

2. 해설기사 : 해양레저

국내 해양레저(요트) 산업의 현황과 문제점

Problem and Status of Marine Leisure(Yacht) Industry in Korea



박 성 현

Sung-Hyeon. Park

- 목포해양대학교 교수
- E-mail : shpark@mmu.ac.kr

1. 서 론

1.1 국제 환경의 변화

- 세계 각국은 관광과 문화 사업을 21세기 국가 전략 사업으로 육성하고 국제 관광객 유치를 위하여 다양한 관광 상품 개발, 관광 인프라 구축 및 관광 진흥 정책을 추진하는 등 국제 환경이 관광과 문화 산업 개발 형태로 변화하고 있다.
- 관광 선진국들의 사례를 비취볼 때 국민소득이 2만 달러 이상이 달성되면 육상 관광레저에서 해양 관광레저로 추이가 이동함을 볼 수 있다.
- 특히, 보는 관광 형태에서 자연 친화적 관광 활동에 대한 수요 증가로 체험관광, 생태 관광, 가족단위 관광 형태로 변화되고 있으므로 체험형 관광 테마의 개발이 관광객 유치에 가장 중요한 요소로 작용할 것으로 예측된다.
- 관광산업의 GDP는 3조 4천971억달러로 세계 GDP의 10.7%를 차지하고 있으며, 세계 각국은 해양관광레저 개발에 많은 노력을 기울이고 있다.

- 향후 관광산업은 해양관광이 주도할 것으로 예상되며, 특히 다도해와 고유문화를 접목시킨 새로운 형태의 테마형 관광 상품이 많은 탄생될 것으로 예상된다.

1.2 국내 환경의 변화

- 국가안전보장회의(NSC)와 대통령자문기구인 동북아시아위원회(평화와 번영의 동북아시아 구상-비전과 전략)에서 서울은 베이징~서울~동경라인을 연결하는 동북아시아 경제도시와 금융허브로 육성, 인천, 광양, 부산, 진해는 물류허브, 목포는 관광허브, 제주도는 평화거점, 개성은 남북협력거점으로 지정하여 개발해야 한다고 보고하고 있다.
- 주 5일 근무제'의 시행으로 (2002, 허갑중)
 - 근로시간 단축에 따라 가족 지향형 가치관의 형성으로 가족단위의 여가활동 및 여행수요 증대의 보편화가 나타나고 있다. 주말 체험의 시간 소비형으로 변화가 예상된다.
 - '주 5일 근무제'실시 이전 여행기간은 당일관광

이 66.8%로 가장 높게 나타났으며, 주 5일 근무제 실시 이후의 경우 1박 2일이 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 추론된다.

- 따라서 주 5일 근무제 실시 이후의 여행기간을 볼 때 당일관광 보다는 주말을 적극적으로 활용하는 1박 2일 혹은 2박 3일과 같은 숙박여행의 증대가 예상될 뿐만 아니라, 여행 목적지에서도 비교적 시간이 소요되는 체험관광, 스포츠 등과 같은 자기 개발에 중점을 두는 관광활동을 한 것으로 나타나므로 시간소비에 따른 관광객의 욕구를 충족시켜줄 수 있는 관광 체험 프로그램 및 자기 개발형의 관광 프로그램 개발이 필요하다.
- 특히, 스포츠 영역에서도 90년대 후반부터 유행하고 있는 래프팅, 행글라이딩, 해양레저 스포츠 등의 관광과 스포츠가 연계된 레저 스포츠 관광의 여행수요가 지속적으로 증대할 것으로 전망된다. 주 5일 근무제 실시로 가장 급격하게 변화된 것으로 보이는 레저 스포츠 관광은 주 5일 근무제 실시 이전 10.8%에서 주 5일 근무제 실시 이후에는 21.6%로 증가한 것으로 나타나 급격한 수요가 있을 것으로 예상된다.

○ 해양관광과 레저 환경의 변화로는

- 사회 간접 시설의 확충으로 해양관광과 레저에 대한 관심이 커지고 그에 대한 수요가 증가하고 있다.
- 생활수준 향상으로 해양레저를 즐기고자하는 수요자는 증가추세에 있으나 수요자들을 유치할 수 있는 기반시설의 부족으로 해양레저산업의 활성화가 이루어지지 못하고 있다. 해양레저에 대한 기반 시설 확충과 다양한 체험 테마의 개발이 요구되고 있다.
- 해양관광과 레저산업 육성을 위한 국가 차원의 개발 계획들이 다양하게 진행되고 있다. 특히, 해양수산부에서는 해양레저 스포츠 산업과

「요트산업」의 대중화 추진 계획을 수립하여 추진하고 있다(2003, 2004 해양수산부).

