

SWOT분석을 통한 해양레저스포츠 발전 방안 모색

서동환*, 강명구*, 이승은**
인하대학교*, 경기대학교**

A Search for Methods of Development of Marine Leisure Sport through the SWOT Analysis

Dong-Hwan Suh*, Myung-Goo Kang*, Sheng-Yen Lee**
IN-HA University*, Kyonggi University**

요 약 본 연구는 해양레저스포츠 발전 방안을 모색하는 연구이다. 해양레저스포츠의 세계적인 흐름을 볼 때 우리나라도 여가와 삶의 질을 매우 중요시하는 문화가 다가올 것이며, 이러한 문화로 인하여 본격적인 해양관광 시대가 도래 될 것이다. 이에 본 연구에서는 SWOT분석을 통하여 발전방안을 모색해 보고자 한다. 이에 대한 연구결과는 다음과 같다. 첫째, 우리나라 해양레저스포츠 저변화를 위한 강점은 국가 및 각 지방자치단체의 관심고조, 개발된 해양레저스포츠시설로 인한 각 지역행사 확대 및 프로그램 다양화이다. 둘째, 우리나라 해양레저스포츠 저변화를 위한 약점은 해양레저스포츠에 대한 인식, 잦은 해양안전사고 발생, 해양레저스포츠 전문가 부족이다. 셋째, 우리나라 해양레저스포츠 저변화를 위한 기회는 정부 및 지방정부의 관심고조로 인한 예산 확대, 국민의 해양스포츠 선호이다. 넷째, 우리나라 해양레저스포츠 저변화를 위한 위협은 국가 및 각 지방자치단체의 고비용 건설비 투자로 인한 효율성 약화, 고비용 건설비 투자로 인한 시설사용료 고비용 우려, 레저스포츠시설 지도자의 처우개선 등으로 나타났다.

주제어 : SWOT분석, 해양, 해양레저스포츠, 개발방향, 요트

Abstract This study is for a search for methods of development of marine leisure sports. As worldwide trend of marine leisure sports is developing rapidly and people more concern about their quality of life and leisure in Korea, the ear of marine leisure sports should be coming in Korea soon. This study is for a search for methods of development though the SWOT analysis. The results of the study are as below. First, the Strength of enlargement of the base in Korea are elation of concern of government and local governments, expanding local event of marine leisure sports with existing facilities and various programs. Second, the weakness of enlargement of the base in Korea are lack of awareness of marine leisure sports, frequent accident occurrence and lack of experts of marine leisure sports. Third, the Opportunity of enlargement of the base in Korea are more budget due to elation of concern of government and local governments and more preference of people in Korea. Fourth, the Threaten of enlargement of the base in Korea are low efficiency of high cost investment construction from government and local governments, huge fee of using facilities due to high cost investment construction and requiring treatment improvement of instructors of leisure sports facilities.

Key Words : SWOT Analysis, Marine, Marine leisure sports, Direction of Development, Yacht

Received 27 October 2016, Revised 15 December 2016
Accepted 20 January 2017, Published 28 January 2017
Corresponding Author: hercules7@hanmail.net
(Kyonggi University)
Email: kmk7113@hanmail.net

ISSN: 1738-1916

© The Society of Digital Policy & Management. All rights reserved. This is an open-access article distributed under the terms of the Creative Commons Attribution Non-Commercial License (<http://creativecommons.org/licenses/by-nc/3.0>), which permits unrestricted non-commercial use, distribution, and reproduction in any medium, provided the original work is properly cited.

1. 서론

21세기 관광산업은 매우 다양하게 전개되고 있다. 각 분야별 관광산업의 형태는 자연추구형, 문화체험형, 테마관광, 생태관광, 크루즈 관광 등이 활성화 되고 있으며, 그에 따른 국내 관광환경 또한 주 5일 근무제 실시에 따른 여가시간의 증대와 더불어 경제적 여건의 개선으로 관광활동 수요가 크게 증가 되고 있다. 또한 국내 관광수요의 증대에 따라 국내 관광시장은 소규모 가족단위 관광활동과 더불어 체험관광, 생태관광에 대한 수요가 점차 증가하고 있으며, 그에 따른 연안공간으로의 접근성이 향상되면서 해양관광에 대한 참여인구가 크게 증가하고 있다[11]. 이는 과거의 휴가철에 단순하게 해수욕장을 즐기는 것과는 사뭇 다르다고 볼 수 있다.

해양산업 중 해양관광산업이 차지하는 비중은 연안 국가들의 경제 규모와 더불어 해양문화, 해양공간을 이용하는 특성에 따라 차이가 있다. 과거 2004년 '21세기 해양청사진(An Ocean Blueprint for the 21st century)'을 발표한 미국의 경우 전체 해양산업 중 해양관광이 비교적 높은 비중을 차지하고 있다. 그리고 해양관광과 관련된 서비스산업은 향후에도 높은 발전 잠재력을 가지고 있는 것으로 평가받고 있다[15].

해양관광산업의 여건과 관련하여 해양관광을 포함한 세계해양산업에 대한 시장전망 분석 자료에 따르면 해운업과 더불어 해양관광산업의 성장가능성이 매우 높은 것으로 전망되고 있다. 우선 2004년을 기준으로 세계해양산업에서 해운산업(36%)과 해양관광산업(17%)은 상대적으로 높은 비중을 차지하고 있다[13].

현재 우리나라의 해양공간을 대상으로 한 관광개발사업은 친수공간조성사업을 통하여 이루어지고 있으며 해수욕장, 마리나, 크루즈터미널을 중심으로 관광지가 형성되고 있다. 해양관광의 중심 활동으로는 레저보트와 윈드서핑, 스낵스쿠버 등의 해양레포츠 활동과 더불어 크루즈의 참여비중이 상대적으로 높은 것으로 나타나고 있다[18].

