

해양레저산업의 성장과 육성에 관한 고찰

김충환*

요약

국민소득 향상과 여가시간 증가에 따른 국민의 힐링을 위한 레저활동으로 해양레저산업과 해양관광이 큰 관심을 받고 있다. 실제 우리나라의 해양레저 시장은 꾸준히 성장하고 있으며, 레저산업 중 매우 큰 비중을 차지하고 있다. 해양레저는 장비를 사용하는 특수성을 가지고 있어 제조부터 서비스, 소비까지 이어지는 하나의 산업으로서 구성되어 있으므로 이에 맞는 정책과 제도, 문화가 필요한 산업이다. 2000년대이후에 관련 시장과 법률이 만들어지다보니 우리나라는 아직 산업의 초창기 수준으로 산업의 성장과 발전을 위한 정책과 체계가 만들어지지 못한 상황이다. 이에 본 논문에서는 해양레저산업의 환경에 대한 분석을 통해 사용자의 형태와 여건을 살펴보고 산업 성장을 위한 해양레저 법률 체계, 한국 제조기업의 성장기회, 산업 분류체계, 안전에 대한 부분 등 우리나라 해양레저산업의 현황과 제약요인을 고찰하고 한계를 분석해보고자 한다. 이를 통해 향후 해양레저산업을 육성하기 위한 정책적 방향도 제시하였다.

핵심 주제어 : 해양레저산업, 해양관광, 해양레저통계, 해양레저 법률, 해양레저 안전

* 제1저자, 경기도청 전문위원, greenberry@mail@gmail.com

<논문 투고일> 2023.12.10 <논문 수정일> 2023.12.15 <게재 확정일> 2023.12.22

I. 서론

관광산업은 국민의 삶의 질을 높이고, 고부가가치 및 외화획득, 고용 창출 등 경제적 효과뿐만 아니라 국제협력 증진에 기여하는 긍정적 효과가 있으므로 여러 국가는 국가전략산업으로 관광객을 유치하기 위한 노력을 중점적으로 하고 있다(박천우, 2010). 아울러 관광산업은 스트레스 해소와 심신의 재충전을 통한 삶의 질 향상 등 순기능적 역할을 수행한다(정영라·이재섭, 2021).

해양관광은 바다와 모래, 암벽 등 해양환경과 관련된 곳에서 관광객이 행하는 활동형태로서 Marine Tourism이라고 한다(김성귀, 2007). 해양관광은 일반 육상에서의 활동보다 기후 영향을 많이 받으며, 해외에서는 해양관광을 해안 또는 연안 지역과 관련된 곳에서 관광과 레저활동을 하는 것으로 개념화하고 있으며 레저활동으로는 스포츠 낚시, 해변 캠핑, 경관 구경, 카약 등이 있다(Garrod&Wilson, 2003).

레저는 일과 의무감에서 분리되어 쉬고 즐기는 시간으로 스포츠, 취미, 사교, 단순 휴식 등 매우 광범위하며, 관광은 문화, 역사, 명소를 경험할 목적으로 장소를 여행하는 활동이다. 레저활동은 스트레스 극복, 인간관계 형성, 자기표현 욕구 증대 등 인간의 사회성과 생활 만족을 증가시켜 개인의 행복뿐만 아니라 생활 만족에 도움을 준다. 관광과 결합된 레저관광은 일정한 레저자원과 시설을 빌려서 거주지를 떠나 다른 지역에서 체험과 체류, 오락을 진행하여 레저의 목적을 실현하는 관광 소비활동이며 관광산업 발전의 비교적 높은 단계를 대표한다. 레저관광은 그 자체가 관광 활동이기 때문에 레저관광은 관광의 모든 필수 조건을 갖추고 있으며 ‘레저’는 하나의 목적으로 존재한다(왕월, 2021).

해양레저활동은 보팅, 요팅을 비롯하여 낚시, 스쿠버 다이빙, 서핑, 웨이크보드 등 물 위와 물 아래에서 즐기는 것으로써 물에서 사용할 장비가 필요하며 소비력과 여가 시간을 필요로 하는 레저활동이다. 이에 따라 해양레저산업은 선진국형 레저산업으로 불리우고 있으며 2017년 3만 불 국민소득을 넘어선 대한민국에서도 빠르게 성장하고 있는 고성장 산업이다. 해양레저와 관련된 관광 활동을 목적으로 해양과 인접한 곳에서 제공되는 자연 및 인공자원을 감상, 활용하거나 지역사회의

해양 및 어촌 문화를 체험하는 행위를 해양레저관광이라고 한다(이영진·이훈, 2010).

레저산업은 소비력과 여가 시간에 영향을 크게 받는 산업이다. 2000년대를 들어서며 국민소득 2만 불, 주5일 근무 등이 도입되며 해양레저에 관한 관심과 사용자가 많이 증가하고 있다. 우리나라 보트, 요트 등의 등록 현황을 알 수 있는 동력수상레저기구는 2008년 약 1천 대도 안 되었지만 2022년 약 3만 5천 대를 넘어서는 등 15년 만에 약 35배가 넘는 성장을 하였고(해양경찰청, 2023), 낚시 인구는 2021년 730만 명을 넘어서며 우리나라 최대 레저활동이 되었다. 본 연구에서는 관광산업 중에서도 해양관광과 밀접한 관련이 있는 해양레저산업이 성장하는 환경에 대한 분석을 통해 사용자의 여건과 상황을 살펴본다. 그리고 산업 성장을 위한 해양레저 관련 법률 체계, 해양레저 산업 분류체계, 한국 해양레저 제조기업의 성장 기회를 고찰하고 소개한다. 이를 통해 한국 해양레저산업의 성장과 육성을 위한 정책방향과 전략적 시사점을 제공하고자 한다.

