

해양레저스포츠 정책의 발전방향

김찬룡* · 이재형†

*동의대학교, 체육학부 교수, † 한국해양대학교 해양체육학과 교수

A Course Development of the Marine Leisure Sport Policy

Chan-Ryong Kim* · Jae-Hyung Lee†

*Department of Leisure & Sport, Dong Eui University, Busan 614-714, Korea

† Division of Marine Physical Education, National Korea Maritime University, Busan 606-791, Korea

요 약 : 이 연구는 해양레저스포츠 정책의 발전방향에 관한 것이다. 이러한 연구를 위하여 우리나라 해양레저스포츠에 관한 선행연구와 실태분석, 해양레저스포츠의 장애요인 및 발전요인을 분석하였다. 해양레저산업의 발전에 기초 자료를 제공하고자 한 결론은 다음과 같다. 첫째, 정책기반의 문제로 해양문화에 대한 홍보 미비로 인한 국민들의 인식개선, 해양레저 산업에 대한 국가정책 반영 강화, 해양산업 해양레저스포츠 복합단지의 국가자원화 개발 중복 투자 방지, 선진국과의 긴밀한 network 구축 강화이다. 둘째, 인적기반의 문제로 해양레저 산업분야의 전문부처 조직신설, 전문지도자 육성 및 기반조성 사업의 TF팀 육성 강화이다. 셋째, 시설기반의 문제로 해양레저 관련 SOC의 확충, 해양레저 시설개발을 위한 법·제도적 규제완화, 지방정부와의 긴밀한 협력체제로 인한 난개발의 방지이다. 넷째, 법·제도적 기반의 문제로 규제 중심의 관련법규 철폐, 정책의 혼선으로 인한 법·제도적 혼선 방지이다. 다섯째, 산업적 기반의 문제로 국내 수요공급 확충과 부품산업의 강화, 선박/엔진 등 정비사 자격제도의 육성이다.

핵심용어 : 해양레저스포츠, 장애요인, 발전요인, 법·제도적 기반, 산업적 기반, 시설기반, 정책기반, 인적기반

Abstract : The purpose of this study is to show a course development of the marine leisure sport policy in Korea. The preceding researches and the analysis on the actual conditions on marine leisure sport in Korea were conducted for this research. And analyzing the obstacle and development factors in marine leisure sport, the conclusions intended to provide the preliminary data on the marine leisure industry are as follows: First, as policy-based problems, there will be needs for the public perception improvement in the marine culture caused by the lack of publicity, the reflection reinforcement of the national policy on the marine leisure industry, the prevention of the overlapping investment for the national resources development in the marine industry and marine leisure sport complexes, and the reinforcement of the close networks with the developed countries. Second, as human-based problems, there will be needs for the new organization of the specialty agencies involved in the marine leisure industry field, the nurture of the capable specialists and the reinforcement and nurture of TF team for the infrastructure industry. Third, as facility-based problems, there appeared to be the expansion of the SOC related to the marine leisure, the ease of the laws and regulations for the development of the marine leisure facilities, the prevention of the thoughtless development caused by close cooperation system with the local government. Fourth, as law and institution-based problems, there appeared to be the abolishment of the regulation-centered laws involved in them, the prevention of the legal and institutional confusion caused by policy confusion. Fifth, as industry-based problems, there must be the expansion of the domestic supply and demand, the reinforcement of parts industry and the nurture of the license system for the mechanics on the vessels and the engines.

Key words : Marine leisure sport, Obstacle factors, Development factors, Law and institution-based, Industry-based, Facility-based, Policy-based, Human-based

1. 서 론

1.1 연구의 필요성 및 목적

근래에 우리나라 사회의 전반에 가장 큰 관심은 Well-Being 과 건강이 삶의 중요한 키워드가 되고 있으며, 육체적인 건강 뿐만 아니라, 정신적인 건강에 대한 관심도 높아지고 있다. 또한 주 5일 근무제의 도입으로 인한 여가시간의 증대, 국민 소득 20,000달러 달성, 교통망의 확충과 결부하여 사람들이 단순히 달리고 땀내는 것뿐만 아니라 정신건강까지 챙겨주는 운동

을 선호하고 있고, 주 5일 근무제와 맞물려 웰빙현상은 상당 기간 지속될 것으로 예상된다(이, 2008). 또한 라이프사이클의 빠른 변화로 인하여 레저스포츠에 대한 관심 및 활동인구가 급속도로 증가할 것으로 전망되며, 특히 '삶의 질'을 중요시하는 웰빙문화가 새로운 생활방식으로 정착하면서 건강에 투자하는 영역은 갈수록 늘어나고 있다. 이와 같은 웰빙문화의 대두는 레저스포츠를 또 다른 하나의 문화 코드이자 사회이슈로 부각시키고 있으며, 레저스포츠의 활동도 기존의 관망하는 형태에서 개성이나 창조성의 발휘를 통한 자아실현 및 자기개발

* 대표저자 : 김찬룡(정회원), cksfyd@dongeui.ac.kr 051)890-2214

† 교신저자 : 이재형(정회원), jhlee3416@hhu.ac.kr 051)410-4793

을 추구하는 형태나 유형으로의 전환이 예상된다.

선진국의 경우 해양레저스포츠 활동에 참가하는 참가자의 비율을 보면 유럽과 미국 등은 40~50%가 크루즈를 비롯하여 레저잠수, 윈드서핑, 세일링 요트 등 해양탐방과 해양스포츠형이 높은 비중 차지하고 있다.

우리나라도 KTX의 개통으로 인한 교통수단의 발달, 주 5일 근무제 정착, 소득수준의 증가 등으로 해양레저스포츠 체험관광에 대한 수요도 지속적으로 늘고 있다. 2001년 국내에서만 1년에 1억1,400만 명이 바다를 찾아 해양레저를 즐겼고, 2008년에는 연인원 1억9,800만 명이 해양레저스포츠를 즐길 것으로 보인다. 2013년에는 연인원 2억5,700만 명으로 급증할 전망이다(박, 2007). 이러한 수요의 증가는 해양레저스포츠 산업의 경제적 효과와 고용창출효과가 지속적으로 확대될 것이 예상되며, 또한 해양레저스포츠 산업의 진흥이 기대된다. 이처럼 해양레저스포츠의 참여인구 증가와 관심이 왜 최근 들어 급속히 높아졌을까? 그 이유는 두 가지로 나누어 생각할 수 있다. 첫 번째는 해양레저스포츠가 개인적으로는 심신의 단련과 회복, 가족의 화합 촉진, 사회성 함양, 사고기회의 제공, 자연환경에 대한 관심 고취 등에 기여하며, 사회적으로는 국민체력향상, 재충전에 의한 생산성 증대 등 삶의 질 향상에 도움을 주었기 때문이다. 두 번째는 관광유발과 관련용품 판매에 의한 지역 경제적 파급효과, 고용창출, 주민소득증대, 레저업체들로부터의 세수증대 등을 통한 지역경제의 활성화 때문이다.

