

동남권 해양레저시설의 해양디자인기반에 관한 연구[†]

- 해양레저시설 조사 중심으로 -

박광철*

〈요 약〉

본 연구는 해양레저시설의 기반을 조사하고 디자인개발과 동남권역의 특성화를 위한 해양레저제품 카테고리리를 체계적으로 분석하여 해양산업 발전에 미래상을 연구하였다. 국민소득이 2만 불 시대엔 마이카시대라 하고 3만 불이면 마이보트시대라 한다. 영국에 본부를 둔 마린 사우스이스트(Marine SouthEast)의 보고에 의하면 2010년 세계 소형보트와 개인용 수상장비의 규모가 277조원에 이르고 국내시장 규모도 11조원을 예상하고 있다. 해양레저시설은 국가의 전략, 핵심 산업으로 육성해야하는 신 성장 동력산업이며, 정부는 해양레저장비산업 활성화 방안(2009년 6월, 지식경제부), 해양레저 활성화방안(2010년7월, 국토해양부), 제1차 마리아 항만 기본계획(2010년1월, 국토해양부) 등을 발표하여 해양산업육성에 적극 추진하고 있다. 해양디자인은 바다를 중심으로 이루어지는 모든 해양활동에 디자인요소를 기능적, 예술적, 산업적, 문화적 발전을 통해 국가적 위치와 인간 삶의 질적 가치를 추구하는데 있다. 또한 해양과 연안에서 이루어지는 모든 활동과 연관된 것으로 물을 중심으로 한 특수한 조건을 포함하고 있는 디자인 영역이다. 3면이 바다인 조건이 국민의 질적 수준의 발전으로 국가 전략 방향이 산업과 문화융합과 지역의 특성화와 유망산업으로서 2010년대에 선진화된 해양강국으로서의 위상을 높이는데 현재 우리의 가치기반이 되는 해양레저시설의 실태조사를 중심으로 지역별 현황 보유장비, 시설유형, 운영현황과 해양레저시설 이용객의 부분별 이용현황, 해양레저 제품의 향후 전망 등을 체계적으로 분석하였다. 특히 동남권 해양레저 제품별 실태조사를 통하여 유망한 해양레저제품 개발 시 디자인역할과 프로세스를 제시하여 시장성과 경쟁력 강화를 위한 전략기반을 예측하게 될 것이다.

핵심주제어: 해양레저시설, 해양레저기반조사, 해양디자인역할, 해양레저제품개발, 디자인프로세스

논문접수일: 2014년 12월 01일 수정일: 2014년 12월 20일 게재확정일: 2014년 12월 26일

[†] 본 연구는 동의대학교 2013년도 연구년 결과보고서로 제출합니다.

* 동의대학교 산업디자인학과 교수, kcpark@deu.ac.kr

I. 서론

해양산업을 접하지 않고서는 선진국이 될 수가 없으며, 세계경제 흐름도 역사적으로도 국가의 경쟁력의 중요한 역할을 하고 있다. 해양의 가치와 중요성은 삼면이 바다인 우리나라는 위치상 국제적 관문 역할이 기대되고 통일이 되면 중요한 기능이 더욱 주목을 받을 것이고 선진국이 되는 브릿지(교량국)경제가 활성화될 것을 예상하고 있다. 경제적 관점뿐 아니라 정치적, 외교적 교량역할로 무역과 문화의 관점이 해양문화와 산업이 발전하고 친수·항만·어항이용·문화·관광 등 복합해양공간을 조성하기 위한 국가적 개발도 지속적으로 증대되는 이유이다. 국민소득 증가와 주5일제 시행으로 여가시간 증가되면서 국민관심 레포츠의 변화는 아웃도어의 활동육상레포츠에서 수상레포츠로 관심이 전환되고 있으며 관광육구는 목적중심 체류형 관광수요로 증대되고 있다. 해양레저 활동은 해안레크리에이션, 경관조망과 탐방, 크루징(cruising), 레이싱(racing), 해수욕장, 바다낚시, 조간대수렵, 해상유람과 해중경관관광 등을 포함한다. 현재 해양레저는 대부분 해안을 중심인 휴식형에서 스포츠형으로 증대될 것을 전망하고 있다. 글로벌 시장의 수요증가는 국가의 정책과 동남권 해양레저산업의 가치는 세계시장 규모가 비약적으로 증대로 고부가가치 창출하는 기대와 중요시 되고 있으며 해양디자인 시장이 세계경제 규모의 18%에 이르는 것으로 전망된다.(부산일보, 부일시론 2010) 해양산업과 관련된 제품디자인 측면의 발전가능성과 기초기반 산업에 대한 실태를 조사연구를 통하여 체계화해야 할 시점에 있다. 선진국 사례에서 보면, 해양레포츠가 발달된 노르웨이가 6명당 1척, 핀란드가 7명당 1척, 미국이 18명당 1척, 가까운 일본이 450명당 1척의 보트 보유비율을 보이고 있는 것에 반해 우리나라는 5500명당 1척에 불과한 것으로

파악되고 있다. 세계 해양강국의 육성전략은 조직개편 및 정책강화로 해양산업 글로벌 시장 선점 강화를 하고 있다. 미국은 『통합 해양정책(The Interagency Ocean Policy) 2010』을 수립하고 대통령직속의 국가해양위원회(National Ocean Council)을 설치하였으며, 2030년 대비 해양연구와 사회적 니즈를 위한 인프라(2011년)에 구축 하였다. 영국은 해양산업의 전략 틀(UK Marine Industries Strategic Framework)을 2011년에 세웠으며 5대목표로 첫째, 총부가가치(GVA) 기준으로 연평균 성장률 최소 4% 증가. 둘째, 최소 매년 1% 노동생산성 증가. 셋째, R&D, 해외마케팅, 교육훈련 등으로 인해 발생하는 비용절감, 넷째, 해양산업이 중요성에 대한 민간홍보. 다섯 번째, 민, 관, 산, 학 파트너 십의 강화 제시하고 있다. 일본의 경우엔 해양기본법을 2007년도 제정 이후 해양 정책기능을 통합한 『종합해양정책본부』를 총리 산하에 설치, 2013년도에 제2차 해양기본계획을 수립하였다. 중점사항으로 해양신재생에너지 이용 촉진, 해양에너지 광물자원 개발이용, 해양산업 전략적 육성, 관할 해역의 효율적 관리, 지구온난화 대응 등이다. 근접한 중국도 통합해양행정 구현을 위해 국가해양국(SOA) 조직개편을 2008년도 단행하였으며, 『제12차 국가경제사회발전 5개년 계획』에 최초로 해양발전전략을 명시 하였다. 2015년까지 해양부문 GDP점유율 15% 달성을 목표로 신규 일자리 150만개 창출을 목표로 하고 있다. 우리나라는 2020년까지 세계 5대 해양강국(G-5)도약을 목표로 세계해양산업의 10% 점유와 국민소득 3만불 실현과 해양경제 영토 확장의 목표로 『해양레저장비산업 활성화 방안(2009년 6월, 지식경제부)』, 『해양레저 활성화방안(2010년7월, 국토해양부)』, 『제1차 마리나 항만 기본계획(2010년 1월, 국토해양부)』 제정, 실행하고 있다. 해양산업에서 해양디자인의 기반이 되는 해양레저시설에

대한 조사와 분류로 동남권 해양디자인제품의 유망한 전망과 디자인인력의 경쟁력을 체계화할 수 있는 전략적 기반이 연구의 목적이며, 지역전략 육성사업의 『국가균형발전특별법』과 미래전략산

업에 대한 집중과 고도화로 지속적인 고부가가치 산업에 중요한 역할을 담당하게 될 아트웨어(감성시대) 역할인 창조경제의 기반을 조망하고자 한다.



<그림 1> 시대별 패러다임

본 연구는 시간적 범위를 2013년을 기준으로 조사하였으며 통계자료는 2011~2012년 통계청의 사업체조사보고서와 광업·제조업조사보고서, 각 년도. 부산, 울산, 경남, 광업·제조업조사보고서, 사업체조사보고서, 각 년도를 참고하였으며, 공간적 범위는 전국 해양레저시설 집적지와 부산, 울산, 경남 등 동남권 해양레저제품 제조업체와 분석에 필요시 전국 및 권역별 비교를 포함하였다. 내용적 범위는 국내외 해양레저산업 분류체계 및 현황, 전국 해양레저시설 실태 및 이용현황 조사 분석, 동남권 디자인 개발 유망 해양레저 제품 제시 및 시장성 전망하였고, 분석 방법은 국내외 해양레저산업 분류체계에 문헌조사, 선행연구 종합과 세계 및 국내 해양레저산업 현황은 통계분석과 선행연구를 종합하였다. 전국 해양레저시설 실태 및 이용현황 조사 분석은 지역별 해양레저시설 유형 및 현황 문헌조사, 선행연구를 종합하였고, 전국 해양레저시설 현황조사는 10개 시설 현장방문조사, 조사표 작성 및 담당자 면담조사로 하였다. 전국 해양레저시설별 이용현황 조사는 이용객 전체 표본 300명 대상의 전화 및 Fax, E-mail 병행 실태조사표 작성하였다. 결론부인 동남권 디자인 개발 유망 해양레저 제품 제시 및 시장성 전망은 국내 및 동남권 해양레저제품 제조업 현황을 선행연구 종합

과 시계열 통계분석으로 병행하였고, 동남권 해양레저제품 실태조사는 현장방문조사 및 실태조사표 작성하였다. 동남권 디자인개발 유망 해양레저제품 제시방향은 브랜드, 생산 및 매출액, 디자인 및 기술적 특징, 장단점, 애로요인 등 종합 선정하였고, 동남권 디자인 개발 유망 해양레저제품 시장성 전망은 중장기 수요 및 시장 전망과 동남권 연관 산업분야 및 파급효과를 예측하였으며, 동남권 디자인 개발 유망 해양레저 제품개발 시에 디자인 역할은 디자인개발시스템과 디자인개발 단계별 디자인 관여도 및 역할의 중요도를 도출하였다.

