

항해자의 관점에서 본 국내 마리나 항만현황 및 개선방안에 관한 연구

† 정우리 · 박진수*

† 한국해양대학교 해사산업연구소, * 한국해양대학교 항해학부 교수

A Study on the Status and Improvement of Domestic Marina Port Facility in Aspect of Navigators

† Woo-Lee Jeong · Jin-Soo Park*

† Research Institute of Maritime Industry, Korea Maritime and Ocean University, Korea
* Professor of Division of Navigation, Korea Maritime and Ocean University, Korea

요 약 : 우리나라는 여가시간의 확대와 국민소득 향상으로 인하여 해양레저 활동에 대한 관심과 수요가 점점 증가하고 있다. 하지만 이러한 수요를 뒷받침 할 수 있는 인프라가 제대로 갖추어져 있지 않다. 이에 현재 운영 중인 우리나라 마리나 항만시설을 항해자의 관점에서 현황을 조사·분석한 결과, 통합관리부서의 부재, 마리나 항만시설에 대한 최저기준 부재, 관(官) 위주의 행정절차, 전문 인력 부족, 교육기관과의 연계부족 등을 문제점으로 분석하였다. 항해자의 관점에서 이러한 문제점들에 대한 개선방안을 제시해 보면, 마리나 항만시설 통합관리부서 확보, 마리나 항만시설에 대한 최저기준 마련, CIQ 현실화 방안 마련, 시민을 위한 마리나 친숙화 작업추진, 교육기관과의 연계를 통해 고객을 유치하여 해양레저 활동에 대한 이용자들 중심의 마리나 운영이 이루어져야 할 것이다.

핵심용어 : 항해자, 마리나항만, 마리나 항만시설, 해양레저활동, 최저기준, CIQ, 친숙화

Abstract : As Korean expanded the leisure time and improved the national incomes, the interest and demands of the marine leisure activities are increasing. However, it needs to considerate the infrastructure improvement for supporting these demands. This paper analyzed the problems based on the status of domestic marina port facilities including the absence of integrated management division and minimum standards for port facilities, governmental-centered administrative procedure, lack of professional manpower and linkage among educational institutes in aspect of navigators. To improve these problems, this paper suggest that management system would be user-centered marina for marine leisure activities to make the integrated management division for marina port, the minimum standards for port facilities, realization of CIQ, familiarity for citizen and linkage among educational institutes.

Key words : Navigators, Marina Port, Marina port facility, Marine leisure activity, Minimum standards, CIQ, Familiarity

1. 서 론

우리나라에서 마리나는 요트, 보트, 제트스키 등의 위락용 선박(Pleasure Boat)의 계류를 목적으로 하는 소규모의 정박소로 보는 협의의 개념과 계류시설(육·해상), 상하가 시설(크레인), 수리 및 보관시설, 보급 및 청소시설, 안전관리시설, 연구 및 교육시설, 숙박 및 휴식시설, 문화교류시설 등을 갖춘 종합적인 해양레저시설로 보는 광의의 개념이 있다. 일본의 경우는 항만법에 의해 마리나를 “유람선을 계류·보관하고 이것을 배체로 한 해양성 Recreation에 필요한 각종 서비스를 제공할 수 있는 항만” 즉, 유람선을 계류·보관하기 위한 외곽 시설, 계류시설에 그치지 않고 서비스를 제공하기 위한 모든 시설을 포함한 개념으로 Club House, 주차장, 보트선착장 등

은 물론 호텔, 맨션, 쇼핑센터, 연수시설 등을 포함한 포괄적인 개념으로 규정하고 있다. 프랑스에서는 마리나를 해변오락센터의 의미를 지니며, 해양성 Recreation의 기지로서 Pleasure Boat의 보관계류시설과 함께 레스토랑, 낚시, 산책시설 외에 호텔 등의 숙박시설을 포함한 종합적인 레저시설의 총칭으로 사용하고 있다(Kim, 2011).

이처럼 마리나는 단순한 해양레포츠를 즐기는 장소의 개념에서 확대되어 해양레저문화를 체험할 수 있는 공간으로 사용되고 있다. 특히, 우리나라는 여가시간 확대와 국민소득 향상으로 인한 고급해양스포츠에 대한 관심의 증대로 인하여 해양레저에 대한 수요가 급격히 증가하고 있는 추세이다. 이러한 소비자 수요는 해양레저 활동자 및 레저기구 수, 동력수상레저기구 조정면허 취득자수 등의 지속적인 증가를 통해 알 수

† Corresponding author : 종신회원, wooryj@kmou.ac.kr 051)410-4255

* 종신회원, jspark@kmou.ac.kr 051)410-4240

(주) 이 논문은 “국내 마리나 현황분석 및 개선방안에 관한 연구”란 제목으로 “2013 추계학술대회 한국항해항만학회논문집 (2013.10.22-24, pp.101-103)”에 발표되었음.