부산·경남·전남이 2005년 삼성경제연구소에 의뢰하여 연구한 결과에 의하면, 남해안 발전효과는 2020년 전국 1인당 평균 GRDP가 2만8000달러일 때 남해안 지역은 3만5000달러에 이른다는 것이다(차, 2007). 이와 같은 결과로 인하여 해안을 끼고 있는 지방자치단체들은 최근 요트 계류시설 등 마리나 시설 및 리조트 조성과 관련해 장밋빛 구상을 앞 다퉈 내놓으며 해양레저스포츠 단지 조성에 선점 경쟁을 벌이고 있다. 부산에서는 해운대, 광안리, 기장 지역이 경남에서는 고성, 남해, 진해, 거제, 마산, 통영 지역이 전남에서는 목포, 함평, 영암, 해남, 진도, 여수지역이 경기지역에서는 강화, 영종도, 인천지역(용유도)이 충남지역에서는 태안, 대천, 보령 지역과 그 외에 제주, 강원, 경북지역 등등에서 앞으로 늘어날 해양레저 수요를 감당하기 위한 필요기반 시설을 개발 및 조성 중에 있어 해양레저스포츠 분야가 미래유망 산업임은 분명하며, 또한 학문적인 가치도 매우 높아 해양레저스포츠 정책의 발전방향에 대한 연구의 필요성이 요청된다. 따라서 본 연구는 우리나라 해양레저스포츠 정책의 발전방향을 알아보기 위하여 해양레저스포츠의 실태분석과 장애요인 및 발전요인을 추출하고, 해양레저 산업의 발전에 기초 자료를 제공하는데 그 목적이 있다.

1.2 연구내용 및 방법

본 연구의 내용은 크게 국내 해양레저스포츠의 속성, 선행연구 동향 그리고 실태분석, 장애요인 및 발전요인을 중심으로 구성 하였다. 구체적으로 먼저 해양레저스포츠의 속성과 선행연구 동향을 분석하였다. 그리고 실태분석은 해양레저스

포츠 참가현황과 시설 등을 알아보았다. 장애요인과 발전요인은 크게 정책기반, 인적기반, 시설기반, 법·제도적 기반, 산업적 기반의 문제를 수렴한 후 우리나라 해양레저스포츠 정책의 발전방향에 대하여 알아보았다.

연구방법으로는 질적 연구방법의 하나인 사례연구로서 국토해양부 정책자료, 문화체육관광부 정책자료, 해양경찰청 정책자료, 국책연구기관 자료, 기타 연구소 자료, 학술지발표 자료 등을 이용하였다.

2. 해양레저스포츠의 속성과 선행연구 동향

2.1 해양레저스포츠의 속성

해양레저스포츠의 현상을 어떻게 설명하여야 할까? 혹자는 “짜릿하다”라고 표현한다. 이것은 바로 해양레저스포츠 만이 느낄 수 있는 속성이 아닐까 한다. 이는 해양레저스포츠가 가지고 있는 매력성이 인간의 극한 의지와 신체적 능력의 초월성을 추구하는 형태로서 참여자들에게 기존의 스포츠가 가져다 주었던 유희성과 타인과의 신체적 경쟁, 만족감, 내적보상 등의 가치와 구별되는 보다 한 차원 높은 특이한 경험의 요소들을 제공하기 때문이다.

Brandl-Bredenenbeck와 Brettschneider(1997)는 해양스포츠가 갖는 교육적 의의에 대해 자신감과 동료애 그리고 자기정체감 등을 형성하는 것 외에도 자연과 접촉하여 스포츠활동에 참여함으로써 자연의 섭리를 이해하고, 모험심과 도전의 욕구를 충족하게 하여 참가자들의 적극적인 사고능력을 배양하는데 큰 가치를 갖는다고 하였다. 해양레저스포츠에 참가하는 사람들의 속성을 보면 대부분 자연을 대상으로 자연의 장벽을 극복하고, 그 행동자체에 몰입하거나 도취되어 즐거움을 찾는 경향이 많음을 알 수 있다. 또한 최근 들어 해양레저스포츠가 보편화 되면서 사람들은 단순히 만족을 느끼는 단계를 넘어서 보다 창의적이고, 스티일이 넘치며, 극한 상황을 이겨내는 과정에서 자신의 정신적, 신체적 한계를 극복하는 인내력과 정신력이 필요한 모험적 요소가 포함된 해양레저스포츠에 많은 관심이 있기 때문으로 생각된다(이, 2007).

2.2 선행연구 동향

정부에서 1999년 수상레저안전법을 제정하면서 해양레저스포츠 활성화에 대한 제도와 정책이 보다 구체성을 띄고 있다. 학계에서 해양레저스포츠를 주제로 한 연구를 보면, 지역발전과 관광을 연계한 분야, 산업·경영 분야, 정책 및 발전 분야 등에서 해양레저스포츠가 지니고 있는 속성과 거시적인 접근 방식을 통한 해양레저스포츠 활성화를 도모하고, 소비자의 참여실태, 인식, 만족도 등에 관한 다양한 형태의 연구가 이루어져 왔다. 특히 해양레저스포츠의 발전과정에 있어서 정부 및 지자체 간에 경쟁적으로 하드웨어를 갖추겠다는 발표 이후 해양시대에 부응하는 소프트웨어를 갖추 수 있는 질적인 차원의 변화는 미흡하다는 지적 속에서 해양레저스포츠 분야가 연구

자들에게도 중요한 학문적 관심분야로 부각되고 있다(차, 2007). 그러나 법, 제도적 기반 문제와 사회기반 시설, 인적기반 문제, 산업적 기반 문제에 관한 연구는 부족한 실정이다. 최근에 정부 및 지자체, 학계의 해양레저스포츠를 대중화하기 위한 각고의 노력에도 불구하고 경제적인 측면에서의 부정적인 인식, 홍보부족, 소수 특정계층의 전유물이라는 선입견, 법, 제도적 규제, 사회기반 시설부족으로 아직까지도 해양레저스포츠의 대중화 및 활성화에는 어려움이 많은 실정이다.

3. 우리나라 해양레저스포츠의 실태분석

3.1 우리나라 해양관광 수요전망치

우리나라 해양관광 참여인구는 2010년에 116,431천명, 2020년에 160,149천명, 2030년에는 205,249천명으로 추정된다.

Table 1 The prospect for demand for marine tourism

구 분	1997년	1998년	2000년	2003년	2010년
인구(천명)	45,991	46,430	47,280	48,430	50,620
1인당 연평균 관광참여 횟수	6.9	6.5	6.9	7.1	7.3
총관광 참여횟수(천명·회)	317,337	301,795	326,232	343,853	369,526
해양관광 총 참여횟수(천명·회) (백분율, %)	74,143 (23.4)	72,129 (23.9)	84,404 (25.9)	92,060 (26.8)	116,431 (31.4)
해수욕	56,579	55,042	63,643	68,741	83,080
바다낚시	5,200	5,059	5,849	6,578	8,658
해양 스포츠	1,034	1,006	1,574	2,394	6,368
해양연관형(어촌관광 등)	11,330	11,022	13,338	14,347	18,325

source : 해양수산부(2006). 해양관광 기반시설 조성 연구

해양레저스포츠를 즐기는 인원은 1997년에 1,034명(1.4%), 2000년에 1,574명(1.9%), 2003년에 2,394명(2.6%), 2010년에는 6,368명(5.5%)으로 증가할 것으로 예상된다. Table 1은 해양관광 수요전망치(해양수산부, 2006)를 나타낸 것이다.