II. 이론적 배경

1. 국내외 해양레저산업의 분류 및 현황

1.1 해양레저산업의 정의

해양레저산업은 취미, 오락, 체육, 교육 등 해양레저를 목적으로 이루어지는 모든 활동과 관련된 제조, 기반시설 및 서비스산업 전체를 의미하고 해양레저산업은 <표 1>과 같이 마리나 등 해양레저 기반산업, 보트 및 요트를 생산하는 해

양레저 장비산업, 해양레저와 관련된 관광·서비스산업으로 구성되고 해양레저장비산업은 설계와 생산기술이 조선 산업에 근간을 두고 있으며 소재와 제품 규모, 용도 등이 상이하여 중대형선박을 건조하는 조선업체가 생산하기에는 제약이

있다. 생산시스템은 자동차산업과 유사하고 다품종소량생산 제품이 많아 부가가치가 높고 자동차, 전기전자, IT, 섬유, 가구 등 다양한 산업분야에서의 신규 진입과 제품다각화가 용이하다. (한국은행 광주전남본부 2012)

<표 1> 해양레저산업의 3대 구성요소

해양레저 기반산업	해양레저 장비산업	해양레저 관광서비스산업
마리나 방파제 항만/어항 피서리나 해양레저산업단지 해양레저컴플렉스 리조트/실버타운	보트/요트 엔진/추진기 각종 의장품 전자장비 자동화설비 설계/디자인 생산기법 신소재	해양관광/이벤트 보트쇼 운용/AS/관리 교육/면허시험 렌탈/차터링 레이싱 팩토링 금융/보험

1.2 해양레저산업 분류체계

해양레저는 공간적으로 해역과 연안에 접한 지역에서 일어나는 활동으로서 간접적으로 해양 공간에 의존하거나 연관되어 이루어지는 모든 레저 활동이라고 정의할 수 있음.(최도석 2009) 해양레저 활동은 해양의존형과 해양연관형으로 구분됨. 해양의존형은 스포츠형, 휴양형, 유람형으로 구분된다. 수상레저안전법상의 모터보트를 비롯한 분류는 수상레저기구(해양레저기구)를 이

용하여 취미·오락·체육·교육 등의 목적으로 이루어지는 모든 활동을 말하며, 수상레저사업은 수상레저기구를 대여하는 사업이나 수상레저 활동자를 수상레저기구에 탑승시키는 사업을 의미한다. 수상의 공간적 범위에 따라 해상에 도입할 수 있는 해상(수상)레저기구의 종류는 「수상 레저안전법」 제2조 2항 및 3항, 동법시행령 제2조의 적용대상 기준에 따라 동력형과 무동력형으로 분류하고 있다.

<표 2> 해양레저 활동 분류체계

구 분		주 요 내 용
해양의존형	스포츠형	<ul style="list-style-type: none"> ● 보딩: 서핑, 윈드서핑 ● 요트 및 보트: 세일링 요트, 카누, 제트스키, 파워보트 등 ● 다이빙: 스노클링, 스쿠버다이빙 등 ● 고무보트 : 패러세일링, 수상스키, 수상오토바이 등
	휴양형	<ul style="list-style-type: none"> ● 해수욕 : 바다수영, 물놀이, 일광욕, 모래찜질 등 ● 조개잡이 : 갯벌체험, 해변캠프 등 ● 바다낚시 : 보트낚시, Trolling, 해중 전망대 등
	유람형	<ul style="list-style-type: none"> ● 해상유람 : 관광유람선, 여객선 등 ● 해중경관관람 : 관광잠수정, 해중전망대 등
해양연관형		<ul style="list-style-type: none"> ● 비치스포츠 : 모래놀이, 해변 레크리에이션 활동 등 ● 해양경관조망 : 산책, 조깅 등 ● 해양문화탐방: 해양 생물 관찰, 문화재 답사 등

자료: 경기도, 해양레저 및 유관산업 활성화 방안 사전 타당성 조사, 2008.

<표 3> 해양레저 장비의 기능적 특성 분류

구분	기능적 특성 분류
무동력 해양레저	세일링요트(Sail Dinghy·Sail Cruiser), 해양카누, 해양카약, 수상자전거, 윈 드서핑, 해양레프팅, 카타마란(Catamaran), 웨이크보드, 니보드, 바디보드, 페달보트, 페달보우트(Pedal Boat), 조정(Rowing), 해양조정(Sea Rowing), 아웃트리거 카누(Outrigger Canoe), 카누폴로, 갈매기선(Seagull Boat), 스포츠 잠수 : 스노클다이빙(Breath-Hold Diving), 스쿠버 다이빙 (Scuba Diving), 바다낚시(Sea Fishing), 바다수영 등
동력 해양레저	모터요트(Motor Yacht), 수상오토바이(Personal Water Craft), 호버크래프트 트(Air Cushion Vehicle), 스쿠트, 서프제트(일명 Sea Cruiser) 등
피견인	수상스키(Water Ski), 워터슬레이드, 파라세일링(Parasailing)

자료: 최도석 외, 부산의 해양레저스포츠산업 활성화 방안, 부산발전연구원, 2009, p.26에서 작성

각종 해양레저장비의 기능적 특성에 따라 동력, 무동력으로 분류하고, 해양레저 활동은 대부분 선박이나 장비를 사용하며, 레저선박은 요트(Yacht), 보트(Boat)로 총칭한다. 해양레저용 요트는 추진 동력이 엔진인 모터보트(파워요트)와 동력인 세일요트로 분류하고, 선실이 있는 소형의 Run-about Boat와 대형으로 선실이 있는 Cruiser로 구분하며, 세일요트는 선실이 없는 Dinghy와 선실이 있는 Cruiser로 분류할 수 있다.

트는 8%, 슈퍼 요트는 20% 성장하였음. 최근 유럽은 2011년 그리스 경제위기로 내수시장의 약화와 요트 시장의 침체 추세를 나타내고 있으며, 중국, 동남아 한국 등 동아시아 신흥시장은 상대적으로 빠른 경기회복과 해양레저시장 진출을 통한 자국의 관광산업 확대 정책 등으로 급속히 성장할 것으로 전망된다.

2. 세계의 해양레저산업의 현황

2.2 해양레저보트 보유 현황

2.1 해양레저장비산업의 현황

세계시장은 2010년 말 현재 445억달러 (완성품 230억달러, 부품 86억달러, 유지보수·금융서비스 등 129억달러)이며, 특히 보유척수 기준으로 미국이 304억달러(NMMA, 2010)로서 약 69%를 차지하고 있으며, 매출은 2007년 발생한 미국 서브프라임 위기로 세계경제가 침체 되면서 2004~2009년 기간 동안 연평균 3.8% 감소하였으나, 이탈리아, 영국, 프랑스 등은 특화된 시장에서 메이저회사의 선전에 힘입어 지속적인 강세를 보였으며, 엔진 및 OEM장비 제조업체도 세계로의 수출 호조에 따라 증가하고 있다. 독일은 GDP 2.5% 성장이라는 건전한 경제 상태로 중소형 보

해양레저장비 보유척수는 2010년 현재 약 2,421만 척으로 수상오토바이를 포함하여 매년 약 100만척 이상의 신규 수요가 있으며, 요트, 모터보트는 2004~2008년 기간동안연평균 약 4.8%로 증가 추세를 나타내고 있다. 그러나 2009년부터 글로벌 금융위기의 영향으로 다소 침체 후 2010년 회복세에 있다. 해양레저선박 주요 보유국은 미국, 노르웨이, 스웨덴, 호주, 핀란드 등으로 세계시장 의 약 87%를 점유하고 있으며, 미국은 세계 해양레저장비의 69.4%(약 1,667만척)를 차지하고 있는 세계 최대시장이다. 노르웨이, 스웨덴, 호주, 영국 등 해안 길이가 길고 호수가 많은 국가들은 단순한 해양레저를 넘어 실생활과 접목된 해양레저가 증가하는 추세임. 해양레저장비 의 보유비율은 노르웨이가 국민 6명당 1척으로 가장 높고, 핀란드(7명/척), 뉴질랜드

드(8명/척), 스웨덴(12명/척)등의 순이다. 세계해양레저보트 국가별 보유 비중을 분석하면 2010년 현재 미국 68.8% (16,666,932척), 스웨덴 3.6%(881,000척), 노르웨이 3.5%(858,500척), 오스트리아 3.3%(788,000척), 핀란드 3.0%(737,000척), 이탈리아 2.6%(617,638 척) 등으로 나타났고 2010년 기준 세계의 해양레저보트 종류별 비중은 선외기선이 60.7% (14,694,189 척), 선내기선 15.4%(3,732,844척), 요트 10.4%(2,509,987척), 고무보트 1.6%(387,499척) 등을 차지하고 있다. 선외기선의 국가별 보유 비중은 미국이 전체의 85.3%(14,694,189척), 스웨덴 4.2%(616,000척), 노르웨이 2.8%(415,000척), 뉴질랜드 2.7%(401,315척) 등이고, 선내기선의 보유 비중은 미국 69.7%(2,601,913척), 노르웨이 7.4% (275,000척), 독일 5.2%(193,419척), 스페인 4.1%(154,178척), 네덜란드 3.9%(146,000척) 등을 차지한다. 그리고 요트(세일보트) 보유 비중은 미국 61.0% (1,531,753척), 영국 8.5%(212,305척) 네덜란드 8.0%(202,000척), 독일 7.8%(195,227척) 스웨덴 4.2%(105,000척) 등이다. 고무보트의 국가별 보유 비중은 노르웨이 28.4%(110,000척), 영국 20.3% (78,600척), 스페인 13.5%(52,365척), 스웨덴 10.3%(40,000척), 뉴질랜드 7.3%(28,279척) 등으로 나타났다.

2.3 해양레저장비 생산 현황

해양레저장비는 해양레저강국을 중심으로 생산이 집중되고 있으며, 크기와 소재별로 다양하게 생산되고 선내기선 및 선외기선 등 모터보트와 고무보트는 미국, 12m(40ft)급 이상의 파워보트는 EU, 요트는 폴란드가 규모면에서 우위를 차지하고 있음. 생산 현황을 분석하면 2010년 현재 626,041 척을 생산하였으며 선외기선이 전체의 80.7%(505,287척)이고, 고무보트(Inflatable Boats)는 9.3%(58,395척), 선내기선 7.0%(44,131

척), 요트(Sail Boats) 2.9%(18,228척)이며 국가별 생산 비중은 미국이 82.7%(517,630척), 프랑스 4.0%(24,739척), 폴란드 2.7%(16,610척), 이탈리아 1.9%(12,010척), 일본 1.9%(11,692척), 아르헨티나 1.3%(8,174척)이다. 고무보트(Inflatable Boats) 국가별 생산 비중은 미국 41.6%(24,300척), 프랑스 23.3%(13,621척), 일본 13.2%(7,735척), 이탈리아 12.7%(7,396척) 등으로 타 부문에 비해 미국의 비중이 상대적으로 낮고 프랑스, 일본, 이탈리아가 전체의 49.2%를 차지한다. 세계의 요트(Sail Boats) 국가별 생산비중은 폴란드가 27.9%(5,080척), 프랑스 26.1%(4,755척), 미국 23.6%(4,300척) 등으로 3개국이 전체의 77.5%를 차지한다.

2.4 해양레저보트 수출 현황

2010년 기준 세계의 해양레저보트 수출현황을 분석하면 총 172,505척 중 선외기선 40.8% (70,312척), 세일요트 21.8%(37,555척), 선내기선 19.9% (34,444척), 고무보트(Inflatable Boats) 17.5%(30,194척) 등이며, 수출 비중은 미국 30.3%(52,253척), 오스트레일리아 17.5%(30,198척), 뉴질랜드 10.9%(18,864척), 프랑스 9.6% (16,632 척), 폴란드 9.3%(16,018척), 영국 7.8%(13,528척) 등으로 나타났다.