있다(해양경찰백서, 2012). 이러한 현상들은 단순한 바다를 보고 즐기던 정적인 형태의 해양활동이 아닌 전문적인 교육을 통한 동적인 해양활동을 즐기고자 하는 현실을 반영하고 있다. 대표적인 동적형태의 해양활동으로 선박, 요트(크루징 요트, 덩기요트, 모터요트) 등을 이용한 해양스포츠가 주를 이루고 있다(KCOMIA, 2011).

하지만 이러한 해양레저에 대한 국민수요의 지속적인 증가에 비해, 해양레저 활동을 위한 인프라 시설인 마리나 항만시설은 매우 열악한 실정이다.

따라서 본 논문에서는 해양레저 활동자 중 항해자의 관점에서 우리나라 마리나 항만시설에 대한 현황을 조사·분석하여, 개선방안을 제시하고자 한다.

2. 국내·외 마리나 항만시설 현황

마리나 항만시설이란 마리나의 선박, 보트 등의 정박시설과 계류 및 이를 이용하는 사람의 승하선등을 위한 기반시설과 편의를 제공하기 위한 서비스시설이 갖추어진 곳을 말한다(마리나 항만의 조성 및 관리 등에 관한 법률, 2013.6.19.). 또한 마리나 항만시설은 그 기능에 따라 다음과 같이 구분한다.

Table 1 Category of Marina Harbour Port Facility

Category	Contents
Basic Facility	Counter Facility, Harbour Facility, Port Traffic Facility, Berthing Facility
Function Facility	Storage, Boat Lift, Supply Facility for Ships, Administration Facility, Safety Facility, Security Facility, Research Facility
Accommodation Facility	Welfare Facility, Rest Facility, Convenience Facility, Culture & Education Facility, Natural Park Facility
Land & Waters for Facilities	Building sites, Waters for various facilities

<Table1>에서와 같이, 첫째, 기본시설은 방파제 등의 외곽 시설, 항로 등의 수역시설, 도로 등의 임항교통시설, 안벽 등의 계류시설과 둘째, 기능시설은 주정장 등의 보관시설, 경사로 등의 상하가 시설, 급유시설 등의 선박보급시설, 전기시설 등의 선박작업용 시설, 공공서비스 등의 마리나 항만관련 업무용 시설, 클럽하우스 등의 관리운영시설, 항로표지 등의 안전시설, 출입문 등의 보안시설, 쓰레기 처리장 등의 환경정화 시설, 마리나 항만관련 산업의 기술개발 또는 벤처산업지원 등을 위한 연구시설이다. 셋째, 서비스 편의시설은 진료시설 등의 복지시설, 숙박시설 등의 휴게시설, 매점 등이 편의시설, 수족관 등의 문화교육시설, 해양 전망대 등의 공원시설과 마지막으로, 기본시설, 기능(점검)시설 및 서비스 편의시설을 조

성하기 위한 부지와 수역으로 분류된다(마리나 항만의 조성 및 관리 등에 관한 법률시행령, 2013.6.28). 현재 우리나라의 마리나 항만시설은 “국토의 계획 및 이용에 관한 법률”에 의한 기반시설 중 교통시설의 하나이며, 반드시 도시관리계획으로 결정하여 설치하여야 하는 시설로서 도시계획시설로는 항만에 해당한다.

2.1 국내 마리나 항만시설 현황

지난 2010년 국토해양부(현 해양수산부)가 발표한 “제1차 마리나 항만 기본계획(2010)”에 의하면, 접근성, 시장성, 이용성, 타당성, 자연조건 등 5가지 평가항목을 선정하여 최종 10 권역 43개소의 마리나 항만을 개발대상항만으로 선정하였다. 이 중에는 기존 운영(11개소) 및 시공 중(5개소)인 마리나 16개가 포함되어 있다. 하지만 본 연구에서는 항해자의 관점에서 계류수용이 가능하고 현재 운영 중에 있는 12개 마리나(보령, 사곡 미포함)와 수도권의 서울 마리나와 아라 마리나를 포함한 총 14개를 선정하여 다음과 같이 분석하였다.

<Table2>는 2012년 현재 개발되어 운영 중에 있는 총 14개 마리나 항만현황을 보여주고 있다.

해상에 813척, 육상에 427척 등 총 1,249척이 계류가능하며, 마리나 운영주체가 국가기관 및 지자체인 곳은 14개 마리나 중 양포마리나(포항시) 1개소 밖에 없다.