이에 따라 해양관광산업은 해양 레포츠산업과 더불어 크루즈관광산업을 중심으로 발전해 나아가고 있는 현실이다. 지난 30년간 연평균 12% 성장을 기록한 관광산업 중에서도 해양관광이 가장 뚜렷한 증가추세를 보이고 있다. 이 같은 경향은 오늘날의 관광활동 패턴이 내륙관광에서 해양관광으로 급격히 전환하고 있음을 알 수 있다[8].

이러한 변화를 볼 때 현재 우리나라의 해양레저스포츠 산업의 여건 및 전망을 살펴보는 것은 중요한 부분이라 할 수 있겠다. 해양레저스포츠의 경우 유럽이나 호주, 미국, 일본에서는 오래 전부터 해양레저스포츠가 일상속의 문화의 하나로 자리 잡고 있어 저변인구가 확대되어 있을 뿐 아니라 관련 산업 또한 탄탄한 뿌리를 내리고 있는 실정이다. 가까이 중국에서도 현재 해양스포츠를 특성화 한 학교가나 지역축제가 점차 확대되고 있다.

또한, 세계 각국의 해양레저장비 보유비율은 노르웨이가 6명당 1척으로 가장 높고, 다음으로 핀란드(7명/척), 스웨덴(12명/척) 순이며 이웃 일본의 경우 인구 450명당 1척, 우리나라 보유비율은 인구 5,500명당 1척에 불과하다[19].

이러한 해양레저스포츠의 세계적인 흐름을 볼 때 우리나라도 여가와 삶의 질을 매우 중요시하는 문화가 다가올 것이며, 이러한 문화를 인하여 본격적인 해양관광시대가 도래 할 것으로 예상된다. 이러한 여가 활동의 변화는 해양관광산업 측면에서도 많은 변화를 수반하고 있다. 기존의 내륙관광 중심에서 해양관광으로 변하고 있다고 서두에 언급한 것은 다른 측면으로 해석하면 정적인 관광형태에서 동적인 참여형 관광으로 변화하고 있다고 해석될 수도 있을 것이다[8].

우리나라는 전 인구의 약 30%가 해안유역에 거주하고 있으며, 삼면이 바다로서 관할 해역이 남한 육지의 4배에 이르는 44만 3천km²나 된다. 1만2천km에 달하는 해안선과 리아스식 해안구조, 23, 939km에 달하는 세계 5대 갯벌자원을 비롯하여 해수욕장, 어항, 포구, 낚시터와 해안경관지 등의 풍부한 관광자원을 보유하고 있다[10].

특히 경남 지역은 우리나라 남·동해안 관광벨트의 교차점으로 국제교통의 거점으로 국내·외 크루즈 항로 개설이 매우 용이하며, 주변권의 관광 잠재시장을 보유하고 있어 동북아의 대표적 해양관광 명소로 성장잠재력을 보유하고 있다. 이렇게 우리나라는 해양의 여러 가지 장점이 되는 환경을 지니고 있다. 이러한 장점들을 적극 활용하여 현재 침체되어 있는 해양관련 산업 활성화를 도모해야 할 것이다.

이에 현재 연구되고 있는 해양레저스포츠의 연구를 살펴보면 해양관광에 대한 연구[12, 3, 4, 1], 스포츠 활동에 대한 연구[10, 14, 7, 17]가 대부분이다. 그러나 해양레저스포츠가 활성화되기 위한 운영모델이나 마케팅에 대한 연구[5]는 부족한 실정이다. 따라서 본 연구는 해양스

포즈저변확대를 위해 해양레저스포츠의 현안을 파악하여 발전 방안을 모색하는데 그 목적이 있다.

이에 본 연구는 2014년도부터 2016년까지 3년간 해양스포츠와 관련된 학위논문과 정부정책 발표자료 및 보도 자료를 수집하여, 전체적인 내용을 분류한 후 우리나라 해양스포츠의 현황을 분석하여 그에 따른 SWOT을 실시하였다.

2. 우리나라 해양레저시설의 현황

해양스포츠는 매우 다양한 레저스포츠 종목이다. 해양스포츠의 종류는 주로 강이나 계곡, 물속, 바다, 습지나 강에서 이루어지는 것으로 크게 구분된다. 강에서 이루어지는 해양스포츠는 윈드서핑, 조정, 카누, 카약, 수상스키(보트), 수상모터(보트, 요트, 바이클, 바나나, 등등), 낚시, 등이며, 계곡은 래프팅, 카약, 카누 등이며 물속은 스노클(스노클), 스쿠버, 바다는 서핑, 윈드서핑, 카이트서핑(연과 윈드서핑을 결합한 종목), 요트(종목 다양), sea(바다)카약/카누, sea(바다)래프팅, 습지나 강은 호버크라프트가 있으며 그밖에 제트스키, 패러글라이딩, 파고제트, 플라잉씨핑, 수상자전거, 패러세일, 아쿠아라크로스, 낚시(일반 낚시, 지강낚시, 트롤낚시 등등)이 있다. 또한 계속해서 신종 해양스포츠가 관광지를 중심으로 확산되고 있으며, 강이나 바다를 구분하지 않고 즐길 수 있는 종목도 중복해서 포함하고 있다.

우리나라의 해양스포츠는 그 역사가 길지 않기 때문에 시설이 미비한 실정이다. 그러나 최근 각 지역마다 해양에 대한 관심이 높아지면서 해양에 대한 각종 시설들이 건설되고 있는 중이거나 계획 중에 있다. 또한 소득 증가에 따라 해양 레저·스포츠 관련 산업도 다양해지고 있다. 특히 한국은 3170개의 도서와 1만2000km의 긴 해안선을 갖고 있어 해양레저·스포츠 활동의 전망이 좋다. 여기에 관광형태가 다양화·전문화되면서 직접체험을 선호하는 최근 유행도 해양 관광산업에 긍정적인 신호를 보내고 있다. 실제로 교통개선과 주5일 근무제 정착 등으로 해양관광 수요도 지속적으로 늘고 있다. 2001년 국내에서만 1년에 1억1400만명이 바다를 찾아 레저를 즐겼지만 2008년에는 연인원 1억9800만명이 해양레저스포츠를 즐길 것으로 보인다. 2013년에는 연인원 2억5700만 명으

로 급증할 전망이다[22].

