

# 해양레저(요트) 산업의 현황과 문제점

박성현\* · 윤명오\* · 김철승\* · 정재용\* · 김도희\*\*

\*목포해양대학교 해상운송시스템학부 교수

\*\*목포해양대학교 해양시스템학부 교수

## Problem and Present state of marine leisure Industry (Yacht)

S. H. Park \* · M. O. Yun\* · C. S. Kim\* · J. Y. Jung\* · D. H. Kim\*

\*Division of Maritime Transportation System, Mokpo National Maritime University, Mokpo, 530-729, Korea

\*\*Division of Ocean System Engineering, Mokpo National Maritime University, Mokpo, 530-729, Korea

**요 약** : 본 연구에서는 해양레저의 국내의 현황을 소개하고 국내 해양 레저와 요트 산업의 현황과 문제점에 대하여 분석하여 개선 방안을 제시하고자 한다.

**핵심용어** : 해양 레저, 요트산업, 마리나 시설

**ABSTRACT** : In this paper, we will introduce the predominant case on the marine leisure business of the overseas. Next we will analyze the current situation of the domestic marine leisure and draw up a plan to solve its problem.

**KEY WORDS** : Marine leisure, Industry of yacht, Marina

### 1. 서 론

관광 선진국들의 사례를 비취볼 때 국민소득이 1만-2만달이상이 되면 육상 관광과 레저에서 해양 관광과 레저로 추이가 이동함을 볼 수 있다. 특히 보는 관광 형태에서 자연 친화적 관광 활동에 대한 수요 증가로 체험관광, 생태 관광, 가족 단위 관광 형태로 변화되고 있으므로 체험형 관광 테마의 개발이 관광객 유치에 가장 중요한 요소로 작용할 것으로 예측된다.

주5일 근무제의 시행으로 근로시간 단축에 따라 가족 지향형 가치관의 형성으로 가족단위의 여가활동 및 여행수요 증대의 보편화가 나타나고 있다. '주 5일 근무제' 실시 이전 여행기간은 '당일관광'이 66.8%로 가장 높게 나타났으며, '주 5일 근무제' 실시 이후의 경우 '1박 2일'이 55.0%로 높게 나타나고 또한 2박 3일의 경우도 '주 5일 근무제' 실시 이전에는 4.1%이었으나, '주 5일 근무제' 실시 이후에는 31.0%로 증가한 것으로 나타나 숙박관광 비율이 증가할 것으로 예측된다.

뿐만 아니라 여행 목적지에서도 비교적 시간이 소요되는 체험관광, 스포츠 등과 같은 자기 개발에 중점을 두는 관광활동을 한 것으로 나타나므로 시간소비에 따른 관광객의 욕구를 충족시켜 줄 수 있는 관광 체험 프로그램 및 자기개발형의 관광 프로그램의 개발이 필요하다.

특히 스포츠 영역에서도 90년대 후반부터 유행하고 있는 레

프팅, 스킨스쿠버 다이빙, 행글라이딩, 해양레저 스포츠 등 관광과 스포츠가 연계된 복합형의 여행수요가 지속적으로 증대할 것으로 전망되고, '주 5일 근무제' 실시로 가장 급격하게 변화된 것으로 보이는 레저 스포츠 관광은 실시 이전 10.8%에서 '주 5일 근무제' 실시 이후에는 21.6%로 증가한 것으로 나타나 급격한 수요가 있을 것으로 예상된다.

사회 간접 시설의 확충으로 해양관광과 레저에 대한 접근성이 늘어나 해양관광과 레저 수요가 증가하고 있다. 생활 수준향상으로 해양레저를 즐기고자 하는 수요자는 증가추세에 있으나 수요자들을 유치할 수 있는 기반시설의 부족으로 해양 레저 산업의 활성화가 이루어지지 못하고 있다.

