

마리나 개발 적정수요와 입지선정의 중요도에 관한 연구

이재형*†

* 한국해양대학교

Marina Development on the Importance of Optimum Demand and Location Selection Study

Jae-Hyung Lee*†

* Department of Ocean Physical Education, Korea Maritime University, Busan, 606-791, Korea

요 약 : 본 연구는 현재 지방자치단체에서 개발 예정중인 마리나와 관련하여 우리나라에 필요한 마리나의 적정수요와 마리나 개발시 입지의 중요도를 심층적으로 분석한 후 정부 및 각 지방자치단체에게 연구의 결과를 제공하고자 하는데 목적을 두며 연구의 결론은 다음과 같다. 첫째, 국내의 마리나 개발 시 적정 수요는 대략적으로 49개 정도로 나타났다. 자세하게 언급하면 지역을 광역권으로 구분한 후, 마리나를 구간별로 네트워크화시켜 연안역 마리나의 개념으로 개발을 하여야 하며, 반드시 대형, 중형, 소형 마리나의 구분을 하여야 한다. 권역별로 10개는 대형(리조트형)마리나를 수도권(2), 충청권(1), 전라권(2), 경상도(3), 강원권(1), 제주권(1) 등에 개발하고, 17개는 중형(레포츠형)마리나를 수도권(3), 충청권(2), 전라권(2), 경상권(6), 강원권(2), 제주권(2) 등에 개발을 하여야 한다. 그리고 22개의 소형(지역 거점형)마리나는 수도권(2), 충청권(1), 전라권(6), 경상권(9), 강원권(2), 제주권(2) 등에 개발해야 한다. 둘째, 국내에 적합한 마리나 개발 입지의 중요도는 마리나 관련 전문가 그룹이 제시한 5개(접근성, 시장성, 이용성, 타당성, 자연환경)요인을 대상으로 종합적인 중요도를 분석한 결과 1순위는 이용성으로 나타났고, 2순위는 접근성, 3순위는 자연환경, 4순위는 시장성, 5순위는 타당성 요인으로 나타났다.

핵심용어 : 마리나, 마리나 개발, 해양레저, 요트, 피셔리나

Abstract : The research aims to provide its results to each municipal corporation after an in-depth analysis of its optimum demand and also the significance of post-development location selection. The research results, related to the future development of Marina from the municipal corporation, are as follows: There are approximately 49 proper domestic demands after the Marina development. In further detail, there must be a development of the coastal zone Marina concept after classifying the regions to their Metropolitan areas and networking the Marina to each section. Moreover, the classification of the Marinas to small, medium, and large size is of absolute necessity. Regionally, 10 large Marinas must be developed for metropolitan area (2), Chungcheong area (1), Jeolla area (2), Gyeongsang Provinces (3), Gangwon area (1), and Jeju (1). The 17 mid-sized leisure sports Marinas must be developed for metropolitan area (3), Chungcheong area (2), Jeolla area (2), Gyeongsang Provinces (6), Gangwon area (2), and Jeju (2). The rest of 22 small Marinas must be developed for metropolitan area (2), Chungcheong area (1), Jeolla area (6), Gyeongsang Provinces (9), Gangwon area (2), and Jeju (2). In addition, there is an evident result of significant importance in the domestic positions of appropriate Marina development. A group of professionals suggested five key factors contributed to the importance including accessibility, marketability, usability, validity, and natural environment. The results, aimed to show comprehensive importance based on the five factors, ranks in the following order from highest to lowest: usability, accessibility, natural environment, marketability, and validity.

Key Words : Marina, Development of Marina, Marine leisure, Yacht, Fisherina

1. 서 론

해양레저산업이 유망전략산업인 동시에 성장동력 산업

으로 주목 받고 있다. 국민 소득이 늘어나고 웰빙 문화와 레저 패턴의 변화가 급속하다보니 다양한 체험과 역동적 활동에 기반한 해양레저와 이를 가능케 하는 장비, 시설, 서비스산업 분야가 떠오르고 있다. 해양레저 참여자를 보면

† 정회원, jhlee3416@hhu.ac.kr, 051-410-4793

마리나 개발 적정수요와 입지선정의 중요도에 관한 연구

해수욕객은 지난 2007년 이미 1억 명을 넘어섰으며, 바다낚시, 낚시어선 이용객도 200만 명을 훌쩍 넘고, 전국 동호인만 400만~500만명에 이른다. 또한, 레저잠수 자격증 소지자도 30만명에 도달했으며, 이 가운데 5만 명 정도가 활동적으로 레저 다이빙을 하는 것으로 추산된다. 모터보트 면허 보유자도 3만6천명을 돌파했고, 현재 1천여척에 불과한 레저선박의 경우, 2019년에는 1만 척을 넘어설 것으로 전망하고 있다(부산일보, 2011).

이와 같이 해양레저 관련 참여인구는 최근 폭발적으로 증가하고 있지만, 참여인구를 수용할 수 있는 해양레저 기반시설은 매우 부족한 상황에 있다. 해양레저 관련산업의 활성화를 위해서는 먼저 인프라시설로서 해양레저전용 요트 계류장과 마리나 시설의 구축이 요구된다. 해양레저 활동은 요트를 비롯한 다양한 장비 및 기구를 이용하는데 이들 장비 및 기구의 정박시설은 필수적인 인프라시설이다. 특히 일반대중이 쉽게 해양레저 장비를 이동 및 계류할 수 있는 마리나와 같은 계류 및 정박시설의 확충이 시급히 요청된다. 현재 해양관광과 레저산업 육성을 위한 국가차원 및 지방자치단체 차원에서 지역경제 활성화를 위한 개발사업들이 활발하게 진행되고 있다.

우리나라의 경우 마리나를 개발할 경우 사전계획들을 치밀하게 수립하여야 한다고 판단된다. 왜냐하면 우리나라는 선진국이 공통적으로 소유하고 있는 문화, 레저객 계층의 수준, 자연환경, 해양레저장비산업, 레저장비의 보급 등의 상황과는 판이하게 다르기 때문이다. 특히, 우리나라는 사계절이 뚜렷한 기후를 가지고 있어 해양레저 활동을 할 수 있는 기간이 제한되어 있고, 서해, 남해, 동해의 해양환경과 지역에 따른 뚜렷한 조수간만의 차이도 다르다. 동해의 경우는 해풍의 직접적인 영향을 받아 파고가 높고, 거칠어서 해양레저 활동을 하기에는 부적합하기 때문이다. 이보다 더 중요한 것은 6월~10월 사이에 내습하는 태풍의 영향일 것이다. 마리나는 주로 해안과 내륙인접 지역에 위치하지 않으면, 태풍시 월파로 인하여 계류시설과 장비의 파손이 염려되는 등 매우 위험한 상황을 야기하고 있기 때문이다.