이렇듯 사회적 부가 축적되고, 여가생활의 질이 선진국 평가 기준으로 여겨지면서 해양레저산업이 국제사회의 경쟁력으로 떠오르고 있다. 이미 해양 선진국에서는 보트와 요트 같은 고급 해양레저 문화가 정착되었으며 이로 인한 관광 수입은 물론 관련 산업도 함께 발달해 국가경제에 크게 이바지 하고 있다. 특히 해양레저산업의 발달로 인해 파생되는 기술 산업의 영역 확대, 해양 스포츠 산업의 다양성 확보 등의 부가 가치를 선점하기 위해 세계는 지금 해양레저 전쟁에 돌입한 상황이다.

3명이 바다로 둘러싸인 우리나라는 지리적으로 해양산업의 요충지일 뿐 아니라 해양문화 발전의 조건을 두루 갖추고 있다. 무엇보다 국민소득의 증가와 본격적인 주5일제 근무의 도입으로 해양레저 스포츠에 대한 수요 또한 증가하고 있다. 하지만 해양레저산업이 가진 가능성을 간과하고 투자에 소홀했던 우리나라는 여전히 이 분야에서 열세를 면치 못하고 있다.

이는 해양레저산업이 단순히 기술적 우위만으로 육성될 수 있는 것이 아니라는 사실을 방증한다. 해양레저의 수요를 자극하기 위한 전문적인 프로모션 사업은 물론, 이를 뒷받침할 교통, 숙박, 휴양 등 관광 인프라가 확충되어야만 21세기 고부가가치 산업인 해양레저산업을 정착시킬 수 있는 것이다. 이러한 사회적 배경으로 우리나라는 1995년 당시 국무총리를 주제로 해양관광13개부·처·청 장관과 민간위원이 참석하여 해양개발위원회를 구성하여 해양개발기본계획을 발표하였다[21].

이후 2000년 5월에 해양한국(OCEAN KOREA) 21이라는 해양개발기본계획안을 발표하였다. 새천년을 여는 해양수산발전 비전을 제시하고 21세기 해양시대를 맞이하여, 일류 해양국가로 발전하기 위한 해양수산 분야의 새로운 비전과 전략이 필요한 시점으로 인식하여 21세기에는 해양개발 능력과 기술력이 국가의 위상과 직결되었다고 파악하여 자원의 보고인 해양을 합리적으로 개발·이용·보전함으로써 국민의 삶의 수준을 향상시킬 수 있는 정책방향 제시 필요성을 강조하기 위함이었다.

또한 앞으로 전개될 지식화, 정보화, 세계화 등 해양수산 전반적 여건변화에 능동적으로 대처가 필요하고, 해양산업영역이 갈수록 확장되어 향후 경쟁이 심화될 것으로 예상하여, 이에 대한 해양자원을 활용한 각 분야의 수요 증대 그리고 환경과 개발의 조화 등 해양여건이 급

격하게 변화되어야 하며, 대내외 여건 변화에 대응하는 구체적이고 실천적인 국가 해양화 전략의 개발 필요하였기 때문이다.

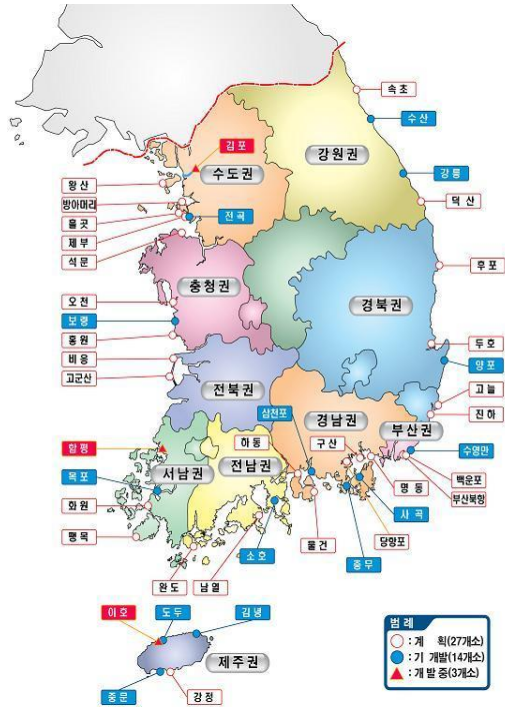
이에 정부에서는 OCEAN KOREA 21에서 2030년까지 장기적인 비전을 제시하였으며, 2000년에서 2010년까지 실천계획을 수립하였다. 이러한 과정 속에서 각 분야 즉, 수산업, 해운산업, 항만산업, 해양과학기술사업, 해양조사사업, 자원개발사업, 생활기반사업, 생활양식사업 등 각 분야별로 구분하여, 해양수산 분야의 패러다임을 전환하였다.

그 중 생활기반사업과 생활양식사업이 해양레저분야와 맞물리게 되는 것이다. 생활기반사업은 육지도시 중심에서 해양도시의 출현으로 전환되고, 생활양식사업은 My Car 시대에서 My Yacht시대로 그 패러다임을 전환하게 되었다. 또한 해양공간을 이용한 해운, 항만개발로 해중공원, 낚시공원, 해양스포츠지도 및 장비대여, 마리나운영, 크루즈관광, 해상도시개발 등이 추진되었다.

