국제사례를 통한 수익형 마리나 운영 모델제시

The Suggestion on the Commercial Operation of Marina Facilities Through the Research of the Alien Cases

정종석†*
Jong-Seok Jeong†*

요 약 문

마리나가 활성화되어 있는 호주, 뉴질랜드, 일본, 말레이시아 마리나의 운영적 측면을 비교 분석하여 향후 운영 및 운영예정인 마리나의 수익형 모델을 요약하였다. 또한 국내 마리나 운영에 있어 미리 고려되어져야 할 사항과 개선되어져야 할 사항도 명시하였다. 마리나 관련 개발과정, 주변 인프라의 연계 · 구성과 프로그램개발이 시급한 면도 있지만 마리나의 운영 측면에서 파급되는 효과를 고려하여 조사 분석하였다. 향후 마리나개발계획에 따라 2019년까지 조성되는 마리나를 한국의 실정에 맞게 보다 효율적이고 수익이 발생될 수 있는 운영 모델을 제시하고자 했다.

※ **핵심용어** : 마리나, 요트, 운영모델, 해양레저, 수상레저

1. 서 론

1.1 연구의 필요성

해양레저스포츠 발전을 위하여 마리나의 개발이 세계 각 도시에서 실시하게 된 배경에는 지역에 따라 특성이 다르겠지만, 공통점은 수익형 마리나의 개발이 도시조성에 있어서 매력적인 요소가 매우 많다는 점과 대도시 주변에서는 수익형 마리나에 대한 요청이 높아지고 있고, 최근 워터프론트를 요구

* 세진중공업 세진이노테크(주) 기술연구소 소장
† 논문주저자

하는 시대적 변화에 따라 해양레저스포츠가 각광을 받고 있으며, 사회 환경의 초점은 해양관광개발에 역점을 두고 있다. 그 배경에는 연안역이 국토의 효율적인 이용과 잠재력 운영, 그리고 경제개발의 미개척분야로서 남아있기 때문에 자연 친화적인 환경특성으로서 부가가치를 높이고 도시의 경쟁력을 강화하려는 것이 선진외국의 마리나 운영에서 나타나는 공통적인 사례라고 볼 수 있다.

여가선용에 있어서도 개인의 주체의식이 존중되어 단체여행에서 혈연, 지연의 그룹요소 또는 가족과의 그룹여행으로, 단순히 보는 레저에서 직접 체험하고 즐기는 레저로의 이행 등에서 볼 수 있는 바와 같이 단체수동형에서 개인 능동의 자기실현형으로 진전되어 여가선용은 이제 그 성숙기에 도달하였고, 지금까지 생활의 역점이 주거생활 중심이었으나, 최근에는 여가선용을 해양레저스포츠 쪽으로 우선순위가 이행되고 있는 실정이다. 여기에 수반하여 해양 선진국처럼 국내에서도 경제성장과 함께 여가선용으로 많은 사람들이 해양레저스포츠 활동을 원하고 있는 동시에 수많은 해양레저 장비들의 보급이 확산되고 있다.

그리고 도시의 연안부(沿岸部)는 휴양처로서 가까운 곳에 바다가 존재하고 일상적으로 해양레저스포츠를 즐기는 것이 가능함에도 불구하고 대부분의 사람들은 바다와 육지를 격리시켜 바다를 산업 활동의 중심지로서 이용하고 있다. 이러한 문제점을 개선하여 해양레저스포츠를 활성화 하기 위해서는 해양레저스포츠의 활동공간으로서 활용이 가능하도록 선별적인 친수공간의 확보와 환경조성이 필요하다.

또한 스포츠형의 새로운 마리나 운영의 기점은 기존의 해수욕장뿐만 아니라 연중 활용할 수 있는 새로운 프로그램의 개발이 시급하다.

국제적 사례를 볼 때 이러한 환경에는 운영을 위한 목적이나 방법이 지역의 특성에 따라 각각 다른 유형을 가지고 있는데, 유형으로서는 쾌적성 활용형 마리나(psychological amenity improvement marina), 도시문제 해결형 마리나(urban problems solution marina), 유휴지 재생형 마리나(land unused regeneration marina), 시장성 도입형 마리나(marketability introduction marina), 도시기반 정비형 마리나(comprehensive urban use planning), 경기 캠프형 마리나(racing camp marina) 등이 있다.

이를 기반으로 국토해양부에서는 2009년 12월 마리나 항만의 조성 및 관리 등에 관한 법률 시행에 따라 마리나 항만기본계획(2010)을 수립하고 해양레저스포츠 활성화와 관련 산업 육성 기반을 마련하기 위해 전국의 43개소에 대한 마리나 개발 계획을 확정 발표하였다. 그러나 마리나의 건설은 거액의 시설투자와 부지 및 해수면의 확보가 필요하므로 먼저 지방자치단체가 주관한 공공마리나의 건설이 우선되어야 함은 물론 민간자본 및 해외자본의 유치도 활발히 이루어지도록 조성되어야 할 것이다.

따라서 본 연구는 선진외국의 마리나 운영 사례를 비교분석하여 한국의 실정에 맞는 모델을 개발할 필요성이 있다.

1.2 연구의 목적

본 연구는 마리나가 활성화되어 있는 호주, 뉴질랜드, 일본, 말레이시아의 성공한 대표적인 마리나의 운영적 측면을 비교 분석하여 향후 국토해양부에서 추진하고 있는 43개의 운영 및 운영

예정인 마리나를 한국의 실정에 맞는 수익형 마리나 방안의 모델을 제시하고자 하는데 목적이 있다.

2. 연구 방법

2.1 연구 대상

본 연구의 대상은 한국을 포함하여 아시아 태평양 지역에서 마리나가 가장 발달한 호주, 뉴질랜드, 일본, 말레이시아 마리나 등의 5개국 마리나의 운영 실태를 분석하였다.