해양관광과 레저 산업 육성을 위한 국가 차원의 개발 계획들이 다양하게 진행되고 있으므로 우리나라 해양 레저 산업과 요트 산업의 현황과 문제점들을 파악하여 해양레저 산업의 활성화 방향에 대하여 논하고자 한다. 일본의 경우 주5일 근무제 실시로 요트 보유 인구가 7배로 증가하였고, 우리나라의 경우에도 2010년경에 1인당 국민 소득이 1만5천달러를 넘으면 개인 요트를 소유하는 인구가 급격히 증가할 것으로 예상되므로 지금부터라도 요트 산업 활성화를 위한 기반 조성에 많은 투자를 해야 할 것으로 사료된다.

### 2. 국내 관광과 해양관광의 현황

현재 내국인의 국내관광 총량은 연간 3억여명 수준으로 이제 여행은 국민들의 가장 대적인 여가활동 중 하나로 자리매김

\* 정회원, aaa@mail.mmu.ac.kr, 061)240-7275

\*\* 정회원, bbb@mail.mmu.ac.kr, 061)240-7275

\*\* 정회원, ccc@mail.mmu.ac.kr, 061)240-7275

하고 있으며, 향후 주5일 근무제가 도입되면 매년 5천만명 정도의 순증가가 예상된다. 2001년도 국민들의 국내관광여행 중 경험률은 96.7%(숙박관광 71%, 당일관광여행 85.9%)이며, 관광여행 총 참가횟수는 6.05회(숙박관광 1.49회, 당일관광 4.56회) 순으로 나타났다.

국토가 좁고 인구밀도가 매우 높은 우리나라는 계절성에 따른 휴가기간의 집중화, 주말여행 집중에 따른 교통 및 주요 관광지의 혼잡도가 점점 심화되고 있음은 물론이거니와 전반적으로 국내관광 수요가 연중 크게 증가하고 있으나, 이를 수용할 관광지 및 관광시설의 개발·확충, 관련 서비스 제공 등의 공급은 수요증가에 적절히 부응하지 못하고 있는 실정이다. 그러므로 육상의 번잡한 관광 보다는 해상관광의 개발이 필요하다.

16개 광역시·도 및 지역별 기초지자체는 지방자치체도가 시행된 이후 관광산업의 중요성을 깨닫고 각기 실정에 맞는 관광지 개발과 관광객 수용태세 개선에 나서고 있으며, 최근에는 일반 관광 및 문화 분야 중심의 전통적인 관광산업뿐만 아니라 농업, 수산업, 여타 소규모 지방공산품 업종에 이르기까지 거의 모든 부문에서 관광에 의해 파생되는 소득 및 고용증대 효과에 주목하고서 보다 적극적으로 관광산업에 동참하고 있다

이러한 추세에 따라 각 지자체가 관광에 대한 지대한 관심과 나름대로의 많은 노력을 기울이고 있음에도 불구하고, 예산과 전문 인력의 부족, 지식정보·아이디어와 경험의 부족, 효과적인 정책 및 사업추진 전략의 부재 등으로 인해 대부분 소기의 성과를 거두지 못하고 있는 실정이다

경제발전, 소득수준 향상, 남북관계에 있어서 탈 냉전시대 도래, 근로시간 단축, 맞벌이 부부의 증가, 여행 빈도 증가, 기술과 교통의 발전, 사회구조의 변화 등과 같은 사유로 인해 관광객들의 욕구에 있어서 변화가 초래되고 있다. 이러한 변화로 인해 나타나게 된 여러 가지 사항 중 가장 특이한 점은 과거에는 정적이고 편안한 위주의 관광과 단체형 관광을 선호하였으나, 오늘날은 직접 체험이 가능한 동적인 관광형태와 양적 규모보다는 질적인 형태의 관광에 관심을 가지는 소규모 형 관광이 주를 이루고 있다.

관광수지에 있어서 흑자 결과는 국가의 국제수지 개선에 대한 기여도가 매우 높기 때문에 세계의 각국들은 외래 관광객 유치에 위해 다각도의 노력을 집중하고 있다.

