

서남권 다도해 해역의 해양레저 기반여건분석

박 성 현*

*목포해양대학교 해상운송시스템학부 교수

Analysis of Marine Leisure base condition for the Archipelago at the Southwest Sea Area

Sung-Hyun Park*

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

요 약 : 본 논문에서는 해양레저를 즐길 수 있는 천혜의 자연조건을 가진 서남권 다도해 해역의 해양레저 기반여건 분석에 관하여 논의한다. 먼저 국내 해양 레저와 요트 산업의 현황과 문제점에 대하여 분석하고 개선 방안을 제시한다. 특히 환경 친화형의 마리나 시설을 서남권 다도해 해역에 적용하여 그 타당성을 분석한다.

핵심용어 : 해양레저, 요트산업, 다도해, 서남권, 마리나, 기반여건

Abstract : In this paper, we analyse the marine leisure base condition of the archipelago at the southwest sea area which has the natural advantage for marine leisure. We also discuss how to adapt the yacht business on the above area.

At first, we analyse the current situation of the domestic marine leisure and draw up a plan to solve its problem. Finally we apply an environment friendly marina establishment to the archipelago at the southwest sea area and evaluate its validity.

Key words : Marine leisure, Industry of yacht, Archipelago, Southwest sea area, Marina, Base condition

1. 서 론

현대 과학기술의 새로운 분야에서 인류 최대 과제는 우주개발과 해양개발이 있다. 우주개발은 소수의 한정된 나라의 사람들에 의해, 일반인들과는 멀리 떨어진 장소에서 개발이 이루어지고 있는 반면 해양 개발은 다수의 사람들에 의해 일상 생활에 깊이 관여되어 개발이 진행되고 있으므로 21세기 인류의 최대과제는 해양개발이라고 볼 수 있다. 육지의 자원이 고갈될 위험에 처해있고, 인구 증가에 따라 해양 자원을 어떻게 효율적으로 개발하여 이용할 것인가는 우리 인류에게 있어서 매우 중요한 당면과제이다. 특히 바다의 넓이는 지구의 70.8%, 바다의 깊이는 평균 3,800m (육지 평균높이 840m)이므로 좁은 국토, 인구 증가, 육상 자원 고갈 위험이 있는 현대 인류에게는 무한한 잠재자원의 보고인 해양공간 개발이 필요하다. 해양공간 개발 중에서 우리가 가장 쉽게 고부가가치 산업으로 육성할 수 있는 사업은 해양관광과 레저산업이라 할 수 있다.

세계 각국은 관광과 문화 사업을 21세기 국가 전략 사업으로 육성하고 국제 관광객 유치에 위하여 다양한 관광 상품 개발, 관광 인프라 구축 및 관광 진흥 정책의 수립을 추진하는 등 국제 환경이 관광과 문화 개발로 변화하고 있다(해양수산

부, 2003). 관광 선진국들의 사례를 비춰볼 때 국민소득이 2만 달러 이상이 되면 육상 관광과 레저에서 해양 관광과 레저로 추이가 이동함을 볼 수 있다 (ICOMIA, 2003; Queensland, 2003).

특히 시각적 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.

국내의 경우 주 5일 근무제 실시 이후의 여행기간을 볼 때 당일관광 보다는 주말을 적극적으로 활용하는 1박 2일 혹은 2박 3일과 같은 숙박 여행의 증대가 예상되고, 뿐만 아니라 여행 목적지에서도 비교적 시간이 소요되는 체험관광, 스포츠 등과 같은 자기 개발에 중점을 두는 관광활동을 한 것으로 나타나고 있다(허, 2002). 따라서 시간소비에 따른 관광객의 욕구를 충족 시켜 줄 수 있는 관광 체험 프로그램 및 자기개발형 관광 프로그램의 개발이 필요하다

해양관광의 참여인구는 2003년 기준 약 92백만명 정도로 전체 관광 참여 인구의 약 26%를 차지하고 있으나 2010년경에는 31% 정도로 증가될 것으로 전망된다(해양수산부, 2003; 해양수산부, 2004).

서남권 해역은 우리나라에 있는 크고 작은 아름다운 섬의

* 대표저자 : 박성현(중신회원), shpark@mmu.ac.kr, 061)240-7127

60%를 보유하고 있으며, 해양관광을 즐길 수 있는 천혜의 자연조건을 가지고 있어서, 향후 해양레저 산업의 가장 최적지로 급부상하고 있다.

