	.525	.095	1.691
Region (4)	West sea region	.757	.008**	2.132
	South sea region	.696	.040*	2.005
Cause of conflict	Selfishness	.091	.535	1.096
	Excluding development process	-.140	.441	.869
	Environmental problems	.233	.123	1.262

Comparison group: (1) 70s and above, (2) 20 million won or less, (3) FishersOrdinary residents, (4) East sea region

\* : p<.05, \*\* : p<.01, \*\*\* : p<.001

#### 4. 논 의

본 연구는 마리나 개발 결정요인을 분석하기 위해 마리나 개발 찬/반 결정요인과 갈등유형 결정요인을 분석한 결과 마리나 개발을 활성화하기 위한 의미 있는 결과가 도출되었다. 도출된 결과는 선행연구와 관련 문헌을 중심으로 논의하고자 한다. 또한, 마리나 개발 갈등유형 결정요인은 마리나 개발 찬반 결정요인 분석에서 도출된 요인을 중심으로 갈등유형을 분석하고, 갈등 해결방안에 대하여 논의하고자 한다.

첫째, 마리나 개발 찬/반 결정요인 분석 결과 인구통계학적 특성 중 연령, 소득수준, 이해집단, 거주지역, 거주기간 요인이 마리나 개발 찬/반 여부에 유의한 영향을 미치는 것으로 나타났다. 연령 요인에서는 40대보다 70대 이상의 마리나 개발 반대가 7.660배 높은 것으로 나타났다. 이와 같은 결과는 지역사회에 대한 애착심이 높은 사람일수록 관광 개발을 부정적으로 인식한다는 Um and Crompton(1987)의 연구 결과와 일치한다. 70대 이상의 연령층은 대부분 일생을 해당 지역에서 살아와 지역에 대한 애착심이 타 연령층에 비해 매우 높다. 따라서 원활한 마리나 개발을 위해서는 개발로 발생 될 긍정적인 요소를 부각하여 부정적인 인식을 전환하여야 한다. 계획단계에서 실현 불가능한 약속은 개발 이후 더 큰 화로 돌아올 가능성이 크므로 실현 가능한 범위 내의 약속인 진입도로 정비, 지역경제 활성화, 주변 인프라 구축 등의 이점을 부각하여 전 연령층에게 마리나 개발의 긍정적 이미지를 심어주어야 할 것이다.

소득수준 요인에서는 2,000만원 이하의 소득자보다 5,000만원 이상 소득자의 마리나 개발 반대가 5.004배 높게 나타났다. 이와 같은 결과는 고소득층에 속하는 지역주민들이 관광 개발에 따른 환경 및 사회적 변화에 대한 우려가 높다고 나타난 Lim and Go(2012)의 연구결과와 일치한다. 고소득자의 경우 저소득자에 비해 현재 상황에 만족하고, 변화가 발생하면 나타날 수 있는 변수에 대한 우려가 높은 것으로 보인다. 따라서 마리나 개발로 인한 지역사회와의 현실적인 상생 방안을 제시하여야 할 것으로 판단된다. 또한, 마리나를 선진국형 다기능 복합시설을 갖춘 시설로 개발하여 지역주민 일자리 창출 및 지역경제 활성화 방안을 제시하여(Jung and Yoo, 2017) 저소득층의 마리나 개발에 대한 긍정적 이미지를 심어주기 위한 노력 역시 필요할 것이다.

이해집단 요인에서는 일반주민 집단보다 어업종사자 집단의 반대가 3.520배 높게 나타났다. 이와 같은 결과는 선행연구들(Jang and Ha, 2016; Kang and Kim, 2013; Lee et al, 2019)에서 공통적으로 나타난 연구 결과와 일치한다. 이는 타 집단에 비하여 어업종사자 집단이 직접적인 이해관계에 있어 나타난 결과로써 마리나 개발로 인한 어민 생존권 위협, 어선 정박 시설의 축소, 입출항 시 발생하는 안전사고의 증가 등에 대한 우려에서 발현된 것으로 생각된다. 따라서 안전관리체계, 통항관리체계, 어장피해 축소방안 등(Kim et al, 2015; Kim, 2020;

Kim and Hong, 2006)과 같이 어업종사자의 우려를 근본적으로 해결할 수 있는 방안이 필요할 것이다.