해양공간은 21세기 인간의 관광동기를 충족시킬 수 있는 무한한 잠재성을 지닌 관광공간으로서의 역할을 수행할 것이며, 다양한 형태의 해양 관광 상품의 개발은 물론 보다 더 안락하고 편안한 크루즈선의 운항이 가시화될 것으로 전망된다.

특히 해양의 섬 중에서 특수한 문화를 보존하고 있는 지역은 고유문화와 접목시킨 식도락 상품, 해양보트·바다낚시·요트 등 무한한 관광활동의 창출과 환상의 섬, 모험의 섬, 식도락의 섬, 허니문 섬, 체험의 섬, 마력의 섬과 같은 새로운 형태의 테마형 관광 상품을 탄생 하게 될 것으로 예측되고 앞으로 한반도의 관광 매력성을 배가시킬 수 있는 자원은 해안과 해양이 될 것으로 추정된다.

우리나라의 경우 육지면적의 제한과 관광개발로 인한 환경

파괴 측면을 고려해 볼 때 해양관광에 활성화 필요성은 높다고 할 수 있다. 따라서 삼면이 바다로 구성되어 있는 우리나라의 지리적 여건에 적합하고 환경의 파괴를 최소화 하면서 충분히 관광 상품과 자원화가 가능한 해양 관련 관광 상품과 자원이 많이 개발되어야 할 당위성이 나타나고 있다

우리나라 해양관광 관련 자원의 현황을 살펴보면 해양, 연안은 섬이 3,170개로 구성되어 있으며, 해안선의 길이는 11,542km에 이르고, 갯벌 형성 면적은 약 2,393km<sup>2</sup>이다. 그리고 어항과 포구는 2,240여개가 있고 360여개의 해수욕장이 있다.

이외에도 해안경관지, 바다낚시터가 곳곳에 있으며, 약 4,000여척의 낚시어선이 있는 것으로 집계되면, 해안 관련 축제가 약 70여 곳에 성행되고 있음은 물론 곳곳에 해양스포츠 활동이 가능한 공간이 있기 때문에 해양관광이 가능한 자원은 무한하다고 볼 수 있다.

해양관광산업의 경우 참여인구가 약 7,000만명으로서 우리나라 총 관광 참여인구 2억 4,000만명중 약 30%를 점유하고 있는 것으로 추산되고 있다. 우리나라의 경우 서해안 고속도로의 교통과 병행하여 무안, 울진, 양양 등에 공항이 건설되고, 부산, 광양, 목포 신항만의 건설 등이 추진됨에 따라서 해안관광을 할 수 있는 대상지로의 접근성이 향상되고 있다.

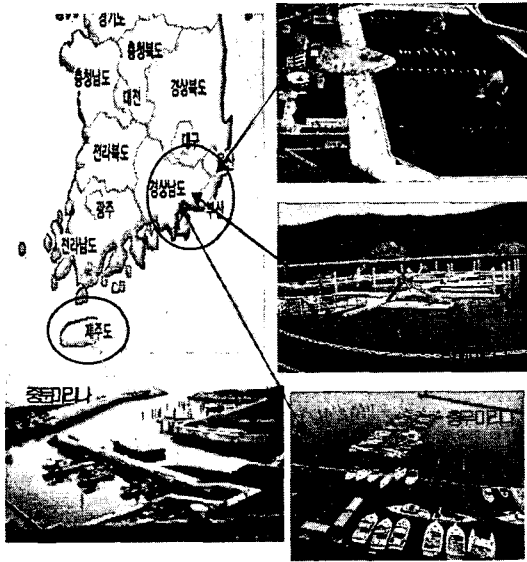
### 3. 국내 요트 산업의 현황

#### 3.1 국내 요트 마리나 시설 분포 현황

국내 요트 마리나 시설은 1988년 부산 수영 요트 경기장을 비롯하여 통영 충무마리나, 최근에 설치된 진해 마리나 리조트 등이 대표적이며, 이외에 소형 세일링 요트용 소형 계류장이 전국적으로 몇 곳에 분포되어 있는 실정이다.