- 해양관광의 참여인구는 2003년 기준 약 92백만 명 정도로 전체 관광 참여 인구의 약 26%를 차지하고 있으나 2010년경에는 31% 정도로 증가될 것으로 전망된다.
- 일본의 경우 주 5일 근무제 실시로 요트 보유 인구가 7배로 증가하였고, 우리나라의 경우에도 1인당 국민 소득이 2만달러를 넘으면 개인 요트를 소유하는 인구가 증가할 것으로 예상되므로 지금부터라도 해양레저산업 활성화를 위한 기반조성에 많은 투자를 추진해야 할 것으로 사료된다.

2. 국내 관광과 해양관광의 현황

현재 내국인의 국내관광 총량은 연간 3억여명 수준으로 이제 여행은 국민들의 가장 대표적인 여가활동 중 하나로 자리매김하고 있으며, 5일 근무제 실시로 도입되면 매년 5천만명 정도의 증가가 예상된다. 2001년도 국민들의 국내관광여행의 경험율은 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 지방자치제도가 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 과생되는 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, 지식 정보·아이디어와 경험의 부족, 효과적인 정책 및 사업추진 전략의 부재 등으로 인해 대부분 소기의 성과를 거두지 못하고 있는 실정이다.

경제발전, 소득수준 향상, 남북관계에 있어서 탈냉전시대 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.

국내 국민관광 총량은 <표1>과 같이 예상된다(2001, 문화관광부).

<표 1> 국민 국내관광 총량 예측

| 구분 | 2002 | 2005 | 2008 | 2011 |
|-----------|---------|---------|---------|---------|
| 국민국내관광 총량 | 404,648 | 507,436 | 536,876 | 605,968 |
| 당일관광 총량 | 241,822 | 307,824 | 327,948 | 370,193 |
| 숙박관광 총량 | 162,826 | 199,612 | 208,928 | 235,772 |

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

특히 해양의 섬 중에서 특수한 문화를 보존하고 있는 지역은 고유문화와 접목시킨 식도락 상품, 해

양보트·바다낚시·요트 등 무한한 관광활동의 창출과 환상의 섬, 모험의 섬, 식도락의 섬, 허니문 섬, 체험의 섬, 마력의 섬과 같은 새로운 형태의 테마형 관광 상품을 탄생시키게 될 것으로 예측되고, 앞으로 한반도의 관광 매력성을 배가시킬 수 있는 자원은 해안과 해양이 될 것으로 예상된다.

우리나라의 경우 육지면적의 제한과 관광개발로 인한 환경파괴 측면을 고려해 볼 때 해양관광의 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 2,393km²이다. 그리고 여항과 포구는 2,240여개가 있고 360여개의 해수욕장이 있다(해양수산부, 2004), (해양수산부, 2003).

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 4,000만명 중 약 30%를 점유하고 있는 것으로 추산되고 있다(ICOMIA, 2002), (KIET, 2003). 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.

또한 국민소득의 증가로 인해 생활수준이 향상되고 있으며, '주 5일 근무제' 실시로 인해 여가시간이 증가하고, 국민들의 건강을 추구하는 가치관의 변화가 나타남에 따라 어촌과 어항을 중심으로 하는 해양 활동형 관광이 내륙관광에 비해 그 수요가 크게 증가할 것으로 예측되고 있다.

해양관광의 참여인구는 <표2>과 같이 2003년 기준, 약 9천2백만 명 수준으로 전체 관광 참여인구의 약 26%를 차지하고 있으나, '주 5일 근무제' 시행 등 근로시간 단축 등에 따라 2010년에는 31% 수준으로 증가할 것으로 예측되고 있다 (2004 이상준외2).