3. 국내 해양레저산업의 현황

3.1 해양레저보트산업 현황

해양레저보트산업의 국내 시장규모는 2006년 509억원에서 2008년 600억원, 2010년 651억원으로 2006~2010년 기간 동안 약 142억원이 증가했다. 총생산액 규모도 2006년 304억원에서 2008년 327억원, 2010년 376억원으로 2006~2010년 기간 동안 약 72억원이 증가로 상승세이다. 시장 규모와 총생산액의 차이는 대부분 미국과 유럽

등으로부터 수입에 의존성이며, 수입규모는 2006년 205억원, 2008년 273억원, 2010년 275억원으로 매년 증가 추세이며, 내수시장 규모는 2006년 174억원, 2008년 228억원, 2010년 328억원 등으로 2006~2010년 기간 동안 약 154억원이 증가하였다. 국내시장은 국토해양부와 지자체의 해양관광레저 활성화를 위한 다양한 정책추진과 지속적인 인프라 구축에 따라 2014년까지 연평균 약 15.3~16.1%의 증가율을 보이고 있다.

3.2 동력수상레저기구 등록 현황

2011년 현재 국내에 등록된 동력수상레저기구는 총 10,331대이며 2010년의 9,534대에 비해 797대가 증가하였다. 지역별로는 경기 18.1%(1,875대), 경남 12.4%(1,277대), 충남 9.6%(988대), 서울 9.6%(992대), 강원 7.9%(819대), 경북 6.6%(632대) 등으로 나타났다. 권역별 등록대수는 수도권(서울, 인천, 경기)은 34.1%(3,528대), 동남권(부산, 울산, 경남)은 20.9%(2,162대)를 차지하고 있다. 동력수상레저기구 종류별 등록을 분석하면 모터보트 61.4%(6,344대), 수상오토바이 26.5%(2,737대), 고무보트 12.1%(1,250대) 등으로 모터보트의 비중이 가장 높다. 동력수상레저기구 중 모터보트의 지역별 등록 비중은 경기 18.7%(1,186대), 경남 14.6%(924대), 충남 9.5%(604대), 강원 8.6%(545대) 인천 8.4%(536대), 전남 8.0%(505대) 등이며, 수상오토바이 지

역별 등록 비중은 경기 15.8%(432대), 서울 15.3%(420대), 경남11.6% (318대), 부산 10.7%(294대), 경북 9.2%(251대), 강원 7.9%(216대) 비중이다. 고무보트의 지역별 등록 비중은 경기 20.6%(257대), 충남 20.5%(256대), 서울 8.2%(103대), 경북 8.1%(101대), 전남 5.5%(69대), 제주 5.4%(67대), 강원 4.6%(58대) 등으로 경기와 충남을 제외한 타지역간 격차가 작게 나타났다.

3.3 해양레저 이용자 및 사업장 현황

국내해양레저 이용자 분석은 경기침체로 2008년 701만명에서 2009년 559만명, 2010년 554만명, 2011년 406만명으로 2008~11년 기간동안 295만명이 감소하였고, 2008~2011년 기간 동안 국내 해양레저보트산업의 이용자 감소 295만명 중 개인 활동은 전체의 72.5%(214만명)이다. 사업장 이용은 27.5%를 차지하고 있다. 전체의 96.1%를 차지하며 요트의 비중은 낮게 나타났다. 해양레저 사업장은 862개소이며 이중 내수면 해양레저 사업장이 59.4%(512개소)이며, 내수면 사업장의 비중이 해수면 사업장의 40.6%(350개소)에 비해 높다. 2007년 847개소에서 2008년 887개소로 증가하였으나 2011년 862개소로 감소하였고 2007~11년 기간 동안 해수면 사업장은 7개소 증가, 내수면 사업장은 8개소가 증가하였다.

<표 4> 해양레저 사업장 현황

(단위: 개소)

구 분	2007	2008	2009	2010	2011
해수면	343	360	339	353	350
내수면 ¹⁾	504	527	498	511	512
합계	847	887	837	864	862

주 : 1) 모든 수면중 바다를 제외한 수면으로 하천·댐·호수·저수지 기타 인공으로 조성된 담수 및 기수의 수류 또는 수면.
 자료 : 해양경찰청, 해양경찰백서, 2012

3.4 해양레저보트 수출입 현황

국내 해양레저보트 수출은 2009년 565만 1천달러에서 2012년 761만 달러로 2009~2012년 기간 동안 195만 9천달러가 증가하였고, 수입은 2009년 980 만 1천달러에서 2012년 3,005만 8천달러로 동 기간 동안 2,025만 7천 달러로 급증하였음. 모터보트(선내기선) 수출 현황을 분석하면 2009년 108만 7천 달러에서 2012년 266만 6천달러로 2009~2012년 기간 동안 157만 9천달러가 증가하였으며, 반면 모터보트의 수입액은 2009년 504만 4천달러에서 2012년 584만 1천달러로 2009~2012년 기간 동안 79만 7천달러가 증가하였다. 레저보트의 무역수지는 2009년 415만달러 적자에서 2012년 2,244만 8천달러 적자로서 만성적인 무역적자 구조이고, 부문별로는 고무보트만 무역흑자이며 모터보트, 아웃보드보트, 세일요트 등은 무역적자로서 무역구조 개선을 위한 기술경쟁력 확보가 시급한 것으로 분석되었다. 국내 업계는 디자인, 설계 및 생산 등 경험부족과 제조기술이 체계적 구축과 기술력 부족으로 국내시장은 물론 국외시장의 진출에 많은 제약이 있는 실정이다.

III. 전국 해양레저시설 조사 분석

1. 전국, 지역별 해양레저시설 유형별 현황

1.1 국가별 마리아나항만 및 레저기구 보유현황

해양레저 활동을 위한 기반시설인 마리나 항만의 경우 전 세계에서 미국이 11,000개소로 가장 많으며 독일 2,700개소, 스웨덴 1,500개소, 일본 570개소 등 의 순으로 나타났다. 스웨덴, 영국, 호주 등 바다에 접한 길이가 길고 마리아나가 많이 갖추어진 국가일수록 레저기구의 보유수가 많다. 레저기구의 보유수는 미국 1,545만척, 스웨덴 82만척, 호주 78만척, 영국 54만척 등의 순이며, 레저기구 대비 인구 비중은 일본이 552명/척, 독일 166명/척, 프랑스 130명/척, 영국 113명/척, 호주 28명/척, 미국 20명/척, 스웨덴 11명/척 등으로 스웨덴, 미국, 호주의 레저기구 보급률이 높게 나타났다. 한국의 경우 마리아나항만 12개소, 레저기구 보유 1만척 등에 불과하여 레저기구 보유 비율은 4,875명/척으로 스웨덴의 0.2%, 일본의 11.3% 수준에 불과하다.

<표 5> 주요 국가별 마리아나항만,요트,보트 보유비교

국가별	인구(만명)	마리아나항만(개소)	레저기구보유(천 척)	레저기구 보유비중
미 국	30,100	11,000	15,454	20명/척
일 본	12,778	570	231	552명/척
독 일	8,240	2,700	500	166명/척
영 국	6,021	545	541	113명/척
프랑스	6,154	404	491	130명/척
호 주	1,925	490	784	28명/척
스웨덴	911	1,500	815	11명/척
한 국	4,875	12	10	4,875명/척

주: 한국은 2010년말 기준. 자료 : ICOMIA, Boating Industry Statistics 2009, 국토해양부 재인용.

1.2 마리아나항만 증장기 정책방향

국토해양부는 제1차(2010~2019) 마리아나항만 기본계획을 발표했다. 비전은 해양레저·스포츠 문화 및 대중화 실현과 국민의 여가선용 및 삶의 질 향

상에 기여에 있으며, 기본목표로는 첫째는 해양레저·스포츠 활성화로 해양공간 정비를 통한 국민 여가선용 및 삶의 질 향상과 대중화이고, 둘째로 신성장동력 마리아나산업 육성으로 2020년 안정기

해양레저장비 세계시장 점유율 3% 달성과 미래형 고부가가치산업, 국가 신성장 동력산업으로 추진하여 고용창출을 선도할 수 있도록 마리아나 관련산업의 육성에 있다. 추진전략은 5개 항목으로 첫째, 중장기 마리아나항만 개발전략 수립으로 마리아나항만의 법정기본계획 수립·고시를 통한 개발방향 제시. 둘째, 국가 및 지역발전 전략을 고려한 마리아나항만 확충으로 요·보트 계류, 교육, 장비생산, R&D 등 복합기능 수행 가능한 마리아나 항만조성과 지역민과 해양레저 이용자의 편의를 고려한 마리아나시설 배치, 셋째, 지역균형발전을 감안한 마리아나항만 개발을 권역구분과 해역별 공공성이 부여된 시범마리아나 조성이다. 넷째, 해양레저·스포츠 활성화를 위한 관련제도 및 규제개선으로 자유로운 해양레저활동을 위한 법령 등 제도개선과 세제개선 및 규제완화와 마리아나항만 개발의 재정지원 기준 마련에 있다. 다섯째, 마리아나산업간 연계, 시너지효과 제고를 위한 클러스터화 전략수립으로 해양레저관련 산업의 집적화 토대마련과 마리아나산업의 장래 전망 및 발전방안 제시 전략이다.

1.3 마리아나항만 개발목표 및 개발방향

개발목표는 해양레저 기반시설 확충과 해양레저 연구의 저변확대를 통한 해양레저장비 보급

의 장이다. 개발방향은 첫째, 지역균형발전을 고려한 체계적인 마리아나항만 개발. 둘째, 마리아나 활성화를 선도할 시범마리아나 조기 개발. 셋째, 지역 특성을 고려한 차별화된 마리아나 개발 넷째, 개발동기 부여를 통한 민간참여 유도 다섯째, 이용자 편의 및 친환경을 고려한 마리아나 개발구상. 여섯 번째, 해양레저장비의 전시 및 홍보를 위한 서비스/편의시설 계획이다.

1.4 전국·권역별 마리아나항만 수요 추정

「마리아나항만의 조성 및 관리 등에 관한 법률」에 의거 10년 단위로 기본계획이 재수립 되는 점을 감안하여 2019년까지의 수요를 예측한 마리아나항만 수요 추정에 직접적인 영향을 주는 인자로 레저보트 통계 데이터를 들 수 있으나, 추세 분석에 한계가 있어 추정인자로 해양레저기구 추세와 조종면허 취득 추세, 대형승용차 추세에 의한 방법을 이용하고 있다. 해수면에 건설되는 마리아나항만 시설의 수요를 추정하기 위해 레저보트 중 해수면에서 활동하는 레저보트와 내수면에서 활동하는 레저보트간의 비율을 가정하여 전국 마리아나항만 수요를 추정하고 수요의 효율적인 배분과 지역별 균형발전 유도 및 유형별 기본계획을 수립하기 위해 전국을 10개 권역으로 구분한다.