<표1> 전국 요트 마리나 시설 현황

요트장	위 치	비 고
부산 요트 경기장	부산시 수영만	370척 수용
충무 마리나리조트	경남 충무시	92척 수용
진해 마리나리조트	경남 진해시	15척 수용
한강 양화 요트장	서울시 양화대교	소형 세일링 요트용
여천 요트장	전남 여천시 소호동	“
아산만 요트장	경기도 평택시 현덕면	“
강릉 요트장	강원도 강릉시 사천면	“
대천 요트장	보령시 대천해수욕장	“
후포 요트장	경북 울진 후포해수욕장	“
제주 중문 마리나	제주시 중문	“



<그림1 국내 주요 요트 마리나 분포도>

### 3.2. 부산 요트경기장

#### 1) 연혁

- 1986년 4월 요트 경기장 준공, 총 711억원
- 1988년 1월 체육시설관리 사업소 요트경기장 설치
- 1986년 : 제10회 아시안 게임 요트대회, 1988년 : 제24회 올림픽 요트대회
- 2000년 : 제81회 전국체전 요트대회, 2001년 : 제10회 아시아 요트선수권대회
- 2002년 : 제14회 부산 아시안게임 요트경기대회, 매년 해군참모총장배 및 해양경찰청장배 요트대회 개최

#### 2) 인력, 시설, 장비 현황

- 계류장 : 764척(육상:400척, 해상: 364척)
- 현재 300척 계류 (2002년 200척 계류) 매년 증가 추세임.
- 현원 : 부산시 공무원 32명
- 부지 : 230,803㎡ (육상:138,561㎡, 해상:92,242㎡)
- 건물 : 44동 13612㎡ (4,121평), 주차장 : 430면
- 조형 : 88기념탑, 성화대, 파고라8동, 전시요트 1척
- 기타 : 부잔교 8열 954m,(잔교280개), 크레인 3조

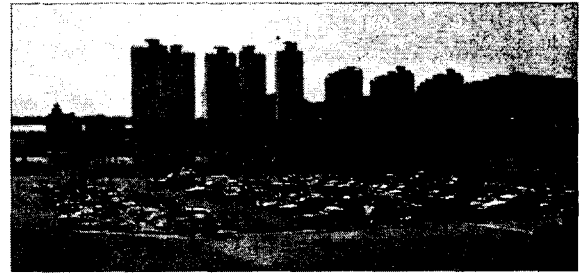
#### 3) 운영관리

- 부산시 체육시설 관리 운영 조례에 의거 부산시에서 직영으로 운영관리

#### 4) 문제점

- 계류장 임대 사업외에는 수익사업이 없음.
- 인근해역이 외해인 관계로 연계사업 없이 단순한 단거리 항해위주
- 5톤 미만 미등록 개인 요트에 계류장 사용료 체납 문제
- 입출항 선박에 대한 안전관리 체제 미흡
- 인근에 수리 조선소 부족
- 볼거리 먹거리등과 같은 연계사업 부족

- 시민들이 자주와서 체험할 수 있는 시민 유도 방안 부족
- 자체 숙박 시설 부족



<그림2 부산 요트경기장 전경 >

### 3.3 충무 마리나 리조트

#### 1) 인력, 시설, 장비 현황

- 계류장 : 92척 (해상 92척, 육상 30여척의 계선장)
- 현재 50척 계류 (금호:20척, 개인소유:30척) 매년 증가 추세임.
- 건물 : 충무 리조트, 스포츠 센터, 클럽하우스, 수리장, 20t크레인