2.2 연구 방법

1) 본 연구는 호주, 뉴질랜드, 일본, 말레이시아 마리나 및 한국 등의 각국의 마리나 협회 또는 요트협회에서 발간되고 있는 요트 마리나에 관련된 문헌, 사례 및 현장조사를 통하여 이를 비교 분석하였다.
2) 사례의 모델은 각국의 수익형 마리나로서, 호주(쉐라톤 마리나 미라지/Sheraton Marina Mirage), 뉴질랜드(웨스트해븐 마리나/Westhaven marina), 일본(리비에라 즈시 마리나/Riviera Zushi Marina), 말레이시아(네그리스밀란 로얄 요트클럽마리나/NegeriSembilan Royal Yacht Club Marina), 한국 수영만요트경기장(Busan Yachting Center)을 대표적인 표본으로 조사하였다.

2.3 연구의 제한점

수익형 마리나 운영에 영향을 미치는 요인으로서는 각국의 자연적, 경제적, 사회적, 문화적, 교육적, 종교적 등의 결정요소 등이 다양하게 작용하고 있으나, 본 연구에서는 수익형 마리나의 운영적인 실태만을 조사 분석하였다.

3. 연구 결과

3.1 호주의 마리나 운영

요트 계류를 위한 마리나의 건설은 천연의 항구를 이용하여 개발된 마리나로서 개발초기부터 만이나 강어귀를 이용한 시설이기 많기 때문에 다양하고 곡선적인 형태가 많고 필요수심 4.5m 이상을 확보하고 있으며, 제방대신에 방축의 형태로 되어있다.

Table 1에서 나타난 바와 같이 운영적인 측면에서는 일반인을 대상으로 하는 요트 클럽과 어린이를 대상으로 하는 주니어 요트인을 주로 양성하는 클럽으로 분리 운영하고 있다. 또한 영리를 목적으로 하지 않고 순수하게 비영리로 운영하고 있는 것이 많이 있는데, 어린이용 딩기요트를 사용하여 주니어 프로그램을 중요하게 운영하고 있다.

일반인을 대상으로 철저하게 회원제로 운영하고 마리나는 프라이비트이기 때문에 회원 이외는 출입할 수가 없다. 회원이 아닌 사람은 마리나 입구에서 임시 회원등록을 하고 클럽하우스를 출입할 수 있는데, 보통차림으로 출입할 수 있는 클럽하우스와 정장한 복장이 아니면 들어갈 수 없도록 규정하여 클럽 하우스의 격상을 높여 운영하는 형태가 있다. 클럽의 격상과 부가가치를 높이기 위하여 매년 새로운 경기이벤트를 유치하는데 전부 자원봉사자로서 운영을 하고 있는데, 회원의

수는 적지만 회원들이 교대로 레이스 운영, 식당과 청소당번, 클럽의 요트 등을 관리 운영하고 있다.

Table 1 호주의 수익형 마리나

마리나	내 용
마리나 운영	영리, 비영리 분리운영, 면허자격, 환경관리 매년 부가가치를 높이기 위해 새로운 경기 이벤트 유치 자원봉사자 운영, 국가적 차원 관광객유치 주변국과 연대하여 요트관광산업으로 발전 외국요트 입국시 CIQ절차 간소, 언어서비스 병용
클럽하우스 운영	철저한 회원제, 일반회원제, 실비회원제 운영 일반인 요트클럽, 주니어 요트클럽 분리운영 복장을 통제하지 않음
요트학교 운영	일본요트협회가 인정하는 지도자 자격을 갖춘 강사가 지도 초급반, 중급반, 크루저반 분리운영 엘리트선수, 아마추어선수, 동호인 분리운영 어린이용 딩기요트 프로그램을 중요하게 운영
유 · 어선업 운영	요트, 보트, 페러세일링, 하우스보트, 수상오토바이, 워터슬레드, 물놀이기구, 웨딩요트, 개인낚시선, 파티보트, 유도선책임보험
편익시설 운영	레스토랑, 쇼핑센터, 리조트, 호텔, 콘도미니움, 유스호스텔, 골프장, 오토캠핑장, 주차시설
마린 하우스	보트 · 엔진 판매소, 요트부품 판매소, 수리소, 요트 관리업, 청소대행업
계류장 운영	요트 · 보트 입출항 분리, 입출항은 자율에 의해 통제 사용료 납부 후 보안감시 및 전기, 수도 등의 혜택 장비위탁관리, 장비분실보상, 자연재해보상
해상안전 요원	민간단체(NGO) 정례화, Coast Guard, 인명구조, 해난사고시 바다수색, 안전교육실시

그리고 국가적으로 관광 수입을 높이기 위하여 마리나 운영에 참여하고 있는데, 특히 해밀턴 아일랜드는 전세계의 신혼여행의 관광객을 유치하기 위하여 비행장을 건설하였다. 유럽인 관광객 유치를 목표로 건설된 쉐라톤 마리나 미라지와 센츄리 코브 마리나는 고급리조트로서 호주 휴양 중심도시인 골드코스트에 위치하고 있는데, 워터프론트 개발을 위하여 외국자본을 유치하였다. 특히 일본의 자본을 많이 유치하여 건설되었는데, 소택지 같은 하구를 개발하여 거대한 해양레저스포츠 중심으로 발전하였으며, 특징적으로 생활공간과 레저공간으로 분리하여 운영하고 있다.

요트학교는 호주요트협회가 인정하는 지도자의 자격을 갖춘 강사가 학생들의 수준을 정해서 모집하고, 초급반, 중급반, 크루저반 등으로 분리해서 운영하고 있다. 일반적으로 하버의 입 · 출항 통제는 자율에 의해서 운영되고 있으며, 계류장의 사용료를 납부한 클럽회원이나 오너들은 마리나측에서 보안감시 및 전기, 수도 등의 각종 혜택을 받을 수 있다. 또한 요트를 개인적으로 민간업체에 위탁관리를 할 수 있으나 비용이 비싸 주로 요트를 운용하는 오너 또는 스키퍼(skipper), 크루(crew)들이 직접 유지보수를 하고 있다.