Ⅱ. 이론적 배경

1. 레저활동

인간은 궁극적으로 행복을 바라며 삶의 질을 향상하는 것을 인생의 목표로 삼고 추구한다. 역사적으로 국가와 사회는 개인의 안녕과 삶의 수준을 높이기 위해 노력을 해왔다. 이러한 과정은 소득이 향상될수록 신체와 마음이 건강한 삶을 추구하는 것을 행복으로 생각하게 되었으며, 삶의 질을 높이기 위한 노력은 점차 증가하고 있다. 일상생활 전반에 걸친 삶의 만족을 높이는 것이 삶의 질의 향상이라고 할 수 있다(Burckhardt, 1985). 레저활동을 통해 인간은 스트레스 극복과 자기표현 욕구 증대, 인간관계의 형성 등 사회성을 높여 만족이 증가하게 되고 바람직한 사회를 만들어 개인에게 행복감을 준다. 특히 해양레저 활동은 개인과 단체 활동까지 활발하게 이루어질 수 있으며, 가족, 친구, 동료, 동호회 등 누구나 참여할 수 있는 하절기 활동으로써 매력이 있다(박용범, 1998).

레저라는 용어는 의미와 조건과 기능을 포함하는 복합적인 것으로서 구조 기능

론적인 것으로 볼 수 있다(진봉국, 1993). 이는 인간의 행동이 자신의 주체적 행동 의사와 상관없이 사회적 제반 요소에 의해 영향을 받는다는 관점으로써 레저가 삶의 총체라기보다는 사람의 일부분에 지나지 않는다고 보는 것이다. 객관적 레저의 해석 이론에서는 자유 시간으로 보는 이론, 자유 시간의 활동으로 보는 이론, 복지 사회의 구현을 위한 매체로 보는 사회 도구적 이론, 특수 계층의 신분 확인을 위한 전유물로 해석하는 계층론적 레저 이론이 있다(이종길, 1992). Mckechine(1974)은 레저활동을 손과 도구를 사용하는 조작적 활동, 재료를 활용하는 공작적 활동, 사용자의 지적 욕구를 충족시키기 위한 지적 활동, 일상 주변에서 할 수 있는 일상적 활동, 그리고 신체활동이 있어야 하는 스포츠 활동으로 분류하였다.

[표 1] 레저의 기능

구분		내용
개인적 측면	긴장완화의 기능	현대사회의 복잡한 제도와 개인의 욕구 간의 갈등과 긴장감을 완화
	기분전환의 기능	여행이나 스포츠 레저활동을 통해 현실적 도피(realistic escape)와 소설, 영화를 통해 환상적 도피(fantasy escape) 경험
	자아형성의 기능	기계적이고 반복적인 현대사회에서 레저 활동을 통해 인간의 자기실현, 존경, 안전, 애정 욕구 실현
	태도 및 성격형성의 기능	자연 및 인간과의 접촉으로 긍정적이고 민주적인 성격으로 변화
	보상의 기능	세분화되고 전문화된 일에 대한 보상과 정서적 보상, 성공에 대한 사회적 보상
사회적 측면	사회 학습의 기능	사회의 새로운 환경에 적응하고 사회적 역할 수행 능력 함양
	재생산의 기능	현대사회에서 쌓이는 정신적, 육체적 피로함을 제거
	사회적 통합 기능	레저 활동은 집단과 사회에 공동가치를 부여함으로 사회적 연대감을 증가시켜 일체감과 소속감을 제공
	문화적 기능	음악, 미술, 연극의 레저 활동은 인간의 문화적 요소 발달에 기여
	사회문제 해결 기능	현대사회에서 파생되는 소외계층에 레저활동을 통해 바람직한 인간관계를 유지시켜 사회 문제해결에 기여

주) 김영환(2004), 국내 해양관광개념 및 개발방안에 관한 연구, 문화관광연구, 6(1), 137-157

레저스포츠활동은 정신적, 사회 문화적 가치와 신체적 가치를 갖고 있는 여가 활

동이며 개인의 생활을 풍요롭게 할 다양한 기회와 환경을 제공하고 있다. 또한 건강하고 문화적인 생활을 누리기 위한 필요불가결한 기능과 의의를 지니고 있다(정영란, 1997). 이러한 여가 중 비교적 보편화되고 일반화된 여가 활동으로 레저스포츠가 있으며 레저스포츠는 신체활동을 통하여 여러 스트레스를 해소할 기회를 제공한다. 레저활동은 친구, 가족, 동료 등의 모임을 대상으로 활발히 이루어지고 있으며, 심신의 건강과 삶의 질을 높이는 역할을 하므로 매우 가치 있는 여가 형태로 인정받고 있다(손중원, 2007).

2. 레저와 스포츠

레저에 대해 Kaplan(1983)은 경제적인 노동과는 정반대의 해방된 시간으로 문화적 가치와 관련하여 인간 활동의 범위에 영향을 미치는 부분이라고 하였다. Wylson(1981)은 레저를 활동과 기회 요소의 결합으로 설명하며 사회적 의무가 실현된 후 자신의 의지대로 할 수 있는 활동이라고 하였다. 스포츠에 대해서는 가정의 규칙성과 형태 하에서 상대와 대응하는 육체적인 노력을 통해 결과에 대한 상대적 측정을 내리는 조직적 활동이라고 할 수 있으며 스포츠는 공식적으로 기록된 역사를 가지고 규칙에 준하여 경쟁을 위한 육체적 노력하는 활동으로서 상대방에 대한 승리를 목표로 하는 사람이 수행하는 활동이라고 정의하였다.