#### 2) 운영관리

- (주) 금호에서 운영관리

#### 3) 수익 사업

- 계류장 임대료 사업, 회원권 분양
- 요트 승선 체험 사업 (2시간 대인23,000원), 요트 대여 사업, 요트 강습사업

#### 4) 문제점

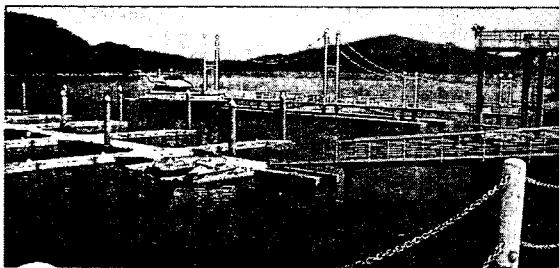
- 관리 운영 요원 부족
- 인근에 대도시가 없음. 대도시와의 접근성 불편
- 연계 사업 없이 단순한 당일 코스 항해 위주
- 입출항 선박에 대한 안전관리 체제 미흡
- 인근에 수리 조선소 부족
- 볼거리 먹거리 등과 같은 연계사업 부족
- 시민 유도 방안 부족
- 공유수면 점입사용료 납부



<그림3 충무 마리나 리조트 전경>

### 3.4 진해 마리나 리조트

- 1) 시설, 장비 현황
  - 계류장 : 50척 (해상 계류용)
  - 현재 Power boat : 4척(근해용 2척, 외해용 2척), 요트 2척(주로 강습용으로 사용)
  - 수상스키 : 1척, 수상 오토바이 : 1대, 모터보트 : 1척, 비상구조선 : 1척, 바나나보트 : 1척
  - 건물 : 총무 리조트, 스포츠 센터, 클럽하우스, 수리장, 20t크레인
  - 양육(Lift)시설 : 25톤 크레인 및 상하기 시설(20톤 Lift)
  - 부잔교 2개소, 잔교 1개소 : 잔교의 장점과 부잔교의 장점을 고려해서 만들었음.
- 2) 운영관리
  - YAMAHA 한국 총판에 운영관리
- 3) 수익 사업
  - 전국 수상오토바이 경기대회(4회째)
  - 웨이크 보드, 바나나 보트, 제트 스키 등 다양한 해양 레저 체험 교실 운영
  - 모터 보트, 수상 오토바이, 수상 스키, 대여 및 전문 A/S 센터 운영
  - 조정 면허 실기 강습
  - 레저 장비 및 악세서리 판매
  - 법인 및 개인 회원권 사업 준비 중 (2005년 시행 예정)
- 4) 문제점
  - 관리 운영 요원 부족
  - 연계 사업 없이 강습과 대여, 체험교실 위주 운영
  - 인근에 수리 조선소 부족
  - 불거리 먹거리 등과 같은 연계사업 부족
  - 시민 유도 방안 부족
  - 공유수면 점입사용료 납부



<그림4 진해 마리나 리조트 전경>

## 4. 요트 선진국 호주 사례

- 1) 기반환경
  - 호주의 경제환경은 2003년 12월 현재 1인당 GNP 약4만 달러, 인플레이션을 3.1%, 이자율 6.0%로 1995년 이후 비교적

안정적 성장 지속.

○ 여타지역의 국가에 비해 제조업의 기반이 약하지만, 천혜의 자연자원 및 높은 수준의 해양문화를 기반으로 해양레저가 발달한 해양레저산업의 강국.

○ 국가 전체가 해양으로 둘러싸인 대륙으로 해안의 길이가 약 36,000Km, 호수 및 내수면 면적이 30,000km<sup>2</sup> 등으로 자연환경이 해양레저산업의 발달에 아주 양호한 조건을 갖추고 있다.

<표2 호주의 해양레저 기반시설 및 환경 현황>

구 분	현 황
마리나 및 요트 항구 (Marinas/Yacht harbours)	2,000 개
정박시설 (Berths/slips)	11,650개
계류시설 (Open Moorings)	5,249개
해안의 길이 (km)	36,000(km)
내수면/호수 면적 (km <sup>2</sup> )	30,000(km <sup>2</sup> )

### 2) 공급구조

○ 호주의 해양레저장비산업의 기반은 보트 생산업체 약 410개 회사, 보트판매 및 레저 사업체 약 1,800개 회사, 고용인력 약 28,353명

○ 보트 보유규모는 약 587,722척으로 조사되었고, 보트보유비중은 30.6명/척으로 나타나고 있음. 2000년 기준 호주의 보트 생산규모는 약 37,457척으로 세계의 주요보트 생산국 가운데 3위를 기록하고 있다.