본 연구에서는 국내 요트 산업의 현황과 문제점을 분석하고 천혜의 자연조건을 가진 서남권 해역에 해양레저 산업을 적용할 경우의 필요조건과 타당성을 평가하고자 한다.

2. 환경친화형의 부유체식 마리나 시설

세계 각국은 해양개발을 21세기의 신산업으로 지정하여 개발에 전력을 쏟고 있다.

해양의 자연자원에는 해양공간 자원 (해상수송, 인공섬, 해상도시, 해상발전소, 해상도시), 해양에너지 자원 (조석에너지, 파에너지, 온도에너지), 해양관광 자원 (해양레저, 해양경관, 해양유물), 해수, 해저 자원, 화학자원(담수), 광물자원 (150억톤의 구리, 70억톤의 붕소, 수산자원, 150억톤의 망간, 200억톤의 우라늄, 금, 은, 공업용 냉각수, 해수의 담수화, 식염, 마그네슘, 브롬) 등이 있다. 국토가 좁고 평지가 작으며, 인구가 대도시에서 집중하고, 토지이용에 한계성을 가지고 있으나 다행스럽게도 삼면이 바다로 쌓여 있는 우리나라에서는 해양공간의 개발은 더욱더 절실하다고 말할 수 있다.

해양 공간 자원의 개발 방식에는 기존의 매립식 방법과 최근 친환경적인 환경 보호차원에서 부유체식 해양구조물을 이용하여 개발하는 방법이 있다(박, 2000; 박, 2001).

바다를 매립하여 해양공간을 이용하는 기존의 매립방법은 다음과 같은 문제점들을 가지고 있다.

- ① 수심이 깊고 조석간만의 차가 큰 해역에는 매립이 곤란하다.
- ② 매립하여 해양공간을 활용할 수 있는 적절한 해역이 매년 줄어들고 있다.
- ③ 바다를 매립하는 데는 많은 공사비용이 들어가며, 매립지를 이용할 수 있기까지는 많은 기간이 필요하다.
- ④ 서해안 간척지와 같이 해양 생태계와 자연환경 파괴의 위험성이 매우 크다.
- ⑤ 지진이 발생했을 경우 위험성이 높다는 등 많은 문제점을 안고 있다.

그러나 환경친화형의 해상 부유체식 마리나 시설의 구축하는 경우에는 다음과 같은 많은 장점이 있다.

- ① 수심이 깊어도 설치가 가능하다.
- ② 공사기간이 상대적으로 짧고 투자비도 적게 든다.
- ③ 조류의 흐름을 방해하지 않으므로 해양 생태계의 파괴와 자연 환경의 파손에 미치는 영향이 적다.
- ④ 해상 부유체식 구조물의 내부 공간을 여러 형태로 이용하는 것이 가능하다.
- ⑤ 설치되어 있는 기존의 시설과 기능을 가동하면서 확장, 축소 및 변경 등이 용이하다. 즉 요트사업의 활성화 정도에 따라서 축소와 확대가 가능함으로 초기 기반시설 투자에 따른 위험성을 줄일 수 있다.

- ⑥ 지진이 발생하더라도 상대적으로 위험성이 적다
- ⑦ 대규모 해상공항, 폐기물 처리장, 비축기지, 해상 물류기지, 해상도시, 해상유락시설, 여객터미널, 해상레저시설 등 다양한 용도로 사용이 가능하다.
- ⑧ 조선산업 분야나 중공업 분야가 발달되어 있는 나라에서는 제작 및 설치가 용이하다.

요트 사업에 필요한 마리나 시설에 환경 친화적인 부유체식 구조물을 이용하면 해양생태계를 보존하면서 개발이 가능하고 사업의 진행 상황에 따라서 이동, 축소, 확대가 가능함으로 향후 많은 이용이 있을 것으로 예측된다.

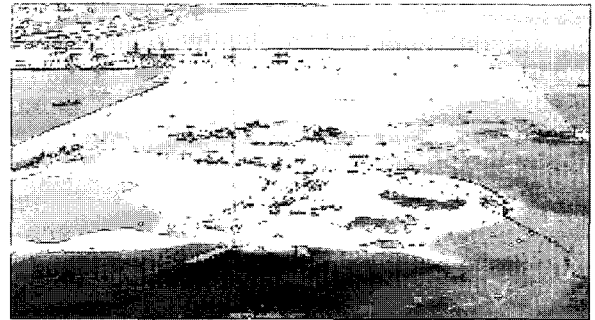


Fig. 1 Reclamation type development of ocean space.

