

해양레저 발전을 위한 피셔리나 활성화 방안

김성길^{*†}

* 서울 YMCA 시민안전본부 본부장

Fisherina Activation Plan for the Development of Marine Leisure

Sung-Gil Kim^{*†}

* Seoul YMCA, Dept. of Sport for aii movement & YMCA civil safety, Seou 03164, Korea

요 약 : 본 연구는 피셔리나 개발의 필요성을 심층적으로 분석하여 피셔리나 활성화 방안을 제시하고자 수행되었다. 이를 위해 문헌분석과 심층면담, 델파이 분석을 통해 결과를 도출하였다. 그 결과 피셔리나 개발의 필요성은 첫째, 해양레저 선박의 증대로 인한 포화상태, 둘째, 경제적인 건설의 가능성, 셋째, 어촌경제의 활성화로 나타났다. 피셔리나의 문제점은 첫째, 어민과 레저선박 이용자 간의 갈등, 둘째, 재정적 어려움, 셋째, 인프라의 부족으로 도출되었고, 이에 따른 피셔리나 활성화 방안은 첫째, 이해관계자를 중심으로 한 협의체 구성방안, 둘째, 재정건전성 확보방안, 셋째, 사업연계를 통한 인프라 구축방안, 넷째, 제도적 보완방안으로 나타났다. 이와 같은 결과는 낙후된 국내 피셔리나 개발 사업을 확대하고, 더 나아가 해양레저산업의 활성화에 중요한 역할을 할 수 있을 것이다.

핵심 용어 : 피셔리나, 마리나, 해양레저, 활성화 방안, 어촌경제

Abstract : This study is conducted to propose an activation plan for fisherinas by analyzing in depth the needs for fisherina development. For this purpose, the result is derived through the analysis of literature, in-depth interviews and Delphi methods. As a result, the need for fisherina development is shown as follows: first, the saturation due to the increase of maritime recreational vessels; second, the possibility of economic development; third, the activation of the fishing village economy. Accordingly, the problems of the fisherina are derived, first, the conflicts with fishermen and recreational vessel users, second, the financial difficulties, third, the lack of infrastructure. The activation plans for fisherinas are as follows: first, forming a consultative body centered on stakeholders; second, ensuring financial soundness; third, building infrastructure by linking businesses; and fourth, systematic supplementary plans. These results will play an important role in expanding the underdeveloped domestic fisherina business and will be another step in activating the maritime leisure industry.

Key Words : Fisherina, Marina, Marine leisure, Activation plan, Fishing village economy

1. 서론

코로나19 팬데믹의 장기화로 전 세계적인 경기불황이 지속되고 있다. 그러나 세계해양레저협회(ICOMIA)의 발표에 따르면 코로나19 팬데믹으로 인해 불황이 예상되었던 해양레저산업은 오히려 전 세계적인 호황을 누리고 있다(ICOMIA, 2021a). 코로나19 팬데믹으로 다른 관광시장이 크게 위축된 사실에 비추어 볼 때 이는 매우 이례적인 사실이다. 코로나19 팬데믹에도 불구하고 해양레저산업이 성장할 수 있었던 원동력은 단체활동과 대면 만남이 줄어들자, 소비력을 갖춘 사람들의 레저 활동에 관한 관심이 높아지면서 레저활동에 수요가 몰림으로 인해 발현된 것으로 판단된다. 실제로 국

내에서도 코로나19의 영향으로 소규모 개별활동의 증가와 생태관광, 자연을 활용한 관광활동이 증가한 것으로 나타났다(Korea Tourism Organization, 2020). 이러한 사실에 비추어 볼 때 장기화된 코로나19 팬데믹이 종식한 후 워드 코로나 시대가 도래하면 자연관광지를 선호하는 현상, 소규모 개별관광 활동 증가, 가치소비를 선호하는 MZ세대의 등장으로 해양레저산업은 새로운 전환기를 맞을 수 있을 것이다(Ministry of Oceans and Fisheries, 2021a).

이러한 시대적 변화의 흐름에 발맞추어 정부에서는 「제2차 수중레저활동 기본계획 수립 연구」, 「해양레저장비 및 안전기술개발 사업」 등 해양레저 발전을 위해 다양한 사업을 추진 중이다. 특히, 코로나19 팬데믹에도 불구하고 2020년 「제2차 마리나항만 기본계획」이 공표되었다. 이는

† ysafety@daum.net, 02-738-7799

「제1차 마리나항만 기본계획」이 공표된지 10년만에 나온 2차 계획으로써 향후 10년간의 마리나개발 계획을 주요내용으로 담고 있다(Ministry of Oceans and Fisheries, 2020). 마리나는 레저선박을 계류하는 단순한 계류시설을 넘어 해양관련 파생산업을 발전시키는 가장 중요한 기반시설이자, 해양레저 활동을 즐길 수 있는 복합레저 문화공간으로 통칭된다(Ministry of Oceans and Fisheries, 2015). 그러나 마리나는 개발시 막대한 자금이 필요하고, 마리나 개발의 최적지로 평가받는 공간에는 이미 어항이 기개발된 경우가 대부분이라 개발 단계에서부터 어려움을 겪고 있다. 이와 같은 마리나 개발의 어려움을 타개할 수 있는 방안이 바로 피서리나 개발이다.

피서리나는 ‘fisher’와 ‘marina’의 합성어으로써 어항 및 어항 주변 해역에서 어업과 해양레저활동이 공존하는 복합시설이자 일본에서 사용되는 용어이다(Japan Fisherina Association, 2003). 즉, 기개발된 어항의 유희부지를 활용하여 해양레저와 공존할 수 있는 복합시설물을 일컫는다. 어촌을 중심으로 바다를 수산물 생산의 공간으로 활용함에 따라 해안선을 따라 어항이 기개발된 일본과 우리나라는 제도와 여건이 비슷하여(Lee, 2009) 일본에서 사용되어지는 피서리나 개발은 국내 해양레저 발전의 해답이 될 수 있다.

해양레저 활성화와 거점적 역할을 수행하기 위해서는 마리나 개발이 반드시 필요하다. 마리나와 비교하여 피서리나는 어항내 어선과 레저선박이 공존해야함으로 마리나와 같은 대규모 계류시설을 갖추기 어렵다는 단점이 있다. 그러나 해양레저의 저변 확대를 위해서는 기반시설의 전국적인 확충이 필요하고, 그러한 측면에서 피서리나 개발은 현실적인 방안이 될 수 있다.

낙후된 어촌의 유희부지를 활용하여 피서리나가 개발될 경우 최근 인구절감 문제로 지역소멸의 위험에 처해있는 어촌사회의 활성화에 매우 큰 도움이 될 것이다. 또한, 최근 개최된 세계해양레저협회(ICOMIA) 월드 마리나 컨퍼런스에서 유희어항과 상업항을 활용한 마리나 개발이 마리나 산업의 새로운 비즈니스 기회로 소개되는 등 이슈가 되고 있는 점(ICOMIA, 2021b)을 미루어 볼 때 피서리나 개발은 현실적이고, 투자 가치 있는 마리나 개발 방향이 될 수 있을 것이다.

이러한 이유로 국내에서도 과거부터 피서리나와 관련된 여러 선행연구(Kim, 2013; Kim and Hong, 2006; Kim and Seo, 2012; Lee, 2009; Ok, 1997; Seo and Oh, 2013; Yang, 2011; Yang and Lee, 2012)가 시행되었다. 이와 같은 연구들은 대부분 국내 마리나항만 기본계획 초기 피서리나 형태의 개발의 필요성을 역설했다는 점에서 의의를 가진다. 하지만 대부분의 연구가 이미 오래전 이루어져 국내 피서리나 개발 이후의 실태에 대한 연구가 없다는 점은 아쉬움으로 남는다. 따라

서 본 연구에서는 피서리나 개발의 필요성을 심층적으로 분석하고, 현재 국내 운영중인 피서리나의 문제점과 그에 따른 피서리나 활성화 방안을 규명하여 국내 피서리나 개발의 기초자료와 해양레저 발전의 토대를 구축하는데 목적이 있다. 이를 위해 본 연구는 “피서리나 개발의 필요성과 현실태의 문제점에 따른 피서리나 활성화 방안은 무엇인가?”라는 연구문제를 설정하여 연구를 수행하였다.