<Table3>은 총 14개 마리나 항만의 항만시설현황을 나타내고 있다. 마리나 항만을 위한 부지와 수역은 항만기초시설이므로 현황조사에서는 제외하였으며, 그 이외에 항해자의 관점에서 필요한 항만시설 중에서 기본시설, 기능시설, 서비스 편의시설에 대해서 현황을 조사하였다. 그 중에서도 민간에서 운영 중인 아라 마리나는 우리나라 최고의 마리나 항만으로서, 기본시설 뿐만 아니라 기능시설과 서비스 편의시설이 가장 잘 갖추어져 있는 것으로 파악되었다. 반면 지자체(포항시)에서 운영 중인 양포마리나의 경우에는, 마리나 항만으로서의 부지와 수역시설 이외에는 항만시설이라고 할 수 있는 시설이 제대로 갖추어져 있지 않는 것으로 조사되었다. 화장실을 포함한 샤워장의 제공은 해양레저 활동자 뿐 아니라 관리자에게도 위생과 환경오염과 직결되는 중요한 문제가 된다. 이는 국내 뿐 아니라 국외 마리나에서도 마찬가지이다. 해외 마리나는 주요고객층인 항해자들(보트 조종자 등)이 이러한 시설물을 사용해야 하기 때문에 마리나에 대해 돈을 지불하거나 예약을 한 고객들에게만 시설사용에 대한 기회를 제공하고 있는 실정이다(Ji, 2008). 또한 선박이나 요트가 정박한 후, 전기와 수도 공급을 위한 시설이 갖추어져 있지 않아 항해자들에게 큰 불편을 야기하고 있으며, 운항 중 갑작스러운 작동불능으로 인하여 마리나를 찾는 항해자들에게 만족스러운 수리점검 서비스를 제공하는데 필요한 점검시설을 갖춘 마리나는 3개소(목포요트 마리나, 충무 마리나, 수영만 마리나)가 전부이다.

Table 2 Status of Domestic Marina Port

MarinaPort	Development	Management	Legal Basis	Year of Development	Seperation of Development	Working Expenses	Investment	Size of Facility (Boat)		Employee
								Waters	Land	
Seoul Marina	Seoul Marina Co.,Ltd	Seoul Marina Co.,Ltd		2010	Etc	270	Private (270)	60	30	75
Ara Marina	Water Resources corporation	Waterway Place	Harbour Act	2011	Trade port	776	Private (776)	136	58	0
JeonGok Marina	Hwaseong City	Hwaseong City Facilities	Fishery Harbour Act	2009	Regional fishing Port	453	Government (92)/Region	60	53	8
MokpoYacht Marina	Mokpo City	Sehan University	Harbour Act	2009	Trade port	70	Government (35)/Region	32	25	5
SohoYacht Center	Yeosu City	Jeonnam Yacht Association	Public Waters Reclamation Act	2007	Etc	16	Government (7)/Region (9)	0	36	5
Samcheonpo Marina	Samcheonpo Co.,Ltd.	Samcheonpo Co.,Ltd.	Fishery Harbour Act	2006	Etc	5	Private	22	20	4
Chungmu Marina	Kumho	Kumho	Public Waters Reclamation Act	1997	Trade port	654	Private	30	40	124
Busan Marina	DaeWoo Co.,Ltd.	Busan Facilities Management	Public Waters Reclamation Act	1986	Regional fishing Port	711	Private	293	155	36
Yangpo Marina	Government(MAF RA)	Pohang City	Fishery Harbour Act	2011	National Fishing Harbour	10	Government (10)	36	0	0
Yangyang Marina	Yangyang County	Gangwondo Yacht Association	Fishery Harbour Act	2009	National Fishing Harbour	50	Government (36)/Private	60	0	2
Gangneing Marina	SeaMaster Co.,Ltd.	SeaMaster Co.,Ltd.	Fishery Harbour Act	2011	National Fishing Harbour	30	Private	40	0	2
Gimnyeong Yacht Tour	Anis Co.,Ltd	Anis Co.,Ltd	Fishery Harbour Act	2007	National Fishing Harbour	10	Region(5)/Private(5)	19	0	12
DodooMarina	Cheju Halla University	Cheju Halla University	Fishery Harbour Act	2009	National Fishing Harbour	31	Private	15	0	2
Jungmun MarinePark	Pacific Land	Seafood & Yacht Club	Public Waters Reclamation Act	1991	Regional fishing Port	160	Private	10	10	100

Table 3 Status of Domestic Marina Port

Marina Port	Marina Port Facility										
	Basic Facility		Functional Facility							Accommodation Facility	
	Sail Cruise	Power boat	Slipway	Electric Service	Water Supply	Boat Lift	Repair Service	Security	Restau rant	Shower	Confer ence
Seoul	-	○	○	○	○	-	-	○	○	○	○
Ara	○	○	○	○	○	○	-	-	○	○	○
JeonGok	○	○	○	○	○	○	-	○	-	-	-
Mokpo Yacht	-	-	-	○	○	○	○	-	○	-	○
Soho Yacht	○	○	○	-	-	-	-	-	○	-	-
Samcheonpo	-	-	○	-	-	-	-	-	-	-	○
Chungmun	-	○	-	○	○	○	○	-	○	-	○
Busan	-	-	○	○	○	-	○	-	○	-	○
Yangpo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Yangyang	-	-	-	○	○	-	-	-	-	○	-
Gangeuing	-	-	○	○	○	-	-	-	○	-	○
Gimnyeong Yacht Tour	○	○	○	-	○	-	-	-	○	-	-
Dodoo	○	○	○	-	○	-	-	-	○	-	-
Jungmun Marine Park	○	○	○	-	○	-	-	-	○	-	-