마리나 운영은 자연 환경적으로 천혜적인 조건에 맞는 NGO시스템을 갖추고 있는데, 안전부문 시스템은 민간단체로 매우 잘 구성되어 있고, 통신 시스템이 발달되어 있어 세부 부문별 안전 확보를 위한 조직은 매우 우수하다. 요트에 관한 면허제도는 없으나 모터보트 면허증으로 요트를 운행할 수 있는 자격을 부여하도록 되어 있다. 요트의 등록을 의무화하고 있으며, 각 주마다 조금의 차이는 있으나, 모든 요트는 등록 및 의무적으로 안전검사를 받아야 한다.

안전제도로서는 구조요원팀의 전문성과 치밀한

관찰로 국제적 명성을 얻었으며, 여러 해외 수상 파크들이 안전절차와 훈련에 있어서의 벤치마크를 위해 연구하고 있다. 안전사고 방지를 위하여 충분한 교육과 포스터를 통한 홍보를 하고 있으며, 민간구조단체는 해난사고시 바다수색, 인명구조를 하고 있다.

마리나를 운용하는 모든 시설물에 관한 보험제도는 소유자 개인의 자율에 의존하고 있으며, 개인자가용, 영업용 등 소유자가 원하는 곳에 가입할 수 있다. 기본 요트의 보험제도는 재산권확보 및 안전사고에 대해 법적으로 보장받을 수 있고 재산손해를 보호해 주는 제도로서 사고의 손실, 손상, 요트의 도난, 병원경비, 회복, 피난비용 등의 혜택이 보장된다.

3.2 뉴질랜드의 마리나 운영

Table 2 뉴질랜드의 수익형 마리나

마리나	내 용
마리나 운영	영리, 비영리 분리운영, 면허자격요건, 환경관리 매년 부가가치를 높이기 위해 새로운 경기이벤트 유치 자원봉사자 운영 주변국과 연대하여 요트관광산업으로 발전 외국요트 입국시 CIQ절차 간소, 언어서비스 병용
클럽하우스 운영	철저한 회원제, 일반회원제, 실비회원제 운영 일반인 요트클럽, 주니어 요트클럽 분리운영 복장을 통제하지 않음
요트학교 운영	뉴질랜드 요트협회가 인정하는 자격을 갖춘 강사가 지도 초급반, 중급반, 크루저반 분리운영 엘리트선수, 아마추어선수, 동호인 분리운영 어린이용 딩기요트 프로그램을 중요하게 운영
유 · 어선업 운영	요트, 보트, 하우스보트, 수상오토바이, 워터슬레드, 물놀이기구 웨딩요트, 낚시선, 유도선책임보험
편익시설 운영	레스토랑, 쇼핑센터, 리조트, 콘도식호텔, 유스호스텔, 유보도, 오토캠핑장, 주차시설
마린 하우스	보트·엔진 판매소, 요트부품 판매소, 수리소, 요트 관리업, 청소대행업
계류장 운영	요트 · 보트 입출항 분리, 입출항은 자율에 의해 통제 사용료 납부 후 보안감시 및 전기, 수도 등의 혜택 장비위탁관리, 장비분실보상, 자연재해보상
해상안전 요원	민간단체(NGO) 정례화, Coast Guard, 인명구조, 해난사고시 바다수색, 안전교육실시

태평양의 바이킹으로 불리는 뉴질랜드는 해양국가로서 바다는 놀이의 장소로 번영되고 있는데, 모든 마리나는 자연과의 조화를 기본원칙으로 하고 있다.

특히 돛대의 거리라고 불리는 웨스트해븐 마리나, 요트 계류를 위한 마리나의 건설은 천연의 항구를 이용하여 건설된 마리나로서 만이나 강어귀를 이용한 시설이기 많기 때문에 다양하고 곡선적인 형태가 많고 필요수심 4.5m 이상을 확보하고 있으며, 제방은 방축의 형태로 되어 있다.

Table 2와 같이 운영적인 측면에서는 주로 일반인을 대상으로 하는 요트클럽과 주니어 요트선수 그리고 엘리트 선수를 주로 양성하는 클럽으로 분리 운영하고 있다. 또한 영리를 목적으로 하지 않고 비영리 또는 실비로 운영하고 있는 마리나가 많이 있는데, 대부분이 자원봉사자들로 구성되어 있다. 그러나 일반인을 대상으로 회원제를 운영하고 있는 클럽들은 자체적으로 회원을 확보하고 있기 때문에 별도의 회원을 구성하고 있지 않다. 마리나는 질적인 면을 중시하여 필요 최소한의 하버 시설 밖에 없으며, 호주와는 달리 평상복과 작업복으로 출입하는데 대부분의 마리나는 프라이비트이고 회원이 아닌 사람은 마리나 입구에서 임시 회원 등록을 하고 클럽하우스를 출입할 수 있다.

국가적으로 관광수입을 높이기 위하여 정책적으로 아메리카즈컵에서 89년에 도전한 KZ-1호정을 전시하여 관광객을 유치하고 있다. 클럽의 운영은 전부 자원봉사자로서 구성되어 있고, 레이스 이벤트를 하는 것은 부가가치적 측면에서 크게 도움이 되므로 매년 국제경기를 개최하는데, 세계일주 레이스를 스타트할 때에는 오클랜드 전체가 요트와 모터보트로 바다에 나가 환송하며 해양국가의

위상을 높인다. 요트학교는 뉴질랜드 요트협회 및 각 클럽에서 인정하는 지도자의 자격을 갖춘 강사가 학생들의 수준을 정해서 모집하고 초급반, 중급반, 크루저반으로 분리해서 운영하고 있다.