이러한 과정 속에서 우리나라는 해양레저의 가장 기본적인 시설이라고 할 수 있는 마리나 시설을 건설하고 있다. 현재 우리나라의 마리나는 계류시설 포함 30곳으로 레저 선박 수는 1만257척이 등록되어 있다[24]. 앞으로도 각 지방자치단체를 중심으로 더욱 많은 마리나를 건설할 계획으로 발표를 하고 있다.

현재 우리나라 마리나 현황을 살펴보면 2010년부터 2019년까지 건설되어 지거나 추진되고 있는 곳은 수도권 지역은 6개소, 충청권 4개소, 전라도권 9개소, 강원도권 4개소, 경상도권 16개소, 제주도권 5개소 등 총 44개소의 마리나가 개발될 계획이다. 자세한 위치도는 [Fig. 1]과 같다. 또한, 우리나라 마리나의 운영 현황을 살펴보면 <table 1>과 같다. <table 1>을 살펴보면 공공마리나는 부산 수영만, 경기도 전곡, 전라남도 목포, 경기도 김포, 강원도 수산, 강, 경상북도 양포, 전라남도 소호마리나가 위치해 있고, 사설마리나는 서울의 서울마리나, 경상남도 충무, 삼천포, 제주도 도두, 김녕, 중문 그리고 아직 미허가 시설인 인천왕산마리나가 위치해 있다.

현재 우리나라 마리나의 현황을 살펴보면 특징이 표에서는 생략되었지만 사설마리나 보다 정부나 지방자치단체에서 충당한 마리나 개발사업비가 상당히 높았으며, 이는 현재 진행 또는 개발계획이 있는 공공마리나의 개발사업비가 매우 높게 나타나고 있다.



[Fig. 1] Port Marina Location Map
material: Ministry of land, Infrastructure and Transport(2011)

각종 스포츠 빅 이벤트를 경험한 우리나라는 경기장의 사후관리나 방향에 대해서 미비한 점을 많이 보여 왔다. 이러한 시점에서 최근 해양스포츠와 관련된 시설들은 시행착오를 최소한으로 하여 건설되는 주의가 필요하다.

<Table 1> Operation of domestic Marina

Marina Name	Development time	Scale	
		berth on sea	berth on land
Suyeong Marina	1986	293	155
Jeongok Marina	2009	60	53
Chungmu Marina	1997	30	40
Samcheonpo Marina	1906	22	20
Susan Marina	2009	60	-
Soho Yacht Stadium	2007	-	36
Mokpo Marina	2009	32	25
Dotu Marina	2009	15	-
Gimnyeong Marina	2007	19	-
Jungmoon Marina	1991	10	10
Yangpo Marina	2011	36	-
Gangneung Marina	2011	40	-
Seoul Marina	2010	60	30
Kim-Po ara Marina	2011	136	58

material : Ministry of land, Infrastructure and Transport(2011)

3. 우리나라 해양레저스포츠의 문제점

우리나라의 해양레저시설은 서울, 부산, 인천, 경상남도, 전라남도, 경기도를 기점으로 30곳의 시설이 건설되어 있다. 이러한 시설들이 충분히 활용되어지고 있는지는 유심히 관찰되어야 한다. 왜냐하면 마리나시설은 다른 레저시설과는 달리 건설되어지는 초기 비용이 상당히 고가이기 때문이다. 현재 우리나라는 사설마리나보다 대부분이 정부나 지방자치단체에서 재정을 부담하는 공공마리나 시설이기 때문에 일반 시민들의 활용도가 매우 높아야 하기 때문이다.

3.1 제도의 문제점

해양레저스포츠의 활성화를 위해서는 기본적으로 관련 제도의 안정된 체계화가 가장 중요하다고 볼 수 있다. 다행히 정부차원에서 국책사업의 일환으로 해양개발기본계획의 시행과 그에 따른 마리나항만 이용자의 편의 증대, 그리고 해양레저스포츠 활성화와 마리나 관련 산업의 육성을 도모하기 위하여 마리나항만의 조성 및 관리 등에 관한 법률이 시행되었다.

이러한 마리나법은 마리나 선박대여업 및 마리나선박 보관·계류업의 등록기준, 마리나업 등록사업자의 보험 가입, 마리나선박 및 그 보관·계류시설의 분양 및 회원 모집 절차, 마리나업 전문인력 양성기관 지정, 한국마리나협회의 정관·운영 및 감독 등 법률에서 위임된 사항과 그 시행에 필요한 사항을 정하려는 목적으로 법률화된 것이다.

이러한 법률의 시행으로 인하여 과거 보다는 한층 더 해양레저분야의 발전 근거와 속도는 더 용의해졌다고 볼 수 있다. 그러나 아직도 문제가 되고 있는 부분은 해양레저시설을 개발과 운영에 따른 부분에서 여러 문제점들이 나타나고 있다.

문제는 1996년 해양수산부가 출범되기 이전까지의 해양관광활성화를 위한 정책이나 사업들은 별도의 근거법령이나 육성정책을 토대로 추진되지 못하였기 때문에 문화체육부, 건설교통부, 농림수산부, 내무부 등에서 유원지나 관광지/단지 개발, 도시개발을 통하여 부분적으로 추진되었기 때문이다[25]. 또한 주무 부처인 국토해양부 내에서도 각 부서별 영역에 따라 해수욕장개발, 도서관광, 해양문화관광, 크루즈관광 등의 해양관광 관련 사업

들이 추진되고 있어 중복되는 문제들이 발생되고 있어 체계적인 추진을 위한 정비가 요구된다[25].

3.2 해양레저스포츠시설의 문제점

보통 해양스포츠시설은 연안(沿岸)에 위치해 있기 때문에 내륙에서의 이동이 필수적이다. 현재 우리나라 연안지역은 대중교통이 활성화가 되어 있지 않기 때문에 대중교통을 이용하기 보단 자가용으로의 이동이 주를 이룬다. 이러한 면은 일반 시민들이나 학생 같은 경우엔 접근의 용의성이 상당히 불편하다고 말 할 수 있다. 레저시설 이용에 대한 재방문의사의 요인 중 접근성용의는 중요한 요인이라는 연구[9]도 간과할 수 없을 것이다.