<표 6> 전국 마리아나항만 수요 추정결과

(단위: 척)

구 분	2006	2010	2015	2019
레저보트 추정결과	4,178	7,232	11,447	17,435
해수면 : 내수면(비율)	5 : 5	5.3 : 4.7	5.6 : 4.4	6 : 4
마리아나항만 수요추정결과	2,089	3,833	6,410	10,461

자료: 국토해양부, 제1차(2010~2019) 마리아나항만 기본계획, 2010

1.5 마리아나항만 개발유형 및 시설규모

개발유형의 종류는 마리아나항만 시설의 도입형태 결정을 위해 기능과 역할에 따라 마리아나항만 개발유형을 거점형, 레포츠형, 리조트형 등 3가지로 분류한다. 유형별 시설규모는 거점형

120,000㎡, 리조트형 200,000㎡, 레포츠형 40,000㎡ 등으로 분류한다. 국내에는 총 14개소의 마리아나가 운영되고, 계류시설 외국에 비해 영세하며 단순계류 기능만을 수행한다.

<표 7> 마리나항만 개발유형

구 분	마리나항만 개발유형	개발규모
거점형	<ul style="list-style-type: none"> • 대도심권 인근으로 중간 규모 이상의 도시근교 거점기지형 마리나 • 외곽시설 등 항만시설과 육상시설 신규개발 필요 	300척
리조트형	<ul style="list-style-type: none"> • 중·대형 복합 레저공간을 갖춘 마리나 • 외곽시설 등 항만시설과 대규모 육상시설 신규개발 필요 	300척
레포츠형	<ul style="list-style-type: none"> • 중소 규모의 수요에 대응하는 연안 중간기항지 및 간이형 마리나 • 외곽시설 등 기계발 항만시설 이용 가능 	300척

자료: 국토해양부, 제1차(2010~2019) 마리나항만 기본계획, 2010

2. 전국 해양레저시설 유형별 현황

2.1 해양레저시설 현황조사 결과

전국해양레저시설 현황조사는 광안리해양레포츠센터, 수영만요트경기장, 사천요트 (마리나), 김포아라마리나, 전곡마리나, 김녕요트투어, 통영마리나, 부산 아쿠아리 움, 퍼시픽랜드(주), 도두

마리나 등 10개 시설을 대상으로, 실태조사는 2013년 5월 7일~15일(9일간) 연구진의 현장방문을 통해 실태조사 및 면담조사를 병행하였다, 결과는 다양한 시설별 특성에 따른 정성분석과 제품국산화 추진방향을 비롯한 애로사항 및 건의사항 등 공통적 정량분석으로 이원화했다.

<표 8> 현황조사 결과분석 종합

구분	조사결과	비중
시설의 주요 서비스 형태	<ul style="list-style-type: none"> • 해양레저 체험 프로그램 • 장비 대여 • 해양레저 전문강습 및 연수 • 해양레저 일반교육 	26.1 17.4 13.0 13.0
서비스의 1일 평균 이용시간	<ul style="list-style-type: none"> • 5시간 이상 • 4시간 이상 	44.4 33.3
장비도입의 기준	<ul style="list-style-type: none"> • 기능 • 고객수요 • 가격 	37.5 25.0 25.0
해양레저 제품 국산화 추진 방향	<ul style="list-style-type: none"> • 부문별 전문기업 육성 • 부품기술개발 • 자금 및 세제지원 	27.3 22.7 13.6
해양레저시설 운영 애로사항	<ul style="list-style-type: none"> • 해양레저 관련규제 복잡 • 해양레저시설 기본 구축 미흡 • 시설 홍보 부족 	30.4 26.1 13.0
향후 해양레저시설의 운영 전망	<ul style="list-style-type: none"> • 가중치 평균 4.11 • 매우 좋다 • 좋다 	33.3 55.6
해양레저시설의 활성화 대책	<ul style="list-style-type: none"> • 해양레저 활동 대중화 • 해양레저 전문인력 육성 • 해양레저 지원체계 확립 • 관광산업 연계 발전 	16.7 16.7 13.3 13.3

2.2 해양레저시설 보유장비 현황

전국 해양레저시설 조사대상 업체의 보유장비 현황을 조사한 결과 요트는 일본제품이 주류를 이루며 영국, 프랑스 제품 순이다. 모터보트 보유는 일본제품이 중심이며 교육·체험용으로는 가격 경쟁력을 갖춘 한국제품과 미국제품도 상대적으로 높은 비중이다. 평균수명은 5~15년으로 조사되었고 해양레저시설이 보유한 세일요트 및 모터보트 등 이용 빈도는 일부지역을 제외하면 전반적으로 매우 높게 나타났다. 해양레저 국산 장비는 소재, 기술, 디자인 등 전반적으로 경쟁력이 부족하다. 세계적으로 요트의 소재의 환경호르몬 방지를 위해 FRP생산을 전면 중단하고 나무소재로 전환하는 추세이다. 2013년 기준 동남권 해양레저장비 현황을 분석하면 당기요트 643척, 크루즈요트 490척, 요트 52척 등 요트가 1,185척으로 조사되었고, 카이트 보딩은 동남권 320개중 거제 200개, 통영 100개, 다대포 20개 등 거제와 통영이 중심지로 조사되었다. 카약은 동남권에 292척이 있으며 해운대(수영) 110척, 남해 62척, 송도 50척, 송정 30척, 광안리 16척 등으로 해운대의 집중도가 가장 높다. 서핑은 동남권 250대중 송정 150대, 광안리 100대 등으로 송정과 광안리가 서핑에 적합한 해양환경을 갖추고 있으며, 윈드서핑은 동남권에 244대가 있으며 광안리에 140대가 집중되고, 마산 22대, 송도

와 울산(진하)이 각각 20대, 송정 15대 등으로 다양하게 분포되어 있다. 동남권에는 Water Sleigh 유형이 총 96대 분포되어 있으며 바나나 보트(Water Sled) 43대, 플라이피쉬(Fly Fish) 17대, 수상스키 11대, 웨이크 보드(Wake Board) 11대, 땅콩보트(Viper & Peanut Boat) 9대, 밴드 웨건(Band-wagon) 5대가 운행 중이다. 워트슬레이는 광안리와 남해, 다대포에 다양하게 분포되어 있지만 타부문에 비해 보유대수가 적다. 스쿠버다이빙의 경우는 동남권 633Set중 송정, 거제, 통영에 각각 200 set가 집중되어 있으며, 스노클링은 송정 300개, 광안리 60개 등 합계 360개로 조사되었다.

2.2 시설의 주요 서비스

실태조사 대상 업체의 주요서비스 형태를 분석하면 응답자 23명으로 해양레저체험 프로그램 운영이 6명으로 전체의 26.1%. 해양레저 일반교육은 3명13.0%, 해양레저전문 강습 및 연수도 3명 13.0%, 관련자격증 취득은 1명 4.3% 등으로 교육·연수 부문이 30.4% 장비대여 17.4%, 시설 임대는 3명 13.0%, 해양레저종합정보 제공은 1명으로 4.3% 이며, 해양레저시설의 주요서비스 형태는 체험 프로그램과 교육·연수부문이 전체의 56.5%로 조사되었다.

<표 9> 해양레저시설 보유장비 현황

구분	브랜드	생산국	용도	장비수(대)	제품수명(명)	이용빈도	
광안리 해양 레포츠 센터	크루저	Seawind	호주	교육·체험	6	-	매우높다
	세일요트(딩기)	토파즈	영국	교육·체험	25	5	매우높다
	윈드서핑	닐 프라이드	미국	교육·체험	150	5	매우높다
	모터보트	-	한국	체험	4	5	매우높다
	제트보트	에스컴텍	한국	체험	1	5	매우높다
수영만요트 경기장	모터보트	-	일본	개인여가	369	-	보통이다
	크루즈요트	-	일본	개인여가	430	-	보통이다
김포 아라 마리나	크레인	Eden	이탈리아	요트상하가	1	10	매우높다
	트랙터	-	-	요트상하가	1	10	높다

	구조선	Yamaha	일본	구조선	1	10	매우높다
	요트	-	일본	교육	136	10	매우높다
김녕 요트 투어	역각요트	Sail Catamaran 520	한국	교육·체험	1	-	매우높다
	요트	Fusion 40	한국/호주	수상레저	1	-	매우높다
	요트	Lagoon 470	프랑스	수상레저	1	-	매우높다
금호 리조트 동영 마리나	모터보트	티아라 3100	한국	교육·체험	4	15	매우낮다
	모터보트	소나타 3100	한국	교육·체험	6	15	매우낮다
	모터보트	소나타 5300	한국	교육·체험	2	15	매우낮다
	세일보트	Catamaran	한국	교육·체험	2	15	낮다
	슬로프	슬로프	한국	체육시설	2	15	매우낮다

<표 10> 시설의 주요 서비스 형태

(단위: 명, %)

합계		월요일		화요일		수요일		목요일		금요일		토요일		일요일		기타	
응답수	비중	응답수	비중	응답수	비중	응답수	비중	응답수	비중	응답수	비중	응답수	비중	응답수	비중	응답수	비중
142	100	4	2.8	11	7.7	5	3.5	2	1.4	2	1.4	44	31.0	32	22.5	42	29.6

2.3 서비스의 1일 평균 이용시간

해양레저시설 실태조사 대상 업체의 1일 평균 이용시간을 분석하면 시설별 여건에 따라 매우 다양하게 나타났다. 시설의 1일 평균 이용시간은 1~2시간, 5~6시간, 8시간 이상이 각각 22.2, 3~

4시간 11.1% 등으로 일정한 추세는 나타나지 않고 있으며 시설의 1일 평균 이용시간이 5시간 이상인 경우는 44.4%, 4시간 이하의 전체의 33.3%를 차지하며 5시간 이상의 장시간 이용비중이 상대적으로 높다.

<표 11> 시설의 1일 평균 이용시간

(단위: 명, %)

합계		1~2시간		3~4시간		5~6시간	
		응답수	비중	응답수	비중	응답수	비중
응답수	비중	2	22.2	1	11.1	2	22.2
		6~7시간		8시간 이상		기타	
9	100	응답수	비중	응답수	비중	응답수	비중
		0	0.0	2	22.2	2	22.2

2.4 해양레저시설 운영 애로사항

해양레저시설 운영상의 애로사항을 분석하면 해양레저 관련규제 복잡이 30.4%, 해양레저시설 기반 구축 미흡이 26.1% 등으로 2개 항목이 전체의 56.5%를 차지했다. 다음으로는 해양레저산업 기반 취약 17.4%, 시설 홍보 부족 13.0%, 시

설 경영난 4.3%, 시설별 국제규격 미흡과 시설이 용객 감소 추세이며, 특히 해양레저시설 운영상 애로사항은 해양레저 관련규제 복잡, 해양레저시설 기반 구축 미흡, 해양레저산업 기반취약이 전체의 73.9%를 차지했다.