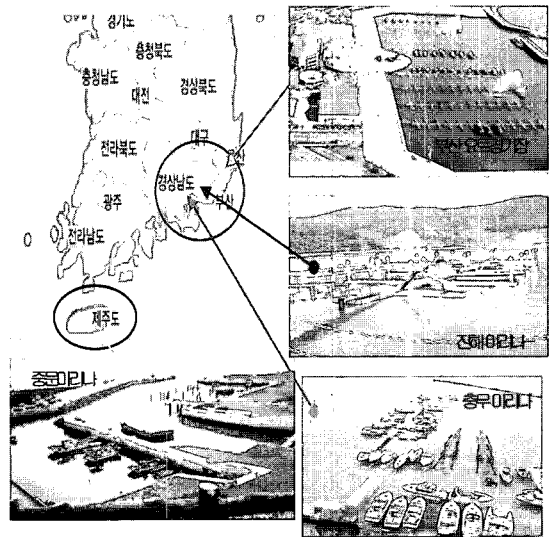
해양수산업에서는 앞으로 해양산업의 경쟁력을 확보하기 위하여 21세기 지식, 정보사회에 대비하기 위하여 전통적 해양산업을 지식기반 산업으로 혁신할 의지를 지니고 있으며, 해양관광산업 등 고부가가치 해양식품산업과 해양서비스산업을 창출하기 위하여 노력하고 있음. 그리고 해양자원의 지속가능한 개발과 이용의 일환으로 어촌, 어항을 수산자원조성 기지와 관광 휴양단지로 개발하여 해양관광 수요에 부응할 수 있도록 해양공간 확보에 주력하고 있다(2003, 해양수산부).

<표 3> 국내 마리나 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 | " |

<표 2> 해양관광 참여인구 및 전망

| 구분 | 1998 | 2000 | 2003 | 2010 |
|-------------------|---------|---------|---------|---------|
| 인구(천 명) | 46,430 | 47,280 | 48,430 | 50,620 |
| 1인당 연평균 관광 참여횟수 | 6.5 | 6.9 | 7.1 | 7.3 |
| 전체관광 참여횟수(천명/년) | 301,795 | 326,232 | 343,853 | 369,526 |
| 해양관광 총 참여횟수(천명/년) | 72,129 | 84,404 | 92,060 | 116,431 |
| (백분율, %) | (23.9) | (25.9) | (26.8) | (31.4) |
| 해수욕(천명/년) | 55,042 | 63,643 | 68,741 | 83,080 |
| 바다낚시(천명/년) | 5,059 | 5,849 | 6,578 | 8,658 |
| 해양스포츠(천명/년) | 1,006 | 1,574 | 2,394 | 6,368 |
| 해양연관형(천명/년) | 11,022 | 13,338 | 14,347 | 18,325 |



<그림 1> 국내 주요 마리나 시설 분포도

3. 국내 요트 산업의 현황

3.1 국내 마리나 시설 분포 현황

국내 요트 마리나 시설은 <표 3>과 <그림 1>같이 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.

3.2 부산 요트경기장

1) 연혁 및 현황

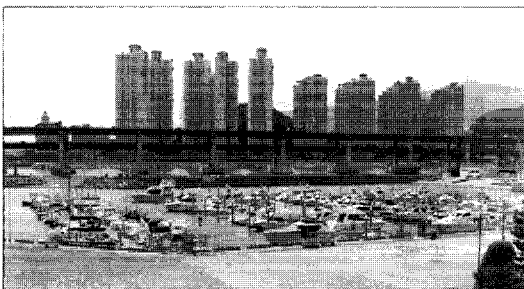
- 1986년 4월 요트 경기장 준공, 총 711억원
- 1988년 1월 체육시설관리 사업소 요트경기장 설치
- 1986년 제10회 아시안 게임 요트대회, 1988년 제24회 올림픽 요트대회, 2000년 제81회 전국

체전 요트대회, 2001년 제10회 아시아 요트선수권대회, 2002년 제14회 부산 아시안게임 요트경기대회, 매년 해군참모총장배 및 해양경찰청장배 요트대회 개최

- 계류장 : 764척(육상:400척, 해상: 364척)
- 부지 : 230,803㎡ (육상:138,561㎡, 해상: 92,242㎡)
- 건물 : 44동 13612㎡ (4,121평)
- 기타 : 부잔교 8열 954m, 크레인 3조

2) 문제점

- 계류장 임대 사업 외에는 수익사업이 없는 실정
- 인근해역이 외해인 관계로 연계사업 없이 단순한 단거리 항해위주의 사업만을 시행.
- 5톤 미만 미등록 개인 요트에 계류장 사용료 책납 문제가 발생
- 입출항 선박에 대한 안전관리 체제 미흡
- 인근에 수리 조선소 부족
- 불거리 먹거리 등과 같은 연계사업 부족