현대사회에서 스포츠는 레저활동의 중요한 수단이다. 그러나 모든 스포츠가 레저활동에 포함되는 것은 아니며, 프로 스포츠 선수들의 활동은 승패가 경제적 가치를 지니고 있으므로 내적 만족을 추구하는 레저의 본질과는 다르다. 일반인이 레저활동에 참여하는 이유가 즐기는 것을 목적으로 한다면 자유 및 심리적인 쾌락을 향유할 수 있는 스포츠는 여가에 포함될 수 있을 것이다(김경호, 2002). 고전적인 스포츠에 대한 정의는 승리를 위한 경기력 향상을 목적으로 신체적 단련을 하는 것으로 볼 수 있지만, 현대의 스포츠에서는 스포츠 참가를 통해 얻게 되는 내적 만족과 경험의 요소에 대해서도 중요시하므로, 레저의 개념과 유사한 점이 많다고 할 수 있다. 즉, 레저는 선택과 참여의 자유, 내적·외적 향상을 본질로 삼고 있다는 점에서 상업화된 스포츠를 제외한 모든 스포츠가 레저의 범주에 든다고 볼 수 있다(윤여탁·권육동, 1994).

레저활동의 유형 중 하나인 스포츠 참여는 레저활동의 대표적인 형태이며 레저

의 본질이 구체적으로 반영된 활동이라고 할 수 있다. 스포츠가 가지고 있는 심리적, 사회적 가치와 평등의 가치는 스포츠 대중화와 참여의 확대를 증가시키는 중요한 이유이다. 스포츠는 체력 및 근력, 지구력을 높이기 위한 생리적 가치뿐만 아니라 인격 형성, 규정 준수, 공정한 경쟁, 승리에 대한 성취 등 사회적, 심리적 가치를 가지고 있다(Leonard, 1980). 일반인이 스포츠를 시작하기 위해서는 경제적, 시간적으로 여유가 있어야 할 뿐만 아니라 스포츠에 참여를 위해서는 개인의 내재적 동기(intrinsic motivation)가 있어야 한다. 그리고 사용자의 내재적 동기를 촉발시키는 외재적 동기(extrinsic motivation)가 있어야 한다. 그러나 외재적 동기가 있다고 모두 스포츠에 참여하는 것은 아니므로 내재적 동기가 가장 중요하다고 할 수 있다(Silva & Weinberg, 1984).

3. 해양레저산업

해양레저산업은 바다 또는 수상에서 취미, 오락, 체육, 교육 등 레저를 목적으로 이루어지는 활동과 관련된 제조, 기반시설 및 서비스 산업을 아우르는 포괄적 산업군을 의미한다. 해양레저산업은 물과 관련된 모든 레저 및 스포츠 활동을 지칭한다. 광의로는 해양레저 활동을 위한 시설, 교육, 장비와 생산까지 포함하며 해양레저는 해양공간에 관련되거나 연관된 모든 레저 활동을 의미한다. 해양레저 활동은 해양 의존형과 해양 연관형으로 구분하는데 해양 의존형 레저는 활동유형에 따라 스포츠형, 휴식형, 관광형으로 구분한다. 스포츠형은 역동적인 레저 활동으로 보트, 파워보트, 수상오토바이, 웨이크보드, 윈드서핑, 스노쿨링, 서핑, 스쿠버다이빙 등이 속한다. 휴식형은 해변가를 중심으로 휴식과 레저를 겸하는 활동으로 해수욕, 바다낚시, 해변 동식물 채취를 위한 조개잡이 등이 있다. 관광형은 여객선, 유람선 등을 이용하는 해상 유람과 관광용 잠수정 및 해중 전망대를 이용하는 해중 경관 관람 등이 있다. 해양연관형은 비치 스포츠, 해양 레크리에이션 활동과 해양 경관, 해양문화 탐방 등이 있다(김대진, 2012).

해양레저 활동은 레저 활동의 공간적 영역을 연안 공간으로 한정할 수 있다. 일반적으로 해양레저는 연안에서의 활동 공간 영역 구분에 따라 해상과 해중, 해변으로 나눌 수 있으며, 필요한 장비 사용 유무에 따라 장비 의존형과 장비 비의존형으로 구분할 수 있다. 해양레저 활동의 정의를 살펴보면 해역과 연안에 접한 지역의

공간적 배경에서 직접 또는 간접적으로 해양공간에 의존되거나 연관되어 이루어지는 활동이라고 하였다(이수호, 2001). 해양레저 스포츠 활동과 관련하여 영역을 얼마만큼 한정할 것인가에 따라 범주에 차이가 나는데, 레저(leisure)는 인간이 여가 시간에 무엇인가 자유로운 활동이나 기회를 가지는 것을 말하므로, 레저는 인간의 노동시간 이외에 자유 시간에 행하는 모든 여가활동을 의미한다. 여가에는 스포츠 활동도 포함되는데 우리나라에서 스포츠는 체육과 혼용되고 있다. 국민체육진흥법에서 체육은 신체활동을 통하여 건전한 신체와 정신을 기르고 여가를 선용하는 것으로 정의한다. 즉, 오늘날의 스포츠는 레저활동까지 포함하는 개념으로 확대되고 있다.