3.2 전국 해수욕장 이용객 현황

해양수산부(2006)의 해수욕장 유형별 관리·평가 모델 개발 연구 용역 결과를 보면 2005년도 해수욕장 개장 기간 중 연인원 약 111,694천명의 이용객이 전국 346개소의 해수욕장을 이용하였다(Table 2 참조). 2001년부터 2005년까지 4년 동안 전체 해수욕장의 이용객수는 약 76% 수준 증가하여 매년 약 15%씩 증가하였음을 알 수 있다.

Table 2 The present state of the users of the beaches nationwide

구 분	2001년	2004년	2005년
이용객 수	63,607,014	90,332,665	111,693,558

source : 해양수산부(2006), "해수욕장 유형별 관리·평가 모델 개발 연구"

3.3 향후 경험하고 싶은 해양레저스포츠

향후 가장 경험하고 싶은 해양레저스포츠 종목은 갯벌/바다 관찰체험이 16.8%로 가장 높은 비중으로 나타났으며, 바다 낚시 15.5%, 스킨스쿠바/스노클링 15.3%, 모터보트와 수상스키가 12.6%의 순서로 나타났다(해양수산부, 2006).

Table 3 Marine leisure sports hoping to experience henceforth

종목	갯벌/바다 관찰체험	바다 낚시	스킨 스쿠버	모터보트 수상스키	크루저 관광 체험	요트	윈드 서핑	기타
비율(%)	16.8	15.5	15.3	12.6	8.3	4.5	4.1	0.5

source : 해양수산부(2006), "해수욕장 유형별 관리·평가 모델 개발 연구"

3.4 해양레저스포츠 사업장 및 이용객 현황

Table 4 The present state of marine leisure sports business places and the users

구 분	워터 슬레드	웨이 크보드	수상 오토 바이	윈드 서핑	스킨 스쿠 바	낚시	래프 팅	바다 래프 팅	서핑 카약	절벽 다이 빙	멧목 탐험	수중 스쿠터	파워 보트	
년 이용자 (천명)	1,80	80	70	1,500	473,2	5,700	400	14	0.15	4	0.8	100	0.2	0.7
강습(클럽)	325	325	250	110	794	2,300	470	7	3	25	2	30	1	1
시설	130	130	90	205	120	1,150	7	10	3	14	2	15	120	1
민간단체	2			2	24	20	6			1				
해양레저스포츠	합 계		비 고											
연간 이용자	8,510천명		연인원(최소)											
강습(클럽)	4,644 사		강습, 클럽(매장제외)/서비스업											
시설	1,997 곳		법안:10, 임의: 45											
민간단체	55단체		직원: x3=19,803 임시직: x6=39,606											
연간 관련종사자	59,409명													

source : 한국레저협회(2005), "2005 레저스포츠 현황 조사자료"

한국레저협회(2005)의 2005년도 레저스포츠 현황 조사 자료에 의하면, 해양레저스포츠 이용객 중 낚시 570만 명, 스킨스쿠바 48,000천명, 윈드서핑 150,000천명, 래프팅 40,000천명 순으로 참가자들이 특정 활동에 편중된 현상이 나타났고, 연간 이용자는 851,000천명으로 나타났다. 그리고 (강습)클럽은 낚시 2,300여개, 스킨스쿠바 790여개, 웨이크보드, 래프팅 320여개, 수상오토바이 250여개 순으로 나타났고, 전체적인 강습(클럽)소의 수는 4,644개 사로 나타났다. 수상레저스포츠 사업장은 낚시, 윈드서핑, 웨이크보드, 워터슬레드, 스킨스쿠바 순으로 나타났고, 수상레저스포츠 시설은 총 1,997 곳으로 집계되었다(Table 4 참조).

4. 해양레저스포츠 장애요인 및 발전요인

4.1 해양레저스포츠 장애요인

1) 정책기반의 문제

(1) 해양문화에 대한 홍보미비로 인한 인식미흡

우리나라는 해양부국으로서의 무한한 성장 잠재력이 있음에도 불구하고 역사적으로 내륙 중심적 사고와 유교사상의 영향으로 해양에 대한 진취성이 부족하고, 해양사상을 배척하는 경향이 강했다. 특히, 해운·수산업은 농업의 보조 산업으로 인식하는 경향이 많았던 탓에 해양문화의 중요성에 대한 인식 부족과 무관심의 대상이었다. 뿐만 아니라 해양레저스포츠의 중요성에 대한 사회적 관심도가 낮고, 정부(국토해양부, 문화체육관광부)의 해양레저스포츠에 대한 정책적 무관심(해양수산부의 폐지)으로 해양레저 시설개발 시책 중 해양레저 시설개발에 대한 정책적 우선순위가 낮아 반도 국가이면서도 체험형 해양레저스포츠 보다는 주로 내륙관광 육성에 치우쳐져 해양레저스포츠가 선진국 형으로 발전되지 못하고 있다. 이는 어릴 적부터 물에 대한 공포심을 주입시켜 왔던 교육풍토와 분위기가 만연되었기 때문이며, 어릴 적부터 수영 등 친수활동에 대한 강화와 아울러 해양 마인드 진작을 위한 각종 진흥책이 부족한 것으로 사료된다. 또한 해양관련 문화, 유적 발굴, 해양관련 이벤트 축제, 다양한 해양체험기회 부족, 해양교육 기회 및 시설 등의 대국민적 홍보가 미흡한 것으로 기인된다(이와 권, 2003).

(2) 국가정책 반영 부족

3면이 바다인 우리나라는 해운항만, 조선, 국방(해군)의 터전이자 수산, 광물, 에너지 등 자원의 보고로서 개척해야 할 중요한 분야임에도 국토해양부, 문화체육관광부의 지도층 및 정책결정권자들은 해양레저 산업의 중요성에 대한 인식이 부족했고, 과거의 육지 중심적 사고에서 벗어나지 못하여 정부정책이 육지중심에서 해양경쟁시대로의 급속한 변화 추세에 능동적으로 대응하지 못해 왔던 탓에 해안지역의 난개발을 방치하고 있다. 해양레저 산업은 국가적 개발 차원의 일환으로서 문화체육관광부를 중심으로 추진되어야 하나, 현실적으로는 문화체육관광부보다는 국토해양부에서 해운, 항만, 어촌 및 어항, 해양관광 정책 등 부분적인 해양레저 관광 관련 업무를 추진해 오고 있는 실정이다. 또한 해양레저스포츠, 관광과 관련된 업무가 다양한 부처(관광지 지정 및 개발 등 : 문화체육관광부, 지방자치단체, 도서관리 : 행정안전부, 해상국립공원 관리 : 환경부)에서 분산 추진되고 있어 해양레저 산업의 특성이 충분히 반영되지 못하고 있다. 현재 우리나라의 해양레저 시설개발 정책은 국가 차원에서 그 동안 노력을 기울여 왔으나 선진국에 비해 국민 휴식공간이 양·질적 수준에 미치지 못하고 있으며, 기존의 해양레저스포츠 개발도 지역적 특성과 계절적 특성, 지역주민의 경제·사회적 제반여건이 충분히 고려된 종합적이고, 체계적인 공간창조가 이루어지지 않아 획일

적인 시설을 모방, 도입함으로써 독창성을 띠지 못하고 있다.