2.2 국외 마리나 항만시설 현황

대부분의 국외 마리나 항만은 친수공간과 결합된 복합 마

리나 형태가 주를 이루고 있으며, 쇼핑센터 등과 결합된 마리나 시티 개념으로 확대된 경우도 있다. 예를 들어, 프랑스 뽀르 까마르그(Port Camargue)는 정부투자를 통해 개발된 연간 매출만 5,000억 원에 달하는 지중해 최고의 마리나 중 하나이

다. 4,800여척이 계류할 수 있는 계류장, 요트클럽, 호텔, 캠핑장 그리고 보트 수리단지화 맨션을 갖춘 숙박지역 등 스포츠와 문화를 함께 즐길 수 있는 다양한 편의시설이 들어서있다. 계류장과 함께 보트를 수리하고 관리하는 일도 모두 마리나 내에서 해결할 수 있는 원스톱시스템을 완벽하게 갖추고 있다. 또한 일본의 마리노야요트하버는 해양관광도시 후쿠오카에 위치하고 있으며 총930여척의 각종 보트를 계류할 수 있는 규모의 민간사업자 운영의 마리나 시설이다. 계류장을 중심으로 각종 편의시설이 배치되어 있으며 엔진 및 보트수리, 연료판매 등의 분야가 계류수익보다 더 높은 수익을 내고 있다. 더불어 호주의 골드코스트에 위치한 생추어리 코브 마리나(Sanctuary Cove Marina)는 최고급 마리나 시설과 골프코스, 5성급 리조트 호텔, 병원, 쇼핑센터, 레스토랑 등 각종 편의 시설이 들어서 있으며 70여개의 보트 제조업체와 보트 200척을 수용할 수 있는 마리나 시티개념의 항만시설을 갖추고 있다. 일본의 또 다른 마리나 중 사가 현에 위치한 가라쓰 시립요트장은 조성초기 요트계류비가 주요 수익원이었지만 보트를 관리하고 유지하기에는 턱없이 부족하고, 해상계류장 이외에는 배후단지가 충분히 조성되지 못한 탓에 수익의 대부분을 전적으로 계류비에만 의존할 수밖에 없어 경영난을 겪었다. 하지만 정부와 지방 비영리단체의 적극적인 개입을 통하여 작은 어항에 불과한 가라쓰시를 마리나, 보트 계류장, 다기능어항 등 각종 해양스포츠 전진기지 시설로 조성하여 마리나의 운영난과 수산업의 위기를 동시에 극복한 좋은 사례라고 볼 수 있다(Ji, 2008).

Table 4 Status of International Marina Port

Country	Population (million)	Marina Harbour	Possession of Leisure Boat (thousand)	Holding Leisure crafts ratio	GDP Standards
USA	30,100	12,100	16,510	18P	1st
Japan	12,778	570	283	452P	2nd
Germany	8,240	2,650	442	183P	3rd
England	6,021	545	542	111P	5th
France	4,154	404	483	127P	6th
Australia	1,925	2,250	750	25P	15th
Sweden	911	1,500	753	12P	19th
Korea	4,850	7	4	11,700P	13th

(Source : ICOMIA, Boating Industry Statistics, 2006/국토해양부(2010), 제1차 마리나 기본계획 재인용)

<Table4>와 같이, 일반적으로 국가의 국민총생산(GDP)이 높을수록 해양레저스포츠에 대한 관심과 활동이 활발하며, 마리나 항만개소 및 레저기구 보유현황이 우수한 것을 알 수 있다. 국외 보트수용 척수와 해외 주요 국가들의 보트 수용규모는 평균적으로 약 275,000척을 수용할 수 있는데 반해, 우리나라 보트 수용규모는 1,300여척에 불과하다.

Table 5 Status of International Marina Port Facility

Country	Basic Facility	Functional Facility			Accommodation Facility
		Elec.	Water	Security	
Australia	○	○	○	○	○
New Zealand	○	○	○	○	○
Singapore	○	-	-	-	○
Japan	○	○	○	○	○
Malaysia	○	○	○	○	○

(Source : KCOMIA(2011), Statistic Data related Marine Industry)

<Table5>은 국외 주요 국가의 마리나 항만시설현황을 나타내고 있다. 기능시설 중 전기, 수도 및 보안감시시설은 싱가포르를 제외한 나머지 국가에서는 부두사용료를 지불한 이후에 이용이 가능하다. 서비스 편의시설 중 교육시설(요트학교)은 5개 국가모두에서 각 나라의 요트협회가 인정하는 자격을 갖춘 전문 인력에 의해 등급별로 분류된 교육프로그램을 이용할 수 있다. 특히 마리나를 찾는 고객은 우리사회 중상류층 고학력자가 대부분이기 때문에 더욱 높은 소양이 필요하다. 마리나와 비슷한 고객층인 골프연습장의 경우, 과거 레슨프로의 자질에 대한 불만 때문에 고객들은 연습장을 전전한 사례가 많았다는 점에서 좋은 본보기가 될 것이다(Ji, 2008).