[표 2] 해양레저 활동의 분류

구분		내용
해양 의존형	스포츠형	보트, 파워보트, 수상오토바이, 웨이크보드, 윈드서핑, 스노쿨링, 서핑, 스쿠버 다이빙 등 역동적인 레저활동
	휴식형	해수욕, 바다낚시, 해변 동식물 채취 등 해변가에서 휴식과 레저를 겸하는 활동
	관광형	여객선, 유람선 등 해상유람 관광용 잠수정, 해중전망대 등 해중경관 관람
해양 연관형		비치 스포츠 등 해양레크리에이션 활동 해양문화탐당, 해양 경관 등 해양관광

주) 김대진(2012), 해양레저산업의 통합정보시스템 구축, 석사학위논문, 홍익대학교 대학원 재분류

3. 정책과 정책과정

정책은 정부의 방침, 정책 지침 등의 말로 널리 쓰이고 있으며, Lasswell(1971)은 정책의 개념적 정의를 목표와 가치를 포함한 실제 수단을 담고 있는 예정된 계획이라고 설명하고 있으며, 전체 사회를 위한 제반 가치의 권위적인 결정이라고 하였다. 양승일(2006)은 법적 권위를 부여받은 정부 기관 등이 사회문제를 인식, 이를 해결하기 위해 체계적인 관심을 통한 미래의 행동 대안을 선택하는 것이라 하였다. 그리고 사회구성원과 관련 있는 문제들을 권위적으로 해결함으로써 공익을 향상하려는 정부 또는 공공기관의 미래지향적인 행동 방침이라고 설명하였다. 정

책의 성격과 관련하여 일반적으로 정책은 바람직한 의도를 구현하기 위한 목표지향성, 이를 실현하기 위한 실천적 행동 지향성, 현실에서 문제 발생 시 수정하여 목표를 이루기 위한 변동 지향성, 정책은 기본적으로 현재가 아닌 미래의 변화를 구축하고자 하는 미래지향성의 성격을 갖고 있다(이동수·최봉기, 2015). 따라서 사회 각지에서 발생하는 다양한 문제점에 대하여 인식하는 것이 정책문제이며, 정부의 정책대안 검토 및 선택, 그리고 정책채택 등 일련의 활동이 정책 결정이라고 할 수 있다(양승일 2006).

[표 3] 정책개념

국내연구자	내용	해외 연구자	내용
박동서(1984)	이해관계자의 대립을 조정하고 타협시키며 정부가 당면문제를 해결하려는 정부의 활동	Harold Lasswell (1970)	목표와 가치 그리고 실제수단을 담고 있는 예정된 계획
김광웅(1983)	내용과 과정 및 요소간 역동적 작용속에 목표를 지향하는 행동집합체	David Easton (1953)	전체 사회를 위한 제반 가치의 권위적인 결정
장정길, 김명수(1985)	정부의 공식적 결정의 산물이며 국민을 대상으로 함	Charles E. Lindblom(1965)	여러 사회집단이 상호 타협을 거쳐 도달한 결정
안해균(1998)	사회구성원과 관련있는 시급한 문제들을 권위적으로 해결하여 공익을 향상하려는 정부 및 공공기관의 미래지향적 행동방침	Yehwzkel Dror (1983)	매우 복잡하고 동태적인 과정을 통하여 정부기관에 의해 만들어지는 미래지향적인 주요 행동지침이며 공공정책을 목표로 함
강민	정부의 제반활동으로 그 속성이 미래를 규정하고 현재를 규제하는 행위	Thomas R. Dye (1984, 1981)	정부가 행하기로 한 또는 행하지 않기로 선택한 모든 것
박준섭(1997)	개인 또는 단체가 선택한 상당히 중요한 행동지침	Higginson(1966)	행동화 하기 위한 하나의 지침
양승일(2006)	법적 권위를 부여받은 정부기관이 사회문제를 인식하고 이를 해결하기 위해 체계적인 관념을 통한 미래행동 대안을 선택, 선정하는 것	Jenkins(1978)	특정한 상황에서 어떤 목적을 달성할 권한을 가진 행위자들이 목적과 수단을 선택하는 일련의 상호관련 의사결정
장정길(1997)	바람직한 사회 상태를 만드려는 정책목표와 이를 달성하기 위해 필요한 정책수단을 정부기관이 공식적으로 결정한 기본 방침	Tropman(1976)	정치, 철학, 이념, 사회과학, 계획 뜻 밖의 일 및 분배기제와 동일한 것

주) 이우진(2018), 해양레저 활동 안전정책 결정과정 분석, 박사학위 논문, 한양대학교

정책 결정 과정의 첫 번째는 ‘정책의제 형성 과정’으로 특정 사회적 이슈가 사회적·정치적으로 확장되어 공식적인 논의의 장으로 들어와 문제해결을 모색하는 단계이다(이우진·임태성, 2016). 두 번째 ‘정책 결정 과정’은 정치인이나 정부의 주요 관료가 미래를 위한 사회적 문제의 대안을 선택하는 공적 수단으로 합법화시키는 일련의 과정을 뜻한다(양승일, 2006). 세 번째 ‘정책집행 과정’은 정부 기관이 현실에 정책 결정 과정 목표를 적용하여 정책문제를 실천적으로 개선해 가는 행동 과정이다. 네 번째 ‘정책평가’는 정책검토를 적정한 기준에 의해 평가하는 과정으로서 시행 과정에서 나타난 부족한 부분을 바로잡으려는 목표도 있다(이동수·최봉기, 2015).