<표 12> 해양레저시설 운영 애로사항

(단위: 명, %)

합계		기반구축 미흡		관련규제 복잡		산업기반 취약	
		응답수	비중	응답수	비중	응답수	비중
응답수	비중	6	26.1	7	30.4	4	17.4
		홍보시설 부족		시설 경영난		기타	
23	100	응답수	비중	응답수	비중	응답수	비중
		3	13.0	1	4.3	2	8.7

2.4 해양레저시설 운영 애로사항

실태조사 대상 업체의 향후 운영전망을 분석하면 매우 좋다 33.3%, 좋다 55.6% 등으로 좋다는 전망이 전체의 88.9%로 나타났다. 운영전망에

대한 가중치 평균을 분석하면 4.11로서 기준치 3.5를 상회하여 전체적 전망이 매우 좋은 것으로 나타났다.

<표 13> 해양레저시설 운영 전망

(단위: 명, %)

합계		매우 좋다		좋다		보통이다	
		응답수	비중	응답수	비중	응답수	비중
응답수	비중	3	33.3	5	56.6	0	0.0
		나쁘다		매우 나쁘다		가중치 평균	
9	100	응답수	비중	응답수	비중	4.11	
		1	11.1	0	0.0		

2.5 해양레저시설의 활성화 대책

실태조사 대상 업체기준에서 제시한 활성화 대책을 분석하면 <표 15>와 같다. 해양레저시설의 활성화를 위해서는 대중화, 전문 인력육성,

해양레저지원체계 확립, 관광산업 연계 발전 등에 중점을 두고 다양한 지원수요를 종합한 대책 수립이 필요하다.

<표 14> 해양레저시설의 활성화 대책

(단위: 명, %)

합계		활동 대중화		관련규제 완화		지원체계 확립	
응답수	비중	응답수	비중	응답수	비중	응답수	비중
30	100	5	16.7	2	6.7	4	13.3
시설 자금지원		시설규모 확대		장비 A/S 강화		산업특화 육성	
응답수	비중	응답수	비중	응답수	비중	응답수	비중
2	6.7	2	6.7	1	3.3	0	0.0
전문인력 육성		이벤트 개최		교육확대		관광산업연계	
응답수	비중	응답수	비중	응답수	비중	응답수	비중
5	16.7	2	6.7	3	10.0	4	13.3

3. 전국 해양레저시설별 이용조사 현황

3.1 이용현황 조사 개요

본 연구조사의 목적은 해양레저시설에 대한 종합적인 이용현황 조사를 기반으로 해양레저 제품디자인 개발정보를 구축하고, 해양레저시설 및 장비산업의 디자인 경쟁력 강화와 활성화 방향을 제시하는 것이며, 이용현황 조사는 동남권과 제주권의 해양레저시설 이용자 300명을 대상으로 시행하였다. 이용현황 조사기간은 2013년 5월 10일~5월 25일(15일간)에 실시하였고 조사방법은 조사원이 동남권 및 제주도 해양레저시설을 방문, 현장에서 이용자별 조사표를 작성·회수(FAX 포함)하였다. 조사표는 해양레저시설 이용현황 18개 문항, 해양레저시설 이용 애로사항 및 건의사항 3개 문항, 일반현황 3개 문항 등 총 24개 문항으로 구성. 조사내용은 ①지역별 이용현황: 이용 계절, 요일, 시간, 동기, 목적 ②이용제

품 조사: 선호제품, 선호이유, 이용형태 ③이용료: 이용료 현황, 부담정도 ④종합 현황: 이용 편리성, 교통접근성, 관심도, 종합만족도 ⑤애로사항 및 건의사항: 애로사항, 향후 전망, 건의사항 ⑥일반현황: 성별, 연령별, 직업별로 구분하였고 실태조사표는 단순빈도분석(Frequency Analysis)과 Likert형 척도가중치 평균분석 등을 실시하였다. 조사표 회수율은 이용현황 조사대상인 동남권 및 제주도 300명 중 148명의 조사표를 회수하였으며 조사표 회수율은 49.3%로. 권역별 조사표 회수비중은 동남권 62.8%(93명), 제주도 37.2%(55명)이며, 조사표 회수율이 높지 않은 이유는 조사기간이 해양레저시설의 비수기와 해양레저시설별 회원 DB미비 등. 충분한 조사표본 확보에 제약이 있었다. 조사표본의 한계와 해양레저시설 이용현황의 세대별 분석 경우도 통계적 유의도가 낮게 나타나 분석에서 제외하였다.

<표 15> 이용현황조사 결과분석 종합

구분	조사결과	비중(%)
시설 이용 제품부분	<ul style="list-style-type: none"> • 요트 • 모터보트 	34.7 33.3
시설 이용횟수(평균)	<ul style="list-style-type: none"> • 주 1.69회 • 월 2.00회 • 연 4.29회 	-
시설 이용기간	<ul style="list-style-type: none"> • 4주 이하 • 3년 이상 	53.3 25.5
시설 이용계절	<ul style="list-style-type: none"> • 여름(6~8월) • 봄(3~5월) 	64.5 20.6
시설 이용기간(경력)	<ul style="list-style-type: none"> • 4주 이하 • 3년 이상 	53.3 25.5
시설 이용기간 (1일 기준)	<ul style="list-style-type: none"> • 4시간 이하 • 5시간 이상 	73.3 25.3
시설 이용 동기	<ul style="list-style-type: none"> • 친목단체 참여 • 지인의 권유 	34.3 23.5
시설 이용 목적	<ul style="list-style-type: none"> • 여가활용 • 레저강습 참여 	37.8 22.9
사용 희망제품 선호 이유	<ul style="list-style-type: none"> • 우수한 품질 • 우수한 디자인 	22.9 19.1
국내 개발 필요 제품	<ul style="list-style-type: none"> • Dinghy 요트 • 윈드서핑 • 모터보트 • 제트스키 	16.3 14.0 9.3 9.3

시설 이용료(평균)	<ul style="list-style-type: none"> ● 일 40,440원 ● 월 199,500원 ● 연 496,110원 	-
시설 이용료 부담	<ul style="list-style-type: none"> ● 가중치 평균 3.45 ● 보통이다 	53.0
시설 이용의 편리성	<ul style="list-style-type: none"> ● 가중치 평균 3.86 ● 매우 편리하다, 편리하다 	70.5
시설의 교통접근성	<ul style="list-style-type: none"> ● 가중치 평균 3.77 ● 매우 편리하다, 편리하다 	65.2
해양레저 관심도	<ul style="list-style-type: none"> ● 가중치 평균 3.98 ● 매우 높다, 높다 	71.3
시설의 종합만족도	<ul style="list-style-type: none"> ● 가중치 평균 3.92 ● 매우 만족, 만족 	72.5
해양레저시설 이용상 애로사항	<ul style="list-style-type: none"> ● 시설규모의 협소 ● 시설 홍보 부족 ● 각종 지원시설 미흡 	19.4 17.6 14.1
향후 해양레저산업 전망	<ul style="list-style-type: none"> ● 가중치 평균 4.23 ● 매우 좋다, 좋다 	87.1
해양레저시설 활성화 건의사항	<ul style="list-style-type: none"> ● 시설 확충 지원 ● 주차장 및 주차시설 지원 ● 예산 및 제도적 지원 강화 ● 지속적 홍보 강화 지원 	22.7 18.2 18.2 13.6

3.2 해양레저시설 이용 제품부문

해양레저시설이용 제품부문 분석하면 요트 34.7% (세일요트 21.5%, 딩기급요트 9.6%, 크루즈급 요트 3.7%), 모터보트 33.3% 등으로 요트와 모터보트가 전체의 68.0%를 차지하고 다음은 카약/카누 7.8%, 수상오토바이 6.4%, 고무보트 3.2% 요트·보트 강 습 3.2%, 요트·보트 수리

1.8% 등의 순이다. 그리고 해양레저시설 이용부 문은 장비 대여 및 교육·체험 59.1%, 계류장 등 시설이 용 40.9%로 조사되었고 해양레저시설 이용서비스부문은 선박관리 및 장비 보관, 선박 및 장비 A/S, 해양레저장비 체험 및 교육, 계류장 및 샤워장 이용 등으로 나타났다.

<표 16> 해양레저시설 이용 제품부문

(단위: 명, %)

합계		모터보트		세일요트		딩기급요트	
응답수	비 중	응답수	비중	응답수	비중	응답수	비중
219	100	73	33.3	47	21.5	21	9.6
고무보트		수상오토바이		카약/카누		크루즈급 요트	
응답수	비 중	응답수	비중	응답수	비중	응답수	비중
7	3.2	14	6.4	17	7.8	8	3.7
요트·보트수리		요트·보트 강습		기타			
응답수	비 중	응답수	비중	응답수	비중		
4	1.8	7	3.2	21	9.6		

3.3 시설 이용횟수

해양레저시설의 이용횟수를 분석하면 주 평균 은 1.69회, 월 평균은 2.00회, 연 평균 4.29회 등

으로 나타났고 시설의 주간 이용횟수는 1회 54.0%, 2~3회 40.2% 등으로 3회 이하가 전체의 94.2%를 차지하고 한편 6회 이상 이용은 3.4%,

4~5회 이용은 2.3% 등으로 조사되었다. 시설의 이용자가 85.7%를 차지하고 있으며 40회 이상은 월간 이용횟수는 1회 47.1%, 2~3회 29.4%, 4~5회 2.9% 에 불과한 것으로 조사되었다. 회 23.5% 등이고 시설의 연간 이용횟수는 2회

<표 17> 시설 이용횟수

(단위: 명, %)

주	합계		1회		2~3회	
	응답수	비중	응답수	비중	응답수	비중
	87	100	47	54.0	35	40.2
	4~5회		6회 이상		평균	
	2	2.3	3	3.4	1.69	
월	합계		1회		2~3회	
	응답수	비중	응답수	비중	응답수	비중
	17	100	8	47.1	5	29.4
	4~5회		평균			
응답수	비중	2.00				
4	23.5					
년	합계		1~2회		3~4회	
	응답수	비중	응답수	비중	응답수	비중
	35	100	30	85.7	4	11.4
	5~40회		40회 이상		평균	
	응답수	비중	응답수	비중	4.29	
0	0.0	1	2.9			

(무응답 9명)

3.4 시설 이용기간(경력)

해양레저시설 이용기간(경력)을 분석하면 1~2주 28.5%, 3~4주 24.8% 등으로 4주 이하가 전체의 53.3%를 차지하고, 3~4년 19.0%, 5~6년

5.1%, 6년 이상 1.5% 등으로 3년 이상인 경우는 25.5%로 나타났다. 따라서 해양레저시설 이용기간(경력)은 4주 이하 경력의 초보자와 3년 이상 경력의 전문가로 양극화현상을 보이고 있다.