2. 연구방법

본 연구는 피서리나 개발의 필요성을 심층적으로 분석하여 피서리나 활성화 방안을 도출하기 위해 수행되었다. 피서리나 개발의 필요성을 심층적으로 분석하기 위해 문헌분석을 수행하였고, 피서리나 활성화 방안을 도출하기 위해 심층면담을 수행하였다. 심층적인 피서리나 활성화 방안을 도출하기 위해서는 피서리나 운영 문제점 분석을 통한 활성화 방안 도출이 필요하다. 이를 위해 심층면담을 통해 피서리나 운영 문제점과 활성화 방안을 도출하였다. 또한, 피서리나 개발의 효과적인 추진을 위해 델파이 분석을 통해 피서리나의 문제점과 활성화 방안의 중요도를 분석하였다. 그리고 심층면담과 델파이 분석의 결과를 검증하고 보완하기 위하여 선행연구, 관련 기사, 보고서 등 다양한 자료를 활용한 문헌분석을 수행하였다.

2.1 심층면담 연구참여자

본 연구의 참여자 선정은 목적 표집(purposeful sampling)을 사용하여 연구참여자를 선정하였다. 현재 국내에 운영 중인 피서리나의 문제점을 도출하기 위하여 피서리나를 운영하는 지역의 어촌계장 2명과 어민 2명, 피서리나를 이용하는 레저선박 소유자 2명, 관련 지자체 공무원 1명을 연구참여자로 선정하였고, 피서리나 운영의 문제점에 따른 해결방안과 활성화 방안을 도출하기 위해 피서리나 관련 학계 전문가 2명, 어촌관련 전문가 2명을 연구참여자로 선정하여 연구를 수행하였다. 심층면담 과정에서 다른 연구참여자와의 라포(Rapport)형성도 중요하였지만, 외부인에 대해 배타적 성향을 가진 어촌계장과 어민과의 라포를 형성하기 위해 특히 많은 노력을 기울였다. 라포는 연구자와 연구참여자 사이에 심리적 신뢰 관계가 쌓이는 것으로써 어촌계장과 어민과의 라포형성을 위해 주기적으로 해당 지역을 방문하는 등 경계심을 풀고, 진솔한 의견을 이끌어내기 위해 부단한 노력을 기울였다. 이러한 과정을 통해 라포를 형성한 이후 시행된 모든 심층면담은 직접 연구참여자를 만나 연구의 목적과 연구참여 방법을 자세히 설명한 후 참여동의서를 받고 진행하였다. 총 11명의 연구참여자의 구체적인 특성은 Table 1과 같다.

Table 1. Research Participants

| NO. | Name | Age | Career | Division |
|-----|------|------|--------|------------------------------|
| 1 | A | 60's | 35y | Fisherman Chief |
| 2 | B | 50's | 20y | Fisherman Chief |
| 3 | C | 60's | 30y | Fisherman |
| 4 | D | 60's | 28y | Fisherman |
| 5 | E | 30's | 3y | Yacht Owner |
| 6 | F | 40's | 8y | Yacht Owner |
| 7 | G | 40's | 16y | Local Government Officials |
| 8 | H | 50's | 21y | Professor (Marina/Fisherina) |
| 9 | I | 50's | 16y | Professor (Marina/Fisherina) |
| 10 | J | 50's | 12y | Doctor (Fishing Village) |
| 11 | K | 60's | 28y | Researcher (Fishing Village) |

2.2 심층면담 자료수집

본 연구의 자료수집은 2021년 9월부터 12월까지, 1회에 1시간~1시간 30분 정도의 면담이 이루어졌다. 본격적으로 진행된 면담에서는 면담의 내용을 스마트폰으로 녹음한 후 전사(轉寫) 작업을 하였다. 전사 작업된 내용은 동료 연구자들(마리나 관련 전공 교수 1명, 박사 2명)과 수차례에 걸친 협의를 통하여 범주화하여 결과를 도출하였다.

2.3 연구의 진실성

본 연구의 진실성을 확보하기 위해 두 가지의 과정을 거쳤다. 첫 번째 방법은 연구참여자 검증법(member checking)이다. 연구참여자 검증법은 심층면담 후 범주화된 결과를 연구참여자에게 직접 확인·검증을 받는 방법이다. 본 연구자는 연구의 진실성을 높이기 위해 모든 참여자에게 확인·검증을 받아 연구의 진실성을 확보하였다. 두 번째 방법은 삼각 검증법(triangulation)이다. 삼각검증법은 다양한 연구방법을 통해 연구의 타당도와 완성도를 높이는 방법으로써(Kim, 2017) 본 연구의 방법인 심층면담의 결과만을 중점적으로 분석하는 것이 아닌, 앞서 제시한 바와 같이 심층면담의 결과를 검증하고 보완하기 위하여 선행연구, 관련기사, 보고서 등 다양한 자료를 확인하여 본 연구의 결과를 지지하였다. 이와 같은 일련의 과정을 통해 본 연구의 진실성을 확보하였다.

2.4 델파이 분석

심층면담을 통해 도출된 피셔리나의 문제점과 활성화 방안의 효과적인 추진을 위해 델파이 분석을 통해 중요도를 도출하였다. 델파이 분석의 연구대상은 앞서 심층면담의 연구참여자들을 대상으로 이루어졌다. 설문문항은 연구참여자들의 심층면담 내용을 범주화한 내용을 토대로 피셔리나의

문제점과 활성화 방안을 도출하여 구성하였다. 일반적인 델파이 분석은 설문조사가 2회 혹은 3회 이루어지지만, 심층면담을 통해 구조화된 설문을 제작할 수 있었던 본 연구는 1회의 설문조사만으로 연구결과를 도출하였다.

3. 피셔리나 개발의 필요성

해양레저에 대한 수요증가로 인해 낚시어선과 요트를 비롯한 동력수상레저기구의 수가 급격히 증가하고 있다. 그러나 이를 수용할 시설은 부족한 것이 현실이다. 삼면이 바다로 둘러싸인 우리나라는 선사시대부터 어업이 주요 생업으로 자리 잡았고, 이로 인해 자연스레 지정학적 이점을 가진 요충지에는 어항이 자리 잡고 있다. 리아스식 해안으로 해안선이 복잡한 우리나라의 특성상 기존의 어항이 아닌 새로운 지역에 마리나를 개발하기에는 비용적인 문제를 포함한 여러 문제가 산재하고 있다. 이러한 문제를 타개하기 위한 주요 방안은 피셔리나 개발로 볼 수 있다. 이에 본 장에서는 피셔리나 개발의 필요성을 살펴보고자 한다.

3.1 해양레저 선박의 증대로 인한 포화상태

2000년대에 들어서며 국민소득증가와 주5일 근무제 도입 등 사회구조적인 변화로 인해 국내 해양레저인구는 꾸준히 증가하고 있다. 특히, 과거 해수욕과 낚시로 대표되던 해양레저 활동 역시 요트, 보트, 수상스키 등 모험적이고 스틸을 느낄 수 있는 활동으로 다양화되고 있다(Kim, 2012). 이 중에서도 블루오션이라 불리는 요트산업은 강력한 성장장 동력산업으로 주목받으며 빠르게 성장하고 있다(Hyun, 2012). 실제 국내 수상레저 조종면허 취득자는 2017년 이후 대부분 20,000명 이상을 기록하고 있고, 동력수상레저기구 등록대수는 매년 꾸준히 증가하여 2020년 기준 31,503척으로 나타났다(Korea Coast Guard, 2021).