○ 호주의 해양레저장비산업의 매출규모는 신조 보트 약 13억 달러, 보트 악세서리 약 2,700만 달러, 엔진의 판매규모는 Outboard 약 40,181대, Inboard(디젤) 약 2,366대로 나타나고 있음.

<표3 호주의 해양레저 장비산업 현황>

보트생산	보트 생산업체	보트판매 및 레저사업체	고용인력	보트 보유규모	보트보유비중 (명/척)
37,457척	410개	1,800개	28,353명	587,722척	30.6

### 3) 산업발전 추이 및 현황

○ 강선(Steel)건조산업에서 특수 수요보트를 건조하는 신조선산업으로 탈바꿈. 호주의 조선 산업은 '70년대에 주로 건조하던 강선에서 알미늄 고속페리선, 호화 모터요트 등 특수보트를 건조하는 신조선산업으로 탈바꿈 했음. 호주의 신조선산업은 현재 초경량 선박산업으로 전환되고 있다.

○ 호주 내에서 건조되는 강선의 대부분은 국내수요 선박이지만 신조선산업에서 건조하는 레저보트의 약 90%는 해외시장으로 수출하여 수익을 창출.

○ 호주의 선박생산 가운데 약 65%는 페리선 및 모터요트이고 약 30%는 어선인 것으로 나타나고 있음.

○ 해양레저 선박은 스포츠 용 소형, 레저용 중소형, 크루즈

용 고급형으로 분류하며, 수요자의 다양한 욕구에 대응하는 추세임.

○ 호주의 해양레저는 1인당 GNP 약1만~1만 5천 달러 이었을 때는 주로 회원제로 운영하는 요트클럽에 가입하여 해양레저를 즐겼음. 개인 소득의 증가에 따라 요트의 이용 인구가 증가하는 한편으로 개인이 요트를 소유하는 추세로 발전. 고소득층이 생기면서 해양레저의 고급화와 Luxury 추세로 맞춤형 요트를 건조하는 것으로 나타남.

4) 주요 지역의 해양레저 산업의 현황

○ 퀸스랜드는 호주의 동북부에 위치하며 해변과 섬들로 천혜의 관광자원을 보유한 호주 해양레저 산업의 50%를 점유하고 있음. 호주의 가장 큰 보트(요트) 수요지역은 퀸스랜드이고 주요 도시에서 국제보트 쇼 개최

○ 지역별로는 퀸스랜드주가 가장 큰 보트(요트) 수요지역이고, NSW, 빅토리아 등의 순으로 수요시장이 큼.

○ 호주의 해양레저보트 시장은 모터보트가 주종을 이루고 있고, 앞으로도 동일 추세가 예상되고 있으나 Sailing 요트 시장도 여전히 인기가 있음.

○ 퀸스랜드에는 보트(요트)의 제작,수리를 겸하는 상업용 마리나와 해양관광·레저용 회원전용 마리나가 있으며 각 마리나에는 하나 이상의 요트 클럽이 있음.

○ 퀸스랜드의 요트클럽 대부분은 마리나와 리조트,호텔,골프 클럽 등 관광,레저 단지를 보유한 지역에 있거나, 마리나의 배후에 관광,레저 단지가 형성되었음.