<그림 2> 부산 요트경기장

3.3 충무 마리나리조트

1) 현황

- 계류장 : 92척 (해상 92척, 육상 30여척의 계선장)
- 건물 : 충무 리조트, 스포츠 센터, 클럽하우스, 수리장, 20t크레인
- 계류장 임대료 사업, 회원권 분양
- 요트 승선 체험 사업, 대여사업, 요트 강습사업

2) 문제점

- 관리 운영 요원 부족

- 인근에 대도시가 없고, 접근성이 불편
- 연계 사업 없이 단순한 당일 코스 항해 위주
- 입출항 선박에 대한 안전관리 체제 미흡
- 인근에 수리 조선소 부족
- 불거리 먹거리 등과 같은 연계사업 부족
- 시민 유도 방안 부족
- 공유수면 점·사용료 납부



<그림 3> 충무마리나

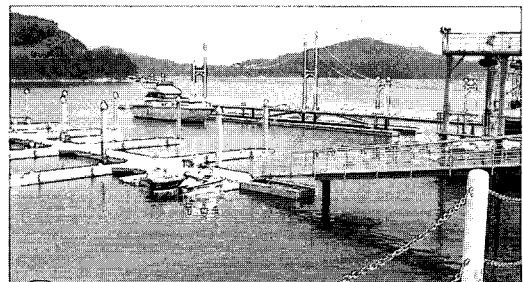
3.4 진해 마리나 리조트

1) 시설, 장비 현황

- 계류장 : 50척 (해상 계류용)
- 건물 : 스포츠 센터, 클럽하우스, 수리장,
- 양육(Lift)시설 : 25톤 크레인 및 상하기 시설

2) 문제점

- 관리 운영 요원 부족
- 강습과 대여, 체험교실 위주 운영
- 인근에 수리 조선소 부족
- 불거리 먹거리 등과 같은 연계사업 부족
- 시민 유도 방안 부족
- 공유수면 점·사용료 납부



<그림 4> 진해 마리나

4. 국내 해양레저(요트) 산업의 문제점

우리나라는 해양관광레저산업의 활성화를 이룰 수 있는 천혜의 자연조건을 가지고 있으면서도 발전을 더디게 하는 저해요인으로는 다음과 같은 사항들이 있다.

바다에 대한 잘못된 인식, 해양에 대한 국민 인식 결여, 해양에 대한 교육 부족, 친수공간에 대한 적극적인 개발 결여, 안전사고에 대비한 구조체계 부재, 해양에 대한 보험제도의 부재, 무분별한 개발로 인한 해양오염, 해양의 관광자원화 부족 등이 대표적인 저해 요인으로 거론된다.

우리나라 사람들은 대부분 해양관광자원이라고 하면 해수욕장 밖에 생각이 나지 않을 것이다. 이는 해양관광자원이 있는 곳을 방문하더라도 다른 지역과 차별화 혹은 특화되어 있는 관광자원이 없고 즐길 거리가 없기 때문이다.

현대사회에 들면서 관광은 눈으로 보고 감상하고 끝나는 것이 아니라 관광객 자신이 몸으로 느끼고 체험하고 싶어 하나, 우리나라의 유명 해수욕장의 경우 여름 한철에 해수욕을 즐기는 것 외에는 별다른 특징이 없는 실정이다. 이로 인하여 체류일정이 짧아지고 잠시 들렀다 가는 경유형 관광지로 변모하고 있다.

관광객으로 하여금 즐길 거리를 만들어서 여러 가지 체험을 하게하고 체류시간을 늘릴 수 있도록 해양레저를 포함한 다양한 해양관광레저 관광 자원의 개발이 시급한 실정이다.

국내 해양레저에 관련된 법들이 여러 가지 법들에 분산되어 해양레저와 스포츠에 관한 법적인 제도가 부족하다.

즉 계류장을 포함한 마리나 시설에 대하여는 항만법, 체육시설의설치 및 이용에 관한 법률, 공유수면관리법, 유선 및 도선사업법, 요트 등 선박에 대하여는 선박법, 수상레저안전법, 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.

최근까지 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. 다행스럽게도 현재 수상레저안전법과 선박안전법을 개정하여 이러한 문제점들을 점차 개선하고자 노력하고 있다.

선박안전법 상 항행구역의 지정에 있어서도 선박 길이 12미터 미만 선박의 항행 구역은 평수구역으로 지정되어 있어서 연근해 항행이 곤란하다.