일반적으로 마리나는 바다와 강을 거슬러 올라가서 호안에 위치한 곳이 최고의 적지인데, 우리나라의 경우는 그러한 환경을 갖춘 곳을 찾기가 매우 어렵다. 그럼에도 불구하고 지방자치단체는 이러한 사항을 외면하고, 지방자치단체장의 실적쌓기를 위한 명분으로 사업개발 계획을 남발하고 있다. 이러한 현상의 뒷배경에는 정부나 지방자치단체뿐만 아니라 기타 특정영역을 전담하는 연구기관이나 단체도 일정부분 기여하고 있다고 단정 지을 수 있다. 최근의 선행연구보고서와 정책자료들을 보면 마리나 개발 타당성에 대한 결과를 특정국가의 평가기준에 맞추어 작성한 사례가 너무나도 많

은 것을 볼 수 있다. 우리나라는 앞서 언급을 했지만, 우리나라 환경에 적합한 평가기준을 설정하여 타당성을 분석해야 함에도 불구하고, 연구결과들의 대부분은 이러한 점을 간과하고 있으며, 결과 역시도 대체적으로 마리나 개발 사업 타당성이 높게 나타나 의문의 여지가 있음을 알 수 있다.

마리나는 한번 조성하면 20~30년은 지속되어야 할 사업인데 사전 충분한 사업계획의 미비와 초기 투자자금의 과다, 용역결과의 신뢰성 저하 등으로 사업자가 선풍 나서지 않은 것도 이와는 무관하지 않음을 알 수 있다. 마리나 개발과 관련한 기존의 선행 연구들은 주로 마리나 입지에 대한 분석(송, 2010; 박 등, 2005)과 마리나 운영방안(정과 허, 2004; 장 등, 2004), 마리나 개발(김, 2010; 김, 2009; 김, 1998; 이 등, 2010)과 관련된 연구들이 주류를 이루고 있다. 그러나 이러한 연구결과물로는 2019년까지 지방자치단체에서 경쟁적으로 도입하려고 하는 마리나 개발에 대한 적당한 평가기준을 제공하기는 매우 어려워 본 연구의 필요성이 시급히 요청된다. 따라서 본 연구는 기존 선행연구들의 방향과는 다른 접근으로 연구를 전개하고자 한다. 기존의 선행연구들은 선행연구 자료와 일반인들을 연구대상자로 결과분석을 실시한 후 결론을 유추하여 결론을 제시한 연구들이 주류를 이루었다. 이는 연구결과에 대한 전문성이 다소 결여되어 있어, 연구의 신뢰성에 의문을 제기하지 않을 수 없다. 본 연구는 이러한 문제를 해결하기 위하여 실제 마리나와 관련된 전문인 즉, 마리나 관련 전문가(대한요트협회 임원, 부산요트협회 임원, 감독, 코치, 마리나 개발 관련 전문가, 교수 등 총 21명)를 대상으로 델파이 분석을 실시하여, 현재 국내에 필요한 적정 마리나 수요와 마리나 개발 입지선정에 관한 중요도를 심층적으로 분석한 후 마리나 시설을 개발하려는 정부 및 각 지방자치단체에게 본 연구의 결과를 제공하고자 하는데 본 연구의 목적이 있다.

연구방법으로 첫째, 국내외 논문, 서적, 간행물, 각종 통계자료, 신문자료 등 문헌조사를 실시하여 마리나에 대한 기본 이론의 재정립하고, 둘째, 국내에 필요한 적정 마리나 수요와 마리나 개발 입지선정에 관한 중요도는 관련 전문가를 대상으로 델파이 분석을 실시하였다.

본 연구에서는 마리나 관련 전문가 21명을 연구대상으로 선정된 뒤 델파이 분석기법으로 현재 국내에 필요한 적정 마리나 수요와 마리나 개발 입지선정에 관한 중요도를 제시하기 위하여 국토해양부에서 제시한 권역별 마리나항만 개발 대상지 선정기준 5개 항목 26개 지표와 마리나 관련 전문가 그룹에서 1차로 마리나 입지선정에서 꼭 중요하다고 생각되는 5개 항목 41개 선정지표를 포함하여 선정하였다. 이는 기존의 국토해양부에서 제시한 5개 항목 26개 선정지표로는 마리나 입지선정에 문제가 있을 수 있다는 마

리나 전문가들의 의견이 지배적이어서 전문가들이 제시한 5개 항목 41개 세부내용을 수용하여 질문지로 선정하였다.

질문지 작성 및 수거방법은 수거는 질문지를 보내기 전에 전문 분과위원의 명단을 작성하여 동의를 사전에 받고, 연구방법의 취지와 절차를 설명한 후 텔파이 과정상의 업무 부하량을 감안하여 설문내용을 이해하기 쉽게 만들었다. 그리고 회별 설문 응답기간을 적절히 계획하여 국내에 필요한 적정 마리나 수요와 마리나 개발 입지에 관한 중요도를 예측하고자 이들에게 질문지를 보내어 회답자에서 합리적인 의견의 합의 또는 응답의 안정성이 도출될 때 까지 단계적으로 실시하였다.

1단계: 대상 주제에 대한 계획, 2단계: 예측에 참여할 1개 이상의 전문분과 구성, 3단계: 제1회 텔파이 질문지 작성, 4단계: 이 질문지의 내용과 문장 등을 점검, 5단계: 질문지를 전문 분과위원에게 배포 전달, 6단계: 제1회 응답 결과 분석, 7단계: 제2회 질문지 준비 및 수정, 8단계: 제2회 질문지를 전문 분과위원에게 배포, 9단계: 제2회 응답 결과 분석의 단계까지 총 3차례 반복 실시하여 마지막 단계인 연구 결과를 분석하여 결론을 도출하였다.

2. 마리나의 개념 정의

마리나(Marina)란 이탈리아어로 ‘작은 항구’라는 뜻에서 유래가 되었으며, 라틴어로는 ‘해변의 산책길’에서 유래한다(Kuroyanagi, 1999). 마리나는 1930~1940년대에 주로 부유층이 여가 활용형 보트를 즐기는 시설을 지칭하였고, 1950년대 중반에는 기존의 전통적인 마리나 시설의 정의를 변경해야 하는 주요한 변화를 겪게 되었다. 전후 세대의 경제적 수익의 증가와 생활수준의 향상에 따른 레저수요에 대한 증가는 새로운 욕구를 수용하여야 하는 계기가 되었다. 따라서 마리나에는 보트의 정박뿐만 아니라 식당, 보트의 판매, 보트수리, 상가, 극장, 나이트클럽 등의 시설이 필요하게 되었다.

마리나는 범위가 매우 넓고 커서 수 천척의 보트를 수용하는 계류장을 갖고 배후에는 일반 호텔 혹은 보텔(Boatel)이라 부르는 보트인 전용의 슬립을 갖는 호텔과 아울러 임해 공원, 쇼핑센터, 레스토랑, 연수·교육시설 등 여러 가지 서비스 시설을 갖춘 대규모의 형태가 있다. 반면에 작은 하천가에 20여척 정도의 슬립을 갖고 약간의 수리장과 사무실을 갖춘 소형의 마리나가 있다. 따라서 그 규모는 다양하며, 단순한 pleasure boat(pleasure boat)의 계류보관 시설과는 구별되는 개념이라 할 수 있다.