Ⅲ. 해양레저산업 환경분석

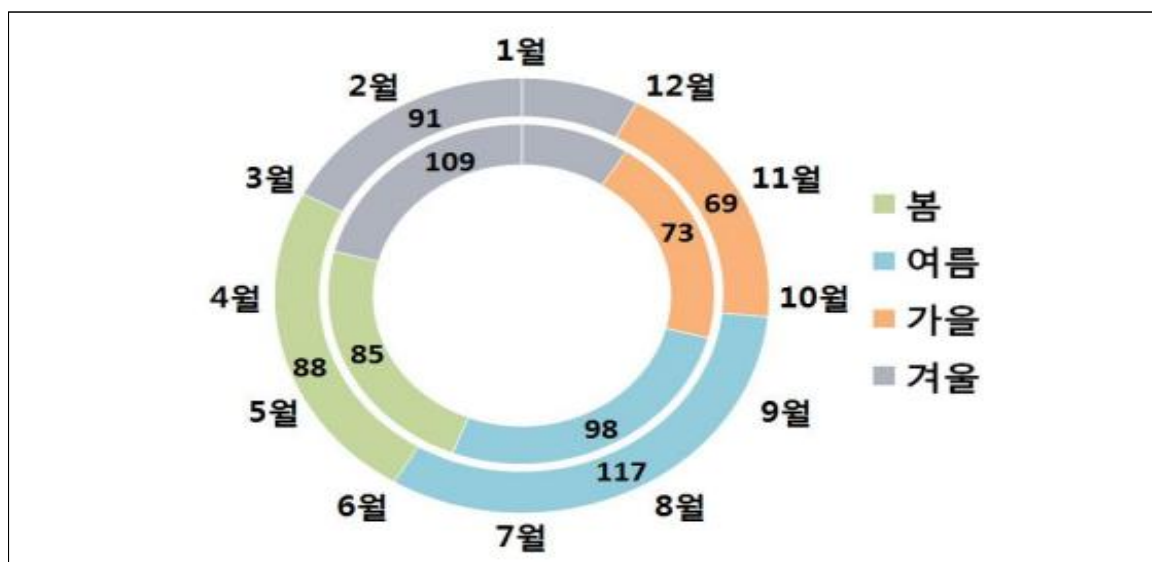
1. 해양환경에 적합해지는 우리나라 환경여건

국민소득이 증가하고 국가 경제가 커진다는 것은 그만큼 치열하게 살고 있다는 것을 의미한다. 기계도 가동속도를 올리면 그만큼 쉬게 해주고 관리를 잘해야 하는 것처럼 사람에게 휴식과 힐링은 열심히 일하기 위해 필요한 단계이다. 해외 선진국의 사례를 보면 소득만 오른다고 행복 지수가 높아지는 것은 아니다. 2010년대는 일본이 1인당 국민소득 4만 달러를 넘나들던 시절이었다. 2016년의 일본 국민소득은 약 3만 9천 불이었는데 이 시기 국민행복지수는 5.9점으로 전 세계 53위였다. 치열한 세상에 살고 있는 우리나라의 국민도 2022년 행복 지수로 일본이 54위, 우리나라는 59위이다(지속가능해법네트워크, 2023).

우리나라의 평균기온과 강수량도 크게 변화하여 기상청 발표(우리나라 109년 기후변화 보고서, 2021)에 따르면 1912~1941년 대비 1988~2017년의 연평균 기온은 섭씨 12.6도에서 14도로 1.4도나 상승하였다. 특히 일 최저기온이 모든 계절에 걸쳐 상승하였는데, 여름을 제외하고도 봄은 2.1도, 가을은 1.8도, 겨울은 2.3도나 올라갔다. 사계절의 비중도 달라져 1912~1941년 대비 1988~2017년의 우리나라 계절은 여름은 19일이나 길어지고 겨울은 18일 줄었다. 즉, 우리나라는 점점 더워지고 있다. 이는 우리나라가 여름형 레저활동이 적합한 지역이 되어가고 있다는 것

이다. 해양레저 활동이 활발해지기 위해서는 크게 두 가지가 필요하다. 해양레저 활동을 할 수 있는 환경적 여건과 소비력이 있어야 한다. 먼저 환경적 여건에서 날씨까지 해양레저에 최적화되는 우리나라는 해양레저 활동을 하기에 환경도 좋다. 국토의 3면이 바다인데다가 한강, 낙동강 등 유역면적이 200km² 이상인 국가하천은 5개가 전국에 걸쳐 분포해 있고, 저수용량이 300만m³ 이상이며 높이가 15m가 넘는 대형 댐도 우리나라에 1,200개가 넘게 건설되어 있으므로 해양레저활동을 즐기기에 위한 환경은 매우 좋다고 할 수 있다. 또한 3면의 바다에는 1년 내내 낚시 활동을 할 수 있을 뿐만 아니라 계절별로도 어종이 다양하며, 바다에 위치한 3천 개가 넘는 섬은 해양 관광과 연계할 수 있는 잠재력을 갖추고 있다.

[그림 1] 대한민국 사계절의 변화



주) 우리나라 109년 기후변화 분석보고서(기상청, 2021)

다음으로 해양레저 활동을 즐기려면 소비력이 있어야 한다. 해양레저 활동을 위해서는 ‘장비’가 필요하기 때문이다. 사람이 장비 없이 물에서 할 수 있는 활동은 수영 등 제한적이므로 레저 선박, 낚시 도구, 서프보드와 같은 해양레저 활동을 위해서 장비는 반드시 있어야 하며, 이 장비를 구매하거나 빌리기 위해서는 일반적인 레저활동보다는 높은 소비력을 요구한다. 그런데 우리나라는 2019년 국민소득 3만 불 시대로 들어섰다. 업계에선 통상적으로 이 3만 불이 해양레저산업 성장의 기준으로 불린다. 그 이유는 바로 소비력 때문이다. 3인 기준 가구 소득으로 보면