일반적으로 하버의 입 · 출항 통제는 자율에 의해서 운영되고 있으며, 계류장의 사용료는 크기와 장소에 따라 많은 차이가 있다. 사용료를 납부한 클럽회원이나 오너들은 마리나측에서 보안감시 및 전기, 수도 등 각종 혜택을 받을 수 있고 자연적인 재해에 대하여 보호를 해준다. 요트관리를 위하여 개인적으로 민간기업에 위탁관리를 할 수 있으나, 비용이 비싸 주로 스키퍼 또는 크루들이 직접 유지 보수를 하고 있다. 마리나 운영은 국가의 정책적 시스템이나 규정의 다양성은 뉴질랜드가 가지고 있는 지리 환경적 특성과 지역적 성격으로 다양성을 가지고 있다. 안전부문시스템은 NGO 그룹형성과 통신시스템이 잘 발달되어 있고, 세부 부문별 안전 확보와 인프라 조직면에서 우수하다. 다만 국가 정책적으로 세부규정에 관한 특징은 지역적 환경적 격차가 있어 다양성을 가지고 운영된다. 뉴질랜드는 요트면허에 관련 규제사항은 없으나 다만 뉴질랜드 연안을 항해하는 요트 스키퍼들은 자격인정서를 취득하도록 권장하고 물에 대한 안전을 강조하여 교육을 강화하고 있다. 요트의 안전과 관리책임은 선주 및 항행자의 자율에 맡기고 있으므로 검사 제도에서 실시하는 안전 교육만은 필수적이다.

바다의 시설은 대규모인 것이 많아 마리나를 중심으로 거리를 만들어 해양레저스포츠 관광객 유치에 노력하고 있으며, 국가 정책적으로 해양 레저스포츠를 장려하여 관련 산업이나 관광산업을 통하여 부가가치를 높일 수 있도록 적극 지원하고 있다. 그러므로 뉴질랜드에는 요트학교에 관한 교육기관이 발달해 있고 이러한 자격증은 뉴질랜드 연안경비대에서 자격인증서를 발급하고 있는데, 연안경비대에서 발급하는 인정서는 비영리적인 자격증명서로서 국제적인 명성과 국가간의 상호 인정적인 승인을 가지고 있다.

해상안전은 뉴질랜드 연안경비대가 맡고 있으며, 민간구조단체의 활용실태는 자원봉사자들로 구성되어 천재지변의 재난이나 응급구조 등에 지원되고 있다. 보험제도는 소유자 개인의 자율에 의존하고 있으며, 소유자가 원하는 곳에 가입할 수 있다. 기본 요트의 보험정책은 재산권확보 및 안전사고에 대해 법적으로 보장받을 수 있고 재산손해를 보호해 주는 정책이다.

3.3 일본의 마리나 운영

Table 3 일본의 수익형 마리나

마리나	내 용
마리나 운영	영리, 비영리운영, 면허자격, 환경관리 매년 부가가치를 높이기 위해 새로운 경기이벤트 유치 마리나 자체 직원 운영 주변국과 연대하여 요트관광산업으로 발전 외국요트 입국시 CIQ절차 간소
클럽하우스 운영	철저한 회원제, 일반회원제, 실비회원제 운영 일반인 요트클럽, 주니어 요트클럽 분리운영 복장을 통제하지 않음
요트학교 운영	일본요트협회가 인정하는 지도자 자격을 갖춘 강사가 지도 초급반, 중급반, 크루저반 분리운영 엘리트선수, 아마추어선수, 동호인 분리운영 어린이용 딩기요트 프로그램을 중요하게 운영
유 · 어선업 운영	요트, 보트, 하우스보트, 수상오토바이, 워터슬레드, 물놀이기구 웨딩요트, 낚시선, 유도선책임보험
편익시설 운영	레스토랑, 쇼핑센터, 리조트, 호텔, 콘도미니움, 유보도, 골프장, 주차시설, 셔틀버스
마린 하우스	보트·엔진 판매소, 요트부품 판매소, 수리소, 요트 관리업, 청소대행업, 고래체험교실
계류장 운영	요트·보트 입출항 분리, 입출항은 관리사무실에 의해 통제 사용료 납부 후 보안감시 및 전기, 수도 등의 혜택 장비위탁관리, 장비분실보상, 자연재해보상
해상안전 요원	민간단체(NGO) 정례화 되지 못함, 해상보안청, 인명구조, 해난사고시 바다수색, 안전교육실시

일본의 해안선에는 크고 작은 항만과 어항이 약 4,000항이 정비되어 있고, 대부분이 유통과 어업 기지로서 거의 점유되어 있다. 그러므로 프레셜 보트를 위한 대규모의 마리나는 드물지만 작은 어촌에서도 프레셜보트가 당연한 것 같이 계류되어 있고, 바다를 연결하는 하천과 호소(湖沼)가 많기 때문에 프레셜보트도 그곳에 모여 있는 광경이 있다. 일본에서 철저한 회원제의 수익형으로 운영되는 대표적인 마리나는 즈시마리나로서 운영현황은 Table 3과 같다.

요트를 계류하기 위한 마리나의 시설은 태평양을 접하고 있어 파도가 높은 섬나라이기 때문에 천연의 항구를 이용한 것보다 제방을 쌓아 건설된 마리나로서 직선적이며 단순한 형태로서 인공적인 것이 대부분이다. 그러나 마리나의 자체는 필요수심 4.5m 이상을 확보하고 있고 항상 조용한 해면과 정온도를 유지하고 있으므로 파도의 염려는 없다. 잔교에 인접하여 요트 판매소, 수리소 등이 있고, 출입항 통제소 등 각종 편익시설이 있다.