오늘날 마리나는 요트 및 보트의 생산, 판매, 정비, 임대 요트, 레스토랑, 숙박시설 등 각종 서비스 시설이 갖추어진

규모의 항구를 의미하며, 종합리조트의 성격을 갖추는 형태로 발전하고 있다. 따라서 마리나는 해양관련 파생산업을 발전시키는 견인차의 역할을 하는 가장 중요한 기반시설(Infra-structure)의 의미를 갖고 있으며, 해양 관광산업의 핵심 시설로서 중요한 의의를 가지고 있다 하겠다. 김(2006)이 정의한 바에 의하면 마리나는 일반적으로 보트 및 요트의 정박을 위한 수역과 시설(계류시설)을 확보하고 유지, 보수 및 관리시설, 보관시설 등의 지원시설을 갖춘 항구를 의미한다고 했다. 또한 NAEMB(National Association of Engine and Boat Manufacture)에서는 다양한 유형의 선박을 위한 외곽시설, 계류 및 수역시설, 유람선 취급시설, 육상 및 안전 시설 등 이와 연관된 서비스시설을 구비한 지역으로 수상 및 육상시설의 종합체로 정의하고 있다. 또한, 김(2008)은 해양관련 파생산업을 발전시키는 가장 중요한 기반시설로서의 가치를 가지며, 요트 및 보트의 생산, 판매, 정비, 차터, 레스토랑, 숙박시설 등 각종 서비스시설을 갖춘 종합리조트 형태를 마리나라고 했다. 따라서 마리나는 단지 요트 및 보트의 계류와 보관을 위한 시설뿐만 아니라 이와 관련된 모든 시설을 의미하며, 클럽하우스, 주차장, 숙박시설, 음식점, 요트 급유시설 등이 이에 포함된다. 통상적으로 마리나는 보트·요트 같은 작은 배가 정박·계류할 수 있는 시설로 마리나 포트(Marina port)라고도 하는데, 마리나 포트를 중심으로 주변의 호텔·문화시설·놀이시설 등을 포괄한 해양레저 문화공간, 해양레저산업을 의미한다고 볼 수 있다.

마리나는 해양레저산업의 하위요인으로서 통상적으로 시설, 용품, 서비스로 구분하고 있다. 따라서 시설분야의 하위요인인 마리나는 해양레저 활동시설로서 레저용 요트의 정박시설은 육역 및 수역의 자연여건과 이용형태, 배후지역과의 연관성, 수변에의 접근성, 친수성, 수질과 해양생태계의 보전, 해안경관, 해양레저 활동의 상황 등을 종합적으로 검토하여 최적의 입지에 적절한 기능과 규모의 시설을 갖추어야 한다. 그러나 국내에서는 마리나의 개념을 정확하게 인지하지 못하고, 대부분 광의의 개념으로만 인식하고 있다. 흔히들 마리나를 개발하면 천문학적인 이윤창출이 발생된다고 믿고, 지방자치단체들은 앞을 다투어 마리나 개발에 앞장서려 하고 있다. 일본의 경우 공공마리나 65개소에 민간이 보유한 505개소를 합치면 모두 570개의 마리나를 보유하고 있으며, 6만9천 척의 계선 능력을 자랑한다. 이로 인한 고용창출은 있다고 보여지지만, 경제파급 효과는 거의 미미한 수준에 있다. 이러한 실정을 볼 때, 국내 기존의 연구보고서들의 경우 경제적 파급효과가 천문학적이라고 하지만 이는 사실과 다르며, 현재 일본의 경우는 해양레저산업 자체가 붕괴되어 있고, 공공 마리나의 시설은 정부의 처음 의도와는 달리 재정 및 운영적자가 불어나면서 급기야

마리나 개발 적정수요와 입지선정의 중요도에 관한 연구

운영하지 못해서 기업에게 일부 마리나를 위탁경영 할 정도로 운영에 어려움을 호소하고 있는 실정에 있다. 사설 마리나의 경우도 일본경제의 위축으로 인해 마리나의 운영이 어려움에 처해있음을 볼 때, 우리나라도 이러한 상황을 인지하여 마리나를 개발하려고 할 때 어떠한 목적으로, 어떠한 기능으로 개발하려는가의 사전계획을 명확하게 수립할 필요가 있다.

최근 국토해양부(2011a)에서 오는 2019년까지 43곳을 개발할 계획의 일환으로 지하철역처럼 연안 20~50 km 구간마다 ‘역’ 개념의 마리나 시설을 조성하고, 연안-어촌을 레저산업 중심지로 육성해 일자리 창출까지 한다는 개선안을 연구 중인 것으로 알려졌다. 일본의 경우 전국에 71개소의 바다의 역이 설치되어 해양레저의 기반시설로 이용되고 있다. 우리나라도 효율도가 떨어지는 유휴 어항들을 적극 활용해서 이용자 중심으로 구간별로 촘촘한 ‘역’ 개념의 마리나 네트워크에 대한 방안이 조만간 가시화 될 것으로 보인다. ‘바다의 역’은 기존의 항만이나 마리나를 활용하여 항해하는 해양레저 방문객을 위한 일시 계류시설을 의미한다. 즉, 역이라는 표현은 ‘요트하버가 구간 구간 네트워크처럼 연계되어 있다’ 라는 표현으로 바다의 역은 기본 시설인 화장실, 정보제공 능력을 갖추고, 호텔이나 레스토랑을 병설해 레저보트의 이용 확산과 지역 활성화에 도움을 주는 해양레저 활동의 기반시설이라고 할 수 있다.

3. 우리나라에 필요한 적정 마리나 수요

국토해양부(2011b)가 2009년 12월 10일 발표한 ‘마리나항만의 조성 및 관리 등에 관한 법률’의 제정과 2011년 12월 7일에 발표한 자료를 근거로 ’10~’19년까지 10권역의 마리나(수도권, 충청권, 전북권, 서남권, 전남권, 제주권, 경남권, 부산권, 경북권, 강원권) 즉, 수도권(6), 충청도(4), 전라도(9), 경상도(16), 강원도(4), 제주도(5) 등 총 43개의 마리나 개발 계획과 함께 마리나 산업 육성대책이 연계되어 마리나 개발의 걸림돌이 되었던 제도상의 문제와 법률상 제한점이 해소되어 전국적으로 마리나 시설에 대한 개발 및 계획이 해안을 배경으로 하는 지방자치 단체에게는 매우 좋은 소식이 아닐 수 없다. 그 발표 내용의 중심에는 2015년까지 대한민국이 동북아시아를 리드하는 요트·마리나 허브국가로 도약한다는 목표를 설정하였고, 요트 등 해양레저스포츠의 저변을 확대하고, 이를 기초로 마리나산업을 우리나라의 미래 성장동력으로 육성하기로 하였다고 한다. 주요 육성대책으로는 마리나 산업에 대한 수요 진작 및 국민의 삶의 질 향상은 물론 해양레저스포츠의 저변을 확산하고, 해양레저스포츠 무료체험 프로그램을 50만명 규모로 확대

하여, 요트 조종면허, 기상특보 시 운항 제한 등 요트이용 관련 규제를 개선하기로 하였다. 또한 전국의 강과 바다에 마리나를 확충하기 위하여 마리나 개발전략을 보완하고, 마리나 개발에 대한 민간투자를 활성화할 수 있도록 제도적 지원방안과 요트정비업, 요트 임대업 등 마리나 관련 서비스업을 육성하여 일반인의 요트 이용을 손쉽게 함과 동시에 일자리 창출과 국내 마리나 및 입출항 절차 등의 정보를 해외에 적극 홍보하고, 국제 요트대회를 활성화하는 등 해외 요트의 국내 방문을 촉진할 계획이라고 하고 있다. 국토해양부의 이러한 개발계획은 원안 그대로 실천만 된다면 대한민국이 동북아 해양중심 강국으로 변모하는 것은 시간문제일 것이다.