이와 같은 동력수상레저기구 중 체트스키를 포함한 소형 보트의 경우 트레일러를 이용해 개인 사유지에 보관이 가능하나, 중형 이상의 모터보트, 세일링 요트, 낚시어선 등은 별도의 계류시설이 필수적이다. 이러한 동력수상레저기구의 증가에 따라 국가에서는 2010년부터 10년 주기로 마리나항만 기본계획을 발표하는 등 마리나 개발을 위한 노력을 기울이고 있다. 그러나 현재 운영 중인 37개소의 마리나에 계류할 수 있는 선석의 수는 2,403선석(Ministry of Oceans and Fisheries, 2020)으로 31,503척의 동력수상레저기구를 모두 수용하기에는 턱없이 부족하다. 특히, Kim and Hong(2006)의 연구에 제시된 국내 보관장소별 해양레저기구 분담률을 적용시켜 보면 마리나에 11,499척, 항만·어항에 7,277척 총 18,776척이 해상에 계류되어야 하지만, 그렇지 못한 것이 현실이다. 이

해양레저 발전을 위한 피서리나 활성화 방안

로 인해 불법적으로 계류장을 이용하거나, 해양레저 선박을 곳곳에 방치하는 등의 여러 문제가 야기되고 있다.

<해양레저 급증 안전은? "저리가" 바다서 싸움도>
이곳은 수상 오토바이 불법 계류가 문제입니다. 해양레저사업장의 계류장에 차를 무단 주차하듯 수상오토바이를 묶어놓고 가버리는 겁니다(Ahn, 2019).

<제주시 애월읍 가문동 포구서 방치된 레저보트 침수>
26일 오후 3시 35분께 제주도 애월읍 하귀2리 가문동 포구에 오랫동안 방치된 레저보트가 침수됐다. 제주해양경찰서에 따르면 이날 가문동 포구에 계류 중인 레저보트(모터보트, 0.96톤)가 침수됐다는 신고가 접수됐다(Kim, 2021).

이렇듯 부족한 계류시설로 인해 갈 곳을 잃은 해양레저 선박은 사회적 문제로 나타나고 있다. 이러한 사례는 우리나라에 비해 해양레저 선진국으로 볼 수 있는 일본을 보면 그 문제를 더욱 명확히 느낄 수 있다. 일본은 1974년 항만법에 마리나 규정을 도입하여 시설을 확충하여 왔으나, 시설 부족 및 해양환경 보호에 대한 국민의식 수준의 문제로 1980년대부터 불법계류와 방치정도로 인한 사회적 문제가 대두되었다(Kim, 2011). 시간이 흐름에 따라 마리나와 피서리나 시설이 확대되어 일부 문제는 해소되었으나, 아직까지도 이는 일본의 주요 사회문제로 나타나고 있다.

<日 '불법 방치' 레저 보트 수만 척...지자체 '전전긍긍'>
국토교통성 조사 결과 전국의 레저 보트 17만8천 척 가운데 절반에 육박하는 8만8천 척이 불법 계류 상태인 것으로 나타났습니다. 일본 정부는 불법 계류 선박을 폐기할 수 있도록 규정을 두고 있지만 천문학적인 처리 비용 때문에 엄두도 내지 못하고 있습니다(Choi, 2015).

일본의 수준까지는 아니지만, 우리나라도 이러한 문제가 대두되고 있다. 우리나라도 마리나 혹은 피서리나와 같은 제반 시설을 확대하지 않을 경우 일본과 같은 불법계류에 의한 방치정 문제가 발생할 가능성이 높다(Kim, 2011). 따라서 이와 같은 문제 발생을 미연에 방지하기 위해서는 제반 시설의 마련이 반드시 필요하다.

3.2 경제적인 건설의 가능성

앞서 나타난 바와 같이 늘어나는 해양레저선박의 증가로 인해 이를 수용할 수 있는 제반 시설의 확충은 필수적이다.

이러한 필요성을 인지한 정부에서는 2010년 「제1차 마리나항만 기본계획」을 시작으로 2020년에는 「제2차 마리나항만 기본계획」을 내어놓는 등 많은 노력을 기울이고 있다. 그러나 마리나 개발의 경우 적절한 입지선정의 어려움, 막대한 투자비용, 환경적 측면 등 현실적으로 많은 어려움이 따른다(Yang, 2011). 그러나 마리나와 비교해 피서리나는 개발비용의 절감, 입지선정의 용이함, 기존 자원 활용의 극대화 와 같은 여러 경제적인 이점이 존재한다(Yang, 2011).

국토 면적이 넓은 해양레저 선진국은 마리나 개발을 늘리거나 습지대를 이용하여 개발한다(Kim, 2020). 그러나 우리나라는 국토의 면적이 좁고 삼면이 바다로 둘러싸여 있으나, 마리나 개발의 적지에는 이미 항만이나 어항이 위치해 있다. 이에 항만이나, 어항이 없는 지역에 마리나를 개발하여야 하지만 이와 같은 지역은 마리나의 역할을 효과적으로 수행하기 위해 매립, 방파제 설치 등 여러 시설적 투자가 필요하다. 이는 자연스레 마리나 개발 비용을 높이는 현상으로 나타나고, 이로 인해 높아진 개발비용은 사업이 좌초되는 주요한 원인으로 발현되고 있다.

<진하 거점형 마리나항 개발 좌초 위기>

해수부 계획에 따르면 진하 마리나항만은 556억원의 사업비(국비 98억, 지방비·민자 458억)로 울주군 서생면 진하리 회야강 하구 17만2600㎡에 300척(해상계류 150척, 육상보관 150척) 규모로 계획돼 있다. 그러나 실제 사업비는 이보다 훨씬 늘어난 700억원 가량으로 추정되고 있다(Shin, 2014).

이처럼 많은 사업비가 필요한 마리나 개발 사업에 비해 피서리나 개발은 기개발되어 있는 어항의 공간을 함께 공유함으로써 인해 방파제를 포함한 추가적인 구조물의 설치 규모가 작다(Kim and Hong, 2006). 이는 개발비용 절감의 주요한 영향요인으로 작용하여 사업운영에 매우 긍정적인 요소로 작용한다. 또한, 어항이 위치한 곳인 기본적인 인프라가 갖추어져 있어, 입지선정이 용이하고, 기존 자원을 활용도를 극대화할 수 있다는 장점 또한 갖추고 있다(Yang, 2011). 해양레저산업의 활성화를 위해서는 대규모의 마리나 개발은 필수적으로 필요하다. 그러나 개발과정에서 발생하는 경제적인 여러 문제를 고려하였을 때, 피서리나 개발은 경제성을 확보한 확실한 대안이 될 것임이 틀림없다.

3.3 어촌경제의 활성화

최근 우리나라의 인구감소 문제는 중요한 사회문제로 대두되고 있다. 여러지역 중 특히 어촌의 저출산, 고령화 문제는 더욱 심각하다. 전망에 따르면 현재 431개소의 어촌사회

중 342개소는 50년 후 소멸위험에 직면할 것으로 나타났다 (Park et al., 2019). 실제로 어촌현장을 방문해 보면 어업에 종사하는 사람은 대부분 60대 이상의 고령층이나, 외국인 노동자가 종사하고 있다. 이는 어촌사회의 전망이 더욱 불투명할 것임을 나타내는 단적인 사례로 볼 수 있다. 현재 종사하는 고령층이 더는 경제적 활동을 영위하기 힘든 상황이 발생하면 선사시대부터 주요한 생업으로 자리잡아온 어업은 그 명맥의 유지에 어려움을 겪을 것이다. 실제로 어촌사회를 방문해 보면 어업활동을 영위할 인적자원이 없어 운영되지 않는 선박이 부지기수이다. 특히, 외국인 노동자로 연명해온 어업은 코로나19 펜데믹의 장기화로 인해 더욱 큰 타격을 입고 있다.