마리나는 일반인을 대상으로 하는 요트클럽과 주니어 요트인을 양성하는 클럽으로 분리 운영하고 있으며, 영리를 목적으로 하는 마리나가 많이 있다. 그리고 어린이용의 옵티미스트를 사용하여 주니어 프로그램을 중요하게 운영하고 있다.

반면에 일반인을 대상으로 철저하게 회원제로 운영하고 있는 고객을 위한 마리나이지만 프라이비트이기 때문에 회원 이외는 들어갈 수 없다. 회원이 아닌 사람은 마리나 입구에서 임시 회원등록을 하고 클럽하우스를 출입할 수 있는데 보통 차림으로 출입할 수 있다. 또한 클럽의 격상과 운영적인 측면에서 부가가치를 높이기 위하여 매년 새로운 경기 이벤트를 운영을 지향하고 있는데, 운영은 모두 자원봉사자로서 운영을 하고 있다. 요트학교는 일본요트협회가 인정하는 지도자의 자격을 갖춘 강사가 학생들의 수준을 정해서 모집하고 초급반, 중급반, 크루저반 등으로 분리 운영하고 있다. 전체적으로 마리나의 운영은 근면함을 내세워 제일 먼저 안전성을 중시하는 경향이 있으며, 낙수사고가 발생하면은 어떤 경우라도 그 책임을 관리자측에 부담시키는 경향이 있기 때문에 과잉이라 생각되는 보안설비를 하고 있다. 그리고 공공의 마리나는 경기와 교육을 위해서 존재하고 있다는 관념이 있고 민간 마리나라고 하면 경제적인 요소를 부가한 것으로 운영된다. 일본에서의 마리나 운영은 근년 외국의 선진사례를 시찰한다든지 경제적 정신적인 여유가 육성되어 그 사고방식이 변화하고 있으며 복합적으로 충만한 개방감 있는 환경계획이 되도록 하여 운영되고 있다.

요트 하버의 입 · 출항 통제는 자율에 의해서 운영되고 있으며, 사용료를 납부한 클럽회원이나 오너들은 마리나측에서 보안감시 및 전기, 수도 등 각종 많은 혜택을 받을 수 있다. 그리고 개인적으로 요트를 민간업체에게 위탁관리를 할 수 있으나, 비용이 많이 들어 스키퍼 또는 크루들이 직접 유지보수를 하고 있다.

해양레저스포츠 발전을 위하여 지리적, 자연적 환경에 맞는 정책과 시스템이 구축되어 있는데, 안전부문 시스템으로서는 NGO 그룹의 형성이 해양레저스포츠 역사에 비해 정례화 되지 못하고 있는 실정이다. 또한 국가 정책적으로 해양레저스포츠를 즐기는 사람을 자연스럽게 통제하기 위하여 면허제도를 도입하였으며, 모든 요트들은 등록과 안전검사를 의무화하고 보험시스템이 발달하도록 마리나 운영자측에서 유도하고 있다.

3.4 말레이시아의 마리나 운영

마리나 시설은 미흡하지만 천연의 항구와 인공항구를 병용하여 개발하였는데, 전체항구의 절반이 어항과 상업 물류단지로 사용하고 있다. 마리나의 건설에 있어서는 단순하고 직선적인 형태가 많으며, 필요수심 4.5m 이상을 확보하고 있다. 마리나의 축조 형태는 방축대신에 제방의 형태로 되어 있으며, 기후적으로 태풍의 영향을 받지 않는 관계로 외해를 제외하고는 항상 조용한 해면과 정온도를 유지하고 있으므로 파도의 염려는 없다. 영국의 식민지 지배하에 성장한 마리나로서 역사적으로도 매우 오래된 마리나가 많다.

Table 4 말레이시아의 수익형 마리나

마리나	내 용
마리나 운영	영리, 비영리 분리운영, 면허자격, 환경관리 매년 부가가치를 높이기 위해 새로운 경기이벤트 유치 자원봉사자 운영 외국요트 입국시 CIQ절차 복잡, 언어서비스 병용
클럽하우스 운영	철저한 회원제, 일반회원제, 실비회원제 운영 일반인 요트클럽, 주니어 요트클럽 분리운영 복장을 통제하지 않음
요트학교 운영	말레이시아 요트협회가 인정하는 자격을 갖춘 강사가 지도 초급반, 중급반, 크루저반 분리운영 엘리트선수, 아마추어선수, 동호인 분리운영 어린이용 딩기요트 프로그램을 중요하게 운영
유 · 어선업 운영	요트, 보트, 하우스보트, 수상오토바이, 워터슬레드, 물놀이기구 웨딩요트, 낚시선, 유도선책임보험
편익시설 운영	레스토랑, 리조트, 호텔, 콘도미니움, 유스호스텔, 주차시설
마린 하우스	보트·엔진 판매소, 요트부품 판매소, 수리소, 요트관리업, 청소대행업
계류장 운영	요트·보트 입출항 분리, 입출항은 자율에 의해 통제 사용료 납부 후 보안감시 및 전기, 수도 등의 혜택 장비위탁관리, 장비분실보상, 자연재해보상
해상안전 요원	민간단체(NGO) 정례화 되지 못함, 해양경찰청, 인명구조, 해난사고시 바다수색, 안전교육실시

마리나 잔교에 인접하여 출입항 통제소, 요트판매소, 수리소, 등 각종 편익시설이 있어 이용자들의 편익을 도모하고 있다. 그러나 대부분이 마리나에서 쇼핑가로 이어지는 유보도는 없으며, 잔교는 목조의 잔교이기 때문에 태양의 반사는 적다. 설비는 간단한 것으로 딩기요트는 비치를 이용할 수 있도록 되어 있고 크루저는 잔교에 계류하기도 하고 바다에서 앵커링 또는 계류부이에 정박하여 텐더로 육지에 상륙하고 있다. 이용객의 대부분은 유럽 사람들을 대상으로 운영되고 있으며, 자국민은 소수에 불과하다. 각 잔교는 프라이비트한 시설로서 클럽의 격상을 갖추고 있으며, 딩기요트와 크루징 요트는 하버내에서 바람에 따라 이안 또는 접안을 하면 엔진보트와 사고가 발생하기 때문에 출입이 간단한 슬로프가 곁에 있고 샤워 락카를 시설하여 운영한다.