(3) 해양산업 복합단지의 국가자원화 개발 중복 투자

1999년 수상레저안전법을 제정하면서 해양레저스포츠 활성화에 대한 제도와 정책이 보다 구체성을 띄고 있으며, 특히 국민체육 5개년 계획, 해양관광 진흥 기본계획, 서해안 고속도로 주변지역 개발계획 등에서 해양레저스포츠가 핵심 정책과제로 부각되고 있다. 또한 지역산업 육성정책의 일환으로 산업자원부(2004)에서는 동남권 해양레저장비 개발센터 구축을 위해 100억원을 투자하고, 서남권에 레저선박 특화생산 기술지원시스템 구축의 정책입안과 여수 및 부산해운대구의 해양스포츠 특구지정 그리고 서남해안복합레저도시개발사업(J프로젝트)과 서남해안개발계획(S프로젝트) 등에서 해양레저스포츠 관련활동과 산업의 가치를 매우 중요시 하고 있음을 알 수 있다(차, 2007). 이러한 현상은 지방자치단체 간의 해양레저단지 개발의 과다경쟁으로 이어져 체계적인 해양단지 개발에 많은 문제점을 야기하고 있다. 즉 해당지역에 적합한 특성화를 무시하고 타 지역을 벤치마킹한 모방중심의 시설개발로 이어져 어항으로서 종합기능 미비로 인해 발생하는 어민들의 마찰야기와 환경개선에 대한 소요가 발생할 수 있다. 또한 국비의 중복 투자로 지방자치단체간의 지역이기주의와 직결되어 어항개발과 관련한 특성화사업의 부진, 지역 연안 자원개발의 낙후로 이어져 해당 지역의 훌륭한 해양레저 자원이 훼손되어 난개발을 조장하고 있다.

(4) 선진국과의 긴밀한 network 구축 미흡

해양레저스포츠 체험 활성화를 위하여 체험상품을 패키지와 화하고 참여자들이 직접 체험하고 경험할 수 있는 효율적인 프로그램의 개발(해양관광 레크리에이션, 윈드서핑·모터보트·수상오토바이 경주대회, 유람선 공연, 유람선 레스토랑, 통근선 운영 등을 패키지와 화하여 보급)을 계절별, 연령별, 장소별, 영역별로 차별화하여 지속적인 프로그램을 개발하여야 한다. 그러나 아직도 선진국에 비하여 해양레저스포츠 체험 프로그램이 미흡하고, 관련 정보인프라(network)의 구축도 미비한 상태여서 해양레저스포츠와 관광을 연계한 사업에 많은 문제점을 야기하고 있음을 알 수 있다(지, 2007).

2) 인적기반의 문제

(1) 해양레저 산업분야 전문부처의 조직구성 미흡

우리나라의 경우 해양관광 및 해양레저스포츠 분야에 전문성을 가진 해양관계 공무원과 해당부서가 턱없이 부족한 실정이어서 해양레저 사업에 많은 차질을 빚고 있다. 최근 정부조직이 부처의 통합으로 외형뿐만 아니라 내부 직제 또한 축소되어 많은 문제점을 야기하고 있다. 뿐만 아니라 과거부터 내려오는 문화체육관광부와 국토해양부 부처 간의 관광분야에 대한 영역을 놓고 상호대립적인 행정구도 역시 많은 문제점을 야기하고 있다. 특히, 임해지역에 위치한 지방자치단체의 경우 해양레저 수요가 급증하고 있음에도 불구하고, 종합적인

행정을 담당하고 있는 주무부처와 지방자치단체, 관광 관련 각종 위원회 및 관련기관들은 해양레저스포츠 정책에 대하여 무사 안일한 대응이 가장 큰 문제로 나타나고 있다. 그리고 예산과 인력이 과거의 조직형태에서 크게 변화된 것이 없고, 해양레저스포츠 정책에 대한 전문성도 결여되어 있어 많은 문제점이 제기된다(최와 심, 2004).

(2) 전문지도자 육성 및 기반조성 사업의 TF팀 육성 미비

현재 해양레저스포츠 인력을 전문적으로 양성하는 기관은 한국해양대학교와 부경대학교에서 졸업생을 배출하고 있는 것이 고작이다. 따라서 해양레저스포츠 전문지도자를 양성하기 위해서는 문화체육관광부 또는 국토해양부가 주관이 되어 인력양성 사업을 해양체육 관련 학과가 개설되어있는 학교에 용역을 의뢰하여 대학산하 부설연수원 형식의 인력양성 사업을 하는 것이 바람직하나 아직까지 해당부처가 해양레저스포츠 전문가의 중요성을 간과하고 있고, 해양레저스포츠 핵심 기반조성 사업의 TF team 조차 육성이 되지 않아 많은 문제점이 제기된다. 또한 선진 해양레저문화 산업 및 해양레저스포츠를 즐기기 위한 국가적 차원의 교육 시스템 개발 역시 매우 미흡하다.

3) 시설기반의 문제

(1) 해양레저 관련 SOC의 절대적 부족

우리나라의 해상교통망은 107개 항로에 157척의 내항 여객선이 취항하여 연간 약 1천만 명의 여객을 수송하고 있다. 현재 이들 해상교통과 연계한 크루즈 관련 상품개발과 수요 창출이 미약하다. 특히 크루즈 터미널 등과 같은 가장 기본적인 해상교통 또는 크루즈 관련 접안시설이 매우 부족하다. 기존의 해상유람선 운영의 전근대성과 함께 크루즈선내 관광위락 시설의 허가 절차 등이 복잡하여 항내·연안·국제크루즈 관광사업이 활성화되지 못하고 있다.

리조트나 마리나 사업은 최근 경제수준의 향상으로 인식이 다소 호전되었으나, 해양이라는 특수한 자연환경 속에서 보우팅과 보트관리에 안전성이 최우선되어야 하므로 영세한 사업자가 마리나 시설을 건설하고, 운영하기에는 많은 어려움이 뒤따른다. 이러한 현상으로 인해 우리나라 마리나는 부산의 수영만 마리나와 충무의 도남 마리나, 제주 중문단지 등에서 해양레저 인프라가 구축되어 있지만, 수요·공급적인 측면에서 절대 부족하여 해양레저스포츠를 즐기는 관광객의 이용에 많은 제한을 받고 있는 실정이다.