Table 1은 국내 마리나 시설 운영현황을 보여주고 있다. Table 1을 통해서 볼 때 아직 우리나라의 해양레저산업이 Table 2의 선진국과는 많은 격차가 있음을 알 수 있다.

Table 1. Marina facilities operational status

Marina	Development	Development (year)	Scale facilities(n)		Employment (n)
			Sea	Shore	
Haeundae Yachting Center	(Inc.)Daewoo	'86	293	155	36
Jeongok	Hwaseong city	'09	60	53	8
Tongyeong	(Inc.)Keumho	'97	30	40	124
Samcheonpo	(Inc.)Samcheonpo	'06	22	20	4
Susan	Yangyang county	'09	60	-	2
Soho	Yeosu city	'07	-	36	5
Mokpo	Mokpo city	'09	32	25	5
Dodoo	Jeju hanla univ	'09	15	-	2
Keunyeong	(Inc.)Annis jejudo	'07, '10	19	-	12
Joongmoon	(Inc.)Pacifcland	'91~'10	10	10	100
Yangpo	(Agriculture, Forestry and Fisheries)	('11)	36	-	-
Gangneung	(Inc.)Seamaster	'11	40	-	2
Seoul	(Inc.)Seoul marina	'10	60	30	75
Kimpo	Korea Water Resources Corporation	'11	136	58	-

Table 2는 선진국의 해양레저 현황을 나타낸 것으로 우리나라와는 현저한 차이를 나타내고 있다. 특히, 마리나 시설, 관련 장비의 보급은 아직 선진국에 비해 걸음마 수준에 불과하다 하겠다. 그러나 단계적으로 접근한다면 불가능한 일은 아니라고 판단된다. 국토해양부에서 제시한 43개의 마리나 개발 계획으로 시설의 보급과 해양레저 문화 인식에 대한 개선 및 국산화 해양레저 장비의 개발로 이어진다면,

향후 국내 해양레저산업을 활성화시키는데 중요한 역할을 할 것으로 판단되기 때문이다.

Table 2. Status of marine leisure advanced countries

Nation	Population (million)	Marina Port (N)	Leisure Equipment Retention (thousand)	Leisure Equipment Ownership
USA	30,100	11,000	15,454	one boat /20 persons
Japan	12,778	570	231	one boat /552 persons
German	8,240	2,700	500	one boat /166 persons
England	6,021	545	541	one boat /113 persons
France	6,154	404	491	one boat /130 persons
Australia	1,925	490	784	one boat /28 persons
Sweden	911	1,500	815	one boat /11 persons
Korea	4,875	12	10	one boat /4,875 persons

ICOMIA(2008). 2008-2009 year Statistics

해양레저산업 선진국인 미국이나 유럽의 경우는 요트산업이 레저·관광 → 기반시설 → 장비산업 순으로 단계적인 발전을 해왔다. 해양레저산업의 효과적인 추진을 위해서는 1 단계는 기항지로써의 유지 및 보수시설 구축, 2 단계는 해양레저관광 인지도 구축, 3 단계는 해양레저 장비산업의 집적화가 필요하고, 이를 통해 최종적으로는 해양레저 수요자(관광객)가 원하는 해양레저관련 시설 및 인프라를 단계적으로 구축하여 해양레저산업의 경쟁력을 높여 선진국이 되었다.

해양레저산업은 하드웨어 부분으로 첫째, 관련기기 및 소재를 생산하는 장비산업과 둘째, 해양공간을 이용하는 시설산업이 있고, 셋째, 소프트웨어라 할 수 있는 서비스산업으로 나눌 수 있다. 이미 사회·경제적인 변화에 따라 해양레저는 충분히 가능성 있는 시장이고, 해양레저산업의 발달은 일자리 창출과도 직결되기 때문에 블루오션으로 떠오르고 있는 것이다. 후발 주자인 우리나라는 어떠한 대안으로 해양레저산업을 선진국과 차별화하여 경쟁력을 강화하여야 할까? 단순한 경기부양책의 일환으로 마리나 산업, 해양레저산업을 육성시킨다는 것은 어떻게 생각하면 매우 위험한 발상일지도 모른다. 산업으로 발전할수록 어민과의 충돌문제, 어업과의 공존, 자연환경과 사회환경의 수용 능력을 면밀하게 고려해야 한다. 그리고 소득의 증가에 따른 레저인구의 확산에 발맞추어 정부의 해양레저산업 확대에 대한 의지와 함께 해양레저 기반시설 확충, 제조산업의 국산화,

서비스업의 선진화에 대한 강력한 실천이 뒤따라야만 한다. 따라서 정부의 마리나 산업 육성은 이러한 기초기반 산업이 안정화되었을 경우, 가능한 사업이 아닌가라는 생각이 든다. 국내의 현재 실태를 볼 때 마리나 산업은 확실한 결과가 예측되는 산업이어서 지자체를 중심으로 개발시기를 조율할 필요성이 반드시 요청된다. 그러나 이러한 의도와는 달리 현재 정부의 입장과 지방자치단체의 입장을 보면 마리나 개발을 조금하게 서두르고 있어 문제가 일부 발생되고 있다. 이러한 사례는 국토해양부 및 지방자치단체가 보도한 내용을 통해서 알 수 있다. 매스컴에 나타난 주요 사례를 보면 전북도는 새만금 방조제와 연결된 신시도 월영봉과 대각산 연결지점 전면 해역인 고군산마리나항만 개발 계획은 20만㎡의 부지에 해상 100척, 육상 100척 등 200척의 레저용 선박 계류시설 건설(아시아통신뉴스, 2011), 강원 속초시는 청초호 내에 민자유치사업으로 100여 척의 계류가 가능한 해양시설(3만1300㎡)과 보관시설, 클럽하우스 등 조성을 추진, 인천시도 대한항공 등과 함께 2014년 인천아시안게임 요트 경기 개최를 위해 경제자유구역인 중구 을왕동 왕산해수욕장 인근 공유수면 9만8604㎡에 1500여억 원을 들여 요트 300척을 계류할 수 있는 마리나를 건설할 계획, 경북도 역시 마리나항만 기본계획에 고시된 포항(2곳)과 울진(1곳) 3곳 외에 경주(1곳), 영덕(1곳), 울진(2곳), 울릉(3곳) 등 7곳이 요트계류시설에 반영될 수 있도록 국토부에 건의, 전남도는 도내 연안 유희항 30곳을 활용, 요트마린 실크로드 900km를 조성(문화일보, 2011), 제주도의 김녕, 도두항에 2013년까지, 강정, 중문, 이호항에 공공과 민간이 공동투자하는 마리나항 조성(제주인뉴스, 2011) 등 전국적으로 5,000여척 수준의 마리나 시설이 개발될 계획을 세우고 있다.