사회 환경은 미성숙 되었지만, 영국의 영향을 받아 영국식으로 운영을 하고 있는데, 주로 일반인을 대상으로 하는 요트클럽과 주니어 요트인을 양성하는 클럽으로 분리 운영하고 있다. 대부분의 마리나는 프라이비트한 시설이기 때문에 마리나 내의 출입은 엄격히 규제하고 있는데, 오너와 하버 입구에서 출입 수속을 마친 방문객에 한정되어 있다. 각 잔교의 입구에는 시건장치가 게이트에 설치되어 있고 게이트에는 방범카메라가 붙어있어 오너에게 알리는 암호번호로서 개폐하며 수도와 전기는 각 계류장의 부스에 설치되어 있다. 요트학교는 주로 주니어를 대상으로 교육이 활발하게 진행되고 있으며 해양의 조기교육을 통하여 해양을 중요성을 인식시키고, 특히 딩기요트를 중심으로 옵티미스트 교육을 활성화하여 영리와 비영리를 철저하게 분리 운영하고 있다.

교육내용은 초급반, 중급반, 고급반으로 분리 운영하고 있으며, 기본 범주법에서부터 엘리트 교육까지 다양하게 개설되어 있는 반면 성인들을 위한 크루징 요트는 가격이 비싸고 수요가 한정적이어서 활성화가 되고 있지 않다. 일반적으로 하버의 입출항 통제는 자율에 의해서 운영되고 있는데, 안전사고나 과실에 대한 책임은 전부 운행자나 항해자 본인에 있다고 규정하고 있다. 계류장의 사용료는 요트의 크기에 따라 다른데, 사용료를 납부한 클럽회원이나 오너들은 마리나측에서 보안감시 및 전기, 수도, 보수 등 각종 혜택을 받을 수 있으며, 크루징 활동에 편리하도록 도우며, 인건비가 저렴하여 업체에 위탁하여 운용하고 있다.

천혜적인 환경조건에 맞게 NGO 시스템을 갖추지 못하고 자율에 의존하고 있으며, 해상안전은 해양경찰에서 관여하고 있다. 요트면허 시험은 없으며, 오직 자율에 의한 숙련을 강조하고 있고 요트의 등록제도와 검사제도를 의무화하지 않고 있다. 다만 각 클럽에 소속되어 활동하고 있으며, 말레이시아 요트협회에서 각 클럽을 관장하는 것으로 되어 있다. 그러나 선박안전법에 적용되는 대형보트에 대하여 면허와 등록을 의무화하고 있다.

안전제도로서는 연안경비대, 민간구조단체, 해양경찰 등이 활동하는데, 연안경비대가 주로 하는 일은 해양순찰, 긴급구조, 보안감시 등의 업무를 하고 민간구조단체는 비상사태가 발생할 경우 구조를 하는데, 특히 우기철에 홍수로 인하여 긴급사태가 발생할 경우 동원되어 자연재해를 복구한다.

해양경찰은 인접국으로부터 자국보호와 치안유지를 하고 있으며, 해난사고를 미연에 방지하는 업무도 병행한다. 안전사고 방지대책으로는 해양순찰을 강화하며, 충분한 교육과 포스터를 통한 홍보 등을 하고 있다. 보험제도는 해양레저스포츠가 활성화되지 않아 보험의 종류는 많지 않으며 보험에 가입할 경우 외국보험회사에 가입하는데, 소유자 개인의 자율에 의존하고 있다.

3.5 한국의 마리나 위상

부산수영만요트경기장은 아시안게임과 올림픽 요트경기대회를 개최한 곳으로써 해역은 해양레저스포츠를 즐기기에 적합한 자연여건을 갖추고 있어 매년 국내외 요트경기대회가 개최되고 요트 매니아들이 가장 많이 즐겨 찾는 곳이다.

특히 2002년 2월에 담장을 모두 철거하고 숲과 바다가 어울러진 시민들의 휴식공간으로 조성하여 24시간 완전 개방시켜 방문관광객 및 시민의 호평을 받고 있다. 또한, 국제화 추세에 따라 외국 요트를 보다 많이 유치하기 위해 외국요트 동호인들과 교류도 활발하게 추진하는 등 날로 발전을 거듭하고 있다.

Table 5 수영만 요트경기장

마리나	내 용
마리나 운영	면허자격, 환경관리 외국요트 입국시 CIQ절차 복잡, 언어서비스 없음
클럽하우스 운영	부산요트협회(일반인 요트클럽, 주니어 요트클럽 운영) 복장을 통제하지 않음
요트학교 운영	부산요트협회(초급반, 중급반, 크루저반 분리운영) 부산요트협회(엘리트선수, 아마추어선수, 동호인 분리운영) 부산요트협회(어린이용 딩기요트 프로그램을 중요하게 운영)
유 · 어선업 운영	개인, 단체업(요트, 보트, 수상오토바이, 워터슬레드, 웨딩요트, 물놀이기구)
편익시설 운영	식당, 주차시설
마린 하우스	개인업(보트 · 엔진 판매소, 요트부품 판매소, 수리소, 요트 관리업, 청소대행업)
계류장 운영	요트·보트 입출항 통합, 입출항은 자율에 의해 통제 사용료 납부 후 전기, 수도 등의 혜택 개인업(장비위탁관리)
해상안전 요원	119구조대

그러나 규모가 대형인 것에 비해 단순한 시설에 불과하며, 거대한 복합형의 편익시설은 없고 오직 계류를 위함을 전제조건으로 하고 있다. 한국에서는 선진외국의 마리나 형태를 갖추고 있는 곳은 없으며, 부산수영만요트경기장은 오직 요트를 계류하기 위한 하버로서 운영하고 있어 각종 편익이나 혜택이 없다.