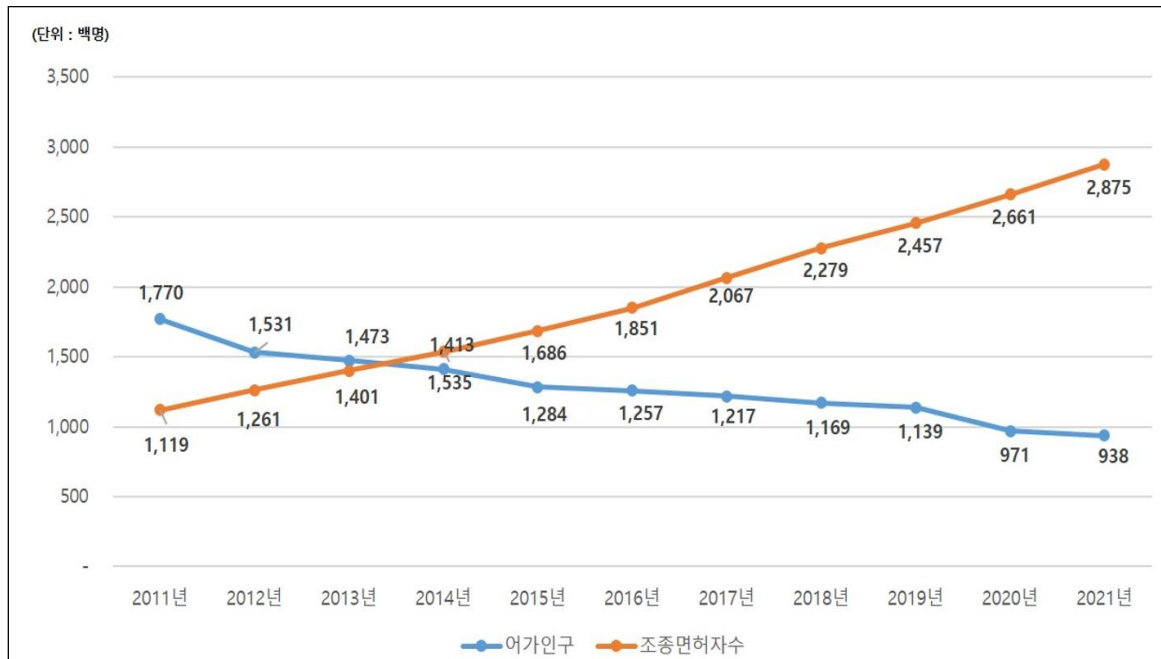
10만 불 내외로써 사실상 가구당 수입이 1억 원이 넘는다는 의미이다. 이러한 소득 수준은 해양레저 장비 구매와 임대 등 장비 사용을 위한 지불할 여력이 있다는 것으로 볼 수 있다. 소비력과 규모를 갖춘 국가들의 해양레저산업이 발전한 것은 명확하다. 인구 5천만 명 이상이며 국민소득 3만 불을 넘긴 이른바 30-50 클럽의 국가는 미국, 영국, 독일, 프랑스, 일본, 이탈리아 등 6개국뿐이었는데 우리나라도 2018년에 3만 불을 넘기며 이 조건을 충족했다. 해양레저산업이 발전할 수 있는 여건이 우리나라도 갖춰지고 있다.

2. 달라지고 있는 바다의 주 사용자

2010년대에 바다의 주 사용자가 어민에서 레저 사용자로 역전되었다. 어가인구는 2011년 약 17만 7천 명에서 2021년 약 9만 3천 명으로 약 47.5% 줄어들었다. 연평균 약 6.2% 씩 감소한 것으로 2020년 이후에는 10만 명 이하로 내려왔다. 2020년 국감자료에서는 40세 미만 청년 어가 비율은 33%에서 17%로 낮아지고, 65세 이상은 29%에서 39%로 증가하며 고령화되고 있다고 발표하였으며, 특히 어가 소득이 도시 근로자 대비 약 73.4%에 불과하다는 지적을 하고 있다. 반면, 해양레저 사용자는 증가하고 있다. 보트와 요트를 운항하기 위한 조종면허자 수는 2011년 약 11만 1천 명에서 2021년 약 28만 7천 명으로 약 256.9% 증가하였다. 연평균 약 9.9%씩 증가한 것으로 2017년에 이미 20만 명을 넘어섰을 뿐만 아니라 2016년까지는 매년 취득자가 1만 5천 명 내외였으나 2017년 이후에는 매년 2만 명 내외로 그 증가 속도가 더 빨라지고 있다.

오랫동안 우리나라의 바다는 수산업을 하는 분들의 터전이었다. 우리나라처럼 전통적으로 물을 친하게 여기지 않는 민족에게 일반인들이 굳이 바다를 방문할 이유가 없기 때문이다. 하지만 점점 바다를 터전으로 삼고 있지 않아도 바다를 가고 싶어 하는 사람이 증가하고 있다. 힐링을 위한 리조트 중 대표적인 곳 중 하나인 소노호텔&리조트(옛 대명리조트)의 최근 15년 동안 신규 개장한 리조트 지역을 살펴보면 제주, 양양, 변산, 여수, 거제, 삼척, 청송, 진도인데 청송을 제외하고 모두 바닷가 근처이다. 한화리조트도 여수, 거제 등에 신설하고 있다. 이전에는 사람들이 설악산, 속리산 등 산에서 힐링했다면 이제는 바다를 찾고 있다. 21세기 국민의 힐링 포인트는 산보다는 바다이다.