이처럼 지방자치단체간의 무분별한 마리나 개발 과열양상은 국토해양부가 이러한 과열양상을 제어하고, 보다 체계적인 해양레저스포츠 활성화와 관련 산업육성, 국토의 균형적인 발전을 위한 마리나항만 기본계획의 확정 발표와는 다른 결과를 나타내고 있다. 물론 현행 계획대로 진행된다면 마리나 개발은 자연스럽게 대중들의 해양레저가 활성화되어 해양강국으로 연결되는 해양문화의 확산이 쉽게 이루어질 것으로 전망되지만, 정부의 이러한 계획과는 달리 남해안, 동해안, 서해안 등 연안과 인접한 지방자치단체에서 새로운 지역발전의 신성장동력이라는 명목하에 구체적이고, 치밀한 사전 계획없이 경쟁적으로 마리나 개발을 하려고 있다는 것이 문제이다. 이러한 계획은 오히려 지역의 난개발을 촉진하고, 향후 시설 운영노하우 및 전문성의 결여로 시설유휴가 우려되기 때문이다. 사전 치밀한 계획없이 선부른 과잉투자는 지역경제를 활성화시키기는 커녕 오히려

마리나 개발 적정수요와 입지선정의 중요도에 관한 연구

려 발목을 잡을 수 있는 가능성이 농후하다.

일본의 경우는 현재 약 570여개의 마리나가 있으며, 그 중 공공기관에서 운영하는 마리나와 개인이나 클럽에서 운영하는 사설 마리나가 있다. 이 두 가지 형태의 마리나는 일본의 경기침체와 직접 연계되어 마리나 운영에 난항을 가져온 사례를 볼 때, 일본을 벤치마킹하여 최소한의 투자로 최대한의 효과를 누리는 형태로 개발하여야 할 것이다.

이와 관련하여 본 연구에서 제시한 국내에 필요한 적정 마리나 수요는 어느 정도인가? 라는 질문으로 마리나 관련 전문가의 자문을 근거로 델파이 분석을 실시한 결과는 다음과 같이 나타났다.

대부분의 전문가가 지역을 광역권으로 구분한 다음 수도권(2), 충청권(1), 전라권(2), 경상도(3), 강원권(1), 제주권(1) 등 10개는 대형(리조트형) 마리나를 개발하고, 그 외는 중형(레포츠형) 마리나는 수도권(3), 충청권(2), 전라권(2), 경상권(6), 강원권(2), 제주권(2) 등 17개 마리나를 개발하고, 소형(지역 거점형)마리나는 수도권(2), 충청권(1), 전라권(6), 경상권(9), 강원권(2), 제주권(2) 등 22개의 마리나를 개발해야 한다고 했다. 이들 전문가들은 기존 국토해양부에서 제시한 43개 마리나 보다는 많은 49개의 마리나를 개발하여야 한다는 결과가 나타났다. 현 국토해양부에서 지정한 지정마리나 보다 5개 정도가 많지만, 이러한 형태로 개발해 가면서 마리나를 구간별로 네트워크화시켜 연안역 마리나의 개념으로 개발을 하여야 하며, 반드시 대형, 중형, 소형 마리나의 구분을 하여야 한다고 종합적인 의견을 모았다. 이는 수도권은 1천만명의 서울인구와 경기도를 둘러싸고 있는 위성도시의 인구비율을 근거로 해서 대형 마리나가 입지하면 좋을 것 같다는 의견이 지배적이었고, 서남해안을 중심으로는 여수와 목포를 거점으로 지정하고 있다. 경상권은 거제와 진해(마산·창원·진해), 부산을 중심으로 대형 마리나가 입지해야 한다는 의견이 지배적이었다. 외국의 사례를 보더라도 대형 마리나의 성공은 반드시 광역권의 인구와 위성도시의 인구가 250만명은 넘어야 한다는 전문가들의 의견을 수용해볼 때 도시인구의 적정규모가 뒷받침되어야 한다는 중요성을 알 수 있다.

우리나라는 삼면이 바다로 이루어져 있어 바닷가에 무조건 대형 마리나만 건설한다고 하면 수요는 부족한데 시설만 확충해서 마리나 시설을 운영하는 사업주가 위험에 처할 수 있기 때문에 바다를 중심으로 광역권에 대형 마리나 시설이 입지되어야 한다는 점을 시사하고 있다. 즉, 무조건 크게라는 관점보다는 세일러가 요트를 타고 항해를 할 경우 장비의 수리, 물품의 보급, 악천후나 비상 상황 발생시 정박, 숙박 등등의 문제가 발생했을 경우를 생각해보자. 우리나라도 일본처럼 지하철이나 철도처럼 구간역의 개념으

로 잠시 쉬어가는 중간 기착지의 역할 개념으로 규모에 맞게 마리나를 개발하여야 한다는 것이다. 이러한 결과는 국토해양부가 제시한 계획과 일맥 상통하는 결과를 나타내고 있는데, 앞서서도 제시했듯이 한 가지 문제가 되는 것은 마리나 개발의 시기가 중요한 문제로 대두되고 있다. 이러한 문제의 해결은 지역의 인구 구조와 지역의 해양문화 수준, 지역의 지정학적인 위치, 지역의 경제적 수준 등등을 고려하여 개발 우선순위를 정한 무조건 크게 개발한다는 개념 보다는 규모의 경제를 측면으로 접근하여 대, 중, 소를 구분한 다음, 단계적으로 시기를 고려한 후 개발을 하여야 할 것으로 판단된다.

그렇지 않다면 마리나 운영상에 많은 경제적 어려움을 호소하며, 결국에는 적자운영을 하여 부분적으로 도산을 하는 마리나가 많이 나타날 것으로 예측하는 전문가가 다수 있었다. 일본의 사례가 바로 이러한 부분을 대변해 주고 있다. 마리나 산업은 국제경기와 내수경기의 흐름과 일치하기 때문에 이러한 부분을 고려하여 무조건 크게라는 의미보다는 어떤 기능, 어떤 목적으로 마리나를 개발할 것인지를 사전에 계획을 치밀하게 수립하여 내실을 꾀하여야 할 것이다. 기본적으로 마리나는 해양레저산업 기반이 정착되어야 가능한 사업으로서 국내 실정으로 보아 해양레저장비의 국산화 개발 및 보급, 해양레저에 대한 문화적 수준의 확대, 해양레저 관련 법체계의 완화, 1인당 요트 및 보트 보유척수의 증가 등이 전제되어야 활성화가 된다는 주장을 하고 있다.