이와 같이 우리나라는 해양레저스포츠에 대한 관심이 증대된 것은 확실하나, 이러한 수요를 뒷받침할 수 있는 인프라가 국외 마리나와 비교하여 절대적으로 부족한 것을 알 수 있다.

3. 마리나 항만시설의 문제점

앞서 살펴본 바와 같이, 항해자의 관점에서 본 국내외 마리나 항만의 현황과 우리나라의 마리나 항만시설 현황을 조사한 결과, 우리나라 항만시설의 문제점을 다음과 같이 크게 5가지로 요약할 수 있다.

3.1 통합관리부서 부재

마리나 항만은 <Table2>에서와 같이, 공유수면매립법, 어항법, 항만법, 관세법, 도시계획법, 사회간접자본시설에 대한 민간투자법 등의 다양한 정부기관과 지자체로부터 제재를 받는다. 이처럼 마리나 관련 항만시설 운영에 있어 정부의 중앙부처 간, 그리고 지자체 간에 다양한 기관으로부터 복잡한 형태로 제재를 받고 있다. 마리나 항만의 운영을 현실화하고 체계적인 발전계획을 진행하기 위해서는 일관성 있는 정책을 가지고 마리나 운영을 지원하고 모니터링 할 수 있는 통합관리부서가 필요하다. 현재 민간운영 마리나의 경우에는, 민간업체의 자금사정에 따라 지속적인 서비스 제공의 확신이 없으며, 마리나 항만시설에 대한 최소 수준조차 유지하기가 어려운 실정이다. 일본의 가라쓰 시립요트장과 같이 운영난에 시달리는 마리나에 대한 적극적인 중재역할과 희생의지를 가지고 마리

나를 육성할 수 있어야 할 것이다. 또한 앞으로 해양레저에 대한 국민들의 관심은 더욱 높아질 것이고, 국내 뿐 아니라 해외 소비자를 유치하기 위해서는 내부적으로 내실을 다질 수 있고 운영을 지원하여 통합운영 할 수 있는 Control Tower의 역할을 수행할 정부기관의 부서를 마련할 필요가 있다.

3.2 마리나 항만시설에 대한 최저기준 부재

우리나라에서 충무 마리나를 제외하고 지자체와 민간이 교육 및 수익목적으로 개발하여 제대로 된 마리나 시설을 갖춘 곳은 거의 전무한 실정이다. <Table2>에서 전술한 바와 같이, 개발 및 운영주체가 민간사업자인 경우, 영세사업자가 많아 시설확장에 어려움을 겪고 있다. 시설과 서비스의 열악한 사정으로 인하여 마리나 항만의 연계성이 부족하고, 단순한 당일코스 운항위주로 운영되고 있으며, 해양레저의 주체가 되는 항해자의 입장에서 항해자들을 위한 마리나 경영 및 행정 등, 관리측면에 관한 인원 및 노후유가 절대 부족하여 마리나의 활성화를 저해하고, 현재의 해양관광 수요를 충족시키지 못하고 있다(Kim, 2013). 지난 2010년 국토해양부(현 해양수산부)에서 발표한 제1차 마리나 항만 기본계획이 발표되어 진행이 이루어지고 있으나, 관련 인프라는 규모와 시설 면에서 매우 미흡한 상태이다. 또한 마리나 사설을 효율적이고 편리하게 운영하기 위해서는 마리나의 외곽시설, 수역시설, 계류시설 등 기본시설은 물론, 보관 등 기능시설과 서비스 편의시설 간의 상호유기적 연계성이 매우 미흡하다. 이를 극복하기 위해서는 마리나 항만시설에 대한 최저기준을 마련하여 중앙정부기관 및 지자체의 지속적인 관리와 행정모니터링이 필요할 것이다.

3.3 관(官) 위주의 행정절차

우리나라 총14개의 마리나 중에서 우리나라 최대의 무역항으로 손꼽히며 해양수도로 불리는 부산 수영만 요트계류장의 경우, 외국적 선박에 대한 입출항심사(C.I.Q.)의 절차는 다음과 같다.