<표 18> 해양레저시설 이용 제품부문

(단위: 명, %)

합계		1~2주		3~4주		1~2월	
응답수	비중	응답수	비중	응답수	비중	응답수	비중
137	100	39	28.5	34	24.8	8	5.8
5~6월		6~12월		1~2년		3~4년	
응답수	비중	응답수	비중	응답수	비중	응답수	비중
1	0.7	3	2.2	7	5.1	26	19.0
5~6년		6년 이상					
응답수	비중	응답수	비중				
7	5.1	2	1.5				

(무응답 11명)

3.5 시설 이용기간(경력)

<표 19> 시설이용 계절

(단위: 명, %)

합계		봄(3~5월)		여름(6~8월)		가을(9~11월)		겨울(12~12월)		기타	
응답수	비 중	응답수	비 중	응답수	비 중	응답수	비 중	응답수	비 중	응답수	비 중
137	100	39	28.5	34	24.8	8	5.8	1	0.7	3	2.2

(무응답 11명)

3.6 시설 이용시간(1일 기준)

<표 20> 시설이용 시간

(단위: 명, %)

합계		1~2시간		3~4시간		5~6시간	
응답수	비 중	응답수	비 중	응답수	비 중	응답수	비 중
140	100	41	28.9	63	44.4	28	19.7
		6~7시간		8시간 이상		기타	
		6	4.2	2	1.4	2	1.4

(무응답 9명)

3.7 시설 이용요일

<표 21> 시설이용 요일

(단위: 명, %)

합계		월요일		화요일		수요일	
응답수	비 중	응답수	비 중	응답수	비 중	응답수	비 중
142	100	4	2.8	11	7.7	5	3.5
목요일		금요일		토요일		일요일	
2	1.4	2	1.4	44	31.0	32	22.5
기타		(무응답 6명)					
42	29.6						

3.8 시설이용 동기

<표 22> 시설이용 동기

(단위: 명, %)

합계		지인의 권유		친목단체 참여		관련기관 추천	
응답수	비 중	응답수	비 중	응답수	비 중	응답수	비 중
166	100	39	23.5	57	34.3	6	3.6
인터넷 검색		동일지역 거주		편리한 교통		양호한 시설완비	
14	8.4	13	7.8	6	3.6	16	9.6
기타		(복수응답)					
15	9.0						

3.9 시설이용목적

해양레저시설 이용자의 시설이용 목적은 여가활용, 건강증진, 친목향상 등 개인적 요인과

레저강습 참여, 레저기술 연마, 관련자격증 취득 등 교육적 요인으로 대비되고 있다.

<표 23> 시설이용 동기

(단위: 명, %)

합계		여가활용		건강증진		정신수양	
응답수	비 중	응답수	비 중	응답수	비 중	응답수	비 중
188	100	71	37.8	18	9.6	12	6.4
친목향상		레저강습 참여		레저기술 연마		관련자격증 취득	
응답수	비 중	응답수	비 중	응답수	비 중	응답수	비 중
19	10.1	43	22.9	10	5.3	8	4.3
기타		(복수응답)					
응답수	비 중						
7	3.7						

3.8 사용 희망제품의 선호 이유

해양레저시설 이용자의 사용 희망제품 선호 이유는 우수한 품질, 우수한 디자인, 사용 편리

성, 다양한 기능성, 광범한 대중성이 주류를 형성하고 있다.

<표 24> 희망제품의 선호의 이유

(단위: 명, %)

합계		우수한 품질		우수한 디자인		고급브랜드	
응답수	비 중	응답수	비 중	응답수	비 중	응답수	비 중
157	100	36	22.9	30	19.1	3	1.9
저렴한 가격		사용 편리성		다양한 기능성		양호한 내구성	
응답수	비 중	응답수	비 중	응답수	비 중	응답수	비 중
9	5.7	29	18.5	19	12.1	11	7.0
국산제품 부재		광범한 대중성		기타		(복수응답)	
응답수	비 중	응답수	비 중	응답수	비 중		
3	1.9	12	7.6	5	3.2		

3.9 현재 사용제품의 이용형태

현재 사용제품은 이용형태를 분석하면 공동구

입 29.1%, 전문업체 대여 17.3%, 렌트 17.3% 등으로 3개 항목이 전체의 63.8%를 차지하고 있다.

<표 25> 시설이용 동기

(단위: 명, %)

합계		자비구입		공동구입		협회임대	
응답수	비 중	응답수	비 중	응답수	비 중	응답수	비 중
127	100	21	16.5	37	29.1	6	4.7
기관임대		전문업체 대여		지인대여		렌트	
응답수	비 중	응답수	비 중	응답수	비 중	응답수	비 중
10	7.9	22	17.3	5	3.9	22	17.3
기타		(복수응답)					
응답수	비 중						
4	3.1						

3.10 국내 개발이 필요한 제품

해양레저시설 이용자가 제시한 국내 개발이 필요한 제품을 조사한 결과로 Dinghy 요트 16.3%, Cruiser 요트 7.0%, 모터보트 9.3% 등 요트 및

보트가 32.6%이고, 윈드서핑 14.0%, 제트스키 9.0%, 카약 7.0%, 레저용 동력기구(엔진) 7.0%, 구명조끼 7.0% 등으로 다양하게 제시되었다.

<표 26> 국내 개발 필요제품

국내개발필요제품	응답 수	비중(%)
Dinghy 요트	7	16.3
Cruiser 요트	3	7.0
모터보트	4	9.3
윈드서핑	6	14.0
제트보트	4	9.3
카약	3	7.0
수상스키	2	4.6
수상오토바이	1	2.3
레저용 동력기구(엔진)	3	7.0
보트(제트보트, 웨이크보트)	2	4.6
구명조끼	3	7.0
슈트	1	2.3
스키 전문의류	1	2.3
지상 훈련용제품	1	2.3
기타(선채, 부품)	2	4.6
제트보트	43	100.0

3.11 시설 이용의 편리성

<표 27> 시설 이용의 편리성

(단위: 명, %)

합계		매우 편리하다		편리하다		보통이다	
응답수	비중	응답수	비중	응답수	비중	응답수	비중
132	100	35	26.5	58	43.9	27	20.0
불편하다		매우 불편하다		가중치 평균		(무응답 16명)	
응답수	비중	응답수	비중	3.86			
9	6.8	3	2.3				

3.12 해양레저 관심도

<표 28> 시설이용의 편리성

(단위: 명, %)

합계		매우 높다		높다		보통이다	
응답수	비중	응답수	비중	응답수	비중	응답수	비중
132	100	41	31.1	53	40.2	32	24.2
낮다		매우 낮다		가중치 평균		(무응답 16명)	
응답수	비중	응답수	비중	3.98			
6	4.5	0	0.0				

3.12 시설의 종합 만족도

<표 29> 시설이용의 편리성

(단위: 명, %)

합계		매우 높다		높다		보통이다	
응답수	비 중	응답수	비중	응답수	비중	응답수	비중
132	100	41	31.1	53	40.2	32	24.2
낮다		매우 낮다		가중치 평균		(무응답 16명)	
응답수	비 중	응답수	비중	3.98			
6	4.5	0	0.0				

3.12 향후 해양레저산업 현황

<표 30> 향후 해양레저산업 전망

(단위: 명, %)

합계		매우 좋다		좋다		보통이다	
응답수	비 중	응답수	비중	응답수	비중	응답수	비중
132	100	49	37.1	66	50.0	16	12.1
나쁘다		매우 나쁘다		가중치 평균		(무응답 16명)	
응답수	비 중	응답수	비중	4.23			
1	0.8	0	0.0				

3.13 해양레저시설 활성화 건의사항

<표 31> 해양레저시설 활성화 건의사항

건의사항	응답 수	비중(%)
시설 확충 지원	10	22.7
주차장 및 주차시설 지원	8	18.2
예산 및 제도적 지원 강화	8	18.2
지속적 홍보 강화 지원	6	13.6
사용료 인하	4	9.1
전문 인력 육성	3	6.8
해양레저지구 바다 접근성 제고	2	4.5
보급형 해양레저장비산업 육성	2	4.5
초·중·고 연계 강습 확대	1	2.3
합 계	44	100.0

3.14 일반사항

<표 32> 일반사항

이용시설 현황 (단위: 명, %)							
합계		광안리해양 스포츠센터		수영만 요트경기장		통영마리나	
응답수	비중	응답수	비중	응답수	비중	응답수	비중
148	100	78	52.7	5	3.4	10	6.8
퍼시픽랜드							
응답수	비중						
16	10.8						
조사대상자 연령별 현황 (단위: 명, %)							
합계		10대		20대		30대	
응답수	비중	응답수	비중	응답수	비중		
146	100	23	15.8	59	40.4	30	20.5
40대		50대					
응답수	비중	응답수	비중				
27	18.5	7	4.8				
조사대상자 직업별 현황 (단위: 명, %)							
합계		서비스업		자영업		회사원	
응답수	비중	응답수	비중	응답수	비중	응답수	비중
147	100	10	6.8	7	4.8	27	18.4
공무원		전문직		교육직		자유업	
응답수	비중	응답수	비중	응답수	비중	응답수	비중
7	4.8	13	8.8	6	4.1	3	2.0
학생		기타					
응답수	비중	응답수	비중				
58	39.5	16	10.9				

4. 동남권 디자인개발 유망 해양레저 제품제시 및 시장성 전망

4.1 지역별 선박 및 보트 건조업 현황

해양레저제품 중 주력업종인 전국의 선박 및 보트 건조업 현황을 분석 하면 2011년 현재 종사자수 1명 이상의 사업체수는 2,248개 업체, 종사자수는 144,273명이고, 지역별 선박 및 보트 건조업의 사업체수 현황은 경남이 1,018개 업체로 전체의 45.3%를 차지하였다. 전남 375개 업체(16.7%), 울산 305개 업체(13.6%), 부산 259개 업

체(11.5%), 경북 132개 업체(5.9%) 등으로 나타났다. 권역별 선박 및 보트 건조업의 사업체수 비중은 동남권에 전체의 70.4%(1,582개 업체)가 집중되어 있다.

4.2 동남권 선박 및 보트 건조업 현황

2011년 현재 종사자수 10명 이상 기준의 동남권 선박 및 보트 건조업 현황이 제시되어 있고 동남권 선박 및 보트 건조업 현황은 사업체수 960개 업체, 종사자수 117,461명, 출하액 68조 2,040억원, 부가가치 22조 4,092억원 등으로 나타났다.