4. 우리나라에 적합한 마리나 개발 입지선정의 중요도

우리나라는 외국에 비하여 자연환경이 매우 뚜렷한 4계절을 지니고 있기 때문에 무분별하게 외국의 사례를 무조건적으로 수용하는 것은 매우 위험한 일이다. 따라서 우리나라는 국내실정에 적합한 방식으로 마리나 개발시 중요도를 선정하여 마리나를 조성하는 것이 매우 중요하다. 국토해양부(2011b)의 발표 자료에 의하면 2011년부터 2019년까지 10개권역 43개소의 마리나 개발에 대한 중장기 개발수요, 항만예정구역 위치선정, 개발유형, 추정사업비, 재원조달계획과 주변여건, 타 개발 계획과의 연계성 등을 고려해 거점형, 레포츠형, 리조트형의 3가지 유형으로 개발되며, 총 추정 사업비는 1조 7,000억원이 소요될 것으로 추정하고 있다. 그러나 이와는 달리 지방자치단체는 각기 지역경제의 활성화, 해양관광산업의 활성화, 지역도시의 이미지 제고 등의 목적으로 마리나를 개발하고, 이를 위한 개발의 형태를 외자 및 민자의 유치 형태를 취하고 있지만, 마리나 개발의 특성상 초기자본이 대규모로 필요한 사업이라 점에서

외부자본을 유치하기는 쉽지않은 실정에 봉착해 있다. 이러한 원인은 지방자치단체가 마리나를 개발하려고할 때 초기 타당성 조사를 면밀하게 분석하지 않은데 귀인한다고 판단된다. 마리나 개발이 민자사업으로 시행될 경우, 초기 투자 자본이 막대하게 소요됨에도 불구하고, 지방자치단체는 이에 대한 보다 심도있는 조사용역이 이루어지지 않고, 무조건 개발계획만 세워놓고 민간 사업자를 기다리고 있는 실정에 있다고 보여진다. 마리나 개발에 따른 부대 사업비용은 천문학적 수준이어서 막상 계획을 세워놓고 예산부족, 현실성 부족, 타당성 부족, 어민과 이해관계의 갈등 등으로 사업자가 선정이 되지 않아 마리나 개발이 무산에 그치는 사례가 빈번한 경우를 볼 때, 마리나 개발은 오랜시간에 걸쳐서 심사숙고한 후 충분한 사전 검토를 거쳐 시뮬레이션을 해본 뒤 전문가로부터 긍정적 타당성이 뒷받침이 나타날 때 마리나 개발에 임해야 할 것이다.

따라서 본 연구는 마리나 입지선정과 관련된 문제를 해결하기 위해 마리나 관련 전문가를 대상으로 델파이 조사를 실시하여 분석한 것으로 그 내용은 Table 4~Table 9와 같다.

Table 3은 마리나 개발 입지 선정시 접근성의 중요도를 델파이 분석으로 나타낸 결과이다. 전문가 그룹이 제시한 접근성 요인의 하위 6개 요인을 대상으로 중요도를 통한 우선순위를 라이커트 5단 척도(Likert 5 Scale)를 이용하여 평균값을 근거로 나타낸 결과 1순위는 장래의 교통체계로부터 접근의 용이성, 타 지역에 비하여 접근성이 최적지 인가의 위치 여부, 철도, 항공, 도로, 해운, 대중교통 등 접근수단의 다양성, 편리성 등으로 나타났다. 2순위는 진입도로 개설시 부지매입 등의 용이성으로 나타났으며, 3순위는 마리나 조성 계획지의 진입도로 개설 여부, 수도권, 광역시·도, 인근에서의 접근 용이성 등으로 나타났다.

Table 3. Marina development on the site selection(Accessibility)

Accessibility factor	N	M±S · D	Rank
Cities and accessibility	21	4.71±.46	3
Public transport accessibility	21	4.86±.36	1
Whether the access road to open	21	4.71±.46	3
Ease of land purchase	21	4.76±.44	2
Best place to gain access	21	4.86±.48	1
Future transportation system and the relevance	21	4.86±.36	1

이와 같은 결과는 마리나 개발시 입지의 중요성을 다시 한번 일깨워주고 있음을 알 수 있으며, 우리나라의 해양레저 문화의 수준과 현재 실태를 정확히 인지하고 있는 전문가들의 의견은 도시와 마리나가 연계되고, 또한 대중교통과 접근성이 연계된 개발이 되어야 함을 시사하고 있다.

Table 4는 마리나 개발 입지 선정시 시장성의 중요도를 델파이 분석으로 나타낸 결과이다. 전문가 그룹이 제시한 시장성 요인의 하위 8개 요인을 대상으로 중요도를 통한 우선순위를 라이커트 5단 척도(Likert 5 Scale)를 이용하여 평균값을 근거로 나타낸 결과 1순위는 해당지역의 마리나 조성으로 해양레저산업의 활성화 가능성, 골프장, 온천, 놀이공원, 리조트 등 육·해상레저 개발계획 여부 및 개발상태로 나타났고, 2순위는 지역내 관광단지, 관광지, 관광특구, 국립공원 등의 개발계획 여부 및 개발상태, 반경 50 km 이내 직접 세력권 및 반경 50~100 km 이내 간접 세력권 인구밀도 등으로 나타났다. 3순위는 지역 해양관련 기간산업과의 연계방안 여부, 4순위는 산업별 취업구조 특성, 연간 관광객 규모 및 최근 10년간 관광객 증가 추이 등으로 나타났다.

Table 4. Marina development on the site selection(Marketable)

Marketability factor	N	M±S · D	Rank
Population density within 50-100 km	21	4.62±.59	2
Size and increasing tourists	21	4.10±.83	4
Marina composition of the local population characteristics	21	3.95±.80	5
Industry employment structure characteristics	21	4.10±.83	4
Whether tourist development plan	21	4.62±.49	2
Whether leisure development plans	21	4.67±.48	1
Conjunction with local marine-related industries	21	4.52±.60	3
Enable the possibility of marine leisure industry	21	4.67±.48	1

이와 같은 결과는 특정지역에 마리나를 개발할 경우에는 개별 계획을 반영하기 보다는 반드시 상위 개발계획과 연계한 마리나의 개발이 이루어져야함을 시사하고 있다. 이는 현재 국내 해양레저관광 산업의 전반적인 상황을 볼 때 단일 마리나 산업은 계절적 한계, 수요부족, 초기자본의 과다 투자 등으로 사업투자자의 매력이 높지 않은 편이며, 개발한 이후에도 운영적자에 허덕일 가능성이 매우 높은 바, 타 관광산업 개발계획과 연계한 개발이 반드시 이루어져야 함을 시사하고 있다.

Table 5는 마리나 개발 입지 선정시 이용성의 중요도를 델파이 분석으로 나타낸 결과이다. 전문가 그룹이 제시한 이용성 요인의 하위 9개 요인을 대상으로 중요도를 통한 우선순위를 라이커트 5단 척도(Likert 5 Scale)를 이용하여 평균값을 근거로 나타낸 결과 1순위는 항로, 박지, 레저수역 이용시 무역 연안 상선과의 간섭여부, 보상이나 간섭이

마리나 개발 적정수요와 입지선정의 중요도에 관한 연구

있는 어업권 존재 여부 등으로 나타났고, 2순위는 주민의 동의 및 개발참여 의지, 항로 및 박지준설 여부 등으로 나타났고, 3순위는 현행법 제도와와의 마찰여부 및 조정 가능성, 4순위는 기존 방파제, 호안 등의 항만시설 활용 가능성, 5순위는 계획지로부터 주변수역에 세일링, 피싱, 크루징을 할 수 있는 수역분포 여부 등으로 나타났고.