<외국인 노동자 사라진 어촌...오징어 풍년에도 고깃배는 뜰 수 없었다>

어촌의 일손 부족은 어제오늘 일이 아니다. 고령화와 어가인구 감소로 지역소멸이 가속화한 어촌에서 고기를 잡거나 양식장을 돌보는 인력은 대부분 60대 이상 고령층이다. (중략) 국경을 자유롭게 넘나들던 노동력도 울스톱됐다. 육지 제조업에서 몸값을 높게 불러 어업 외국인 노동자를 빼가 인력난에 폐업하는 어민도 속출하고 있다. 코로나19가 어촌에 남긴 상흔이다(Yoon, 2021a).

이로 인해 어촌사회는 불황에 접어들고, 여러 유희시설이 생겨나는 악순환이 발생하고 있다. 실제로 현재 어촌에는 어선안전수용률이 100%를 넘어 상당한 여유를 갖고 있는 어항들이 많이 있다. 이런 곳을 피셔리나로 개발할 경우 어업인의 소득 다양화를 통한 어촌의 경제활성화를 도모할 수 있다. 실제로 일본 등에는 어촌 자체적인 피셔리나 조성으로 소득을 올리는 사례가 나오고 있다(Kim and Hong, 2006). 이러한 사례를 참고하여 계류비 이외에도 관리비, 부대시설의 활성화를 통해 수입의 다양화 방안을 강구하면 낙후되어 가는 어촌사회를 활성화시키는 중요한 요인이 될 것이다.

4. 피셔리나 문제점

앞서 제시된 필요성들을 인지함에 따라 국내 해양레저산업 전반에서도 여러 피셔리나가 생겨나기 시작하였다. 대부분의 피셔리나는 소규모어항을 중심으로 지자체 주도하에 개발되어 민간에 운영권을 부여하여 운영되고 있었다. 이 과정에서 기존 어민과 레저선박 이용자 간의 갈등을 비롯한 여러 문제가 산재하고 있다(Kim, 2020). 이는 피셔리나 활성

화의 저해요인이자, 국내 해양레저산업의 발전을 후퇴시키는 부정적인 영향을 하고 있다. 따라서 본 장에서는 피셔리나 이용 및 운영에 관여된 이해관계자들의 심층면담을 통해 제시된 문제점을 델파이 분석을 활용하여 중요도를 살펴보고, 그에 대한 세부 내용을 논의하고자 한다.

4.1 피셔리나 문제점의 중요도

심층면담을 통해 총 세 가지 피셔리나 문제점이 도출되었다. 도출된 피셔리나 문제점에 대한 중요도를 조사하기 위하여 델파이 분석을 시행한 결과 Table 2와 같은 결과가 도출되었다.

Table 2. The importance of fisherina problem

| Issue | M | SD | Rank |
|---|------|------|------|
| The conflicts with fishermen and leisure ship users | 4.40 | 0.82 | 1 |
| The financial difficulties | 4.35 | 0.59 | 2 |
| The shortage of infrastructure | 4.30 | 0.47 | 3 |

1순위는 어민과 레저선박 이용자 간의 갈등, 2순위는 재정적 운영의 어려움, 3순위는 인프라의 부족으로 나타났다. 델파이 분석을 통해 도출된 중요도에 따라 피셔리나의 문제점을 분석한 결과는 다음과 같다.

4.2 어민과 레저선박 이용자 간의 갈등

피셔리나에서 발생하는 문제는 원래 어항이라는 공간을 피셔리나로 개발함에 따라 발생하는 어민과 레저선박 이용자 간의 갈등이 가장 큰 문제일 것이다. 피셔리나는 항내 어항구역과 유선구역에 구분하여 사용하는 시설로써 하나의 입출항로를 사용하게 된다. 이 과정에서 어민들은 비교적 고가의 레저선박과 발생할 수 있는 안전사고에 대해 우려를 표명하였다.

요트 같은 것은 가격도 비싼데 사고가 날까봐 걱정들을 많이 하시지. 부딪히면은 우리만 손해니깐. 우리는 항이 작아서 서로 조심만 하면 충돌은 피할 수 있지만, 사람들 생각은 안그렇거든. (B)

이게 들어오니깐 너무 위험해. 이게(피셔리나) 들어오니깐 오토바이(제트스키)도 다니고, 그 오토바이(제트스키) 타는 사람들은 너무 빠르게 달리니깐 너무 위험해. (C)

해양레저 발전을 위한 피서리나 활성화 방안

요트 타는 사람들이 운전하는 기술이 못 미더운 것도 있지요. 우리는 이게 업이다 보니 매일 배를 몰지만, 이 사람들은 어쩌다가 한번씩 몬다 이 말이죠. 그러니깐 이 사람들 운전하는걸 보면은 내가 아찔아찔 할 때가 많아요. (D)

어민들은 피서리나 운영과 관련하여 레저선박과의 안전 사고에 대해서 가장 큰 우려를 표명하고 있었다. 이는 Kim(2020)의 연구에서 나타나듯 어민들이 해양레저선박과의 공존 시 가장 우려하는 사항이다. 실제로 우리 주위에서 어선과 레저선박과의 충돌사고는 어렵지 않게 찾아볼 수 있었다.

<오륙도 인근 해상, 야간에 어선-레저보트 충돌 ... 3명 부상>
부산해양경찰서는 4일 오전 0시 41분경 오륙도 남동방 4.6 km 해상에서 5.61톤 어선과 2.9톤 레저보트가 충돌했다고 밝혔다. 해경은 신고를 받고 연안구조정, 출동함정 등 경비세력을 급파했다. 당시 어선에는 4명, 레저보트에는 3명이 타고 있었다. 충돌로 인해 레저보트에 타고 있던 승선원 1명이 종아리 찰과상, 2명은 허리와 목 통증을 호소하는 부상을 입었다 (Yoon, 2021b).

<제주해상 모터보트-선박 ‘황’...인명피해 없어>
제주해양경찰서에 따르면 13일 오후 4시 55분쯤 제주시 애월읍 애월항 북서쪽 1.8 km 해상에서 어선 A호(9.77톤/연안복합/제주/승선원15명)와 수상레저기구 B호(1.22톤/모터보트/승선원1명/경유10L)가 충돌했다 (Choi, 2021).

이러한 사고의 발생은 어민들로 하여금 해양레저 이용객들의 부정적인 이미지를 배가시키는 요인으로 작용하고 있다. 그리고 레저선박 운전자의 불안한 운항기술 역시 문제로 사료된다. 일반적으로 해상에서의 레저선박 운전은 육상 운전과 비교 접할 기회가 제한될 수 밖에 없다. 그렇다 보니 조종면허 취득 시 보다 높은 평가의 잣대를 적용할 필요성이 있으나, 현행 법률상으로는 합격 기준만을 충족할 시 면허를 발급하여 제도적인 개선이 필요할 것으로 판단된다.

한편, 피서리나 운영에 나타나는 갈등은 어민에게서만 나타나는 것이 아닌, 레저선박 이용자에게서도 나타났다. 피서리나는 오랜 시간 어항으로 이용되던 시설을 레저선박과 공유하는 다기능 어항으로 바꾸어 활용되는 시설로써 어업행위의 거점적 역할을 수행하던 시설이다. 이로 인해 어항 주변 해역은 피서리나 조성 이후에도 어로행위의 터전으로 이용되고 있었다.

우리가 이용하는 이 시설이 원래 어항이라 우리는 대부분 어민들을 이해하고 잘지내려고 노력을 엄청 해요. 그런데 항 밖으로 조금만 나가면 양식장이나, 어장이 있어서 배를 운항하기에 너무 힘들어요. 이게 정리된것도 아니고 어지럽게 되어 있어서 운행할 때 너무 힘들어요. 조금만 잘못하면 어망이 스크류에 걸리니 입출항 할 때 스트레스가 말도 못해요. (F)

이 전술과 같이 실제로 항 외부로 나가보면 어장과 양식장이 어지럽게 되어있는 것을 쉽게 볼 수 있다. 이는 레저선박의 운항을 어렵게 하는 요소이자, 어선의 운항에도 부정적 영향을 미친다. 이는 안전사고 발생의 장기적인 원인이 될 수 있으므로, 이용자 편의와 안전사고 발생의 위험도를 낮추기 위한 방안 강구가 필요하다.