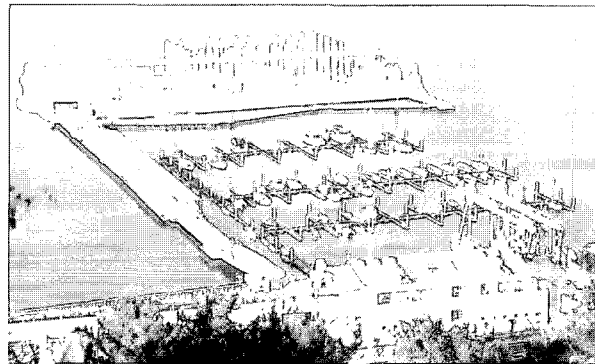


Fig. 2 Floating type marina.

3. 국내 마리나 시설의 현황과 문제점

국내 요트 마리나 주요 시설은 Tabel 1과 같으며, 분포도는 Fig. 3과 같다.

Table 1 The present state of marina.

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
제주 중문 마리나	제주시 중문	"

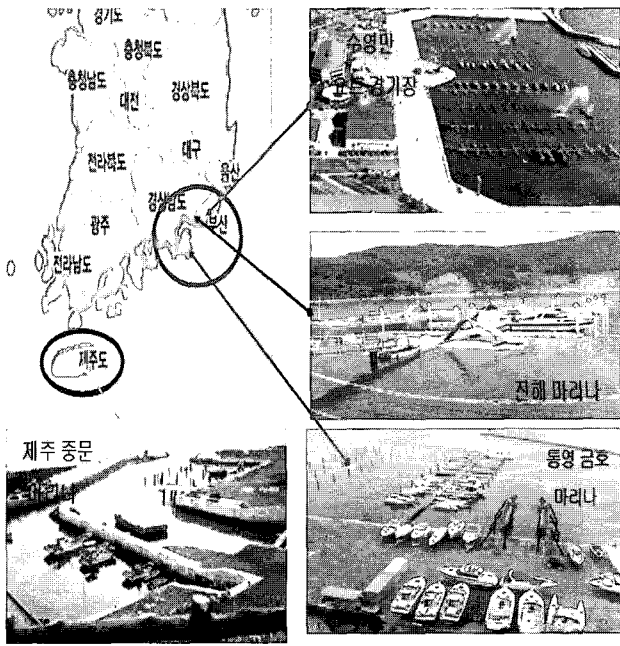


Fig. 3 Distribution of marina.

1) 부산 요트경기장

부산 요트 경기장은 764척(육상:400척, 해상: 364척) 규모의 계류시설을 가지고 있으며, 현재 300척 정도가 계류 되어 있다. 2002년 200척에서 현재 300척으로 증가하였으며, 향후로도 매년 증가할 전망이다.

요트 경기장의 운영관리는 부산시 체육시설 관리 운영 조례에 의거 부산시에서 직영으로 운영관리를 맡고 있다.

문제점으로 파악되고 있는 상황은 다음과 같다.

- 계류장 임대 사업 외에는 수익사업이 없다.
- 인근해역이 외해인 관계로 주변에 섬들이 없어서 요트와 연계된 관광 사업 없이 단순한 단거리 항해위주로 운영하고 있다.
- 5톤 미만 미등록 개인 요트에 계류장 사용료에 대한 체납 문제가 매년 발생하고 있다.
- 입출항 선박에 대한 안전관리 체제가 미흡하다.
- 인근에 수리 조선소 부족, 불거리 먹거리 등과 같은 연계사업이 부족하고, 시민들이 자주 와서 체험할 수 있는 시민들의 유도 방안이 부족하다,

2) 충무 마리나 리조트

계류장의 규모는 92척(해상 92척, 육상 30여척)이면, 현재 50척 계류(금호:20척, 개인소유:30척)중에 있고 매년 증가 추세이다. (주) 금호에서 운영관리를 맡고 있으며 수익 사업으로는 계류장 임대료 사업, 회원권 분양사업, 요트 승선 체험 사업, 요트 대여사업, 요트 강습사업 등을 실시하고 있다. 문제점으로는, 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, 시민 유도 방안 부족, 공유수면 점·사용료 납부 등의 문제점을 가지고 있다.