(2) 해양레저 시설개발을 위한 법·제도적 규제

전 세계적으로 공공재인 바다를 두고 어업권을 인정하고 있는 나라는 일본, 영국, 한국 등 3개국뿐이다. 게다가 정부의 어선 감척보상 정책에 따라 점차 어항에는 여유 공간이 많이 발생함으로써 해양레저스포츠가 가능한 다기능어항으로의 개발 가능성이 높아지고 있는 상황이다. 그러나 해양레저 시설 개발과 관련한 제도적·법률적 기반이 미흡하여 급증하는 국

내 해양레저 수요에 부응하는데 어려움이 있고, 해양레저 자원의 합리적 이용을 도모할 수 없다. 그 결과 국민들이 가장 많이 이용하는 해수욕장의 경우를 보면 개발에 관련된 통합법이 없어 개별로 개발 및 관리를 하고 있는 실정이다. 또한 해양레저 시설에 대한 등록 및 관리기준이 미흡하고, 해양레저 시설과 관련한 등록기준은 개발요건이나 관리기준, 다른 법률과의 관계 등에 대한 규정도 정립되어 있지 않다. 현재 해양, 연안역 관리주체 및 관련법규를 보면 지나치게 다원화 되어 있어 이러한 이용행위간 상충관계를 효과적으로 조정·통제할 수 있는 제도적 장치가 없어 많은 문제점을 야기하고 있다.

(3) 지방정부와의 협력체계 미비로 인한 난개발

해양레저 인구의 증가로 해양레저 산업의 중요성이 크게 부각되고 있으나 해양레저 산업과 관련하여 정부의 실행프로그램이 명확히 확립되어 있지 않아 지자체와의 협력미비로 해양레저 자원개발에 대한 종합적이고, 체계적인 조사가 이루어지지 못하고 있다. 또한 조사 분석 시스템 역시 총량적 분석 정도에 그치고 있어 이를 체계적으로 개발할 수 있는 정책적 시스템이 취약하다. 따라서 다목적 기능을 갖춘 해양레저 시설의 개발은 현실적으로 실현이 불가능하다고 볼 수 있다. 비단 이러한 현실뿐만 아니라 지역주민의 잦은 민원과 갈등으로 인한 지역주민들과 갈등해소 및 지역개발 차원에서 정책적으로 분산투자가 불가피한 개발이어서 투자의 효율성이 저하되는 문제점을 지니고 있다(지, 2007). 그리고 어촌계와 유도선업자 및 잠수인들 간의 연안권역 공유수면 영역다툼으로 인하여 수산업과 잠수 분야에서의 공동어장에 대한 입어문제로 많은 분쟁이 발생하고, 수산업과 유선업 분야에서의 해양공간을 둘러싸고 불법수산양식장의 확산으로 모터보트 등 유선을 이용한 해양레저스포츠 활동에 상당한 제약과 상호갈등을 증대시키고 있다(최와 심, 2004).

4) 법·제도적 기반의 문제

(1) 규제 중심의 관련 법규

1960년대에 해운·항만·수산분야 활성화를 목적으로 과거 영국과 일본에서 제정된 관련 법률들을 대부분 인용하여 각각 마련한 선박법, 항만법, 어항법, 공유수면관리법, 공유수면매립법과 1990년대 초반에 제정된 수상레저안전법의 법률이 규제중심의 조항으로 적용되어 신해양질서 시대를 열어갈 인간중심의 해양레저 문화의 발전에 장애를 가져왔다. 국토해양부가 해양레저스포츠, 해양관광을 활성화할 목적으로 마련한 '해양수산업발전기본법'과 '해양관광진흥계획'은 해운·항만·수산분야 관련 법률의 주요 가치존중 때문에 해양레저 발전에 현재까지도 장애법률로 존재하고 있다.

(2) 정책의 혼선으로 인한 법·제도적 혼선 초래

해양레저스포츠 활성화의 최대 난제는 아마도 수상레저안전법과 선박법의 충돌 일 것이다. 이 두 가지 법령은 관계부처가 상이하기 때문에 나타난 이유가 아닐까 하는 생각이 든다.

몇 가지 예를 들면 선박법에 의하여 등록하면 수상레저기구로 등록이 불가능하고, 수상레저안전법에 의하여 등록하면 선박법으로 재등록이 가능하다는 것이다. 현재 소형선박등록을 위한 선박법 개정안보다 수상레저안전법 개정(2005, 3, 31 법률 7478호)이 앞서 시행되었으므로 2007년 3월31일 이후에 레저선박을(선박법에 의한 소형선박으로 등록하고자)미등록하면 위법사항이 되어 과태료가 처분되는 기현상이 발생한다.

5톤 이상의 레저용 선박 조종면허 기준이 선박법이 우선인가 아니면 수상레저안전법이 우선인가 하는 문제이다. 즉 5톤 이상인 동력수상레저기구(레저보트)를 항해사 자격 없이 동력레저기구 조종면허로 운항하면 불법이고, 항해사가 레저용 보트를 수상레저안전법상의 항해를 하면 위법 처리되는 법 적용의 모순점이 발생한다. 이외에도 13인 이상의 자가용 레저선박 구분의 모호성과 길이 12미터이상의 레저선박에 대한 법적용기준 정립이 명확하지 않다는 것이다. 또한 요트조종면허 취득과 관련하여 해상에서는 예상하지 못하는 많은 문제점이 갑자기 발생할 때 비상시 상황대처에 대한 기능과 기술(항해술과 통신술, 야간 항행능력, 대양항해술, 해상교통술) 등이 자격취득 기준으로 우선시 되어야 하지만 평가방법에는 전혀 적용하지 못하여 모터보트 조종면허와 달리 차별화된 의미가 없다는 점이다.

5) 산업적 기반의 문제

(1) 국내 수요부족과 부품산업의 후진성

국내 해양레저스포츠 및 관련 산업이 발전하기 위해서는 반드시 해양관련 부품산업과 연계 발전이 이루어져야 국가 경쟁력이 생긴다고 본다. 이는 해양레저선박(세일요트, 파워보트, 부품, 소재)은 세계적으로 연 300-500달러 시장으로 추정되고 있기 때문에 영국, 이태리, 노르웨이, 중국, 대만, 일본, 미국, 스위스 등은 아메리카스 컵 출전 선박 개발비용에 1000억 원 정도를 투자할 정도로 해양레저 산업발전에 관심을 기울이고 있다. 이는 스포츠 선박기술이 레저선박에 활용되어 산업발전을 리드하고 있기 때문이다. 우리나라는 국내 내수시장 즉 해양레저의 수요가 부족하여 부품산업 역시 미흡한 상태에 있다. 해양레저 부품은 국내 작은 내수시장의 수요부족과 시장의 미 형성으로 인해 과거에는 대부분 부품을 외국에 수입하여 사용하고 있는 실정에 있었고, 현재에도 부품산업은 선진국에 비하여 후진성을 면치 못하고 있다.