거주지역 요인에서는 동해안권 거주민보다 남해안권 거주민의 반대가 4.703배 높게 나타났다. 이와 같은 결과는 Jang and Ha(2016)의 연구에서 나타난 민간투자방식을 통한 마리나 개발에서 발현된 문제로 생각된다. 동해안권의 후포 마리나는 전액 국비와 지방비로 개발하고 있어 큰 어려움 없이 개발 중이지만 남해안권의 수영만 요트경기장은 개발사와 부산시와의 갈등과 호텔의 위치, 수리소 소음 및 분진 등으로 인한 지역주민과의 갈등 등으로 10여 년간 개발이 답보 상태에 있다. 이러한 문제들은 지역 거주민들이 마리나 개발을 부정적으로 인식하게 되는 주요 요인으로 보인다. 따라서 주민들의 부정적인 인식을 개선하기 위해 남해안 지역에서는 지역민들에게 개발계획의 정보를 제공하고, 개발계획에 참여시키는 등의 노력이 필요할 것이다(Kim, 2020).

둘째, 마리나 개발 찬/반 결정요인 분석 결과 갈등원인에서는 집단이기주의 요인과 개발과정 배제 요인이 마리나 개발 찬/반 여부에 유의한 영향을 미치는 것으로 나타났다. 집단이기주의 요인에서는 갈등이 한 단계 증가할수록 마리나 개발을 반대할 가능성이 3.233배 증가하는 것으로 나타났다. 이는 개발과정에서의 이권, 본인의 경제적인 손실 등을 우려하여 나타난 결과로써 쓰레기 분리수거장으로 인한 개발 갈등에서 지역 주민 간 집단이기주의로 인한 유치반대의 결과가 나타난 Yoon(2004)의 연구 결과와 일치한다. 따라서 협의체 구성, 인식개선 교육, 분쟁조정 중개인 선임 등이 효과적인 인식개선 방안일 것이다(Kim, 2020).

개발과정 배제 요인에서는 갈등이 한 단계 증가할수록 마리나 개발을 반대할 가능성이 2.577배 증가하는 것으로 나타났다. 이는 관광 개발과정에서 지역주민들이 개발과정에서 배제되면서 나타난 부정적 인식이 나타난 Lee(2011)의 연구 결과와 유사하다. 또한, 본 결과와 앞서 제시된 거주지역에 따른 마리나 개발 찬반 결정요인은 유사한 결과로써 지역 협의체 구성과 마리나 개발계획에 대한 정보제공이 마리나 개발에 대한 부정적 인식을 개선하는 것에 있어 효과적인 대안이 될 수 있을 것이다.

셋째, 마리나 개발 갈등유형 결정요인 분석 결과 인구통계학적 특성 중 연령, 소득수준, 거주지역 요인이 마리나 개발 갈등유형에 유의한 영향을 미치는 것으로 나타났다. 연령 요인에서는 70대 이상보다 30대 이하는 7.362배, 40대는 8.448배, 50대는 6.116배, 60대는 6.612배 가치갈등이 높은 것으로 나타났다. 이와 같은 결과는 70대 이상의 연령층이 타 집단에 비해 이익갈등의 형태로 갈등이 나타나고 있음을 보여준다. 70대 이상은 마리나 개발 찬반 결정요인에서 마리나 개발 결정요인으로 나타나 이들을 위한 갈등 해결방안이 요청된다. 우선 70대 이상의 갈등유형이 이익갈등의 형태로 나타난 이유는 Shim and Choi(2007)의 연구 결과에서 나타나듯이 고령자는 관광 개발정책에 따른 공동체 훼손을 우려하고, 이행강제금

부과 등과 같은 금전적 피해를 느끼는 정도가 상대적으로 저연령층보다 높아 나타난 결과로 생각된다. 따라서 이를 해결하기 위해서는 앞서 마리나 개발 찬/반 결정요인의 논의에서 제시된 내용과 더불어 선행연구들(Kang, 2013; Kim, 2020; Kim and Hong, 2006)에서 제시된 조합구성을 통한 수익창출, 지역 숙원 사업 지원 등의 경제적 지원이 필요할 것이다.

소득수준 요인에서는 2,000만원 이하의 소득을 가진 사람보다 3,500만원에서 5,000만원의 소득을 가진 사람이 2.183배, 5,000만원 이상의 소득을 가진 사람이 3.304배 가치갈등이 높은 것으로 나타났다. 앞선 마리나 개발 찬/반 결정요인에서 5,000만원 이상의 소득자가 마리나 개발 결정요인으로 나타나 가치갈등의 형태로 갈등이 나타나는 이들을 위한 갈등 해결방안이 요청된다. 따라서 원활한 마리나 개발을 위해서는 선행연구들(Kim et al, 2006; Kim, 2020; Park et al, 2014; Yang, 2017)에서 제시된 협의체 구성을 통하여 지속적으로 의사소통을 하고, 갈등을 중재하여야 할 것이다.