현재 우리나라의 해양스포츠시설은 다기능여항 즉, 어촌지역인 어업 시설과 같은 수역을 사용하는 경우가 주를 이룬다. 특히 남해지역과 경기도 진곡항은 어업과의 마찰이 빈번히 일어나기도 한다[9]. 이러한 문제는 마리나시설에서 해양레저스포츠관련 대회 및 행사를 할 경우에도 여러 가지 문제를 야기 시키기도 한다.

한편 해양레저스포츠시설 또는 인근 수역에서 가끔 안전사고가 일어나기도 한다. 이러한 문제들은 주로 정해진 안전수칙의 중요성을 망각한 안전불감증으로 인해 일어나는 사고가 대부분이다. 안전수칙 불이행은 본인의 안전은 물론 다른 내방객의 안전과 타인의 해양레저 활동에 방해를 줄 수 있으므로 주의가 요구되지만, 해마다 안전사고가 일어나는 것을 볼 때 안전에 대한 보다 더 철저한 관리가 이루어져야 할 것이라고 판단된다.

해양레저시설의 사용면에서는 환경에 대한 문제가 꾸준히 거론되기도 한다. 해양레저시설 사용 중 쓰레기 및 유해 물질은 사람이나 환경에 피해를 주지 않도록 반드시 지정장소에 분리 배출되어야 한다. 그러나 이용객의 편이만 생각하여 그렇지 못한 경우들이 많이 줄었지만 꾸준히 지적되고 있다. 이러한 면은 해양레저스포츠시설 관리자부터 이용객 까지 주의를 요해야 할 것이다.

해양레저시설을 방문하여 이용하다보면 화장실이나 샤워시설을 사용하게 된다. 그러나 최근 몇 년에 건설되어진 시설을 제외하면 화장실은 많이 좋아졌지만 샤워시설은 상당히 부족하며, 가까운 거리에 위치해 있어야 사용이 용의하지만 그렇지 못한 경우들이 많다. 그리고 주차시설은 내방객의 편의도 중요하지만 보행 안전을 위해 주차나 출차 시 안전사고가 생기지 않도록 시설물이나

안내표지판이 설치되어 있어야 할 것이다.

마지막으로 기타 편의 시설 및 이용자 정보 제공에 대한 문제이다. 해양레저스포츠시설의 방문객을 위해 적절한 행동 규칙 및 규정에 대한 정보를 제공해야 한다. 게시되어야 할 정보는 여러 가지 있지만 시설 이용에 대한 주의사항, 오·폐물에 대한 유의사항, 응급구조 장비, 소방 장비, 공중시설(화장실, 샤워실, 세탁시설, 음수 시설 등), 주차 구역, 대중교통 이용정보, 특히 장애인을 위한 시설 사용에 대한 점은 전무한 실정이다.

4. SWOT분석을 통한 해양레저스포츠 활성화방안 모색

본 연구는 SWOT 분석을 통한 해양레저스포츠 활성화 방안 모색을 위한 연구이다. 본 연구를 위해 우리나라의 해양스포츠 정책에 대한 전개와 현재 해양스포츠의 대표적인 시설인 마리아나의 현황 그리고 그에 따른 여러 가지 문제점들을 기술하였다. 이에 환경과 문화적인 측면도 간과할 수 없는 부분이다.

우리나라의 지리적 환경은 전 국토의 삼면이 해양으로 둘러싸여 있다. 그만큼 바다로 인한 문화가 많이 발생되어 있다. 보통 해양에 대한 인식은 긍정적인 인식보다 부정적인 인식이 더욱 강할 것으로 예상된다. 왜냐하면 해양에서 일어난 사고는 사망사고들이 많이 일어나기 때문이다.

그 대표적인 것이 2013년 7월 충남 태안의 해병대 캠프 사고, 2014년 세월호 사고 등이다. 두 사고의 공통점은 고등학생들이 학교의 행사에 참가하여 일어난 사고이며, 충분히 대처할 수 있는 사고임에도 불구하고 참사가 일어난 사고이다. 특히 2014년 세월호 사고는 온 국민이 현장을 실시간 중계로 목격하며 일어난 사고로 그 충격이 아직도 가시지 않는 사고이기도 하다. 또한 세월호 사건은 아직까지 완결이 되지 않는 국민 관심 사건이기도 하다.

해양의 인식이 이렇듯 긍정적인 면 보다 부정적인 면이 먼저 떠오르는 건 꾸준히 사건사고가 일어나고 있기 때문이다. 실제로 중·고등학교에서 야외수업으로 기피하는 수업 중에 하나가 해양레저스포츠관련 수업이기도 하다. 그럴 해양스포츠저변확대를 위한 마케팅을 어떻게

해야 등 전체적인 이미지 쇄신이 필요하다.

이에 여러 문제점들을 보완하여 해양레저스포츠의 저변확대를 위한 방법들이 어떤 것들이 있는지 SWOT분석을 통해 살펴보도록 하겠다.

4.1 Strength(강점)

본 연구에서 살펴본 우리나라 해양스포츠의 강점은 해양스포츠에 대한 국가 및 지방자치단체의 관심이 고조되어 있다는 점이다. 현재 정부에서는 전국적으로 공공마리나 시설을 건설 또는 추진하고 있는 곳이 2019년까지 총 44개소로 건설 계획이 예정되어 있다.

이렇게 계획되어진 마리나시설은 공공시설을 기반으로 사설마리나의 건설도 이루어질 것으로 예상된다. 또한 사설 마리나 또한 규모 면에서 크고 작은 시설들이 만들어질 것이다. 이는 해양스포츠선진국의 시설규모 보다는 미치지 못하지만 기본적인 해양스포츠인구의 유입에는 큰 도움이 될 것이다.