4.3 재정적 운영의 어려움

「제2차 마리나항만 기본계획」에 전국 운영 중인 마리나 현황에 따르면 총 37개소의 마리나 중 10개소가 피서리나 형태로 운영 중이다(Ministry of Oceans and Fisheries, 2020). 이들 중 6개소가 민간에서 관리하고 있고, 제2차 마리나 항만 계획에는 집계되지 않았으나, 최근 경북 포항에서 신규로 한곳의 피서리나가 어촌계에서 추가적으로 운영 중이라 현재 국내에는 총 7개소의 피서리나가 민간에서 운영 중이다. 지자체에서 운영을 하는 곳도 운영에 부담은 있겠으나, 마리나에 비해 적은 선석만이 계류가능한 피서리나에서 계류비만으로 민간에서 운영하기에는 재정적 어려움이 따르는 것으로 나타났다. 특히, 어촌계에서 운영하는 몇몇 마리나의 경우 재정적 어려움으로 인해 피서리나 존립에 의문을 제기하는 상황도 발생하였다.

이거(피서리나) 운영이 쉬운게 아니야. 시에서 받는 지원금도 없이 이용자들 계류비로만 운영하니깐 수도세, 전기세 내고 하면은 실질적으로 우리에게 남는게 없어. 피서리나 들어오거나면은 별도의 관리 인력도 필요한데 그사람 인건비도 못주는 형태야. (A)

운영자들이 피서리나 운영과 관련해서 가장 어려움을 토로하는 것 중에 하나가 재정부분이죠. 소규모 마리나(피서리나)다 보니 계류비를 받아서 운영하기에는 수지가 안 맞는다고 하더라고요. 그런데 저희 입장에서도 이미 운영권을 그쪽에 넘긴 상태이다 보니 별도로 지원은 어렵구요. 주변 사례를 보아도 지자체에서 운영을 하는것도 별도의 인력이 필요하고 부담으로 다가오거든요. 저희 입장에서도 민간에서 운영을 해주면 좋은데 그게 안된다면 곤란하죠. (G)

민간에서 피셔리나를 위탁 운영할 경우 최소한의 수익이 발생하여야 시설을 효과적으로 운영하고 관리할 수 있다. 그러나 현재 국내 운영 중인 피셔리나는 대부분 적자를 면치 못하는 것으로 나타났다. 공공에서 운영한다 하더라도 최소한의 수익이 발생되어야 그 수익금을 토대로 시설을 유지, 발전이 가능하나, 현재의 구조로는 피셔리나의 퇴행이 명확해 보인다. 피셔리나보다 규모가 큰 마리나 사업이긴 하지만 서울마리나의 부도 사례(Cha, 2013)를 참고할 때, 피셔리나의 수익구조 재편을 통한 재정건전성 확보방안 마련이 시급히 요청된다.

4.4 인프라의 부족

과거 마리나는 yacht harbor로 그 의미가 한정되어 사용되었으나, 최근에는 해양레저선박을 계류·보관하기 위한 수역시설 뿐만 아니라 호텔, 레스토랑 등을 포함한 복합 레저 문화공간으로 통칭된다(Ministry of Oceans and Fisheries, 2015). 피셔리나는 어항의 역할도 수행하는 복합시설이므로 마리나와 같은 대규모의 시설은 필요하지 않더라도 레저선박의 효율적인 운영을 위해서는 인프라의 확보가 필요하다. 그러나 피셔리나 이용자들은 부족한 인프라에 대한 아쉬움을 나타냈다.

외부 마리나에 비해 조금 저렴한 비용은 장점으로 볼 수 있지만, 기본 시설이 너무 부족한게 사실이에요. 급유시설도 없고, 수도도 여러 사람이 사용하면 수압이나, 이런 부분이 아쉽구요. (중략) 우리 항(피셔리나)은 작아서 주변에 수리시설을 찾기도 힘들어요. 작더라도 수리시설이 있으면 어선도 좋고 저희도 좋을 텐데... (E)

후포는 마리나를 엄청 크게 짓더라고. 계류장만 있는 게 아니고 다양하게 들어온다는데 우리도 그 정도는 아니더라고 여기(피셔리나)에 그런게 작게나마 들어오면은 이용자도 좋고 우리 어항 경관도 좋아지고 좋을 것 같은데 이거(계류시설)만 들어온게 너무 아쉬워. (B)

마리나 운영을 위해서는 최소한 계류·수역시설, 클럽하우스, 주차장, 상하가 시설, 육상보관시설, 보트 작업용 시설(급유, 전기, 급수, 수리, 세정 시설)이 필요하다(Kim and Hong, 2006). 이는 마리나 운영에 반드시 필요한 시설로써 피셔리나 운영에도 필수적인 시설이다. 그러나 현재 국내 피셔리나는 이러한 시설 인프라가 제대로 갖추어져 있지 않다. 이는 피셔리나 계획단계에서 올바르게 추진되어야 할 사항으로써 향후 개발될 피셔리나의 효과적인 개발을 위해서

는 제도적 지원이 필수적이다. 또한, 낙후된 어촌의 새로운 수익 사업으로의 발전을 위해 영리사업 추구를 통한 지역경제 활성화를 촉진할 수 있는 사업의 다양성 확대 방안 모색이 필요하다.

5. 피셔리나 활성화 방안

앞서 제시된 문제점을 기반으로 전문가 심층면담을 통해 피셔리나 활성화 방안을 도출하였다. 도출된 결과는 델파이 분석을 통해 중요도를 알아본 후, 관련 문헌(선행연구, 보고서, 통계자료 등)을 토대로 현실적 활성화 방안으로서 타당한지 심층 분석하여 다음과 같은 결과를 도출하였다.

5.1 피셔리나 활성화 방안의 중요도

심층면담을 통해 총 네 가지 피셔리나 활성화 방안이 도출되었다. 도출된 피셔리나 활성화 방안에 대한 중요도를 조사하기 위하여 델파이 분석을 시행한 결과 Table 3과 같은 결과가 도출되었다.

Table 3. The importance of fisherina activation plans

| Issue | M | SD | Rank |
|---|------|------|------|
| The formation of a consultative body centered on stakeholders | 4.65 | 0.49 | 1 |
| Securing the financial soundness | 4.35 | 0.67 | 2 |
| The infrastructure building through business linkage | 4.30 | 0.80 | 3 |
| The systematic supplementary plan | 4.25 | 0.72 | 4 |

1순위는 이해관계자를 중심으로한 협의체 구성, 2순위는 재정건전성 확보, 3순위는 사업연계를 통한 인프라 구축, 4순위는 제도적 보완으로 나타났다. 델파이 분석을 통해 도출된 중요도에 따라 피셔리나의 문제점을 분석한 결과는 다음과 같다.

5.2 이해관계자를 중심으로한 협의체 구성

갈등은 심리적요소 혹은 행동을 내포하는 과정에서 둘 이상의 개인이나 집단 간 목표, 가치, 인지 등의 차이가 존재할 때 나타나는 상호 대립적 작용을 뜻한다(Dirks and Ferrin, 2002). 이러한 갈등의 경우 갈등 원인에 대한 해결이 선행되어야 갈등이 효과적으로 봉합된다. 일반적으로 대립된 가치관과 갈등이 발생할 경우 타 집단의 갈등원인을 명확히 알지 못하는 경우가 대부분이다. 설령 그 원인을 알더라도 그 원인을 해결하기 위한 노력을 기울이지 않는 경우가 대부분

해양레저 발전을 위한 피서리나 활성화 방안

이다. 이러한 갈등을 봉합하기 위한 방안으로 이해관계자들을 중심으로 한 협의체 구성방안이 제시되었다.