<표 33> 동남권 선박 및 보트 건조업 현황

(단위: 명, %)

구분	사업체 수		사업체 수	
		비중		비중
전국	1,286	100.0	138,248	100.0
동남권	960	74.6	117,461	74.6
부산	104	8.1	4,397	8.1
울산	223	17.3	44,022	17.3
경남	633	49.2	69,042	49.2
구분	출하액		부가가치	
		비중		비중
전국	77,355,894	100.0	25,505,614	100.0
동남권	68,204,009	88.2	22,409,233	87.9
부산	2,213,422	2.9	781,993	3.1
울산	27,766,617	35.9	10,389,886	40.7
경남	38,223,970	49.4	11,237,354	44.1

4.3 동남권 해양레저산업 업종별 현황

동남권 지역별 해양레저산업의 업종별 현황을 분석하면 부산은 요트장비 및 부속품 38개 업체, 낚시용품 28개 업체, 보트 및 요트 12개 업체, 엔진 및 관련 장비 9개 업체 등 해양레저산업 제조업은 87개 업체로 나타났고 부산의 해양레저산업 서비스업은 보트 및 요트 기술/교육/판매

30개 업체, 다이빙 3개 업체, 윈드서핑/카이트서핑/패러세일 2개 업체 등으로 조사되었다. 경남의 해양레저산업 제조업은 58개 업체이며 보트 및 요트 20개 업체, 요트장비 및 부속품 19개 업체, 낚시용품 11개 업체, 엔진 및 관련 장비 6개 업체, 카누/카약/조정 2개 업체 등으로 조사되었다.

<표 34> 동남권 해양레저산업 업종별 현황

(단위: 명, %)

구분	동남권		부산	울산	경남	
		비중				
합계	195	100.0	126	6	63	
제조업	요트 장비 및 부속품	59	30.3	38	2	19
	보트 및 요트	34	17.4	12	2	20
	엔진 및 관련장비	15	7.7	9	0	6
	카누/카약/조정	2	1.0	0	0	2
	낚시용품	40	20.5	28	1	11
서비스 및 시설	보트 및 요트 기술/교육/판매	35	17.9	30	1	4
	보트/서비스	1	0.5	1	0	0
	윈드서핑/카이트서핑/패러세일	2	1.0	2	0	0
	다이빙	3	1.5	3	0	0
	다이빙/낚시	1	0.5	1	0	0
	마리나/수상레포츠시설	2	1.0	1	0	1
	마리나	1	0.5	1	0	0

4.4 동남권 해양레저산업 업종별 현황

국내 해양레저산업의 문제점으로 산업기반 취약, 높은 부품 수입의존도, 요트산업 기술기반

취약, IT·디자인 융합 미흡, 브랜드 파워 취약, 전문인력 부족 등을 제시하였다.

<표 35> 국내 해양레저산업의 문제

구분	문제점
산업기반 취약	<ul style="list-style-type: none"> • 규모의 영세성에 따른 산업기반 취약 • 개발시 초기비용 과다로 인한 현금 유동성 확보난 • 시장협소로 인한 매출 한계
요트산업 기술기반 취약	<ul style="list-style-type: none"> • 국내 요트산업 진입기이므로 선진국과 기술격차 심화 • 요트 선체/부품 검사인증제도 미비 - 기존 상선의 검사인증 기준 적용 실행
높은 부품 수입의존도	<ul style="list-style-type: none"> • 요트 엔진, 인테리어, 항해·통신 등 약 200개 부품과 소재의 전량 수입 의존 • 50ft급 요트는 부품 수입액이 전체 소요원가의 약 70% 수준
IT·디자인 융합 미흡	<ul style="list-style-type: none"> • 국내 다수의 조선관련 엔지니어링업체의 요트 부품 및 디자인능력 부족 • 요트 및 부품 설계적용 실적 전무
브랜드 파워 취약	<ul style="list-style-type: none"> • 국내는 고무보트 등 저부가가치 제품중심의 생산구조 • 선급 등 공식적 인증 획득후 브랜드 파워 취약으로 인해 판로 애로사항 및 세계시장 진출 제약
전문인력 부족	<ul style="list-style-type: none"> • 현재 생산인력 대부분은 비전문적 현장생산인력 투입 • 제품의 일관된 품질 확보에 애로

4.5 디자인개발 유망해양 제품수요 및 시장성

동남권 디자인개발 유망 해양레저 제품인 덩기요트, 크루즈요트, 윈드서핑, 서핑, 카약 등 5개 제품에 대한 2013~2019년 기간 동안의 수요를 전망한 것이다. 수요 전망은 2013년 이후 국토해

양부의 제1차 마리아 기본계획 완료년도인 2019년을 기준으로 하였고, 해양레저인구 증가율은 기존의 증가율을 고려하여 2015년 4%, 2017년 6%, 2019년 8%를 기준으로 추정하였다.

<표 36> 유망 해양제품디자인 수요 및 시장성

(단위: 명, %)

구분	해양레저인구				
	2013	2015	2017	2019	
덩기요트	36,050	37,492	39,742	42,921	
크루즈요트	12,450	12,948	13,725	14,823	
윈드서핑	8,200	8,528	9,040	9,763	
서핑	11,900	12,376	13,119	14,168	
카약	14,800	15,392	16,316	17,621	
보유장비					시장성 전망
2013	2015	2017	2019		
643	694	764	856	대	
490	529	582	652	중	
244	264	290	325	중	
250	270	297	333	대	
292	315	347	389	중	

주: 2013~2019년 추정치.

5. 유망 해양레저제품 개발시 디자인 역할

포함된다.

5.1 해양레저선박 기술계통체계

기술계통체계로서 선형디자인 기술, 부품소재가공 기술, 메카트로닉스 기술, 인테리어 기술, 경영·마케팅 기술 등이 유기적으로 연계된 디자인 역할이 중시되는 부문은 선형디자인 기술과 인테리어 기술이며 타기술부문과 복합적으로 추진되어야 한다. 선형디자인 기술에는 선형 정의 및 배치, 엔지니어링 검증 기술, 유체성능 및 구조강도 해석 기술 등이 포함됨. 인테리어 기술에는 실내 디자인, 감성공학 기술, 목의장 및 인테리어 시공기술 등이

5.2 해양레저선박의 개발단계

공학 기준에서 해양레저선박의 개발단계를 수요자 의견 수렴단계, 선형 설계 및 구조해석단계, 설계·제작단계, 시운전 및 인증단계 등으로 요약·제시한다. 즉, 수요자 의견 수렴단계에서는 선형, 승선인원, 목적, 일반배치 등을 종합함. 선형 설계 및 구조해석단계에서는 국제 규정에 따른 선형설계 및 신규 선형개발, 구조 및 성능해석 일반 내외장재 배치 등을 추진한다.

<표 37> 해양선박의 개발단계



5.3 해양레저선박 신 모델개발 디자인프로세스

<표 38> 해양선박의 신 모델개발 디자인프로세스

- 생산원가, 판매가 고려한 새로운 모델크기와 시장에서 유사한 기존 제품 조사
- 자회사 생산제품 특징 분석
- 자회사 제품의 기본개념 유지로 신뢰도 제고
- 경쟁회사 모델 및 특징 분석
- 잡지와 인터넷 상에서 레저선박 트렌드 분석
- 새로운 모델 선형스케치
- 기존 고객과 생산관리자 의견 수렴
- 선형디자인 및 선내 인테리어디자인
- 3차원 Modeling 1/10 또는 1/20 모형 제작
- 구체적 시장조사 및 고객유치 계획
 - 시장형성, 잠재고객 신모델 출시 홍보, 판매 가능성 검토
- 시제품 개발

5.3 해양레저선박 개발 시 디자인중요도 및 역할

해양레저 디자인기반산업의 추진목표는 “동남권 디자인 혁신 거점도시 구현”이고, 추진전략은 디자인 인프라구축 및 마인드 확산, 디자인산업 및 기술의 고부가가치화, 디자인 수요 확산 및 신 디자인 인재양성, 아름다운 휴먼도시 조성을 위한 기반구축이다.(박광철 외 2011) 해양레저선박의 외관, 디자인, 가격 다음으로 고려해야 할 사항이 기능이다. 즉 해양레저선박 외관은 소비자에게 첫인상과 구매 욕구를 유발시키며 기능은 선박의 수명을 결정한다. 핵심기반기술 중 설계기술에 관련된 항목을 보면 선형/ 부가물 설계, 추진시스템 설계, 내장/인테리어 디자인, 외관 디자인, 생산 설계 등 공학적 설계와 감성이 결합된 토탈디자인 기술이 중요하다. 디자인 역할의 주안점은 MCA(Maritime and Coastguard Agency)에서는 안전, 방화, 화재진압 등에 대해 엄격한 규정을 제정하는 반면 고객은 해양레저장비를 다양하게 사용하려는 경향이 있음. 한편 기업은 해양레저장비 디자인과 건조기술을 선도하려는 추세이다. 해양레저장비 디자인은 제품디자인과 동시에 미래 고객이 원하는 스타일과 사양에 대해 예측하는 것이다. 즉 새로운 장비를 개발하려면 회사는 시장에서 장기간 투자를 회수하고 이익을 창출할 수 있는 제품에 대한 확신이 있어야 한다.

IV. 결론 및 제언

국내 해양레저보트산업의 시장규모는 2006년 509억원에서 2008년 600억원, 2010년 651억원으로 2006~2010년 기간 동안 약 142억원이 증가하였다. 본 연구조사 대상을 전국해양레저시설

중 10개 시설을 선별하여 현황·조사한 결과이다. 동남권의 대표적 시설인 광안리해양레포츠센터, 수영만요트경기장, 사천요트(마리나)등 시설을 대상으로 향후 해양레저시설의 활성화를 위해서는 전국 해양레저시설에 대한 체계적이고 종합적인 현황에 대한 DB 및 Network 구축이 선행되어야 하며 시설별 정보교류·홍보강화 등이 시급한 것으로 판단할 수 있었다. 조사과정에서 인지한 예측은 국내해양레저산업 상황의 부족한 조건이지만 선진국형의 산업으로 전환되는 희망적인 경쟁력을 확보할 수 있다는 것이다. 반도 국가의 성격상 교량(브릿지)국가 운명은 해양·관광산업은 고부가가치 산업으로 전환해야 하는 중요한 국가 비전인 것이다. 해양레저장비산업의 육성은 전남권, 인천·경기권, 동남권으로 특성화 육성방안을 연구, 기획, 발표하는 등 활발한 제안을 하고 있으며 그 배경이 국민소득 증가와 주 5일제로 인한 휴일의 증가는 해양문화와 산업을 통해 해양레저시설과 장비를 글로벌 시장에 안착하는 필요성과 방안으로 중요성을 강조하고 있다. 그 의미가 국가 프로젝트에 중복과 손실이 없는 정책을 위해 기초기반이 조사·연구가 필요하다는 의미를 구체화하고 있다. 연구기관과 학계는 전문적이고 체계적인 해양레저산업은 해양디자인의 순기능과 역할에 기대하고 있으며 경쟁력을 갖춘 해양디자인 프로세스를 필요로 하고 있다. 또한, 국가정책과 미래 산업에 동참하고 성장하는 전략에 IT산업과 융합하고 문화적 체험과 경험을 극대화할 수 있는 핵심 산업으로 충족의 조건을 갖추어야 할 것이다.