우리나라 대표적인 요트 사업장에 대한 분석으로부터 우리나라 요트 산업의 문제점들을 다음과 같이 요약할 수 있다.

- 관광 사업과 연계성 없는 단순한 항해 위주의 사업이다.
- 인근 다도해가 없어서 체험형의 요트 사업이 부족하다.
- 다도해 관람, 바다낚시, 스킨 스쿠버, 갯벌 체험, 수산업 체험 등 다양한 테마의 사업과 연계되지 못하고 있다.
- 해양레저에 관련된 법률이 여러 가지 법률(항만법, 체육시설의 설치 및 이용에 관한 법률, 공유수면관리법, 유선 및 도선 사업법, 선박법, 수상레저안전법, 선박안전법, 해상교통안전법, 개항질서법, 관광진흥법 등)에 분산되어 효율적으로 개발, 보전, 이용할 수 있는 해양레저와 스포츠에 관한 법적인 제도가 부족하다.
- 5톤 미만의 개인용 레저 선박은 등록 및 안전 검사 대상에서 제외 되어 소유주가 불분명, 보험회사들의 보험가입 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.
- 선박 길이 12미터 미만 선박의 항행 구역은 평수구역으로 지정되어 있어서 연근해 항행이 곤란하다(해양수산부, 2003). 특히 평수구역에는 어장, 어망, 항만 시설, 항로표지 등이 산재되어 있어서 자유로운 레저 활동이 곤란하다. 다도해와 연근해를 자유롭게 항행하지 못함으로 인하여 해양레저의 활성화에 저해 요인이 되고 있다.
- 요트를 즐기고자 하는 인구는 날로 증가하고 있으나 계류할 수 있는 기반 시설이 부족하여 요트 사산업의 활성화가 이루어지지 못하고 있는 실정이다.

4. 서남권 해역의 입지조건 분석

마리나는 계류, 보관, 수리, 점검, 청소, 보급, 정보 제공, 식사, 숙박, 휴식, 연수 교육, 전 관리, 용품 판매, 기타의 서비스 등 다양한 기능을 가지고 있다. 이러한 기능 복합체로서 마리나가 구성되어 있으므로 마리나의 계획에 있어서 계획조건이나 기본적 요소를 충분히 파악함과 동시에 각종 기능이 그 역할을 완수하도록 고려하는 것이 필요하다.

마리나는 수역에 건설되는 해안구조물이기 때문에 계획단계에서 자연조건에 대한 정확하고 적절한 조사 분석이 가장 중요하다. 마리나 시설을 위한 자연조건으로는 기상조건(기온, 강수, 바람, 시계 등), 해상조건(조류, 조위, 파랑, 방류영향 등),해상교통량, 환경조건 등을 고려하여야한다. 이러한 자연조건과 사회 조건을 분석하여 입지를 선정하고 환경 친화형의 다목적용 부유체식 마리나 시설은 Fig. 4와 같이 적용 할 수 있다.



Fig. 4 Application of floating type marina.

4.1 서남권 해역 자연조건 분석 결과

수많은 다도해가 자연방파제 역할을 하는 크고 작은 도서지역의 긴 협수로로 30마일가량 연결되어 있고, 외해에서 유입되는 파랑의 영향은 전혀 없으므로 정온 수역을 유지하고 있다. 해양레저를 즐기기에 천혜의 자연 조건을 갖추고 있다.

서남해역에는 길이 1m당 수역원이 소요되는 방파제를 축조하지 않아도 부유체식 계류장만으로 요트를 안전하게 계류할 수 있으므로 파랑이 직접 도달하는 지역에 비하여 적은 비용으로 마리나 건설이 가능하다는 커다란 장점을 보유하고 있다. 특히 기존의 요트 사업장들의 문제점으로 지적되고 있는 연계성 관광 테마 부족문제를 해결할 수 있는 다양한 아름다움을 지니고 있는 크고 작은 섬들이 펼쳐져 있어서 요트와 연계한 사업의 운영이 가능하다.

즉 인근의 다도해와 연계하여 요트 산업을 정착 할 수 있어서 활성화하는데 적절한 자연조건을 갖추고 있다.