정상적인 운영을 위해서는 구성원간 협의가 가장 중요해요. 그러려면 서로 소통의 장이 필요한데 그게 부족하죠. 어업이랑 레저랑 완전히 성격이 다른 집단이 하나의 공간에서 공존을 하는데 서로간의 소통도 없이 갈등 해결을 바라ندا? 그건 접근부터가 잘못된 거라고 볼 수 있죠. (H)

저는 협의체 구성이 해답이 될 수 있다고 봅니다. 서로가 원하는게 무엇인지 그걸 알아야 갈등을 조금이라도 풀 수 있는거죠. 그리고 조금 더 효과적인 협의체가 되기 위해서는 대표자들을 중심으로 하는 회의와 분기마다 모든 이해관계자가 참여할 수 있는 간담회를 개최해서 상호간의 협의성을 키우도록 하는 게 필요하죠. (J)

마리나 개발을 비롯한 어촌에서 발생하는 갈등관리 방안으로는 이미 여러 선행연구(Kim, 2020; Kim et al., 2006; Park et al., 2014)에서도 이해관계자를 중심으로 한 협의체 구성이 효과적인 방안임이 구명되었다. 협의체 구성은 소수집단을 중심으로 구성 시 그 효과를 빨리 볼 수 있다는 장점이 있다. 현행 국내 운영 중인 피서리나는 마리나에 비해 그 규모가 작으면 속하므로 협의체 운영이 체계적으로 구성될 수 있을 것이다. 따라서 피서리나 개발 단계에서부터 협의체를 구성하여 개발방향, 어선과 레저선박의 운항기준 등을 규정할 경우 피서리나 개발 이후의 상당수의 갈등은 미연에 방지할 수 있을 것이다.

5.3 재정건전성 확보

피서리나 개발 이후 사업의 지속을 위해서는 효과적인 재정건전성 확보가 필수적이다. 앞서 기술된 내용과 같이 현재 운영 중인 피서리나의 수익으로는 효과적인 시설운영이 어려운 것으로 나타났다. 피서리나는 마리나에 비해 시설이 협소하고, 계류할 수 있는 선석의 수도 제한적이므로 단순히 계류비만을 받아 운영하기에는 어려움이 따른다. 이에 전문가 집단은 수익을 낼 수 있는 시설의 추가 건립을 통한 재정건정성 확보방안을 제시하였다.

피서리나라고 해서 단순히 어항이랑 계류시설만 있어서는 안됩니다. 선석의 수가 적으니깐 마리나 만큼의 대규모는 아니더라도 최소한의 수익을 도모할 수 있는 시설이 필수적이죠. 수리시설도 있어야 하고, 어촌에서나 특산물 같은것도 판매할 시설도 있으

면 좋구요. 수리시설은 어선도 수리하고 요트도 수리하고 하면 지역에도 도움이 되죠. (중략) 요즘 어항 주변에는 유희부지가 많거든요? 이걸 활용해서 주차장이나, 글램핑장 같은걸로 하면 또 다른 수익 사업이 될 수 있죠. (H)

관리의 주체가 어디느냐에 따라서도 수익방안이 다르게 나타납니다. 저는 일본의 지정관리자제도를 좀 더 적극적으로 도입하면은 서비스의 질도 올라가고, 수익도 많이 발생할겁니다. (중략) 그런 순환구조가 만들어지기 위해서는 시설이 잘개발되는 것이 전체 되어야 하지만요. (J)

피서리나라고 하여 단순히 계류시설에만 국한되면 수익을 도모하기 힘들다. 계류비를 포함한 다양한 수익을 창출하기 위해서는 부가적인 수익창출 방안은 필수적이다. 전문가 'H'가 제시한 바와 같이 수리시설과 판매시설 등 수익을 확보할 방안을 강구하는 것이 필요하지만, 소규모의 피서리나에서는 여러 수익시설보다는 다른 지역과 차별화된 특색있는 수익모델의 구축이 필요할 것으로 생각된다. 예를 들면, A 피서리나는 수리에 특화된 피서리나, B 피서리나는 주변 관광지와 연계한 관광형 피서리나 이런 형태로 운영할 시 레저의 목적과 형태에 따라 여러 시설을 이용할 수 있고, 이에 따른 지역사회 발전도 도모할 수 있다. 또한, 피서리나 내 지역특산물을 판매하거나, 식음료 사업을 할 수 있는 공간을 구축하여 지역민의 수익도 창출(Kim and Hong, 2006)하고, 협력적 관계가 될 수 있도록 추진하여야 할 것이다. 이는 낙후된 어촌경제를 활성화할 수 있는 주요한 수단이 될 것으로 판단된다.

한편, 일본의 지정관리자제도의 도입 역시 피서리나의 효율적 운영의 주요한 수단으로 활용될 수 있을 것이다. 지정관리자제도는 일본의 지정자치법 개정 이후 관리의 대행이라는 형태로 권한은 지자체가 가지지만, 관리를 민간에 맡기는 형태로 이를 통해 질 높은 서비스, 유연한 대응, 관리경비 절감 등 이용자 편리성 제고를 기대할 수 있는 장점이 있다(Idei, 2006). 이처럼 공격적 마케팅을 통해 피서리나를 활성화하기 위해서는 정부나 지자체에서 운영하는것보다 민간에서 운영하는 것이 더 효과적이다. 그러나 민간에서 적극적인 투자를 하기란 현실적인 어려움이 따른다. 따라서 해양개발이 어려운 우리나라의 특성을 고려하여 지정관리자제도를 도입하기 위해서는 수익을 도모할 수 있는 효과적인 개발과 규제의 완화가 필수적이다. 이를 통해 지정관리자제도가 도입된다면 피서리나의 성공적인 운영사례가 될 수 있을 것으로 판단된다.

5.4 사업연계를 통한 인프라 구축

피셔리나는 마리나에 비해 개발비용이 적게 든다는 것이 가장 큰 장점 중 하나이다. 그러나 기존 어항으로 이용되던 시설의 유희부지를 매립, 준설, 계류시설 설치 등을 하여 피셔리나로 새롭게 개발해야 함으로 많은 사업비가 필요한 것이 현실이다. 이 밖에도 피셔리나를 통한 수익과 질 좋은 서비스를 제공하기 위해서는 보트 수리시설, 주차장, 보트 작업용 시설 등 여러 부가적인 시설이 필요하다. 이러한 시설이 갖추어져야 이용객들의 만족도가 높아지고, 수익의 증대를 기대해 볼 수 있다. 하지만 현실적으로 이 모든 개발 비용을 지자체 예산으로만 하기에는 무리가 따른다. 이에 여러 전문가들은 다른 사업과 연계한 피셔리나 개발 방안을 제시하였다.

법적으로 어항 정비사업은 지속적으로 추진되고 있습니다. 저는 피셔리나가 그 사업의 일환이 될 수 있다고 봅니다. 피셔리나는 다기능 어항이거든요. 그러니깐 어항정비나, 균형발전 예산이나 이런 예산을 어항정비, 피셔리나 사업에 투자하면 효과성도 높고 사업의 연계를 통한 시너지도 발휘된다는 거죠. (J)

지금 추진되는 어촌뉴딜사업을 봐. 이 사업도 처음 기본 유형 중 하나가 해양레저형이었어. 이만큼 이 피셔리나 시설이 필요하다는 거지. 이렇게 우리 어항을 살리기 위해서는 레저가 답이 될 수 있다는 거지. 그러니깐 이 어촌뉴딜 예산을 활용하면 더 빠르고 효율적으로 개발이 가능한 거지. (K)

제시된 바와 같이 효과적으로 피셔리나 개발 사업이 추진되기 위해서는 정부부처의 다른 사업과 연계방안을 모색하는 것이 현실적이고, 실효성 있는 해답이 될 수 있다. 이는 Kim and Hong(2006)의 연구에서도 국가어항의 다기능 어항처럼 어항 정비사업의 차원에서 국비를 들여 피셔리나 개발의 재원 조달 방안을 제시하였다. 실제로 국내에서도 국가균형발전예산을 이용하여 피셔리나를 조성된 사례도 있어 현실성 있는 사업 연계방안으로 판단된다.