해양레저스포츠시설의 지속적인 확충으로 이를 이용하는 이용객들은 점차 늘어나고 있는 추세이다. 이용객을 위한 프로그램은 교육적인 프로그램들이 주를 이룬다. 올해 충남지역에서 해양레저 체험교실운영이 6월 30일부터 8월 7일까지 운영되었다, 본 행사 이용객수는 6,500명으로 집계 됐다. 이는 지난해 같은 기간 이용객인 1,530명보다 325% 증가된 수치이다[23].

여수시에서도 국제해양관광도시라는 도시비전에 맞게 해양스포츠 체험프로그램을 운영하고 있다. 프로그램도 패러글라이딩과 스킨스쿠버로 추가되어 운영되고 있다. 지원예산도 지난해 4천여만원이 증가한 2억 3천여만원으로 확대 운영되고 있다. 이처럼 점차 다양화되어지는 프로그램의 영향으로 2014년에 2만 2백여명이 참가했지만 2015년에는 3만3천6백명이 이용했다[2].

포항시에서는 장애인을 위한 해양스포츠교실이 포항운하 영일대해수욕장에서 열리는 등 해양수산부는 올해 전국 14개 시·도에서 총 66개소의 해양레저스포츠 체험교실을 운영하고 있다. 이 중 21개 체험교실에서는 생존수영 프로그램을 도입해 해양사고 등 위급상황에 대한 대응능력을 높일 계획이라고 한다[6].

이처럼 해양레저스포츠는 시설들이 점차 확충되어가고 있으며, 그에 따른 각종 프로그램 활성화로 해양스포츠참여인구가 점차 늘어나고 있다.

4.2 Weakness(약점)

본 연구에서 살펴본 우리나라 해양스포츠의 약점은 해양레저스포츠에 대한 인식으로 해양에서 실행하는 활동이 안전사고에 취약하다는 점이다. 안전사고의 원인은 여러 가지가 있을 것이다. 가장 중요한 것은 참가자는 교육받은 안전수칙을 적극 따라야 한다는 것이다. 해양레저스포츠에 참가하는 참가자들은 대부분 학생들은 방학 중이거나 성인은 주말 또는 휴가기간에 참가하게 된다. 즉, 휴가의 일원이거나 피서의 일원의 목적으로 참가하는 사람들이 대부분이다. 그러기 때문에 교육이수 시 긴장하기 본단 들뜬 마음으로 참가하기 쉬운 것이다.

그리고 해양과 관련된 대형 안전사고가 대중매체를 통해 빈번히 일어나고 있다는 것이다. 해양캠핑나 선박을 이용하다 일어나는 사고는 예방하지 않으면 사망사고까지 일어나기 때문에 각별히 주의가 요구된다. 이러한 대형사고가 대중매체를 통해 긴 시간 방송되는 것의 원인으로 해양과 관련된 레저활동의 인식이 점차 약화되는 것이라고 판단된다. 이러한 점은 강점에서 나타난 다양한 프로그램 즉, 단순한 체험활동에서 벗어나 해양안전교육의 강화나 사고 시 활용할 수 있는 생존수영 등의 프로그램을 적극 강화하고 이러한 프로그램의 내용을 적극적으로 홍보해야 할 것이다.

여러 프로그램을 강화하는 것에는 이와 관련된 전문담당자가 필요할 것이다. 확충되는 시설과 다양화된 프로그램으로 참가자들의 수요가 늘어날수록 관련된 전문가들이 그만큼 더 확충되어야 양질의 교육이 실시될 수 있을 것이다. 이러한 전문가를 양성하는 프로그램 또한 시급하다고 볼 수 있다. 전문가 양성프로그램은 정부 주도하에 검증된 각 관련 단체들에게 위탁하여 안전교육에 대한 제도적 장치를 구축하고 강화해야 할 것이다.

4.3 Opportunity(기회)

본 연구에서 살펴본 우리나라 해양스포츠의 기회는 강점에서 언급된 국가 및 지방자치단체의 관심이 고조되어 있다는 점이 가장 큰 기회일 것이다. 국가적 차원에서 해양레저스포츠를 위한 시설인프라에 투자확대가 확충되고 그에 따른 도시개발 또한 이루어지고 있는 현실에서 관련 전문가들의 기초연구가 활성화되는 것은 그 분야의 저변확대에 가장 기본적인 구성요인이라고 할 수 있겠다.

이와 관련하여 해양레저스포츠는 국민들이 참여하고 싶은 레저스포츠활동이며, 여러 레저스포츠에 비해 해양레저스포츠는 참여만족도가 높은 것으로 나타나기도 하였으며[16], 청소년들에게는 자신감을 심어주는 레저스포츠이다[27]. 이러한 면은 청소년층의 인터넷중독이 심각한 요즘[28] 교육적으로도 해양레저스포츠를 접하게 하는 것은 교육적으로도 의미가 있을 것이다. 또한 우리나라 성인 인구 전체의 레저시설이용의 추이를 살펴보면 해양(바다, 수영장 등)과 관련된(해수욕, 워터파크 등)레저활동이 2011년 61.5%, 2013년 60.1%, 2015년 56.2%로 관광명소방문 2011년 66%, 2013년 71.4%, 2015년 73% 다음으로 레저시설이용이 많은 것으로 나타났다[20].

이러한 사회적 분위기는 건강을 위한 단순한 신체활동에서 벗어나 새로운 레저스포츠의 도전과 친환경적인 자연을 배경으로 레저를 즐기는 명이 더욱 강화되는 것이라고 판단된다. 또한 단순한 레저활동만을 즐기고자 하는 것보다 레저와 여행을 겸비한 테마가 있는 레저스포츠의 선호도가 높아지는 것이라고 사료된다.