특히 평수구역에는 어장, 어망, 항만 시설, 항로 표지 등이 산재되어 있어서 자유로운 레저 활동이 곤란하며, 다도해와 연근해를 자유롭게 항행하지 못함으로 인하여 해양레저의 활성화에 저해 요인이 되고 있다.

수상레저안전법, 유선및도선사업법, 관광진흥법, 체육시설의 설치 및 이용에 관한 법률 등 선박에 관한 법들이 새로운 형태의 해양레저 산업의 수요를 제도적으로 충분히 반영하지 못하고 있다.

제도상의 문제점으로는 요트를 포함한 요트에 관한 용품들이 오락용품, 골프 용품 등과 같이 특정 물품으로 분류되어 특별소비세를 20%를 부과하고 있어서 요트 산업의 수요를 위축시키고 있었으나, 다행스럽게도 2005년 9월부터 특소세가 폐지되어 활성화가 예측된다.

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

요트를 즐기고자 하는 인구는 날로 증가하고 있으나 계류할 수 있는 기반 시설이 부족하여 요트 산업의 활성화가 이루어지지 못하고 있는 실정이다.

5. 결 론

국민 소득의 증가와 주5일 근무제의 시행으로

골프, 스키 등 육상 레저 산업에 이어 마지막 남은 해양레저산업의 활성화 시대가 도래 할 것으로 예측된다. 이에 대비한 국내 해양관광레저 산업의 현황과 문제점을 분석하여 다음과 같은 결론을 얻었다.

(1) 해양관광레저산업의 활성화를 이룰 수 있는 자연조건을 가지고 있으면서도 발전을 더디게 하는 바다에 대한 잘못된 인식, 해양에 대한 국민 인식 결여, 해양에 대한 교육 부족, 친수공간에 대한 적극적인 개발 결여, 안전사고에 대비한 구조체계 부재, 무분별한 개발로 인한 해양오염, 해양의 관광자원화 부족 등 저해 요인에 대한 체계적인 대응방안의 수립이 시급하다.

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

(3) 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.

(4) 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.

(5) 최근까지 선박안전법, 수상레저안전법에 세일 요트, 소형 모터보트 등 5톤 미만의 개인용 레저 선박은 등록 및 안전 검사 대상에서 제외되어 있어서 많은 문제점을 야기하고 있었다. 5톤 미만의 요트, 소형 모터보트들도 등록과 안전검사를 받도록 제정된 법의 적용이 시급하며 개인용 요트에 대한 보험 상품도 필요하다.

(6) 선박안전법 상 항행구역의 지정에 있어서도 선박 길이 12미터 미만 선박의 항행 구역은 평수 구역으로 지정되어 있어서 연근해 항행이 곤란하

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

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

(8) 현재 대부분의 요트들을 수입에 의존하고 있으므로 요트 구입에 많은 어려움이 따르고 있다. 따라서 요트 산업의 활성화를 위해서는 우리나라 사람과 지형에 적합한 국내산 요트 제작이 필요하다.

(9) 해양레저 산업 활성화에 기반이 되는 마리나 시설의 구축을 우선적으로 시행하여야 한다. 마리나 시설 구축에는 많은 시설비가 투자되므로 사회간접시설로 간주하여 국가에서 기반시설을 구축하고 운영과 관리는 민간 사업자에 임대하여 활성화 시키는 시스템의 구축이 우선적으로 해결되어야 한다.

참 고 문 헌

- [1] 허갑중(2002), 한국문화관광정책연구원, 주5일 근무제 실시에 따른 국민 관광 육성방안.
- [2] 해양수산부(2004), 주5일 근무 등 근로시간 단축에 따른 '04년도 해양관광 진흥 세부 실천 계획(안).
- [3] 해양수산부(2003), 주5일 근무 등 근로시간 단축에 따른 해양관광진흥 기본계획(안).
- [4] ICOMIA(2002), Boating Industry Statistics.
- [5] KIET(2003), 해양레저장비산업 육성전략 수립 연구 최종보고서.
- [6] Boating Industry Association of Queensland AU(2003), July.
- [7] 문화관광부(2001년), 「제2차 관광개발기본 계획」
- [8] 이상춘, 여호근, 최나리(2004), Introduction to Marine Tourism 해양관광의 이해
- [9] 해양수산부(2003), 해양관광 진흥 기본계획