Table 6 Procedure of Entry & Departure Busan Marina Port

Entry Procedure(CIQ)	·Busan Customs 051-620-6814 ·Busan Immigration 051-460-3046~8 ·Busan National Quarantine Station 051-462-3501
Departure Procedure	·Clearance Certificate from office ·Only shipowner or crew permit departure from CIQ (Without any procedure from office)
Documents for submission (Marina)	·Non-open port permission(Customs) ·Check of Seamen' passport & Entry date(Immigration) ·Quarantine Certificate(Quarantine)

(Source: 부산광역시요트협회 홈페이지, www.busanyacht.co.kr)

부산 수영만 요트경기장의 경우, 외국적 선박의 입출항절차

(C.I.Q.신고)는 <Table6>와 같은데, 수영만 요트계류장(부산 해운대구 우동 1393번지) 이용객이 직접 부산세관(부산 중구 중장대로 20), 부산출입국관리사무소(부산 중구 대청로 135번길), 부산검역소(부산 중구 중장대로 20)를 직접 연락하여 절차를 확인받은 후에 입출항이 가능하다. 다양한 통신방법을 이용한 입출항 심사가 이루어진다고 하지만, 여전히 외국인 항해자들이 수영만 계류장을 이용하기 위해서는, 승무원(혹은 선주)이 직접 각 기관을 방문하여 허가를 받아야 한다. 부산 수영만 요트경기장은 우리나라 해양수도로써 해외 레저인구의 대부분이 수영만 계류장을 이용하고 있는 현 시점에서, 이러한 관위주의 마리나 항만운영은 시급히 개선되어야 할 부분이다.

3.4 전문 인력 부족

해양레저문화의 확산을 위해서는 무엇보다도 관련 전문 인력의 양성이 절실히 필요하다. <Table2>에서 보는 바와 같이, 우리나라 최초의 민간마리나인 충무 마리나가 고용인원이 124명, 그 뒤를 이어 중문마리나(100명), 서울마리나(36명) 순이다. 또한 요트아카데미를 운영하고 있는 마리나는 아라 마리나, 전곡마리나, 소호요트센터, 김녕 요트 투어, 도두마리나, 중문마린파크 등 총 8개 마리나 뿐이다. 그 이외의 마리나 항만에서는 전문자격증을 소유하지 않고는 운항할 수 없으며, 단순한 항해체험으로 그칠 수밖에 없는 실정이다. 해양레저 활동을 하기 위해 전문자격증 취득을 필요로 하는 수요자들을 교육시켜, 자격증 취득이 가능한 마리나로 발전시키기 위해서는 해양 전문 인력의 양성이 필요하다. 이에 발맞추어 해양활동에 따르는 부가서비스가 가능한 전문 인력, 특히 항해자들의 안전항해를 위한 수리 전문 인력의 양성 또한 반드시 이루어져야 할 것이다. 지금까지의 국내 마리나 항만운영자의 주요 사업구조가 계류수익에만 의존하는 형태였다면, 계류시설 이외의 차터링, 요트수리, 교육, 상업 등 종합적인 마리나 사업형태로 발전시키기 위한 분야별 전문 인력의 양성을 통해 수익구조의 확대발전계획이 필요할 것이다.

3.5 교육기관과의 연계부족

앞서 서술한 바와 같이, 우리나라에서 현재 운영 중인 총14개 마리나 항만의 경우, 배후시설과의 연계성이 부족하여, 국외 마리나의 경우처럼 복합마리나 형태 혹은 쇼핑센터 등과 결합된 마리나 시티형태는 상상조차 할 수 없는 실정이다. 더불어 요트 아카데미가 없는 마리나의 경우에는, 마리나가 요트소유자들만을 위한 공간으로 인식되어, 일반인들이 마리나를 찾고자 하는 의지를 저하시키는 요소로 작용하고 있다. 해양레저스포츠를 확대시킬 수 있는 전문 인력의 충원과 더불어, 전문 인력을 이용하여 요트, 윈드서핑, 카약, 수상오토바이 등을 언제나 배우고 익힐 수 있는 상설학교 및 아카데미 운영이 필요하며, 주변의 교육기관과의 연계를 통하여 단순한 스포츠 체험학습으로 그치지 않고 보다 많은 사람들이 사계절 찾고 즐길 수 있는 친수공간으로의 개발을 추진해야 할 것이

다.

력수상레저기구 조종면허취득자는 꾸준히 증가하여 2011년 말 13,413명에 이르고 있다.

4. 마리나 항만 개선방안

앞서 서술한 바와 같이, 우리나라 마리나 항만의 문제점을 개선하기 위해, 본 연구에서는 항해자의 관점에서 다음과 같은 방안을 제시하고자 한다.