[그림 2] 어가인구 및 조종면허자수 변화추이



주) 동력수상레저기구 등록현황(해양경찰청, 2022), 어가인구수(통계청, 2022), 저자편집

3. 경제의 성장과 해양레저산업 성장의 관계

1960년 이후로 보면 세계 경제는 오일쇼크, 금융위기, 최근 코로나19 등 여러 전염병 사태 등을 겪으면서도 지속적으로 성장을 해왔다. 세계은행(World Bank)에 따르면 세계 GDP 규모는 2021년에 약 96조 달러로 1960년의 1조 3천억 달러 대비 약 73배나 커졌으며, 2000년 33조 8천억 달러와 비교해도 20년 만에 거의 3배 가까이 전 세계 경제가 성장하였다. 세계 경제가 성장하며 소비력과 여가시간을 갖게 된 계층이 구미주 뿐만 아니라 전 세계적으로도 증가했고, 이는 해양레저산업이 성장할 수 있는 배경이 되었다. 아름다운 바다, 내수 등 해양레저를 즐기기 위한 좋은 환경은 선진국에만 있는 것이 아니므로 경제 성장으로 인한 소득증대, 주 5일제 근무 등 근로 여건 개선으로 인한 여가시간이 확보만 된다면 전 세계 어디서든 해양레저를 즐길 수 있다. 국가 GDP가 1960년 23억 달러에서 2021년 약 1조 8천억 달러로 약 782배 성장한 우리나라 국민도 해양레저를 즐길 수 있는 경제력과 여가시간이라는 요건을 갖추게 되었다. 꾸준한 전 세계 경제 성장 속에 OECD(경제협력개발기구)는 해양산업의 부가가치가 2030년에 3조 달러에 이를 것으로 예상하였고, 이 중 해양 관광 분야는 부가가치와 일자리 창출 분야에서 2위인

7,800억 달러를 기대할 정도로 전망이 좋다. 과거 세계해양협회(ICOMIA)도 해양레저산업의 시장 규모를 2006년 470억 달러에서 2020년에는 2,300억 달러 이상으로 성장할 것으로 예측하는 등 해양레저는 우리가 즐기기도 하지만 수출도 가능한, 국가 경제와 일자리 창출이 가능한 ‘산업’으로서 육성하고 발전시켜야 할 대상이기도 하다.

4. 환경분석 결과

해양레저활동은 기후와 자연환경의 영향을 많이 받는 레저활동으로서 바다와 내수가 풍부한 우리나라의 지리적 환경에 하절기가 길어지는 기후의 변화가 결합되며 점차 해양레저에 유리한 여건으로 변하고 있다. 뿐만 아니라, 국가 경제가 성장하며 소득 수준과 여가시간이 증가한 일반인들이 바다로 나아가면서 바다의 주 사용자까지 바뀌고 있다. 여기에 해양레저 장비를 만드는 기술분야에 우리나라가 글로벌 경쟁력을 갖춘 자동차, IT, 섬유, 조선산업 등 하이테크 분야의 연관성 높은 기술이 결합된다면 해양레저산업은 국민의 힐링을 위한 ‘소비’측면 뿐만 아니라 ‘제조’측면에서도 우리나라 경제 성장과 신규 일자리 창출에 크게 기여할 수 있다.

Ⅳ. 해양레저산업 정책방향

1. 해양레저산업의 분류체계 수립

해양레저는 해외에서는 일반적으로 쓰고 있는 용어(Leisure Marine)이지만 우리나라는 여러 용어와 혼재되어 쓰이고 있다. 해양레저관광, 해양레저스포츠, 해양관광레저, 해양레포츠 등 지 자체는 물론이고 법률적으로도, 학술용어도 혼용되어 있다. 단어에서도 알 수 있듯 해양레저가 ‘해양’에서 ‘레저’활동을 즐기는 것이라면 수상, 수중 등 해양과 관련된 직간접적인 모든 레저활동을 해양레저라 볼 수 있으며, 해양레저산업의 범주도 레저 선박의 건조, 대여, 수리, 관리업은 물론이고 해양레저 스포츠용품의 제조, 판매, 대여업과 보험, 금융, 교육, 훈련 등 서비스업, 마린아 개발 등 시설업까지 다양한 관련 산업이 포함된다. 해양레저산업은 어디서부

터 어디까지이고 어느 정도의 규모이며 몇 명이나 이 업종에서 일하고 있는가? 하나의 ‘산업’을 육성하고 발전시키기 위해서는 그 산업의 규모와 범위를 알아야 한다. 완전한 신규산업이라면 산업을 새롭게 정의하고 명확한 관련업종의 정의가 가능하겠지만 해양레저산업은 다른 업종에서 해당 산업의 기업이 해양레저 제품을 생산하는 경우가 있으므로 해양레저 제품을 만들어도 산업분류 상으로는 다른 산업에 잡히는 경우도 종종 발생한다. 아직은 해양레저산업이 법률상, 학문상 명확한 분류체계가 수립되지 않았기 때문이다. 해양레저산업의 규모와 범위를 정하는 것은 이 산업의 육성 필요성을 공감하게 할 뿐만 아니라 산업의 중요성을 강조할 수 있으므로 특히 정부 정책의 지원을 이끌어 내고 다른 산업과의 관계를 조정하게 하는 점에 있어서 매우 중요하다. 경기도는 한국리서치와 해양레저산업의 분류체계를 수립하기 위한 작업을 2017년에 이어 2022년에도 실시하였다. 이를 통해 국내외 해양산업의 분류체계를 분석하고 해양레저산업의 분류체계를 설계하고 수립하여 핵심산업과 상호의존산업의 범위와 정의를 하였고, 경기도 해양레저 기기·장비 제조업 현황을 경기도 공장등록리스트와 데이터를 기반으로 비례 할당 추출을 통해 도출하였다.