또한, 2019년부터 시행된 어촌뉴딜300사업과 연계한 피셔리나 개발 방안도 현실성 있는 방안으로 판단된다. 어촌뉴딜300사업은 낙후된 선착장 등 어촌의 필수 기반시설을 현대화하고, 자연경관, 문화유산, 지역특산물 등 어촌지역의 다양한 자원을 활용해 지역별로 특화된 사업을 추진하는 등 어촌 지역경제에 활력을 불어넣기 위해 시행되는 사업이다 (Ministry of Oceans and Fisheries, 2021b). 이 어촌뉴딜300사업은 시행 초기 4가지 사업유형을 토대로 사업이 추진되었다. 그 중 주요 사업유형이 해양레저형으로써 사업을 특화하는

형태로 소규모 레저선박 계류시설 확충이 주요 사업 방향으로 안내되었다(Ministry of Oceans and Fisheries, 2018). 이후의 사업에는 4가지 사업유형의 제한을 두지 않았으나, 많은 선정지역이 해양레저형 사업을 접목한 형태의 사업을 추진하는 것으로 나타났다. 현재 어촌뉴딜300사업의 사업대상지는 모두 선정되어 새로운 선정지역 신청시 피셔리나 형태의 사업을 추진하기에는 어려움이 따른다. 그러나 현재 선정지역 중에서 많은 선정지역이 사업의 세부 지침에 따라 20척 미만의 레저선박 계류시설을 포함한 계획을 수립하였다. 이들 지역을 기반으로 피셔리나의 성공모델을 만들 경우 국내 해양레저스포츠 활성화를 위한 첫걸음을 내디딜 수 있을 것으로 판단된다.

5.5 제도적 보완

협의체 구성은 이해당사자 간의 갈등해결 방안이 더 효과적으로 이루어지기 위해서는 제도적 개선이 선행되어야 한다. 앞서 제시된 레저선박 이용자들의 운항기술 부족과 어지러운 어장 및 양식장의 정비에 대해서는 제도적인 보완방안이 제시되었다.

해상은 육상처럼 우리가 쉽게 접할 수가 없어요. 그런데 지금 조종면허는 별도의 교육이수시간 없이 필기, 실기 점수만 만족하면 취득을 할 수 있는 구조로 되어있어요. 이건 잘못된거죠. 해양에 대한 적응도 없이 면허를 가지고 나가면 어떻게 되겠어요? 시한폭탄이나 다름없는 겁니다. 그러니깐 지금 면제교육을 통해 발급되는 2급이나, 요트면허의 형태로 운영하는게 필요하다고 봐요. 그리고 저는 이 면제교육에도 별도의 시험은 필요하다고 보구요. 그래야 안전한 해양레저활동이 가능해지죠. (I)

우리나라는 양식장이나 어장이 많기 때문에 이게 마리나하는 사람들한테는 위험요소야. 우리나라 양식장은 뭐냐하면 너무 꼬불꼬불하게 되어있기 때문에 그것을 정리를 해 줘야 돼. 이 어장들을 딱딱 정리시켜서 배들이 다닐 수 있는 통로를 만들어 줘야해. 그러면 본인(어민)들도 어업행위를 하기 좋다는 거야. 그러니까 서로간의 윈윈을 위해서는 국가적으로는 그런 구역을 다시 설정해서 정리를 해줘야 한다는 거지. (K)

앞서 문제점에서 제시된 바와 같이 레저선박 이용자들의 부족한 운항기술은 조종면허 취득의 허점으로 인한 결과라는 것이 다수의 전문가의 공통된 의견으로 나타났다. 실제로 현행 조종면허는 별도의 연수시간 없이 각 면허종류에 따라 부여된 합격 점수에 도달할 경우 면허를 발급하고 있

다(Korea Coast Guard, 2022). 이외에도 수상레저안전법 제7조, 제14조, 시행령 제7조에 의해 면제교육 지정교육장에서 2급 조종면허는 36시간, 요트조종면허는 40시간의 교육을 이수하면 시험 없이 면허를 발급하고 있다(Korean Law Information Center, 2022a). 이러한 제도는 수상이라는 특수한 환경에서의 발급되는 면허제도로서는 허점이 많은 것이 주지의 사실이다. 이러한 문제에 기인하여 안전한 해양레저환경 조성을 위해서는 현행 면허제도의 강화 및 보완이 필요하다. 수상이라는 특수한 환경을 고려하였을 때 조종면허제도는 현행 면제교육의 교육 이수시간을 모든 자격취득자에게 의무 교육의 형태로 변화되고, 면제교육 없이 모든 면허제도는 교육이수 후 시험을 통해 취득하는 방안으로의 변화가 필요하다. 하지만 이러한 제도적 변화는 해양레저 활성화의 저해요인이 될 소지도 내재하고 있다. 따라서 여러 문제를 종합적으로 고려하여 해양레저 활성화와 안전한 해양레저 활동의 영위라는 두 가지 모두를 충족할 수 있는 적절한 타협적 제도가 필요하다.

한편, 어촌전문가 ‘K’가 제안한 바와 같이 국가 주도의 어장, 양식장 정비사업은 반드시 필요하다. 현재 어장법 제14조에 근거하여 해양수산부장관이 어장정화·정비실시계획을 집행하면 시행(Korean Law Information Center, 2022b)하여야하나, 현실적으로 제대로 이루어지지 않고 있다. 어장, 양식장 정리는 청정해역을 가꾸고 보전하는 첫걸음이다. 뿐만 아니라 안전한 어업활동과 해양레저를 영위하기위해서 필수적으로 수반되어야 하는 사항이다. 따라서 어장법 제14조를 근거로 하여 전국적인 어장, 양식장 정비사업을 통해 해상 환경의 정리가 필수적으로 요청된다.

이와 같은 제도적 보완이 더 큰 효과를 양산하기 위해서는 해상안전 인프라 구축이 함께 이루어지면 그 효과가 배가될 것으로 생각된다. 구체적으로 안전한 해상 환경을 조성하기 위해 항로표지 설비를 확대하고, IT 기술을 활용하여 어항 및 항로 주변 첨단 안전화 시스템이 필요할 것으로 생각된다.

6. 결 론

본 연구는 피서리나 개발의 필요성을 심층적으로 분석하여 피서리나 활성화 방안을 제시하고자 수행되었다. “피서리나 개발의 필요성과 현 실태의 문제점에 따른 피서리나 활성화 방안은 무엇인가?”라는 연구문제의 해결을 위해 문헌분석과 심층면담, 델파이 분석을 통해 결과를 도출하였다. 먼저, 문헌분석을 통해 도출된 피서리나 개발의 필요성은 다음과 같다. 첫째, 해양레저 선박의 증대로 인한 포화상태, 둘째, 경제적인 건설의 가능성, 셋째, 어촌경제의 활성화로 나타났다.

피서리나 개발의 필요성으로 인해 국내에도 여러 피서리

나가 개발되었으나, 효율적인 운영이 어려운 것으로 나타났다. 심층면담과 델파이 분석을 통해 도출된 피서리나 문제점의 중요도는 다음과 같다. 첫째, 어민과 레저선박 이용자 간의 갈등, 둘째, 재정적 운영의 어려움, 셋째, 인프라의 부족으로 나타났다.