Table 5. Marina development on the site selection(Utilization)

Utilization factor	N	M±S · D	Rank
Conjunction with the surrounding infrastructure	21	4.62±.50	6
Existing breakwater, Port facilities utilized	21	4.81±.40	4
Utilization of available Land availability	21	4.48±.87	7
Planned availability of Space marine	21	4.71±.56	5
Presence of interference with the Course	21	4.95±.22	1
Route and whether the Marina dredging	21	4.90±.30	2
Compensation, and the Presence of interference, Fishing rights	21	4.95±.22	1
Residents agree, Development will participate	21	4.90±.30	2
Current law system and the Possibility of friction	21	4.86±.36	3

이와 같은 결과는 신규 마리나 개발 예정지에 마리나를 개발하려면 어민과의 충돌, 항로의 간섭, 항로 준설, 기타 관련법의 침해, 방파제 준설, 수역, 공유수면, 주변 인프라와 연계 등에서 나타나는 많은 문제점을 해결하지 않으면 안된다. 그러나 이러한 문제가 나타남에도 불구하고, 지방자치단체에서는 무조건적으로 계획을 남발하고 있다는 것이 문제이다. 김(2009)의 연구결과와 같이 기존 항만이나 어항 등의 인프라를 이용하여 이용의 효율성 증대와 자원 이용을 함께 이용하는 데에서 그 해답을 찾아야 할 것이다.

Table 6은 마리나 개발 입지 선정시 타당성의 중요도를 델파이 분석으로 나타낸 결과이다. 전문가 그룹이 제시한 타당성 요인의 하위 4개 요인을 대상으로 중요도를 통한 우선순위를 라이커트 5단 척도(Likert 5 Scale)를 이용하여 평균값을 근거로 나타낸 결과 1순위는 마리나 조성 계획지의 시설규모, 사업예산, 운영방법의 적정성, 2순위는 선점, 점유, 개발완료, 시공 중 등의 적정성 등으로 나타났고, 3순위는 관광, 레저스포츠, 문화 등 지역산업에 미치는 파급효과, 4순위는 상위계획, 권역별·지역별 계획 등으로 나타났고. 이와 같은 결과는 송(2010)의 연구와 같이 지방자치단체에서 무조건적으로 마리나를 개발하려는 의도에 반하는

결과로서 앞서 언급한 바와 같이 특정지역에 적합한 기능, 목적, 예산반영, 운영방법, 상위계획과 연관성 등을 고려한 개발이 시행되어야 함을 시사하고 있다.

Table 6. Marina development on the site selection(Validity)

Validity factor	N	M±S · D	Rank
Top, Regional, Local planning	21	4.10±.54	4
Impact of local industry	21	4.19±.60	3
Occupancy, Possession, Development completion, Adequacy	21	4.43±.51	2
Size, Budget, Operation method, Adequacy	21	4.57±.51	1

Table 7은 마리나 개발 입지 선정시의 자연환경에 대한 중요도를 델파이 분석으로 나타낸 결과이다. 전문가 그룹이 제시한 자연조건 요인의 하위 14개 요인을 대상으로 중요도를 통한 우선순위를 라이커트 5단 척도(Likert 5 Scale)를 이용하여 평균값을 근거로 나타낸 결과 1순위는 안개발생 빈도 및 시계정도, 연평균 기온·날씨·강우량의 변화, 해류 흐름의 적정성, 조위차의 적정성, 수심(4.7 m 이상)의 적정성, 파랑 영향의 적정성 등으로 나타났고, 2순위는 풍속 및 풍향의 변화, 내만 등 방파제시설 필요지형의 적합성 등으로 나타났고. 3순위는 내만 등 방파제시설 필요지형의 적합성, 4순위는 개발사업을 통한 해당지역의 생태계 훼손이나 소멸(육상, 수중) 가능성, 5순위는 육상배후지 고저차 및 급경사(배후지 지형, 고·저 경사도)의 적정성 등의 순으로 나타났고.

이와 같은 결과는 이(2010), 김(1998), 이 등(2010) 등의 연구결과와 같이 마리나는 일반적으로 연평균 기온이 높고, 맑은 날 수, 일조시간, 횡풍을 많이 받지 않으며, 시계의 양호, 조위차, 강수량, 수심, 해류, 풍속 및 풍향 등의 제반사항을 갖추고 있어 한다는 연구결과 일치한다. 이러한 원인을 살펴보면 우리나라는 지정학적으로 대륙 끝에 위치한 반도국가로서 삼면이 바다로 둘러싸여 있고, 6월부터 10월 까지 태풍의 주요 진행경로에 위치하기 때문에 마리나 개발시 특히 고려하여야 할 요인이기 때문이다. 그리고 현재 마리나를 개발하려고 하는 지방자치단체의 입지는 모두 태풍의 영향으로부터 취약한 특성을 지니고 있기 때문에 이러한 결과가 나타난 것으로 판단된다. 외국의 경우 마리나 개발은 거의 내수면에 위치해 있고, 태풍의 영향이 없는 내수면에 마리나 개발을 하고 있다. 그러나 일본의 경우는 우리나라와 유사한 특성을 가지고 있다. 일본의 경우는 기존 어항이나 항만내 규모에 따라 차별을 두어 마리나 시설을 개발한 피셔리나 형태의 개발로 활성화를 꾀하고 있다.

Table 7. Marina development on the site selection (Natural conditions)

Natural environment factor	N	M±S · D	Rank
Changes in Wind speed and Wind direction	21	4.95±.22	2
Incidence of fog, Visibility distance	21	5.00±.00	1
Average annual Temperature, Weather, Rainfall	21	5.00±.00	1
Adequacy of the currents flow	21	5.00±.00	1
Adequacy of tidal differences	21	5.00±.00	1
Adequacy of the depth	21	5.00±.00	1
Adequacy of the impact wave	21	5.00±.00	1
Height difference and the steep hinterland	21	4.48±.51	5
Water the soil conditions	21	3.95±.80	8
Basin, the suitability of breakwater facilities	21	4.95±.22	2
Landscape features around the coast	21	4.20±.60	6
Ecosystem damage, Possibility of damage	21	4.52±.51	4
Water quality, Noise, Air pollution potential	21	4.19±.68	7
Specify whether conservation area	21	4.57±.51	3

Table 8은 마리나 관련 전문가들을 대상으로 마리나 개발 입지 선정시의 종합적인 중요도를 델파이 분석으로 나타낸 결과이다. 전문가 그룹이 제시한 5개(접근성, 시장성, 이용성, 타당성, 자연환경)요인을 대상으로 종합적인 중요도의 우선순위를 라이커트 5단 척도(Likert 5 Scale)를 이용하여 평균값을 근거로 나타낸 결과 1순위는 이용성으로 나타났고, 2순위는 접근성, 3순위는 자연환경, 4순위는 시장성, 5순위는 타당성 요인으로 나타났다.