<표4 Queensland Marine Industries 2002-03 통계 요약>

구 분	종사원(명)		매출(\$Million)	
	평균	총합계	평균	총합계
마리나	17	470	5.8	133
레저 서비스	7	455	0.9	47
비즈니스 서비스	9	120	2.8	10
요트 제조	48	2,365	6.7	269
기타 제조(선박관련)	20	840	2.6	86
수리	10	640	3.7	167
판매대행	4	195	5	115
합 계	21	7,346	5.5	1,429



< 그림5 호주의 대표적인 마리나 전경 >

5. 국내 요트 산업의 문제점

○ 해양레저에 관련된 법들이 여러 가지 법들에 분산되어 해양레저와 스포츠에 관한 법적인 제도가 부족하다. 즉 계류장을 포함한 마리나 시설에 대하여는 항만법, 체육 시설의 설치 및 이용에 관한 법률, 공유수면관리법, 유선 및 도선 사업법, 요트 등 선박에 대하여는 선박법, 수상레저 안전법, 유선 및 도선사업법, 선박안전법, 항해 구역과 항법에 대하여는 선박안전법, 해상교통안전법, 개항질서법, 클럽하우스 등 편의시설에 대하여는 관광진흥법 등에 분산되어 효율적으로 개발, 보전, 이용할 수 있는 제도적인 뒷받침이 이루어지지 못하고 있는 실정이다.

□ 해양레저와 스포츠에 관한 전반적인 내용들을 뒷받침 할 수 있는 관련 법 제정이 필요하다.

○ 선박 안전법과 선박법에 의하면 세일 요트, 소형 모터보트 등 5톤 미만의 개인용 레저 선박은 등록 및 안전 검사 대상에서 제외 되어 있다. 이로 인하여 소유주가 불분명, 보험회사들의 보험 가입 회피, 안전관리 미흡, 입출항 파악 곤란, 재산권 관련 행사 제약, 정확한 현황 파악 곤란, 계류장 사용료 체납에 대한 소유주 파악과 재산권 행사의 곤란, 등 많은 문제점들이 가지고 있는 실정이다.

□ 5톤 미만의 요트, 소형 모터보트들도 등록과 안전검사를 받도록 법 제정이 필요하다. 개인용 요트에 대한 보험 상품도 필요하다.

○ 선박 안전법 상 항행구역의 지정에 있어서도 선박 길이 12미터 미만 선박의 항행 구역은 평수구역으로 지정되어 있어서 연근해 항행이 곤란. 특히 평수구역에는 어장, 어망, 항만 시설, 항로표지 등이 산재되어 있어서 자유로운 레저 활동이 곤란함. 다도해와 연근해를 자유롭게 항행하지 못함으로 인하여 해양레저의 활성화에 저해 요인이 되고 있다.

□ 해양레저 선박의 항행 구역을 확대하여 다도해와 연근해를 자유롭게 항행할 수 있도록 법 개정이 필요하다.

○ 수상레저 안전법, 유선 및 도선 사업법, 관광 진흥법, 체육시설의 설치 및 이용에 관한 법률, 선박에 관한 법들이 새로운 형태의 해양레저 산업의 수요를 제도적으로 충분히 반영하지 못하고 있다.

□ 해양 레저, 스포츠, 시설, 운영, 관리 등을 포함한 새로운 형태의 해양레저 산업을 제도적으로 충분히 반영할 수 있는 종합적인 해양레저에 관한 법 제정이 필요하다.

○ 제도상의 문제점으로는 요트를 포함한 요트에 관한 용품들이 오락용품, 골프 용품 등과 같이 특정 물품으로 분류되어 특별소비세를 20%를 부과하고 있어서 요트 산업의 수요를 위축시키고 있다.

□ 요트 용품들에 대한 특별소비세를 인하 혹은 폐지 필요, 아울러 우리나라 사람과 지형에 적합한 국내산 요트 제작 필요함. 국내산 요트 설계와 제작에 지원 필요하다.

○ 요트를 즐기고자 하는 인구는 날로 증가하고 있으나 계

류할 수 있는 기반 시설이 부족하여 요트 산업의 활성화가 이루어지지 못하고 있는 실정이다.

□ 전국에 마리나 시설을 설치하여 요트 산업화의 대중화와 관광객 유치에 대비할 필요가 있다.

○ 기존의 요트 사업장들이 단순한 항해 위주의 수익사업과 계류장 임대 사업위주로 사업을 진행하고 있으므로 한번 요트를 타본 사람들은 다음에 다시 찾아오는 경우가 적다.