4.4 Threat(위협)

본 연구에서 살펴본 우리나라 해양스포츠의 위협은 강점과 기회에서 언급된 해양스포츠시설들이 주로 국가정책으로 개발 되다보니 막대한 예산으로 인한 고비용에 대한 효율성의 문제이다. 보통 개발비용이 과거 수백억 원에서 최근 건설되어진 인천왕산마리나는 1,500억원 규모이며, 현재 추진 중인 충청남도 지역 마리나는 약 1,100억원 규모를 추진 중에 있는 등 그 규모가 갈수록 커지고 있는 현실이다. 건설비용의 상승은 현대적인 시설인 측면도 있지만 점차 대형화되어가고 있기 때문이다.

이처럼 고비용의 건설비는 이용객의 사용료 부담으로 돌아올 것이 자명한 사실이다. 마리나시설의 주 수입원은 계류시설에 대한 사용료가 대부분이다. 현재에 우리나라의 레저보트·요트는 현재 그 수가 많은 편은 아니지만 해양스포츠가 활성화되어 가는 시점에 레저보트·요트의 수가 현저히 많아지면 계류시설이 부족하게 될 것이고, 그로인해 마리나운영 기관 및 업체는 계류비용을 상향조정할 것이다. 이러한 현상이 나타나면 해양레저스포츠의 이용객 중 교육 및 체험의 한계에서 벗어나 더욱 활발한 활동을 할 매니아(mania)층의 형성은 한계가 있을 것이다.

이에 대한 연구[26]에 의하면 해양레저스포츠 활동의 비용요인이 여가활동의 제약요인에 영향을 미친 것으로 나타났다. 따라서 해양레저스포츠의 활성화를 위해서는 고비용의 마리나는 최소화시키고 많은 사람들이 이용할 수 있는 저비용의 마리나시설을 개발을 간과해서는 안 될 것이다.

한편 각 해양레저스포츠시설에는 전문지도자들이 있다. 이 지도자들의 근무환경은 상당히 열악한 것으로 나타났다[8]. [8]의 연구에 의하면 이러한 원인에는 여러 가지 이유가 있지만 특히 해양레저스포츠는 주로 여름철에 이루어지기 때문에 한 달 이상을 더위를 이겨야하고, 안전사고 때문에 항상 이용자들을 통제해야 하는 긴장감을 늦출 수가 없는 원인이다. 그리고 한명의 지도자가 통제해야하는 인원이 상당히 많다는 것이다. 이러한 근무 환경 속에 급여 또한 불만족 요인으로 나타나기도 하였다.

해양레저스포츠 현장에서 전문 지도자의 역할은 상당히 중요하게 여겨진다. 프로그램진행을 위한 교육과 그에 따른 안전교육 그리고 통제 등 현장에서 많은 역할을 하기 때문에 참가자들은 교육과 안전 등의 많은 부분을 전문지도자에게 의지하고 있기 때문이다. 전문지도자가 많은 업무를 볼수록 교육의 질이 저하 될 수 있다. 특히 안전의 질이 저하되면 바로 안전사고와 연결되기 때문에 이러한 문제를 개선하기 위해서는 지금 보다 더 많은 전문 지도자를 고용하여 등의 처우개선이 시급할 것으로 사료된다.

5. 결론 및 제언

본 연구는 SWOT 분석을 통한 해양레저스포츠 활성화 방안 모색을 위한 연구이다. 이에 우리나라 해양레저스포츠현황을 SWOT분석을 통한 연구결과는 다음과 같다.

첫째, 우리나라 해양레저스포츠 저변화를 위한 강점은 국가 및 각 지방자치단체의 관심고조, 개발된 해양레저스포츠시설로 인한 각 지역행사 확대 및 프로그램 다양화이다.

둘째, 우리나라 해양레저스포츠 저변화를 위한 약점은 해양레저스포츠에 대한 인식, 주기적인 해양안전사고 발생, 해양레저스포츠 전문가 부족이다.

셋째, 우리나라 해양레저스포츠 저변화를 위한 기회는 국가 및 각 지방자치단체의 관심고조인한 예산 확보, 국민의 해양레저스포츠 선호도 고조이다.

넷째, 우리나라 해양레저스포츠 저변화를 위한 위협은 국가 및 각 지방자치단체의 고비용 건설비 투자로 인한 효율성 약화, 고비용 건설비 투자로 인한 시설사용료 고비용 우려, 레저스포츠시설 지도자의 처우개선 등으로 나타났다.

본 연구의 결론을 통해 바라본 우리나라 해양레저스포츠의 인구는 점차 늘어날 추세인 것으로 확인되었다. 과거 해양레저스포츠의 참가자가 내방객 위주였지만, 최근 지역주민들도 해양레저스포츠의 참가가 늘어나고 있다고 보고하고 있다[1].

이러한 현상은 지역주민들도 과거 어업으로만 생계에 의존하던 형태가 해양레저스포츠 분야의 진출로도 확대되고 있는 현상이다. 특히 어촌지역민들이 해양레저스포츠에 직간접적으로 생계와 연결시킬 수 있는 분야들이 스킨스쿠버, 바다낚시 등 다양하게 진출할 수 있는 방법들이 생겨나는 것이다.

이렇게 사회적 분위기가 변화되는 것에 관심을 두어 앞으로 해양레저스포츠 저변화를 위한 지역주민들의 참여에 대한 연구들이 확대되어 앞으로 더욱 진행될 해양레저스포츠시대에 대비하여 지역의 특성과 그에 맞는 다양한 운영경영이 확대되어야 할 것이다.