이러한 문제점에 따라 심층면담과 델파이 분석을 통해 도출된 피서리나 활성화 방안의 중요도는 다음과 같다. 첫째, 이해관계자를 중심으로 한 협의체 구성방안, 둘째, 재정건전성 확보방안, 셋째, 사업연계를 통한 인프라 구축방안, 넷째, 제도적 보완방안으로 나타났다.

코로나19 펜데믹이라는 긴 터널을 지나 일상회복의 기점에 와있는 현시점에서 바라보았을 때 지금은 해양레저산업의 도약에 있어 또 다른 기회가 될 수 있을 것이다. 이 기회를 활용하여 지속가능한 해양레저산업의 발전방안을 강구하는 것은 해양레저산업의 도약을 위한 필수적인 선택일 것이다. 이를 위해서는 해양레저산업의 거점적인 역할을 수행할 시설이 필수적이다. 현시점에서 피서리나는 개발의 현실성과 타당성을 갖춘 최선의 대안이 될 수 있을 것이고, 향후 해양레저산업의 성장에 있어 밑거름 역할을 할 수 있을 것이다. 이에 본 연구에서 도출된 결과는 낙후된 국내 피서리나 개발 사업을 확대하고, 더 나아가 해양레저산업의 활성화에 중요한 역할을 할 수 있을 것으로 판단된다.

References

- [1] Ahn, S. M.(2019), How safe is the surge in marine leisure? “Go away” fighting in the sea, LG HelloVision, <http://ch.lghellovision.net/news/newsView.do?soCode=SC00000000&idx=253624&pageNum=1> (2019.6.14.).
- [2] Cha, Y. J.(2013), Seoul Marina ‘de facto bankruptcy’, city like this or that, News 1, <https://www.news1.kr/articles/1333434> (2013.9.24.).
- [3] Choi, B. G.(2021), Jeju Marine Motor Boat-ship ‘bang’... No casualties, Jeju Mail, <http://www.jejumail.net/news/articleView.html?idxno=308549> (2021.11.14.).
- [4] Choi, M. S.(2015), Thousands of Japanese ‘illegal neglect’ leisure boats... Local government ‘frustration’, YTN, https://www.ytn.co.kr/_ln/0104_20151024044457107 (2015.10.24.).
- [5] Dirks, K. T. and D. L. Ferrin(2002), Trust in leadership: Meta-analytic findings and implications for research and practice, Journal of Applied Psychology, Vol. 87, No. 4, pp. 611-628.
- [6] Hyun, W. Y.(2012), A study on the current status of the domestic yacht industry and the direction of its vitalization, Korea Maritime Institute.

- [7] ICOMIA(2021a), Recreational Boating Industry Statistics 2020.
- [8] ICOMIA(2021b), ICOMIA WORLD MARINAS CONFERENCE DAY 1 DEEMED GREAT SUCCESS, ICOMIA, <https://www.icomia.org/content/iconia-world-marinas-conference-day-1-deemed-great-success> (2021.10.12.).
- [9] Idei, N.(2006), Designated Manager System, GAKU Press.
- [10] Japan Fisherina Association(2003), Fisherina.
- [11] Kim, H. Y.(2013), A Research of Changing Inner-city Fishing Port to Fisherina, Dong-A University.
- [12] Kim, C. W.(2021), Abandoned leisure boats flooded in Pogu-dong, Aewol-eup, Jeju-si, Jeju-Sori, <http://www.jeju-sori.net/news/articleView.html?idxno=328785> (2021.4.27.).
- [13] Kim, H. G.(2011), Korea's Marina Port Development Policy Direction, Korea Maritime Institute.
- [14] Kim, H. T., G. S. Han, and C. H. Kim(2006), A Study of Causes & Resolution Methods of Conflicts Surrounding Ports, Korea Maritime Institute.
- [15] Kim, H. Y. and G. H. Seo(2012), A Research of Chaging Inner-city Fishing Port to Fisherina - Focused on East Busan Fishing port's Spacial layout, The Regional Association of Architectural Institute of Korea, Vol. 2012, No. 1, pp. 75-78.
- [16] Kim, J. S.(2012), Local activation plan according to water-related leisure activities increasing, Local activation plan according to water-related leisure activities increasing, Vol. 2, No. 2, pp. 29-64.
- [17] Kim, N. G.(2020), A Study on Conflicts in Development of Marinas: Focusing on Marine Leisure Sports Facilities, Korea Maritime and Ocean University.
- [18] Kim, S. G. and J. W. Hong(2006), A study on how to create a marina in a multifunctional fishing port, Korea Maritime Institute.
- [19] Kim, Y. C.(2017), Qualitative Research Methodology, Academy Press.
- [20] Korea Coast Guard(2021), Korea Coast Guard Annual Report 2021, Korea Coast Guard.
- [21] Korea Coast Guard(2022), Water leisure information, <https://boat.kcg.go.kr/home/main.do>. (2022.3.8.).
- [22] Korea Tourism Organization(2020), Tourism Big Data Analysis.
- [23] Korean Law Information Center(2022a), Water-Related Leisure Activites Safety Act (2022.3.8.).
- [24] Korean Law Information Center(2022b), Fishing Act (2022.3.8.).
- [25] Lee, S. W.(2009), Marina Development Trend(1) : Japanese Kobe Fisherina, Maritime Land 21, Vol. 1, pp. 69-75.
- [26] Ministry of Oceans and Fisheries(2015), Marina Founded Guidebook.
- [27] Ministry of Oceans and Fisheries(2018), Fishing Village New Deal 300 Business Guidelines (2018.9.13.).
- [28] Ministry of Oceans and Fisheries(2020), The 2nd Marina Port Master Plan.
- [29] Ministry of Oceans and Fisheries(2021a), Marine tourism industry rises in the era of with COVID-19 (2021.11.2.).
- [30] Ministry of Oceans and Fisheries(2021b), A new wind blowing in the fishing village, the fishing village New Deal 300 project site selection completed (2021.12.6.).
- [31] Ok, Y. S.(1997), Functional change of fish tank and concept of fisherina, fish tank, Vol. 41, pp. 49-52.
- [32] Park, S. W., J. G. Ryu, J. H. Hwang, and S. G. Lee(2019), A Study on Social Strategy in Fishing Community against Age of Demographic Extinction, Korea Maritime Institute.
- [33] Park, S. W., S. W. Lee, and H. L. Lee(2014), A Study on Conflict Management Measures of Fishing Community Project, Korea Maritime Institute.
- [34] Seo, G. H. and Y. S. Oh(2013), A Study on the Fisharena Development Policy in Japan, Journal of Korea Port Economic Association, Vol. 29, No. 3, pp. 209-232.
- [35] Shin, H. W.(2014), Jinha Base Marina Port Development Crisis, KyungSangilbo, <http://www.ksilbo.co.kr/news/articleView.html?idxno=476949> (2014.11.20.).
- [36] Yang, Y. C.(2011), A Study on JeJu-style Fisherina Model for Ocean sports Development, Chosun University.
- [37] Yang, Y. C. and J. H. Lee(2012), South Korea and Japan's fishing Villages law and Sea Port law Analysis and the Development Direction of Fisherina, Journal of Korean Navigation and Port Research, Vol. 36, No. 1, pp. 81-87.
- [38] Yoon, J. W.(2021a), A fishing village where foreign workers disappeared... Even in the year of abundance of squid, the fishing boats could not float, Kyunghyang, <https://www.khan.co.kr/economy/economy-general/article/202110290600045> (2021.10.29.).
- [39] Yoon, S. H.(2021b), Fishing boat and leisure boat collide at night in the sea near Oryukdo ... 3 injured, Ohny News, http://www.ohmynews.com/NWS_Web/View/at_pg.aspx?CNTN_CD=A0002777771&CMPT_CD=P0010&utm_source=naver&utm_medium=newsearch&utm_campaign=naver_news (2021.10.4.).

Received : 2022. 03. 15.

Revised : 2022. 04. 14.

Accepted : 2022. 04. 27.