(2) 선박/엔진 등 정비사 자격제도의 미흡

선진국의 경우 1인당 국민소득이 1만6000달러를 넘어서면서 요트 수요가 연간 30%이상 급성장하는 것으로 나타났다. 국민소득과 여가시간이 늘어나면 해양레저스포츠 활동 수요뿐만 아니라 요트를 소유하거나 타고자 하는 사람들이 늘어나는 것으로 분석된다. 국가정보원은 2003년 151억 달러에 달하는 세계 요트시장 규모가 오는 2010년에는 210억 달러로 증가할 것으로 전망했다.

인구 1000명당 요트 보유 대수는 북유럽이 143척, 일본은

3.6척이지만 우리나라는 0.043척에 불과하다. 대한요트협회에 따르면 우리나라의 요트 인구는 약 7000여 명, 요트 수는 930여 척인 것으로 조사됐다(해양수산부, 2006). 요트산업이 국내에는 아직 대중화가 되지는 않았지만 이를 전문적으로 취급하는 레저선박 관리나 엔진정비에 관한 전문 자격제도는 전무한 실정에 있다. 국내 판매업체인 야마하, 스즈키, 혼다, 머큐리, 도하츠 등에서 장비판매 및 부품판매·장비수리를 할 뿐 관련 민간단체는 아주 미미한 숫자에 불과하다.

4.2 해양레저스포츠의 발전요인

1) 정책기반의 문제

(1) 해양레저 문화에 대한 홍보미비로 인한 인식개선

해양레저 스포츠 문화를 발전시키기 위하여 우선적으로 어린이 및 청소년을 위한 해양레저스포츠 체험 프로그램을 개발하고, 프로그램의 상설화가 반드시 요청된다. 이러한 방법을 적용하기 위해서는 초, 중등 교과과정에 체험학습 프로그램을 포함하여 많은 학생들이 조기에 해양레저스포츠 체험을 통한 해양레저 문화에 대한 인식을 개선하도록 하여야 할 것이다. 이러한 교육 시스템을 강화하기 위해서는 해양스포츠 수련시설을 바다가 인접한 지역에 건립하여 해양 마인드를 유소년시절부터 부각시켜야 한다.

(2) 해양레저 산업에 대한 국가정책 반영 강화

국토해양부, 문화체육관광부의 정책결정권자들은 해양레저 산업의 중요성에 대한 인식 강화와 과거의 육지 중심적 사고에서 벗어나 국가정책이 육지중심에서 해양경쟁시대로의 급속한 변화 추세에 빠르게 대응하여야 할 것이다. 또한 해양레저 산업이 국가적 개발 차원의 일환으로 문화체육관광부와 국토해양부를 중심으로 행정의 일원화를 통해 적극 추진하여야 한다. 향후 해양레저 산업의 개발정책은 국가적 차원에서 지역적 특성과 계절적 특성, 지역주민의 경제·사회적 제반여건이 충분히 고려된 종합적이고, 체계적인 공간창조를 중심으로 이루어져야 한다.

(3) 해양산업 복합단지의 국가자원화 개발 중복 투자 방지

현재 우리나라의 권역별 해양레저 시설관련 개발사업 중 해안지역에서 추진되고 있는 사업은 총 94개로 파악되고 있다. 시·도별 현황을 살펴보면 강원도 20개 사업, 전남이 14개 사업, 경남이 13개 사업, 충남이 12개 사업을 추진 중인 것으로 나타났다. 또한 권역별 계획에 포함되어 있지 않으나, 각 시·도에 의해 최근 구상중이거나 개발 기본계획을 수립 중인 사업이 다수 있다. 그러나 권역별 계획에 포함되어 있는 사업 중 현재 계획대로 추진되고 있는 사업은 소수에 불과하며, 사업 일정이 연기되거나 전혀 추진되고 있지 않는 경우가 많다. 이는 해당 지자체가 중핵시설만 지나치게 강조한 사업계획으로 일관하여 지역사회 소외, 재산권 및 환경문제로 지역주민과의 마찰을 초래하고 있다. 또한 개발 계획이 관광수요에

대한 과대한 기대심리로 시설물(하드웨어) 위주의 대규모 사업계획을 남발하고, 단기적 성과에 집착한 나머지 주변 환경과 자원의 특성 및 입지에 따른 중복 개발계획으로 발생하는 문제점 등이 나타나고 있다. 따라서 이러한 문제점을 사전에 면밀하게 검증하여 훌륭한 해양레저 자원을 보호하면서 난개발의 우려를 해소하는 개발 사업으로 추진하여야 한다.

(4) 선진국과의 긴밀한 network 구축 강화

선진국과의 긴밀한 network를 구축하여 해양레저스포츠 체험활동을 발전시키고, 체험관광 프로그램을 패키지화하여 참여자들이 직접 체험하고 경험할 수 있는 효율적인 프로그램의 개발(해양관광 레크리에이션, 윈드서핑·모터보트·수상오토바이 경주대회, 유람선 공연, 유람선 레스토랑, 통근선 운영 등을 패키지화하여 보급)이 필요하다. 그리고 선진국의 해양레저스포츠 체험관광 프로그램을 벤치마킹하여 계절별, 연령별, 장소별, 영역별로 차별화하여 지속적인 프로그램을 개발하여야 한다.

2) 인적기반의 문제

(1) 해양레저 산업분야 전문부처의 조직신설

우선적으로 해양관광, 레저스포츠 자원개발 전문부처의 조직을 신설하여야 한다. 그리고 해양관광 및 해양레저스포츠 분야에 대한 전문성을 가진 관계 공무원과 전담부서를 설치하여 해양레저 분야에 전문성을 높이고, 문화체육관광부와 국토해양부 부처 간의 해양레저 관련 사업개발 분야에 대한 업무분장을 명확히 규정하여야 한다. 뿐만 아니라 지방자치단체나 각종 위원회에도 해양레저 관련 전문가를 배치하여 전문조직을 구성하고 해양레저 산업에 대한 전문성을 높여야 한다. 현재 창원시, 진해시, 여수시, 전라남도, 경기도 등에서는 해양레저산업과를 설치하여 해양레저산업에 박차를 가하고 있다. 현재에는 일부지역만 전담부처를 신설하고 있지만, 향후에는 해안 역에 위치한 지자체에서도 이와 같은 전문조직을 반드시 구성하여야 한다.