일반인들이 해상을 항행할 때 가장 적응하기 힘든 일이 배멀미이다. 선박에 승선하여 배멀미를 해본 사람들은 다음부터는 쉽게 선박에 승선하려 하지 않는다. 그러나 서남권 해역에는 시아해, 정등해, 장죽수도, 황간수도 등과 같이 파랑에 많이 흔들리지 않고 해양레저를 즐길 수 있는 천혜의 수역을 보유하고 있다.

뚜렷한 사계절을 가진 우리나라에는 각 계절에 적합한 해양레저 장비의 적용이 필요하다. 즉 봄, 가을, 여름철에는 덩기형 요트와 윈드서핑, 스킨스쿠버 등의 레저를 중심으로 적용하고, 덩기형 요트를 즐기기 곤란한 겨울철과 초봄, 늦 가을철에는 크루즈형 요트와 파워 보트형의 레저를 중심으로 적용하면 4계절 모두 해양레저를 즐길 수 있다. 수많은 다도해를 각 계절에 적합한 다양한 테마를 가진 섬으로 개발하여 해양레저와 연계할 경우 4계절 모두 해양레저를 즐길 수가 있다.

1) 기상조건

○ 기온 : 일반레이스 또는 세일링 요트의 경우에는 10℃

이상 되는 것이 적절하며, 장거리 외해레이스 또는 크루징 선박의 경우에는 큰 영향을 받지 않는다. 대상해역의 연평균기온은 13.84℃로 우리나라 연평균기온의 전국 평균인 12.4℃보다 온화하고 평균 최고기온은 23.79℃, 평균 최저기온은 5.66℃로 최저기온도 영상의 기온이 유지되어 요트의 항행에 적절한 기온을 유지하고 있다

○ 바람 : 마리나의 입지조건에서 고려되어야 하는 바람의 영향은 마리나에 계류되어 선박이 횡방향 바람을 받지 않도록 해야 하고, 수상레저활동 측면에서는 배의 종류, 이용자의 조선능력 등에 따라서 달라지지만 일반적으로 풍속 10m/s 이하가 양호하다. 대상해역의 연평균풍속은 3.67m/s이며, 주로 겨울철에 4.4-4.7m/s로 강하게 부는 것으로 나타났으며 요트 산업 특히 레저 보트의 기상조건으로는 적절하다.

2) 해상조건

○ 조위 : 조차가 3m-4m 정도이므로 이를 고려한 계류 시스템의 설계가 필요하다.

○ 풍랑 : 수많은 다도해가 자연 방파제 역할을 하여 외해에서의 풍랑이 직접 도달하지는 않으므로 정온 해역을 유지하고 있다. 수백억 원이 투입되는 방파제를 설치하지 않아도 마리나 시설의 설치가 가능하다는 매우 중요한 장점을 지니고 있다.

○ 수심 : 수심은 요트를 계류하는데 고려해야 할 가장 필수적인 요소이다. 모터 요트의 경우에는 3-4m 정도, 세일 요트의 경우에는 용골(Keel)의 깊이를 고려하여 5m정도가 필요하나 대상해역의 항구들은 충분한 수심을 확보하고 있다.

4.2 서남권 해역 사회조건 분석 결과

해양레저산업에 관련된 사회조건으로는 주5일 근무제의 시행에 따른 관광 형태의 변화, 국가 균형 발전을 위한 국가적인 개발 계획 수립, 사회 간접 시설의 구축, 상위 개발 계획 등을 분석해야한다.

1) 국가 차원의 주요 개발 계획

대통령 자문기구인 동북아 시대위원회는 “평화와 번영의 동북아 시대 구상-비전과 전략보고서”에 제주와 목포를 동북아 관광 허브도시로 육성해야 한다는 내용을 담고 있다.

해양수산부에서는 주5일 근무 등 근로시간 단축에 따른 해양관광 진흥 실천계획(안)을 마련하여 해양문화 체험공간의 조성, 어촌관광 활성화를 위한 기반 조성, 해양레저 스포츠 육성 및 지원, 해양관광 진흥 추진기반 조성 등의 내용으로 해양관광 육성을 추진할 예정이다.

특히 2003년도에 해양수산부에서 요트 대중화 추진 계획을 수립하여 요트 등록제 및 선박검사제도 개선, 마리나항 확충, 보급형 요트 개발 및 건조 지원, 관련 제도 개선, 요트 구입에 대한 특소세 인하 등의 내용으로 요트 산업의 활성화를 추진

할 예정이다.