REFERENCES

- [1] Ko KyungJin · Jiminjun. "Marine leisure sports with other tourist resort as well as a property community tourism image and study about preference degree a repeat visit". Northeast Asia tourism research. Vol. 9, No. 3. pp.119-138. 2013.
- [2] International news, "Yeosu-si, super experience of ocean leisure sports, too". APR, 1. 2016.
- [3] Kim Gyeong Rae. "Marine leisure sports like department numerical there to boost study about the development of tourism". Graduate School of Physical Education Gangneung-Wonju National University. 2015.
- [4] Kim Tae-Hoon, 2008. "A Study on activation of Local Economy about Fishing Port and Village

- Through Ocean Leisure Sports and Tourism". Graduate School of Physical Education Sungkyunkwan University. 2008.
- [5] Kim Hong Seop. "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. 2013.
- [6] No seung gil, "Water sports season coming". A-Ju business newspaper, APR, 11. 2016.
- [7] Park Hyeon-il. "Relationship Between Leisure Commitment and Satisfaction Across Different Types of Marine Sports Participants". Graduate School of Physical Education Daebul University. 2012.
- [8] Byeon Jae Woo. "Factor Research about Job Satisfaction and Dissatisfaction which School Leaders Experience in the Field". Graduate School of Physical Education In-ha University, 2014.
- [9] Seo Dong Hwan(2010). The Effects of Marina Facilities on the Ocean Sports Participation and the Life of Residents in Kyeongin Area. Graduate School of Physical Education In-ha University. 2010.
- [10] Yoo Dong Kyun, "Relationship of participants' motive, selection, attribute, level of satisfaction, and post-purchase behavior in marine leisure sports". Major in Physical Education, Kookmin University, 2014.
- [11] Ryou Heung Joo · Kim Woo Sung · Seo Dong Hwan. "The Strategy for the Human Infrastructure Construction of Marine Sports". Journal of Sport and Leisure Studies. Vol. 38. pp. 87-97. 2009.
- [12] Lee Soo · Park SeJun. "Analysis of Tourism Facility Preferences based on the Marine Leisure Sport Participants' Motives" : Focused on Hainan Island in China. 觀光研究論叢. Vol. 28, No. 1, pp.159-182. 2016.
- [13] Lee Yeong-ho. "Maritime skilled legislative agenda public hearings". the Houses of Parliament. 11. 29. 2005.
- [14] Lee Young hun. "The Relationships Between fun, Self-confidence and Cultivate Community Spirit by Marine Leisure Sports Activity Experience". Graduate School of Physical Education Gangneung-Wonju National University. 2014.
- [15] Lee jae hyung. "symposium on marine tourism". Gangwon National Univ. 2007.
- [16] Jeong Seung Yeop · Jung Hyung shik · Kim Jaejin. "Strengthening and restriction factors of marine sports activities". journal of Leisure Studies. Vol 6, No. 3, pp. 178-201. 2009.
- [17] Jo ayeong, "Effect on marine leisure sports with other countries participating in physical self efficacy according to the psychological well-being". Graduate School of Physical Education YongIn University. 2012.
- [18] Ji Sam Up. "Theory of marine sports". Gyeonggi Province : DaeGyeong Books. 2011.
- [19] Ji Sam Up. "Marina of development and operation". Gyeonggi Province : DaeGyeong Books. 2011.
- [20] National Statistical Office. http://kostat.go.kr/office/giro/rogi_nw/2/1/index.board?bmode=read&aSeq=353514. 2016.
- [21] Korea Advanced Institute of Science Technology. "Exploration of the basic plan coverage". FEB. 16. 1996.
- [22] Korea Maritime Institute. <http://www.kmi.re.kr/web/main/main.do?rbsIdx=1>. 2006
- [23] Heo Hui man, "Increase ocean leisure passengers a wide gap between classroom experience", Chungcheongnam-do, Korea. aju news. AUG, 15. 2016.
- [24] Hong Min Seok, "Korea is Marina active". Chungcheong Newspaper. NOV. 3. 2015.
- [25] Hong Jang Won. "Theory of the local tourism". Seoul: Korea Broadcasting Telecommunication University Press. 2011.
- [26] Jung Hyeong Sik. "A Study on the factors and constraints of the marine leisure activities such as sports". Journal of leisure studies. Vol. 6, No. 3. pp.179-201. 2009.
- [27] Jong-Sik Lim, Chun-Ho Yang, "elationship between Sports Confidence and Class Satisfaction according to Adolescents' Participation in Marine Sports", Journal of the Korea Convergence Society, Vol. 6,

No. 4, pp. 169-176, 2015.

- [28] Mi-Jung Yeon, Keon-Yeop Kim, Moo-Sik Lee, Jee-Young Hong, Seok-Hwan Bae, Hye-Jeong Hwang, "A Comparison Study on the Internet Addiction and Health Problems of Middle School Students between Urban and Rural Area", Journal of the Korea Convergence Society, Vol. 1, No. 1, pp. 41-47, 2010.

서 동 환(Suh, Dong Hwan)



- 2010년 2월 : 인하대학교 일반대학원 체육학과(체육학 박사)
- 2012년 3월 ~ 12월 : 강원관광대학교 골프학과 겸임교수
- 2010년 3월 ~ 현재 : 인하대학교 평생교육원 학점은행제 체육학전공 주임
- 관심분야 : 스포츠사회학, 해양스포츠

· E-Mail : craury@hanmail.net

강 명 구(Kang Myung Goo)



- 2013년 2월 : 인하대학교 일반대학원 체육학과 (체육학 박사)
- 2012년 9월 ~ 현재 : 인하대, 인천대 출강
- 관심분야 : 스포츠사회학, 해양스포츠
- E-Mail : kmk7113@hanmail.net

이 승 은(Lee, Sheng Yen)



- 2008년 2월 : 경기대학교 일반대학원 레저스포츠학과 (체육학 박사)
- 2009년 3월 ~ 2010년 2월 : 경기대학교 골프지도학 전공 겸임교수
- 2010년 9월 ~ 2011년 8월 : 경기대학교 스포츠 경영학과 겸임교수
- 관심분야 : 골프, 스포츠 마케팅
- E-Mail : hercules7@hanmail.net