(2) 전문지도자 육성 및 기반조성 사업의 TF팀 육성 강화

해양레저스포츠 전문지도자를 양성하기 위해서는 두 가지 안이 있는데 첫 번째 안은 국토해양부가 주관이 되어 해양레저 관련 인력양성 사업을 해양체육학과가 개설되어있는 관련 대학에 용역을 의뢰하여 대학산하 부설연수원에서 인력양성 사업을 하는 것이다. 둘째 안은 문화체육관광부 산하 병설 연수원을 부산, 전라, 충청, 강원, 인천, 포항, 제주지역에 지정하여 연간 1-2회씩 정기적인 전문 인력을 양성하고, 지방자치단체와 학계, 협회 그리고 문화체육관광부, 국토해양부 등과의 정기적으로 교류를 통한 세미나, 사례발표, 워크숍 등으로 전문 인력의 교육과 양성이 실시되어야 한다. 또한 해양레저 산업 핵심 기반조성 사업의 TF팀을 육성하여 선진 해양레저문화 산업 및 항해술 습득의 국민교육 시스템을 개발하고, 국가적 차원에서 정기적인 교육이 실시되어야 한다.

3) 시설기반의 문제

(1) 해양레저 관련 SOC의 확충

증가하는 해양레저스포츠 참여인구와 해양레저 산업의 발전을 위해서는 소규모 어촌·어항을 개발하는 것이다. 소규모 어촌·어항개발 방향을 크게 2가지 기능으로 구분하여 한 곳은 기존 어항의 기능을 갖도록 하고, 다른 한 곳은 각종 해양레저스포츠 보트들이 계류 할 수 있도록 환경친화적인 어항을 개발하여야 한다. 육상에서는 리프트 시설, 창고, 정비소, 휴게실, 교육장, 주유소, 전망대, 낚시데크, 클럽하우스 등의 기능을 구비한 시설을 계획하여야 한다. 그리고 환경적인 리모델링을 통해 어촌이 지닌 어메니티(Amenity)를 증진시킴으로서 보다 쾌적하고 깨끗한 이미지 변신을 통해 도시민의 방문을 촉진시켜 어촌사회와의 교류를 활성화시키는 한편, 바다를 직접 체험할 수 있는 해양레저·문화의 공간으로 전환시켜 소규모 어항의 이용가치를 상승시켜야 할 것으로 사료된다(최와심, 2004).

일본의 경우는 소규모 어항을 개발하여 수변녹지공간을 바다와 조화롭게 조성하고 낚시나 공원, 수족관 등의 환경친화적 해양레저 공간을 개발한 곳이 대다수이며, 특히 환경보존, 사회균형, 지역개발이라는 새로운 개념의 수변공간 개발방식을 채택하고 있다. 우리나라도 지자체에서 경쟁적으로 해양레저 인프라 구축에 지나치게 예산을 지출하여 방만하게 사업을 무리하게 추진하기 보다는 그 지역의 특성화에 적합한 모델을 개발하여 사업을 추진하여야 할 것이다.

(2) 해양레저 시설개발을 위한 법·제도적 규제 완화

해양레저 시설개발과 운영에 관련되는 법 및 규제 법률은 항만법, 공유수면매립법, 공유수면관리법, 어촌·어항법, 수산업법, 해상교통안전법, 수상레저안전법, 선박안전법, 관광진흥법, 연안관리법, 문화재보호법, 자연공원법, 도시계획법, 건축법, 유선사업법, 도선 사업법, 체육시설 설치, 이용에 관한 법률, 낚시어선법 등 20여개의 개별 법률이 있고, 관련 부처는 국토해양부, 문화체육관광부, 행정안전부 등 3개 부처에 걸쳐 얽혀있어 이러한 법을 일원화하여 하나의 법(통일법)으로 제정하거나 완화를 목적으로 한 법 개정을 위한 노력이 필요하다. 즉 연안의 환경과 자원을 합리적으로 이용하고 보전하기 위해서는 연안 역에서 발생하는 개발행위 및 토지이용 행위에 대한 적절한 관리가 필요하다. 만일 특정 사업주가 해양레저 사업을 하기 위하여 시설을 개발하려면 40여개의 개별법을 적용받아야 한다. 국내실정으로 보면 불가능에 가깝다고 볼 수 있는데 해양레저 산업의 활성화라는 측면에서 특별법을 적용하여 제정하는 것이 제일 좋은 방법이다.

(3) 지방정부와의 긴밀한 협력체제로 인한 난개발 방지

해양레저 자원 개발 시에 난개발을 방지하기 위하여 정부와 지자체 간에 긴밀한 협조 하에 우선적으로 시설개발에 대한 타당성 용역조사가 종합적이고, 체계적인 정책적 시스템의 선행이 우선적으로 시행 되어져야 한다.

프랑스 랑그독 루시옹 지역의 해양마리나 리조트 관광자원 개발 사례를 보면 몽펠리에 대학과 지역자치단체가 공동으로 운영하는 관광자원개발협의회의 주관 하에 조성되었고, 관광단지는 1962년에 개발되어 1980년대 초에 완공된 세계에서 가장 잘 개발된 해안관광단지로 알려져 있다. 이 지역에는 6개의 해양레저스포츠 지역을 마리나를 중심으로 개발하고, 기존에 개발한 해양, 레저스포츠 지역을 중심으로 촌락을 재정비하여 모두 고속도로와 연계하고, 17개 항구를 개발하여 2002년 하계에만 약 700만 명의 관광객을 유치하는 성과를 올리고 있다. 우리나라도 이러한 사례를 근거로 Eco-City, Ecological City, Eco-Police, Eco-System을 갖춘 도시 즉, 인간과 자연 및 환경이 공존하는 쾌적한 항만개념인 Eco-Port를 실현하기 위해 어촌·어항의 환경수용력을 고려한 항만개발이 이루어지도록 노력하여야 한다.

4) 법·제도적 기반의 문제

(1) 규제 중심의 관련 법규 철폐

해양레저산업을 활성화할 목적으로 우리나라는 영국과 일본에서 제정된 관련 법률들을 대부분 인용하여 각각 마련한 선박법, 항만법, 어항법, 공유수면관리법, 공유수면매립법과 1990년대 초반에 제정된 수상레저안전법이 대부분 규제를 목적으로 제정되어 해양레저스포츠 활성화에 많은 장애가 발생되고 있다. 따라서 규제중심의 법률조항을 우선적으로 완화하여 개정할 필요성이 있다. 신해양질서 시대를 열어갈 인간중심의 해양레저 문화발전을 위하여 유사관련법을 통합하고, 법의 허용범위 내에서 최대한 규제조항을 완화하여 해양레저스포츠 활성화를 물론 이용객들이 불편하지 않도록 정책적으로 배려를 하여야 한다.