2) 주 5일 근무제 실시

‘주 5일 근무제’ 실시에 따른 여가활동의 유형에 관한 설문조사 결과를 보면, ‘주 5일 근무제’ 실시 이전에 ‘평소의 여가활동’은 교제 및 만남(34.4%), 기타휴식(32.5%), 산책 및 행락(26.4%), 운동(17.5%) 순으로 나타났으나, 실시했을 때의 여가활동으로는 여행 및 관광(48.5%), 운동(25.3%), 관람구경 및 만남(23.4%)의 순으로 나타났다 (허, 2002).

근로시간 단축에 따른 여행 유형의 변화를 살펴보면 가족 지향형 가치관의 형성으로 가족단위의 여가활동 및 여행수요 증대의 보편화가 나타나고 있다.

여행기간에 관한 설문조사 결과 ‘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 추론 된다 (허, 2002).

따라서 ‘주 5일 근무제’ 실시 이후의 여행기간을 볼 때 당일 관광 보다는 주말을 적극적으로 활용하는 1박 2일 혹은 2박 3일과 같은 숙박 여행의 증대가 예상되므로 체험관광, 스포츠 등과 같은 자기 개발에 중점을 두는 관광 체험 프로그램 및 자기개발형의 관광 프로그램에 대한 개발이 필요하다

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 추론된다.(허, 2002)

일본의 경우 주 5일 근무제 실시로 요트 보유 인구가 7배로 증가하였다. (해양수산부, 2003)

2010년경에 1인당 국민 소득이 2만달러 이상이 되면 개인 요트를 소유하는 인구가 급격히 증가할 것으로 예상된다.

3) 사회 간접 시설의 구축

서해안 고속도로 개통, 고속전철 개통, 무안국제공항 건설, 목포신항 개장, 상해 직항로 개설, 광양-목포간 고속도로 건설, 인근 다도해와의 연륙교 건설 예정 등 서울, 부산, 광주등 대도시의 관광객들이 3시간 이내에 쉽게 접근할 수 있는 교통망이 형성되어 해양레저 산업을 위한 회원 확보에 많은 도움이 될 것으로 예상 된다.

4.3 SWOT 분석

가. Strength

- 자연조건, 기상조건 및 해상조건 모두 요트 산업의 입지에 적합하다.
- 동남해안의 타 지역에 비하여 1일 코스, 2일 코스 등 다양한 항로 설계가 가능하다.
- 광역 여건 및 사회조건이 최적으로 형성되어 있다.

- 주변 관광지와의 연계가 용이하다.
- 동북아 해양관광 허브 도시로 건설 가능성이 높다.
- 중소형 조선단지뿐만 아니라 발전 가능성이 있는 기반 여건을 보유하고 있다.
- 다도해의 수많은 섬들이 자연 방파제 역할을 하므로 마리나 설치비가 저렴하다.
- 수도권 및 대도시 관광객이 쉽게 접근할 수 있는 사회 간접 시설이 구축되어 가고 있다.

나. Weakness

- 타 지역과의 개발 중복성이 존재하고 있다.
즉, 목포시, 함평군, 해남군, 한국관광공사, 완도군, 여수시, 전남도 J-Project 등 지자체별 많은 마리나 시설 계획을 가지고 있다.
- 인근에 대도시가 부족하고, 해양레저를 즐길 인구가 부족하다.
- 해양레저 기반시설이 부족하고, 다도해 연계 프로그램 구축이 필요하다.
- 회원확보와 시민홍보 등 체계적인 마케팅 전략 수립이 필요하다.
- 해양레저 관련 주변 산업이 부족하다.
- 지자체의 재원이 부족하므로 국비 또는 외국자본, 민간 자본의 유치가 필요하다.
- 부대 위락 시설이 부족하다. (콘도, 골프장, 주차장 등)

다. Opportunity

- 정부, 해수부, 전남도 해양관광 개발 계획에 적합하다.
- 주 5일 근무제로 관광 형태와 기회 증대, 체험형 해양관광 참여자가 증가추세에 있다.
- 초기 마케팅 전략 수립으로 시장 지배 위치 확보가 가능하다.
- 요트 구매자 증가 추세, 구매 의욕자 다수, 요트 동호회 등이 증가 추세에 있다.
- 국제간 관광 교류 확대와 관광의 세계화가 진행되고 있다.

라. Threat

- 초기 시설 투자 과대와 미개척 시장에서 오는 위험성이 존재하고 있다.
- 신규 사업이므로 사업개시부터 안정화까지 위험성이 존재하고 있다.
- 1인당 국민소득 2만달러 이상의 국가 경제 발전이 필요하다.