일반적으로 하버의 입 · 출항 통제는 자율에 의해서 운영되고 있으며, 계류장의 사용료는 요트의 크기에 따라 달리 사용료를 납부하는데 이중에는 수도 전기사용료가 일괄적으로 부과하고 있다. 그러나 선수 양성을 목적으로 하는 비영리 경기단체에서는 할인 혜택을 준다.

사용료를 납부한 클럽회원이나 오너들은 마리나 측에서 보안감시 및 전기, 수도 등 각종 혜택을 받을 수 있으나 재산상의 손실은 보상되지 않는다. 요트는 민간 관리업체에 위탁 관리를 할 수 있고 그 밖의 협회나 클럽에서는 회원들이 직접관리 유지보수를 하고 있다.

국내법은 안전과 면허제도를 각각 도입하고 있는 가운데 그것에 포함되지 않은 수상레저사업법과 보칙에 관한 내용들을 새롭게 추가시켜 수상레저안전법을 제정하였다. 안전과 관리책임을 선주 및 항행자의 자율에 맡기고 있으므로 검사제도는 모든 레저 보트에 적용하고 있으나 시행이 되지 않고 있으며, 등록을 의무화하고 있으나 중고선의 경우 설계도 확보의 어려움이 있어 시행되지 않고 있는 실정이다.

보험제도는 각종 요율의 적용과 보완장치가 미비하여 보험가입에 어려움이 있다. 그럼에도 불구하고 수상레저안전법 제28조에 의하면 수상레저사업자는 대통령령이 정하는 바에 따라 그 종사자 및 이용자의 피해보전을 위하여 보험 또는 공제에 가입하여야 한다고 규정되어 있고, 또한 모든 수상레저 활동자도 보험에 가입하도록 권장하고 있으나 보험제도는 적용되지 않는 것이 현실이다.

안전제도로서는 수상레저안전법에 의해 수상레저활동 금지구역의 지정 등을 지정하고 해양경찰청장 또는 시장 · 군수 · 구청장은 수상레저활동의 안전을 위하여 필요하다고 인정하는 때에는 수상레저활동 금지구역을 지정할 수 있다고 규정되어 있다. 이 조항은 해양레저스포츠의 활성화를 도모하는 것이 아니라 규제와 통제하여 안전을 도모한다는 소극적인 제도로서 제도적 보완장치가 마련되어야 할 것이다.

수영만 요트장은 올림픽대회를 위해 건설한 시설이므로 계류되어 있는 요트로서는 부적합한 면이 많으며, 향후 국민소득 증대 등에 따른 해양스포츠 활성화시 민자 유치를 통한 대규모 종합마리나로 시설전환이 필요하다.

4. 논 의

선진외국의 마리나 운영에서 시사점은 각 클럽을 중심으로 딩기요트 클럽과 크루징요트 클럽으로 철저하게 회원제로 분리 운영하고 있다. 각 클럽에서 마리나를 이용하는 이용객들에게 행정적인 지원과 편익을 최대한으로 보장하여 배려하고 있는 반면 한국의 요트경기장은 운영적인 측면에서 해양레저스포츠의 활성화를 위하여 행정적인 지원보다는 안전면, 보안면을 중시하여 규제를 하는 경향이 많다. 그 결과 수영만요트경기장과 같은 공공성의 형태를 갖춘 하버는 폐쇄적이다. 또한 선진국에서의 마리나는 영리를 목적으로 하는

마리나 운영	호주	뉴질랜드	일본	말레이시아	한국
클럽하우스의 회원제 운영	회원제	회원제	회원제	회원제	없음
호텔, 콘도미니움 등 연계 운영	연계	없음	연계	연계	없음
일반인 클럽, 주니어클럽 분리 운영	분리	분리	분리	분리	협회
마린하우스, 편익시설 운영	운영	운영	운영	없음	없음
유 · 어선업 운영	운영	운영	운영	운영	없음
영리, 비영리 분리운영 여부	분리	분리	분리	분리	없음
마리나 출입 복장통제 여부	통제	없음	없음	없음	없음
수익성 경기이벤트 유치 여부	유치	유치	유치	유치	없음
경기시 자원봉사자 참가 운영 여부	참가	참가	참가	직원	지자체
주변국과 연대 요트관광 운영 여부	연대	연대	연대	연대	없음
세관, 법무, 검역, 언어서비스	간소	간소	간소	복잡	복잡
요트자격을 갖춘 강사지도 여부	자격	자격	자격	자격	없음
초급반, 중급반, 고급반 분리운영	분리	분리	분리	분리	협회
엘리트, 아마추어, 동호인 분리운영	분리	분리	분리	분리	협회
어린이용 프로그램운영	운영	운영	운영	운영	협회
입출항 통제 여부	자율	자율	자율	자율	자율
계류장 사용료 납부 후 혜택 여부	혜택	혜택	혜택	혜택	미비
요트장비 분실시 책임소재 여부	마리나	마리나	마리나	마리나	본인
자연 재해시 보상 여부	보상	보상	없음	보상	없음
민간단체 해상안전 활용 여부	활용	활용	미활용	미활용	미활용

마리나와 비영리를 목적으로 운영하는 마리나, 프라이비트한 클럽과 주니어 클럽을 철저하게 분리 운영하고 있으며, 호주의 경우 클럽의 격상을 높이기 위하여 클럽에 출입할 때 정장이 아니면 출입할 수 없도록 규제하고 있다.