Table 8. Marina development on the site selection (Importance)

Location factor	N	M±S · D	Rank
Accessibility	21	4.79±.22	2
Marketability	21	4.40±.43	4
Utilization	21	4.80±.24	1
Validity	21	4.32±.40	5
Natural Environment	21	4.70±.18	3

이러한 결과는 기존의 송(2010)연구결과와 상반된 결과가 나타났는데, 전문가들의 시각은 국내 해양레저 인구의 저변과 마리나산업의 기반미흡, 인식의 부족, 관련법의 장애 등으로 인해 우선적으로 이용성 요인이 1순위가 나타난 것으로 보인다. 또한 접근성 요인이 2순위로 나타난 것도

현재 국내의 해양레저 인구의 저변 부족, 수도권을 벗어난 해안가 중심, 어항이나 어촌 중심의 마리나 개발로 인해 나타난 것으로 보인다. 자연환경 요인이 3순위는 나타난 것은 신규 마리나 보다는 기존의 어항이나 항만내의 시설을 이용하여 리모델링 차원의 마리나를 개발하기 때문에 순위가 뒤로 처진 것으로 나타났다. 시장성과 타당성 요인이 후순위로 밀린 것은 매우 아이러니컬한 측면이 있지만, 우리나라에서만 나타날 수 있는 특성인 것으로 판단된다. 외국의 경우 마리나 개발시 시장성과 타당성, 접근성, 자연환경 요인을 우선적으로 고려하는 것에 비추어볼 때 아직 우리나라의 마리나 산업은 선진국에 비해 매우 뒤쳐져 있음을 알 수 있다.

5. 결론

본 연구는 현재 지방자치단체에서 개발 예정중인 마리나와 관련하여 우리나라에 필요한 마리나의 적정수요와 마리나 개발시 입지선정의 중요도를 심층적으로 분석한 후 정부 및 각 지방자치단체에게 연구의 결과를 제공하고자 하는데 목적을 두며 연구의 결론은 다음과 같다.

첫째, 마리나 관련 전문가들을 대상으로 국내의 마리나 개발시 적정수요는 대략적으로 49개 정도로 나타났다. 자세하게 언급하면 지역을 광역권으로 구분한 후, 마리나를 구간별로 네트워크화시켜 연안역 마리나의 개념으로 개발을 하여야 하며, 반드시 대형, 중형, 소형 마리나의 구분을 하여야 한다고 했다. 권역별로 10개는 대형(리조트형)마리나를 수도권(2), 충청권(1), 전라권(2), 경상도(3), 강원권(1), 제주권(1) 등에 개발하고, 17개는 중형(레포츠형)마리나를 수도권(3), 충청권(2), 전라권(2), 경상권(6), 강원권(2), 제주권(2) 등에 개발을 하여야 한다. 그리고 22개의 소형(지역 거점형)마리나는 수도권(2), 충청권(1), 전라권(6), 경상권(9), 강원권(2), 제주권(2) 등에 개발해야 한다.

둘째, 국내에 적합한 마리나 개발 입지의 중요도는 마리나 관련 전문가 그룹이 제시한 5개(접근성, 시장성, 이용성, 타당성, 자연환경)요인을 대상으로 종합적인 중요도를 분석한 결과 1순위는 이용성으로 나타났고, 2순위는 접근성, 3순위는 자연환경, 4순위는 시장성, 5순위는 타당성 요인으로 나타났다.

참고 문헌

[1] 국토해양부(2011a), 제1차(2010~2019) 마리나항만 기본계획(변경)(안), 2011. 12. 18., p. 29.
 [2] 국토해양부(2011b), 정부, 「마리나산업 육성대책」, 발표,

마리나 개발 적정수요와 입지선정의 중요도에 관한 연구

- 레저관광, 제조업 등 연관산업 선순환...고용창출 기대, 2011. 12. 07., p. 11.
- [3] 김경미(2006), 국내 마리나 시설확충과 확충계획: 해수욕만 즐기는 바다는 가라, 월간해양한국, 2006년, 8월호, pp. 28-31.
- [4] 김동심(1998), 마리나 리조트 개발계획에 관한 연구: 충남 안흥지구를 중심으로, 미간행석사학위논문, 경기대학교 대학원, pp. 1-67.
- [5] 김성국(2010), 우리나라 마리나 발전에 관한 고찰, 해양비즈니스, 15호, pp. 27-57.
- [6] 김성귀(2009), 항만내 마리나 개발방안, 해운물류연구, 제25권, 제1호, pp. 145-166.
- [7] 김천중(2008), 요트관광의 이해, 백산출판사, p. 35.
- [8] 문화일보(2011), “국비지원 따내자”...전국 마리나港 개발 ‘붐’ 전남 연안 유희항 30곳 추진...경주·영덕 등 경북 7곳 추가, 정우천, 2011. 12. 29., <http://www.munhwa.com/news/view.html?no=2011122901071043061002>.
- [9] 박성현, 정중식, 남택근, 정재용, 이규동(2005), 요트산업 입지선정을 위한 설문조사 분석 및 평가, 해양환경안전학회, 춘계학술발표회, pp. 31-35.
- [10] 부산일보(2011), SEA&뉴스, 장비제조·시설·서비스 3박자 조화 필요, 강승철, 2011. 08. 01., <http://news20.busan.com/controller/newsController.jsp?sectionId=1010020000&subSectionId=1010020000&newsId=20110801000200>.
- [11] 송병화(2010), 해양레저마리나 최적입지 선정을 위한 평가지표 개발에 관한 연구, 미간행석사학위논문, 목포해양대학교 대학원, pp. 1-82.
- [12] 아시아통신뉴스(2011), 고군산 마리나항만 개발 탄력...공유수면 기본계획에 반영돼, 이현재, 2011. 07. 28., <http://www.anews.com/detail.php?number=248077&thread=09r02>.
- [13] 이등지, 전미리, 김용근(2010), 수상여가활동 활성화를 위한 한강마리나 잠재력 평가, (사)대한국토·도시계획학회, 국토계획학회지, 제45권, 제3호, pp. 229-241.
- [14] 이한석(2010), 해양레저 활동의 기반시설 마리나 계획, 마리나 개발의 녹색 패러다임을 위한 국제 심포지엄, 한국해양대학교 해양과학기술연구소 심포지엄 자료집, p. 113.
- [15] 장운재, 박성현, 금종수(2004), SWOT&AHP를 이용한 목포항 요트산업 개발과 운영주체 평가, 한국항해항만학회지, 제29권, 제8호, pp. 715-721.
- [16] 정중석, 허일(2004), 요트 발전을 위한 한국형 마리나 운영방안에 관한 연구, 한국항해항만학회지, 제28권, 제10호, pp. 899-908.
- [17] 제주인뉴스(2011), 도두항에 공공요트 계류시설 등 공공마리나 개발, 양금희, 2011. 12. 18., http://www.jejuinews.com/news/service/article/mess_01.asp?P_Index=31211&flag=.
- [18] Kuroyanagi, Akio(1999), 해양성 레크리에이션 시설, 도서출판 과학기술, 김남형·이한석 공역, p. 341.

원고접수일 : 2012년 03월 06일

원고수정일 : 2012년 04월 13일 (1차)

2012년 07월 09일 (2차)

게재확정일 : 2012년 10월 26일