(2) 정책의 혼선으로 인한 법·제도적 혼선 방지

수상레저안전법과 선박법의 독소조항을 우선적으로 개정을 하여야 한다. 이 두 가지 법령은 관계부처에서 신속히 전문가의 자문 하에 독소조항을 개정하여 해양레저 참여자들이 불편을 느끼지 않도록 해야 한다. 또한 수상레저안전법의 요트조종면허 취득시험과 관련하여 평가방법을 비상시에 대처할 수 있는 기능과 기술(항해술과 통신술, 야간 항행능력, 대양항해술, 해상교통술) 등의 자격취득 기준을 적용하여 다양하게 평가방법을 적용하여야 한다. 하나의 예를 들면 수상 또는 해상에서 레저활동을 할 경우에는 반드시 라이프 자켓을 입어야 한다고 수상레저안전법에 명시되어 있으며, 만약 위반시는 과태료 100만 원 이하에 처한다는 규정이 있다. 이러한 규정을 토대로 스킨스쿠버 참여자들에게는 독소조항이 아니라고 할 수 없다. 스킨스쿠버 장비 중 부력조절기(BC)는 일반 라이프 자켓보다 더 우수한 부력을 유지하는 성능이 있음에도 불구하고, 단지 라이프자켓을 착용하지 않았다는 이유로 과태료를 부과한다는 조항은 독소조항이 아닐 수 없다. 법의 규정대로 한다면 부력조절기를 착용 후 라이프 자켓을 또 착용한 후 잠수를 하여야 한다는 결론이 나온다. 스킨스쿠버는 물속으로

잠수를 할 때에는 1인당 7-10KG의 납을 착용하고, 부력조절기의 공기를 배출한 후 잠수를 하여야 하는데, 만약 라이프 자켓을 착용하고 잠수를 하려고 하면 불가능하다는 것이다. 따라서 이러한 독소조항을 반드시 개선을 하여야 한다.

5) 산업적 기반의 문제

(1) 국내 수요공급 확충과 부품산업의 강화

국내 해양레저스포츠 및 관련 산업이 발전하기 위해서는 반드시 해양관련 부품산업과 연계 발전이 이루어져야 한다. 기존의 미개발된 해안선, 광활한 간척지와 도서 및 연안해역을 체계적으로 개발하면 아시아 최고의 해양산업단지와 해양레저, 해양관광, 해양스포츠 산업의 hub로 육성시킬 수 있다. 영국, 프랑스, 이태리, 노르웨이, 미국 등의 선진국은 해양레저산업단지가 일반화되어 있으나, 아시아권에는 호주 브리즈번이 유일하게 해양산업 단지가 있다. 그러나 아직 우리나라는 장비 및 부품산업 단지 개발이 초기단계에 있어 세계화에 부응하기 위해서는 우선적으로 해양산업단지를 목포, 영암, 고성, 사천 등 해안지역에 인프라를 구축하여 부품을 국산화하고, 내수시장의 공급과 해외수출을 통한 부품산업단지를 활성화 하여야 한다. 일본, 대만, 중국의 경우 중·소형 크루즈 개발사업에 투자하여 세계 선진국과 대등한 위치에서 선전을 하고 있음을 볼 때, 우리나라도 불가능한 것만은 아니라고 본다. 중국이나 대만 역시 내수시장은 국내의 실정과 비슷하기 때문이다.

(2) 선박/엔진 등 정비사 자격제도의 육성

레저선박 관리나 엔진정비에 관한 전문 자격제도는 문화체육관광부나 국토해양부가 주관이 되어 해양레저 관련 선박정비, 엔진정비, 장비보수, 장비개발 등의 인력양성 사업을 해양레저스포츠 및 해양관련 연구 인력과 장비 및 시설의 구비가 잘 갖추어진 대학에 관련교육의 인력양성 사업을 위탁하여야 한다. 이는 교육의 일원화 및 효율화가 병행되기 때문에 해양레저 산업의 선박/엔진 정비와 관리 분야의 인력양성에 적합하기 때문이다.

5. 결 론

본 연구는 우리나라 해양레저스포츠 정책의 발전방향에 관한 연구이다. 이러한 연구를 위하여 우리나라 해양레저스포츠에 관한 선행연구와 실태분석 그리고 해양레저스포츠의 장애요인 및 발전요인을 분석하여 해양레저산업의 발전에 기초 자료를 제공하고자 한 결론은 다음과 같다.

첫째, 정책기반의 문제로 해양문화에 대한 홍보 미비로 인한 국민의 인식개선, 해양레저 산업에 대한 국가정책 반영 강화, 해양산업 해양레저스포츠 복합단지의 국가자원화 개발의 중복 투자 방지, 선진국과의 긴밀한 network의 구축 강화이다.

둘째, 인적기반의 문제로 해양레저 산업분야 전문부처의 조직신설, 전문지도자 육성 및 기반조성 사업의 TF 팀 육성 강

화이다.

셋째, 시설기반의 문제로 해양레저 관련 SOC의 확충, 해양레저 시설개발을 위한 법·제도적 규제완화, 지방정부와의 긴밀한 협력체제로 인한 난개발 방지이다.

넷째, 법·제도적 기반의 문제로 규제 중심의 관련법규 철폐, 정책의 혼선으로 인한 법·제도적 혼선 방지이다.

다섯째, 산업적 기반의 문제로 국내 수요공급 확충과 부품산업의 강화, 선박/엔진 등 정비사 자격제도를 육성해야 한다.

참 고 문 헌

- [1] 박성현(2007), "서남권 해양관광 기반구축과 화원관광단지 성공전략 심포지엄", 한국해양관광학회, pp. 59-130.
- [2] 산업자원부(2004), "동남권 해양레저장비 개발센터 구축", 수송기계산업과, 공개자료
- [3] 이재형(2007), "21세기 New 해양레저스포츠의 접근", 해양관광 발전 방안 마련을 위한 2007 해양관광 심포지엄 발표자료, 해양수산부, pp. 2-24.
- [4] 이재형(2008), "해양레저스포츠 참여자의 운동중독이 사회적 지지와 자아존중감에 미치는 영향", 한국체육과학회지, 17권, 1호, pp. 87-99.
- [5] 이재형, 권혁동(2003), "해양스포츠관광의 정책적 중요성과 활성화 요인", 한국스포츠리서치, 14(6), 1169-1182.
- [6] 지삼엽(2002), "대규모 국제행사 경제효과 극대화를 위한 해양스포츠 육성방안", 한국체육학회지, 41(4), 83-97.
- [7] 지삼엽(2007), "해양관광 발전 마련을 위한 2007 해양관광 심포지엄", 해양수산부, pp. 27-70.
- [8] 차성기(2007), "학술지를 통해본 해양스포츠 연구동향과 과제", 한국체육학회지, 46(1), 557-565.
- [9] 최도석, 심미숙(2004), "부산의 해양관광 실태분석 및 발전방안에 관한 연구", 부산발전연구원, pp. 3-20.
- [10] 한국레저협회(2005), "2005 레저스포츠 현황 조사자료."
- [11] 해양수산발전기본법 제7조, 8조, 9조 참조.
- [12] 해양수산부(2006), "해수욕장 유형별 관리·평가 모델 개발 연구".
- [13] 해양수산부(2006), "해양관광 기반시설 조성 연구용역 보고서", pp. 314-330.
- [14] Brandl, B. and Brett, S.(1997), "Brandl- Bredenenbeck, H. P., & Brettschneider", W. D.(1997), Sport Involvement and Self- Concept in German and American Adolescents, Sociology of Sport, Sage Publication.

원고접수일 : 2008년 4월 21일

심사완료일 : 2008년 6월 12일

원고채택일 : 2008년 6월 26일