□ 다도해 관광, 바다낚시, 수킨 스쿠버, 갯벌 체험, 수산업 체험 등 다양한 테마와 연계되어야만 요트 인구 확보가 가능할 것으로 사료된다.

### 6. 결론

2010년경 국민 소득 1만 5천달러 시대가 오면 골프, 스키 등 육상 레저 산업에 이어 마지막 남은 해양 레저 산업의 활성화 시대가 도래 할 것으로 예측되므로 이에 대비한 국내외 해양레저와요트 산업의 현황과 문제점을 분석하여 다음과 같은 결론을 얻었다.

1. 해양레저에 관련된 법들이 여러 가지 법들에 분산되어 해양레저와 스포츠에 관한 법적인 제도가 부족한 실정으므로 해양레저와 스포츠에 관한 전반적인 내용들을 뒷받침 할 수 있는 관련 법 제정이 필요하다.

2. 선박 안전법과 선박법에 의하면 세일 요트, 소형 모터보트 등 5톤 미만의 개인용 레저 선박은 등록 및 안전 검사 대상에서 제외 되어 있어서 많은 문제점을 야기하고 있으므로 5톤 미만의 요트, 소형 모터보트들도 등록과 안전검사를 받도록 법 제정이 필요하며 개인용 요트에 대한 보험 상품도 필요하다.

3. 선박 안전법 상 항행구역의 지정에 있어서도 선박 길이 12미터 미만 선박의 항행 구역은 평수구역으로 지정되어 있어서 연근해 항행이 곤란하므로 해양레저 선박의 항행 구역을 확대하여 다도해와 연근해를 자유롭게 항행할 수 있도록 법 개정이 필요하다.

4. 해양 레저, 스포츠, 시설, 운영, 관리 등을 포함한 새로운 형태의 해양레저 산업을 제도적으로 충분히 반영할 수 있는 중

합적인 해양레저에 관한 법 제정이 필요하다.

5. 제도상의 문제점으로는 요트를 포함한 요트에 관한 용품들이 오락용품, 골프 용품 등과 같이 특정 물품으로 분류되어 특별소비세를 20%를 부과하고 있어서 요트 산업의 수요를 위축시키고 있으므로 요트 용품들에 대한 특별소비세를 인하 혹은 폐지가 필요하고,, 아울러 우리나라 사람과 지형에 적합한 국내산 요트 제작이 필요하다.

6. 요트를 즐기고자 하는 인구는 날로 증가하고 있으나 계류할 수 있는 기반 시설이 부족하여 요트 산업의 활성화가 이루어지지 못하고 있는 실정이므로 전국에 마리나 시설을 설치하여 요트 산업화의 대중화와 관광객 유치에 대비할 필요가 있다.

7 기존의 요트 사업장들이 단순한 항해 위주의 수익사업과 계류장 임대 사업위주로 사업을 진행하고 있으므로 한번 요트를 타본 사람들은 다음에 다시 찾아오는 경우가 적다. 따라서 다도해 관광, 바다낚시, 수킨 스쿠버, 갯벌 체험, 수산업 체험 등 다양한 테마와 연계되어야만 요트 인구 확보가 가능할 것으로 사료된다.

### 참 고 문 헌

- [1] 해양수산부, “주5일 근무 등 근로시간 단축에 따른 ‘04년도 해양관광 진흥 세부 실천 계획(안)”, 2004.5
- [2] 해양수산부, “주5일 근무 등 근로시간 단축에 따른 해양관광진흥 기본계획(안)”, 2003.12
- [3] 허갑중, 한국문화관광정책연구원 “주5일 근무제 실시에 따른 국민 관광 육성방안”, 2002.12
- [4] ICOMIA, “Boating Industry Statistics”2001, 2002
- [5] KIET “해양레저장비산업 육성전략 수립 연구 최종보고서”, 2003
- [6] Boating Industry Association of Queensland AU July 2003