거주지역 요인에서는 동해안권 거주민보다 서해안권 거주민이 2.132배, 남해안권 거주민이 2.005배 가치갈등이 높은 것으로 나타났다. 이중 남해안권 거주민은 마리나 개발 찬반 결정요인에서도 유사한 결과가 나타나 가치갈등이 관광 개발 시 주민 태도에 큰 영향을 미친다는 Yang(2017)의 연구 결과와 일치하며, 이들을 위한 갈등 해결방안이 요청된다. 따라서 원활한 마리나 개발을 위해 앞서 언급된 개발계획 정보제공, 개발계획 참여와 더불어 협의체 구성, 분쟁조정 중재인 선임 등을 통한 갈등 해결 도모 등의 노력이 필요할 것이다(Kim et al, 2006; Kim, 2020; Park et al, 2014; Yang, 2017).

## 5. 결 론

본 연구는 마리나 개발 결정요인을 실증적으로 분석하여 마리나 개발을 활성화하고, '2차 마리나 항만 기본계획'의 효과적인 이행과 마리나 산업발전을 위한 기초자료를 제공하기 위해 수행되었다. 이와 같은 연구목적 달성을 위해 3개 권역 5곳의 마리나 개발지역에 거주하는 지역민을 대상으로 설문조사를 실시하였고, 수집된 자료는 로지스틱 회귀분석을 통해 다음과 같은 결론을 도출하였다.

첫째, 마리나 개발 찬반 결정요인 분석 결과 인구통계학적 특성 중 연령, 소득수준, 이해집단, 거주지역, 거주기간이 마리나 개발 찬/반 여부에 유의한 영향을 미치는 것으로 나타났다. 즉, 40대보다 70대 이상의 연령층과 2,000만원 이하의 소득자보다 5,000만원 이상의 고소득자의 마리나 개발 반대에 대한 가능성이 더 높다. 또한, 일반주민보다 어업종사자, 동해안권 거주민보다 남해안권 거주민의 마리나 개발 반대에 대한 가능성이 더 높다.

둘째, 마리나 개발 찬/반 결정요인 분석결과 갈등원인에서는 집단이기주의 요인과 개발과정 배제 요인이 마리나 개발 찬/반 여부에 유의한 영향을 미치는 것으로 나타났다. 즉, 지

역주민들의 집단 이기주의 성향이 높고, 개발과정에서 자신이 속한 집단을 배제한 사업추진 시 마리나 개발을 반대할 가능성이 더 크다.

셋째, 마리나 개발 갈등유형 결정요인 분석 결과 인구통계학적 특성 중 연령, 소득수준, 거주지역이 마리나 개발 갈등유형에 유의한 영향을 미치는 것으로 나타났다. 즉, 70대 이상보다 상대적으로 적은 연령층의 사람들과 2,000만원 이하의 소득자보다 상대적으로 고소득자인 3,500만원에서 5,000만원의 소득자, 5,000만원 이상의 소득자들의 가치갈등이 더 높다. 또한, 동해안권 거주민보다 서해안권 거주민과 남해안권 거주민의 가치갈등이 더 높다.

결론적으로 본 연구를 통해 도출된 마리나 개발 지역주민들의 개발 결정요인에 따라 적합한 해결방안을 제시하고, 적용한 결과를 중심으로 마리나 개발의 활성화를 도모하여야 한다. 이와 더불어 개발과정에서 협의체 구성, 개발계획 정보제공, 개발계획 참여, 인식개선 교육, 분쟁 조정중재인 선임, 조합구성을 통한 수익창출 등을 정립하여 마리나 개발 시 활용해야 할 것이다.

## References

- [1] Choi, J. H.(2020.06.30.), Southeast Seas Base Marina 'First Shovel', <http://www.hdhy.co.kr>
- [2] Jang, J. Y.(2013), "A utilitarianism approach to ara-marina, arabatgil for activation of leisure marine sports", Pusan National University, PhD Dissertation.
- [3] Jang, S. H. and Ha, J. H.(2016), "Critical Review of Marina Port Development Project from Viewpoint of Neo-Liberalistic Spatial Restructuring", Journal of Sport and Leisure Studies, Vol. 64, pp. 475-492.
- [4] Ji, N. Y.(2020), Why is the Dangjin Wagmo Marina project sluggish, <http://www.idjnews.kr>
- [5] Jung, S. B. and Yoo, D. G.(2017), "A Study on Expectation Factors of Regional Development for the Local Marina Port, Local Resident's Satisfaction and Cooperative Intention", The Korea Journal of Sport, Vol. 15, No. 2, pp. 23-35.
- [6] Kang, M. G. and Kim, W. S.(2013), "Residents' expectations, social trust and consciousness according to the Marina Development as the Marine Leisure Sports Facilities", Korean Journal of Sociology of Sport, Vol. 26, No. 3, pp. 53-77.
- [7] Kang, M. G.(2013), "Change of Residents Consciousness according to the Marina Development as the Marine Leisure Sports Facilities", Inha University, PhD Dissertation.
- [8] Kim, C. W.(2011), "Studies on the development of