본 조사·연구를 통해 해양레저산업을 요약하면 해양레저시설 운영 전망이 전체 88.9% 가중치 평균 4.11로 매우 좋은 것으로 나타났다. 활성화 대책 분석은 대중화 16.7%, 해양레저전문인력육성 16.7%, 해양레저 지원체계 확립 13.3%, 관광산업 연계발전 13.3% 등 4개 항목이 전체의

60.0%로 조사된 내용은 가능성에 대한 관련자들의 예상이 긍정적 요구로 분석됐다. 하지만 건의 사항에는 시설규모의 확대, 시설운영 유지보수지원, 일반대중이 참여 할 수 있는 해양레저아카데미 운영지원 등과 지역특화 이벤트 및 Global 관광 Network과 연계한 해양레저시설의 활성화와 해양레저산업의 기반강화 등이 병행 추진되어야 할 것으로 조사되었다.

해양레저시설 이용자의 시설에 대한 종합만족도를 조사한 결과 만족 48.1%, 매우만족 24.4%로서 만족하다는 응답이 전체의 72.5%를 차지하고 있으며 가중치 평균분석 결과 3.92로서 만족도가 매우 높은 것으로 분석되었고, 이용 상 애로사항을 분석하면 시설규모 협소 19.4%, 시설홍보 부족 17.6%, 각종 지원시설 미흡 14.1% 등으로 3개 항목이 전체의 51.2%를 차지하여 이용자의 만족도는 시설과 운영에 집중도가 필요한 것으로 분석되었다. 하지만 이용자의 기준에서 향후 해양레저산업 전망에 대한 조사결과를 분석하면 좋다 50.0%, 매우 좋다 37.1% 등으로 좋다는 전망이 전체의 87.1%이며 가중치 평균분석 결과 4.23으로 전망이 매우 좋은 것으로 분석된 것은 해양레저산업에 선진·전문화로 집중 투자되어 사업성 확보가 되어야 한다. 해양레저산업과 레저시설의 체계적 지원은 경쟁력의 중추적 역할이 내수시장을 활성화하고 수출시장 진출을 위한 상품기획, 마케팅, 브랜드개발, 홍보 등의 감성적 산업과 신소재, 신기술개발, 사용성 감성 기술개발, 생산성 향상, 해양디자인 아이덴티티 구축 등의 이성적 산업을 기업중심 특화산업 전략을 추진해야 한다.

해양레저산업의 고급화와 상품성 확보를 위한 제품디자인/설계기술, 인테리어/익스테리어나 기술과 표면처리 등 감성디자인 도입이 확보되어야 한다.(박광철 외 2011). 인간의 감성 만족도와 자신의 사회적 위치를 표출하는 고급화 산업으로

인식되는 해양레저산업에 해양디자인기술 프로세스가 필요한 중요한 이유가 된다. 기술적 발전의 중요성과 관련 교육체계는 현재 대학에서 수업하는 개념으로 선진국을 넘기가 어렵다고 판단된다.

연구결과의 시사점은 전문화, 고급화되는 해양문화를 고부가가치 산업으로 전환해야 되는 원칙으로 국민문화의 질적 향상과 행복감이 국가 정책이고 원동력이다. 일과 여가생활의 만족감이 행복과 자부심으로 발전하여 사회와 개인생활에 만족감을 주는 환경을 구성하게 된다. 숨차게 발전한 우리의 경제가 선진화된 국민의식이 개성과 여가생활로 사회적 환경이 개선되고 산업과 문화로 융합한 해양레저시설의 발전은 우리나라의 자연조건을 극대화한 정책이 될 것이다.

본 연구·조사를 통해서 한계점은 해양기술디자인이 전문화, 고급화로 발전할 수 있는 배경과 문화·산업이 부족하여 우리가 넘어서야 할 조건의 체계성이 부족하여 지속적이지 못한 것이다. 향후 해양레저산업의 연구방향은 단순히 마케팅의 일환이 아닌 인간을 이해하고 인간행동에 의한 해양레저제품을 실현하는 과학과 감성기술로 접근되어야 한다.

참고문헌

1. 최진식(2013). “해양디자인의 개념정립을 위한 분류체계수립과 해양디자인기술 프로세스에 관한 연구”, 건국대학교 대학원 디자인학과, 박사학위논문.
2. 김태훈(2008). “해양레저스포츠 관광을 통한 어촌 어항 지역경제 활성화 관한 연구”, 성균관대학교
3. 국토해양부(2013), “제1차 마리나항만 기본계획

- 획”
4. 통계청(2013), “전국 사업체조사보고서”.
 5. 통계청(2013), “광업·제조업조사보고서”.
 6. 부산광역시(2013), “사업체조사보고서”.
 7. 부산광역시(2013), “광업·제조업조사보고서”.
 8. 울산광역시(2013), “사업체조사보고서”.
 9. 울산광역시(2013), “광업·제조업조사보고서”.
 10. 경상남도(2013), “사업체조사보고서”.
 11. 경상남도(2013), “광업·제조업조사보고서”.
 12. 해양경찰청(2012), “해양경찰백서”.
 13. 한국레저산업연구소(2012), “레저백서”.
 14. 부산광역시(2011), “부산광역시 해양산업육성 종합계획”.
 15. 중소조선연구원(2009), “부산광역시 해양레저 산업단지조성 연구보고서”.
 15. 중소조선연구원(2009), “경기도 해양레저산업 육성을 위한 연구”.
 16. 중소조선연구원(2012), “해양레저산업 주요 현황”
 17. 한국해양수산개발원(2009), “해양레저보트산업 발전전략 연구”.
 18. 한국해양수산개발원(2012), “마리나항만 개발·운영의 경제적 타당성 분석 연구”.
 19. 한국해양수산개발원(2012), “해중레저 활성화를 위한 정책방안 연구”.
 20. 부산디자인센터(2011), “동남권 해양레저장비 산업 디자인 경쟁력 강화방안 연구”.
 21. 부산디자인센터(2013), “동남권 해양레저 콘텐츠 & 스타일 e-book 개발”.
 22. 부산발전연구원(2007), “부산지역 해양레저관광 활성화 방안”.
 23. 부산발전연구원(2009), “부산지역 해양레저장비 산업육성방안”.
 24. 부산발전연구원(2009), “부산의 해양레저스포츠 산업 활성화방안”.
 25. 부산발전연구원(2010), “해양레저장비 산업단지 입지 타당성 조사”.
 26. 경남발전연구원(2007), “남해안시대 해양레저 스포츠 활성화 기본구상”.
 27. 경남발전연구원(2009), “경남의 요트산업 육성방안”.
 28. 전남발전연구원(2009), “전남 해양레포츠육성을 위한 레저보트산업의 세계적 동향”.
 29. 전남발전연구원(2011), “전라남도 해양레저장비산업 활성화방안”.
 30. 전남발전연구원(2011), “전남 해양레저장비산업 활성화 방안”.
 31. 한국은행 광주전남본부(2012), “전남 해양레저산업 육성방안”.
 32. 경기개발연구원(2011), “경기도 해양레저산업 육성전략 연구”.
 33. 이상홍(2011), “국내외 해양레저보트산업 기술동향 및 글로벌 진출전략”, (주)어드밴스드마린테크.
 34. 최출현 외(2011), “해양 레저선박의 디지털 감성디자인 프로세스, Journal of the Ergonomics Society of Korea”, 29(4).
 35. 홍성인(2010), “국내 조선산업의 크루즈선 건조·의미와 향후과제”, KIET 산업경제, 산업연구원.
 36. 경기도(2011), “경기도 해양레저산업 육성을 위한 연구”.
 37. 경기도(2008), “해양레저 및 유관산업 활성화 방안 사전 타당성 조사”.
 38. ICOMIA(2009/2010), “Boating Industry Statistics”.
 39. 국토해양부(2010), “제1차(2010~2019) 마리나항만 기본계획”.
 40. 박광철·조경섭(2011). “부산광역시 10대전략 산업과 디자인산업의 디자인경영에 관한 연구”, 경영정보연구, 30(4) 301, 304

Abstract

A Study on the Marine Design Base of Marine Leisure Facilities in Southeast Area of Korea[†]

- Focusing on the investigation of marine leisure facilities -

Park, Kwang-Cheol*

This study investigated the base of marine leisure facilities and studied the future vision for development of marine industry by conducting a systematic analysis on the category of marine leisure products for development of design and specialization of southeast area of Korea. If the age of \$20,000 of per capita national income is called 'the age of my car', \$20,000 of per capita national income is called 'the age of my boat'. According to the report of UK-based Marine South East, the scale of world's small boat and personal waterborne equipment reached 277 trillion won in 2010 and domestic market scale is expected to be 11 trillion won. Marine leisure facilities are the new growth engine industry that the government should promote as a nation's strategic and core industry, and the government is pushing ahead with promotion of marine industry actively by announcing Marine Leisure Equipment Industry Activation Plan(June 2009, Ministry of Knowledge Economy), Marine Leisure Activation Plan(July 2010, Ministry of Land, Infrastructure and Transport), The 1st General Plan for Marina Port(January 2010, Ministry of Land, Infrastructure and Transport) etc. The purpose of marine design lies in seeking the status of the country and qualitative value in human life through functional, artistic, industrial and cultural development of design elements for all marine activities made around the sea. Related to all activities made in the ocean and cost, marine design is a sphere of design that includes special conditions centering around water. Considering the condition that 3 sides of land are facing the sea, this study systematically analyzed present condition of equipment possessed by each area, type of facilities, operational status, current status of sectoral use of marine leisure facilities and future prospect of marine leisure products that become the basis of value to raise the statue as an advanced marine power in 2010s through development of the qualitative level of the people, establishment of the direction of national strategy, convergence of industry and culture and specialization of area focusing on the actual condition survey of marine leisure facilities. Especially, this study will be predicting the basis of strategy for strengthening marketability and competitiveness by suggesting role and process of design in developing a promising marine leisure product through an actual condition survey of marine leisure products of southeast area.

Key words: marine leisure facilities, investigation of marine leisure base,
role of marine design, development of marine leisure product, design process

[†] This study was supported by the DongEui University

* Professor, Dept. of Industrial Design, DongEui University, kcpark@deu.ac.kr