그리고 호주, 뉴질랜드, 일본은 운영적인 측면에서 부가가치를 높이고 지역 경제를 활성화하기 위하여 국제 요트경기 이벤트를 적극 유치하여 요트경기의 운영 및 식당관리, 요트관리는 모두 자원봉사자들이 운영하고 있다. 그러나 한국의 경우 경기이벤트는 지향하여 수익성 사업은 하지 않고 어디까지나 계류수익을 올리기 위한 하버로서 역할하고 있으며 매우 단순하게 운영을 하고 있다. 해양레저스포츠의 선진국은 국가적 차원에서 해양관광 수익을 올리기 위하여 마리나 주변에 사회간접자본을 충실히 투자하고 있으며, 호주, 뉴질랜드에서는 하천과 거대한 호수가 많기 때문에 요트 등이 그곳에 모여 자체적으로 운영하고 있다.

해양의 발전국들은 바다의 시설이 대규모인 것이 많아 마리나를 중심으로 거리를 만들어 국제대회 및 컨밴션 등의 유치를 통하여 국가간 선의경쟁을 하고 있고, 마리나의 개발에 있어서 호주, 뉴질랜드는 외국의 자본을 유치하여 운영하고 있으며, 요트경기 이벤트만을 위주로 운영하는 클럽이 있다.

호주, 뉴질랜드, 일본에서는 주변국들의 지역과의 연대하여 요트를 중심으로 관광산업을 유치하고 있으며, 외국에서 요트가 입항하였을 때 입항수속을 마리나 현지에서 실시함은 물론 입국절차를 간소하게 하여 이용객들에게 최대한 편익을 배려하고 있다. 요트인구의 저변확대와 요트의 발전을 위하여 호주, 뉴질랜드, 일본, 말레이시아에서는 어린이들에게 요트 조기교육을 위하여 요트학교를 운영하고 있는데, 각국의 요트협회가 인정하는 지도자의 자격을 갖춘 강사가 학생들의 수준을 정하여 초급반, 중급반, 크루저반 등으로 구분하여 운영하고 있다.

그러나 한국에서는 요트학교를 클럽자체에서 운영하는 것이 아니라 관할 지자체에서 위탁받아 운영하고 있으며, 초급반 수준에 불과하다. 전체적으로 마리나의 운영에 있어서 호주, 뉴질랜드, 일본, 말레이시아, 한국의 경우 일반적으로 하버의 입 · 출항 통제는 자율에 의해서 운영되고 있으나 안전

사고나 과실에 대한 책임은 전부 운행자나 또는 항해자 본인에 있다고 규정하고 있다.

5. 결 론

마리나의 선진사례의 운영적 측면을 비교 분석하여 향후 국토해양부에서 추진하고 있는 43개의 운영 및 운영예정인 마리나를 한국의 실정에 맞는 수익형 마리나 방안을 제시하고자 하는 모델은 다음과 같다.

첫째, 마리나 시설의 운영은 수익성과 공공성이 잘 분리되어야 한다. 수익성이 있는 시설은 민간이 소유 운영하고 수익이 나지 않더라도 공공적인 시설 및 서비스는 국가차원에서 운영하는 것이 바람직하다. 국가에서도 공공마리나 사업에 있어서 민간부문이 이익을 낼 수 있도록 최대한 지원하되 사업의 방향과 공공적인 시설관리는 관할 지자체에서 담당하여야 한다.

둘째, 지역주민들에게 이익이 돌아갈 수 있는 구체적 프로그램의 발굴과 실천하는 것, 환경적 폐해를 최소화하겠다는 환경보전사고 등 지역개발의 시너지 효과를 최대한 창출하려는 지역 주민들의 협조 등은 마리나 운영에 포함되어야 한다.

셋째, 주변국의 지역과의 연대하여 요트를 관광산업으로 발전시켜야 한다. 일본, 중국, 러시아 등의 주변 국가와 연계하여 크루징 관광산업을 육성하여야 하며, 이러한 산업을 육성하기 위하여 관련 국가의 지자체와 협의기능을 강화해야 한다.

넷째, 한국의 경제상황을 고려하여 외국자본을 적극 유치하여 마리나를 건설하고 외국에서 요트가 입항하였을 때 관료주의 형태에서 벗어나 세관, 법무, 검역 등의 절차를 간소화함은 물론 입항 수속을 마리나 현지에서 실시해야 하며, 입국자들에게 언어 서비스도 병행해야 한다.

참 고 문 헌

(1) 김남훈(2010), 해양레저 선박용 선외기 개발 기획연구 보고서, 중소조선연구원

(2) 지삼업(2008), 마리나 관리론. 대경북스

(3) 정종석(2004), 해양레저스포츠 발전을 위한 한국형 마리나 개발방향에 관한 연구, 박사논문, 경성대학교

(4) 부산광역시 체육시설관리사업소(2010), 요트경기장 현황, 요트경기장

(5) 岩本雅弘(2008), Sunmarinoa Guide Book. 福岡 : 博多港開發株式會社マリナ事業部

(6) Auckland Yachting and Boating Association(2008), The Boating Book. New Zealand : Auckland

(7) Fakuoca Yachting Association(2007), Yachting Guide, Japan:Fakuoca Yachting Association

(8) New Zealand Yachting Association(2009), National Institute of Water and Atmospheric Research. NZL:NZL Yachting Association

(9) Queensland Transport(2009), Boating Safety, Australia:Queensland Transport

(10) Riviera Zushi Marina(2010), 마리나운영, Zushi Marina

(11) Yeow, L.(2010), Oceanic Sports Survey, Vice Chairman, NegeriSembilan, Sailing Association of Malaysia