- marina port”, Hanyang University, Master degree Dissertation.
- [9] Kim, H. G.(2019), Redevelopment project of the '10-year drift' Suyeongman yacht stadium, one full-scale, <https://www.nocutnews.co.kr>
- [10] Kim, H. T., Han, G. S. and Kim, C. H.(2006), “A Study of Causes & Resolution Methods of Conflicts Surrounding Ports”, KMI.
- [11] Kim, H. Y., Lee, C. H. and Yu, Y. H.(2015), “A Study on Prioritizing of Marina Safety Management Items by AHP”, *Theory and Praxis*, Vol. 11, No. 2, pp. 29-48.
- [12] Kim, J. R.(2020), Public opinion against development of Unchon Marina grows, <http://www.kookje.co.kr>
- [13] Kim, J. Y.(2009), “ Impact of place attachment on residents' perception and support toward sports mega-event : the case of 2014 Incheon Asian games”, Kyung Hee University, Master degree Dissertation.
- [14] Kim, K. T.(2000), “A Study on Factors Affecting Formation of Conflicts between Local Governments: Based on Relationship between Wide Area and Basic Unit Local Governments”, Kwangwoon University, PhD Dissertation.
- [15] Kim, N. G.(2020), “A Study on Conflicts in Development of Marinas : Focusing on Marine Leisure Sports Facilities”, Korea Maritime and Ocean University, Master degree Dissertation.
- [16] Kim, S. G. and Hong, J. W.(2006), “A study on how to build a marina in a flexible fish tank”, KMI.
- [17] Lee, J. H., Kim, J. S. and Kim, N. G.(2019), “A Study on the Conflicts and Solutions in the Development of Fishing Villages : Focusing on fishing village new deal 300”, *Ocean Policy Research*, Vol. 34, No. 2, pp. 113-138.
- [18] Lee, M. G.(2011), “Conflict management of the regional tourism development for Oegil in Cheju island”, Kyonggi University, PhD Dissertation.
- [19] Lee, S. H.(2020), ‘Pohang Duho Marina’ development project drifted for 4 years, <http://www.hidomin.com>
- [20] Lim, H. S. and Ko, K. S.(2012), “Residents' Perception, Attitude, and Support toward Marine Tourist Destination Development”, *Northeast Asia tourism research*, Vol. 8, No. 1, pp. 123-139.
- [21] Ministry of Land, Transport and Maritime Affairs(2010), “The 1st(2010-2019) Marina Port Basic Plan”, p. 1.
- [22] Ministry of Oceans and Fisheries(2020), “The 2nd(2020-2029) Marina Port Basic Plan”, p. 3.
- [23] Park, J. D.(2013), “A Study on the Structure of Accomplishing Relationship, Accomplishing Development and Development Support of Marina Stakeholder's Cooperative Relationship of Marine Leisure Tourism”, Kyung Hee University, PhD Dissertation.
- [24] Park, S. W., Lee, S. W. and Lee, H. L.(2014), “A Study on Conflict Management Measures of Fishing Community Project ”, KMI.
- [25] Shim, J. B. and Choi, S. D.(2007), “Research Articles : Factors Affecting Residents' Opposition in Tourism Development Policy Process”, *International Journal of Tourism Management and Sciences*, Vol. 22, No. 1, pp. 1-19.
- [26] Suh, D. H. and Kang, M. G.(2016), “The study of explore dissatisfied factors for residents of marina development”, *Korean Journal of Sports Science*, Vol. 25, No. 3, pp. 265-276.
- [27] Suh, D. H. and Kim, W. S.(2010), “The Effects of Marina Facilities on the Life of Residents in Kyeogin Area”, *Korean Journal of Sociology of Sport*, Vol. 23, No. 1, pp. 139-162.
- [28] Um, S. and Crompton, J. L.(1987), “Measuring resident's attachment levels in a host community”, *Journal of Travel Research*, Vol. 2, No. 1, pp. 27-29.
- [29] Yang, H. W.(2017), “Tourism development and regional conflict : case of mega event”, Kangwon National University, PhD Dissertation.
- [30] Yoon, Y. C.(2005), “A Case Study on a Big Deal of Environmental Facilities as a Strategy to Solve the Siting Conflicts”, *The Korean Journal of Local Government Studies*, Vol. 8, No. 4, pp. 53-73.

Received 05 August 2020

Revised 18 August 2020

Accepted 19 August 2020