5. 결 론

서남권 해역은 우리나라 크고 작은 아름다운 섬의 60%를 보유하고, 해양관광을 즐길 수 있는 천혜의 자연조건을 가지고 있으며 향후 해양레저 산업의 적합지로 급부상하고 있다.

국내 요트 사업의 현황과 문제점을 분석하고 천혜의 자연조건을 가진 서남권 해역에 해양레저 산업을 적용할 경우의 필요조건과 타당성 평가로부터 다음과 같은 결론을 얻게 되었다.

(1) 국민 소득의 증대로 골프, 스키 등 레저 산업에 이어 해양레저 산업이 2010년경에는 활성화 될 것으로 사료된다.

(2) 국내 요트 사업의 현황을 분석한 결과 단순한 항해 위주의 사업으로 다양한 관광 테마와의 연계성이 없어서 활성화가 이루어지지 못하고 있다.

(3) 관련법과 규정 검토 결과 해양레저와 관광을 종합적이고 효율적으로 개발, 보전, 이용할 수 있는 제도적인 뒷받침이 이루어지지 못하고 있다. 그러므로 해양레저와 스포츠에 관한 전반적인 내용들을 뒷받침 할 수 있는 관련법의 제정이 필요하다.

(4) 주 5일 근무제 실시로 스포츠, 레저 산업과 연계된 체험형의 관광과 숙박 체류형의 관광이 증가할 것으로 예상되므로 해양레저를 통한 체험형 관광 프로그램 개발이 필요하다.

(5) 해양 환경을 보존하면서 해양공간을 개발할 수 있는 환경 친화형의 부유체식 해양구조물을 이용한 마리나 시설의 이용이 가장 적합할 것으로 판단된다. 특히 해양레저 사업의 활성화에 따라 마리나 시설의 확대 축소가 가능하기 때문에 초기 투자비에서 오는 위험 부담을 줄일 수 있는 방안으로 사료된다.

(6) 서남권 해역의 해양레저 사업 적용에 대한 타당성과 입지조건을 분석해본 결과 다도해의 보유로 다양한 관광 테마와의 연계가 가능하고, 해양레저를 즐길 수 있는 천혜의 자연조건을 가지고 있는 곳으로 분석되었다.

(7) 빈약한 지방 재정을 가지고 있는 서남권의 지자체에서는 초기에 많은 투자비용이 소요되는 요트 산업에 지자체비를 투자할 재정이 없으므로 국가 차원에서 이 천혜의 해양 자원을 개발하여 국토 균형 발전과 국가 경제 발전에 이바지 하도록 해야 할 것으로 사료된다.

(8) 상대적으로 투자비가 적게 소요되는 천혜의 자연조건을 가지고 있지만 그동안 발전에 있어서 낙후되어진 서남권 해역을 해양레저타운으로 건설하는 것이 해양레저 산업의 대중화를 조기에 정착시킬 수 있는 방안 중에 하나라고 판단된다.

참고문헌

- [1] 박성현, 박석주(2000), “대형 부유해양 구조물의 파랑 중 응답의 저감에 관한 연구(제1보)”, 한국항해학회지, 제24권 제1호, pp.85~95.
- [2] 박성현, 박석주(2001), “Mega-Float의 동적 특성해석”, 한국항해학회, 2001 춘계학술대회 논문집, pp.66~70.
- [3] 박성현, 박석주(2001), “Wave Response Analysis and Future Direction of Mega-Float”, 한국항해학회 KIN-CIN Joint Symposium 2001, pp.153~168.
- [4] 허갑중(2002), 한국문화관광정책연구원 “주 5일 근무제 실시에 따른 국민 관광 육성방안”
- [5] 해양수산부(2003), “요트산업 대중화 추진계획”
- [6] 해양수산부(2003), “주 5일 근무 등 근로시간 단축에 따른 해양관광진흥 기본계획(안)”
- [7] 해양수산부(2004), “주 5일 근무 등 근로시간 단축에 따른 '04년도 해양관광 진흥 세부실천계획(안)”
- [8] ICOMIA(2003), “Boating Industry Statistics”
- [9] Queensland(2003), “Boating Industry Association of Queensland”

원고접수일 : 2006년 3월 16일

원고채택일 : 2006년 4월 26일