4.1 마리나 항만시설 통합관리부서 확보

2011년 수상레저안전법이 개정됨에 따라, 2011년 9월 28일 (사)한국수상레저안전협회가 창립하였다. 이 협회의 목적은 수상레저 활동 안전관리제도의 연구개발과 홍보 및 교육훈련 등, 행정기관이 위탁하는 업무의 수행과 수상레저산업의 건전한 발전 및 수상레저 관련 종사자의 안전관리 업무능력 향상을 위한 것이다. 또한 협회는 정부정책지원 및 관주도의 낭진 관리에서 탈피하여 민간단체를 통한 자율적 안전관리체계를 구축하고 그동안 여러 관련 단체로 분산되었던 동력수상레저기구 조종면허시험 시행, 인명구조요원 교육, 수상레저기구 안전검사 등의 업무를 통합수행 할 예정이다. 하지만 이는 동력수상레저기구와 관련된 업무를 수행하도록 한정되어 있어 앞서 문제점으로 제기한 적극적인 증재 및 마리나 산업 발전을 위한 통합관리부서로서의 역할을 수행하기에는 역부족이다. 해양레저산업의 확대 및 해양의식 고취를 위한 마리나 항만개발을 위해서는 우선 전반적인 문제점을 제기하여 개선방안을 주도적으로 시행할 수 있는 통합부서의 설치가 반드시 필요하다.

4.2 마리나 항만시설 최저기준 마련

마리나 항만 개발지역 선정 시, 이용성 항목의 인프라 확보와 기개발항만시설의 유용 등에 해당하는 마리나 항만시설에 대한 보다 정확한 법적 최저기준을 마련하여 마리나를 개발할 필요가 있다. 기 운영 중에 있는 보령 마리나와 사곡 마리나는 현재 육·해상 계류시설이 전무한 상태에서 운영 중에 있으며, 기본시설에 해당하는 계류시설조차 마련되어 있지 않고, 서비스시설인 샤워실과 회의실을 운영하고 있어 단순한 지역관광지의 역할만을 수행하고 있는 실정이다. 마리나를 이용하는 항해자의 입장에서 항만시설에 대한 법적 최저기준을 마련하여, 명목상의 마리나가 아니라 시장성과 관련 산업의 파급효과, 그리고 주변지역과의 조화를 이룰 수 있는 마리나로 자리잡을 수 있도록, 우선은 항해자들을 위한 수도, 전기시설, 급유시설에 대한 최저기준을 설정하여 항해자 뿐 아니라 잠재적 고객유치를 위한 마리나 항만의 체계적인 개발을 유도하고, 해양레저산업을 육성하는 기본바탕을 마련할 필요가 있다.

4.3 CIQ 현실화 방안 마련

수상레저인구는 2008년 이후 다소 감소하는 추세에 있지만, 수상레저동호회를 중심으로 한 젊은 마니아층의 확산으로 동

Table 7 Status of License Holder for Marine Leisure Crafts

Yr \ Class	1 Class	2 Class	Yacht	Total
2007	2,908	6,160	232	9,300
2008	3,077	5,700	428	9,205
2009	4,134	7,170	751	12,055
2010	3,933	6,814	753	11,500
2011	4,243	7,707	1,463	13,413
Total	18,295	33,551	3,627	55,473

(Source : Korea Coast Guard 2012 White Paper, pp120)

<Table7>에서와 같이, 지난 5년간 수상레저기구 조종면허 취득자는 꾸준히 증가추세에 있으며, 국제화 시대에 따른 해외 이용객의 수도 증가하고 있다. 하지만 앞서 언급한 바와 같이, 외국적선박의 항해자가 입출항 허가를 받는 절차는 복잡하기 이를 데가 없다. 따라서 마리나 운영주체기관들은 각 마리나를 찾아오는 국내외 해양인들에게 편의제공을 위한 행정업무 확대에 힘써야 할 것이고, 이를 달성하기 위해서는 마리나 항만의 투입인력보강이 현실적으로 이루어져야 할 것이다.

4.4 현실적인 고객유치 방안 마련

1) 시민을 위한 마리나 친숙화 작업추진

STX 마린서비스 마리나 사업팀에서 2012년도 요트이용자 30~40대 전문직 종사자들 중심의 1,030명을 대상으로 한 조사결과에 따르면, 이용자 중 연소득 12천만 원 이상이 전체의 48%를 차지하며, 그 뒤를 이어 9천~12천만 원이 22%를 차지하고 있다. 다시 말해, 현재 국내 마리나를 이용하고 있는 항해자들의 연소득은 9천만 원 이상인 사람이 전체의 70%를 차지하고 있다. 이처럼 마리나를 이용하한 해양레저 활동은 여전히 고가의 여가활동으로 여겨지고 있는 것이 현실이다. 따라서 20~30대 젊은 층을 타깃으로 하는 쇼핑센터 연계, 해양스포츠 프로그램 개발, 해양문화시설 확충 등 마리나의 개념을 뛰어넘는 마리나 시티로 개발해야 할 필요가 있다.

2)교육기관과의 연계추진

우리나라 역사교육과 해양교육은 정규교육 뿐 아니라 사회교육을 기반으로 산학연정 합동으로 다양한 프로그램을 운영하고 있다. 따라서 이러한 기존의 마리나 항만시설을 이용한 역사프로그램과 해양교육 프로그램 등을 청소년을 대상으로 하는 융합프로그램을 개발할 필요가 있다. 각 마리나에서 운영 중인 요트학교를 활성화하고, 청소년들에게 바다에 대한 친숙화과정이 필요할 것이다. 특히, 가족이 함께 할 수 있는 크루저요트, 덩기요트 등의 프로그램과 함께 주변 관광지와 연계한 역사프로그램의 개발이 중요하다. 가족단위의 체험교육을 주제로 한 역사교육 및 해양교육에 대한 국민적인 관심과 교육 참여를 유도하는 계기로 삼아야 할 것이다.

5. 결 론

우리나라는 여가시간 확대와 국민소득 향상으로 인한 고급 해양스포츠에 대한 관심이 지속적으로 증가하고 있으며, 해양 레저에 대한 수요가 증가하고 있는 추세이다. 특히 전문자격을 취득하여 마리나를 이용하는 해양레저 활동자의 증가는 지난 5년간 1.5배에 달하고 있다. 하지만 국내 마리나 항만시설은 이러한 소비자 수요에 미치지 못하고 있다. 본 연구에서는 현재 운영 중에 있는 우리나라 마리나 14개소의 항만현황과 항만시설 현황을 조사·분석하였다. 이러한 조사결과를 바탕으로 항해자의 관점에서 바라본 국내 마리나 항만시설 문제점은 첫째, 통합관리부서 부재 둘째, 마리나 항만시설에 대한 최저기준 부재 셋째, 관(官) 위주의 행정절차 넷째, 전문 인력 부족 마지막으로, 여타의 교육기관과의 연계부족으로 볼 수 있다. 이에 대해 항해자의 관점에서 국내 마리나 항만서비스 개선을 위한 방안으로 다음과 같이 5가지 방안을 제시하였다.

첫째, 다양한 법적 제재와 연계되어 있는 마리나 항만에 대해 이를 종합 관리할 수 있는 통합관리 부서를 확보해야 할 것이다.

둘째, 항해자를 위한 서비스 충족을 위하여 마리나 항만시설에 대한 최저기준을 마련하여 지역별, 마리나별 이용고객들에 대한 서비스를 개선시켜야 한다.

셋째, 국내의 마리나 이용자 뿐 아니라 외국적 선박에 대한 입출항신고절차(CIQ)를 현재의 관(官) 중심이 아닌 이용자 중심으로 변화시켜 현실화시켜야 한다.

마지막으로, 마리나에 대해 고급해양스포츠의 이미지가 아닌, 누구나 이용할 수 있는 시민을 위한 친숙공간으로 탈바꿈할 수 있는 친숙화 작업이 선행되어야 할 것이다. 또한 여타의 교육기관과의 연계를 추진하여 해양스포츠만을 즐기는 공간이 아닌 지역별 유적지 탐방, 해양체험학습 등 다양한 교육 프로그램과 연계하여 운영할 필요가 있다. 이를 바탕으로 현실적인 고객유치방안을 마련하여 국내 마리나 항만을 활성화해야 할 것이다. 또한 향후에는 본 연구에서 제시한 5가지 개선방안에 대한 구체적인 연구가 이루어져야 할 것이다.

References

[1] Cho, W.J. and Jang B.Y.(2013a), "Analyses of Perceptions to Hindering Factors and Development Factors for Water Leisure Activation", Journal of Korean Navigation and Port Research, Vol. 37, No. 3, pp. 291-298.

[2] Cho, W.J. and Jang B.Y.(2013b), "Analyses of the Advanced Countries' Related Regulations and Perceptions to Improvement Directions for Water Leisure Activation", Journal of Korean Navigation and Port Research, Vol. 37, No. 4, pp. 419-427.

[3] Cho, W.J. and Kang, S.B.(2013), "Analysis of Sustainability(TBL) of Marine Sport Events", Journal of Korean Navigation and Port Research, Vol. 37, No. 1, pp. 91-100.

[4] Ji, S.U.(2008), Management Theory on Marina, pp. 188-208.

[5] Kim, C.W.(2011), Studies on the Development of Marina Port, pp. 7-13.

[6] Kim, H.S.(2013), "A Study on the Development and Activation of Marina Port for the Expansion of the Marine Leisure Sports", Journal of Korea Port Economic Association, Vol. 29, No. 1, pp. 215-245.

[7] Korea Coast Guard 2012 White Paper(2012), Korea Coast Guard, pp. 117-147.

[8] Statistic Data related Marine Industry(2011), KCOMIA, pp. 3-26.

[9] "Korea Council of Marine Industry Associations(2011)", KCOMIA Library, <http://www.kcomia.or.kr>

[10] Ministry of Land, Transport and Maritime Affairs(2010), "Primary Basic Plan for Marina Port", pp. 21-37.

원고접수일 : 2013년 11월 29일

심사완료일 : 2014년 1월 16일

원고채택일 : 2014년 2월 14일