국내 해양산업 분류체계로는 대표적으로 해양수산부의 해양수산업 분류체계가 있다. 대분류, 중분류, 소분류, 세분류 등 총 4단계로 되어 있으며 대분류로는 해양 자원 개발 및 건설업, 해운항만업, 선박 및 해양플랜트 건조수리업, 수산물 생산업, 수산물 가공업, 수산물 유통업, 해양수산 레저관광업, 해양수산 기자재 제조업, 해양수산관련 서비스업 등 총 9가지가 있다. 이 중 해양레저관광업은 해양레저산업과 유사한 형태로서 중분류는 2개가 있으며, 해양관광시설 운영업, 해양레저시설 운영업, 기타 수산레저관광업, 낚시관광업 등 소분류 4개와, 세분류로 10개로 구성되어 있다. 해양수산업은 세분류가 총 143로 되어 있는데 이 중 68개는 해양레저 산업에 포함되는 것으로는 볼 수 있다. 해양관광으로는 해양레저 스포츠업과 숙박 및 음식업, 그 밖의 해양관광 관련 서비스업 등 3개로 나누었으며, 소분류로는 유람선업, 낚시장 운영업 등 10개로 나누었다. 부산시 해양산업 107개 세분류 중 해양레저산업 포함 항목은 51개가 해당하였다. 한국리서치(2018)는 대한민국 해양레저산업 분류체계 고도화 및 산업현황조사에서 해양레저산업의 분류를 대분류 10개, 중분류로 29개 나누고 각각의 업종을 명기하였다.

[표 4] 해양레저산업 분류

대분류	중분류
1. 해양레저기기 장비 제조업(4)	레저선박 건조업, 레저선박 기기·장비 제조업 해양레저 스포츠용품 제조업, 해양레저 관련 기타 생산업
2. 해양레저 스포츠·수상오락업(1)	해양레저 스포츠시설 운영업
3. 마리나업(5)	마리나선박 대여업, 마리나선박 보관·계류업, 마리나선박 정비업, 마리나 항만 건설업, 해양레저시설 공사업
4. 해양문화관광업(4)	해양박물관 및 사적지 운영업, 수족관 운영업, 해양공원 및 해양유원지 운영업, 해양수산 컨벤션업
5. 해양레저관련 장비수리업(1)	해양레저 스포츠용품 수리업
6. 해양레저관련 항만업(2)	크루즈(유람선) 운영업, 관광잠수함 운영업
7. 해양레저관련 낚시업(2)	낚시장 운영업, 낚시배 운영업
8. 해양레저관련 서비스업(3)	해양레저 스포츠용품 도소매업, 해양레저 스포츠용품 대 여업, 레저선박 도소매업
9. 해양레저 기타 서비스업(3)	해양레저 숙박업, 해양레저 음식점업, 해양레저 금융업, 해양법률 서비스업, 해양레저 보험업, 해양레저 정보제공 서비스업, 해양레저 이벤트업, 해양레저 관련 기타 서비스업
10. 해양레저관련 공공활동(4)	해양레저 관련 정부 및 공공기관, 해양레저 교육, 해양레저 연구, 해양레저 협회 및 전문가 단체

주) 대한민국 해양레저산업 분류체계 고도화 및 산업현황 조사(한국리서치, 2018)

해외사례를 살펴보면 미국은 국가해양경제프로그램(NOEP)에서 해양수산업 분류를 하였는데 미국의 해양경제를 해양관광 및 레크리에이션, 선박과 보트건조업, 해양건설업, 해양광물, 해양생물자원, 해운업 등 6개로 구분하고 있다. 해양레저산업에 해당하는 것으로는 미국의 대분류 6개 중 2개인 보트건조와 해양관광가 직접 해양레저산업과 관련이 있다. 민간부문과 공공부분으로 나눈 캐나다는 4개의 공공 부분에는 연방 및 지방정부, 대학과 연구소 등의 사업, 7개의 민간부문에는 해양기반 레크리에이션, 레저와 선박 및 보트건조를 포함하고 분리했다.

한국리서치(2020)는 국내·외의 해양산업 분류체계를 분석하여 해양레저산업과 관련된 항목들을 추출하여 한국형 해양레저 분류체계를 도출하였다. 대분류와 중

분류 등 2단계로 분류하고 중분류의 항목을 10차 한국표준산업분류와 연결하였다. 대분류는 해양레저 활동을 중심으로 대분류 간 구조와 연관성을 고려하여 정하고 중분류는 주제, 분야를 구분하여 세분화하였으며, 해양레저산업을 유형 특징별로 구분하고 한국표준산업 분류와 연계성을 높이기 위해 분류 코드와 매칭하였다. 한국표준산업 분류 코드는 해양레저산업에 맞는 단일한 분류 코드가 아닌 것에 한계가 있지만 한국표준산업 분류를 통해 중분류 유형별 특징을 파악하는 것으로서 의미가 있다. 총 10개의 대분류 중 해양레저 기기·장비 제조업 등 8가지는 ‘해양레저 핵심산업’으로, 해양레저 관련 서비스업 등 2가지는 ‘해양레저 상호의존산업’으로 분류하고 나머지 하나는 해양레저 공공활동으로 구분하였다. 해양레저 핵심산업은 해양레저와 관련된 용품을 생산하거나 사용하는 것 등 직접적으로 관련된 일을 포함하였다. 해양레저 핵심산업에 해당하지 않으면서 공공활동이 아닌 산업은 상호의존산업으로 분류하였다. 숙박업소나 음식점과 같이 해양레저 활동은 아니지만 파생된 업종이 해당된다. 그 외 공공의 이익을 위하거나 공적인 특성을 가진 해양레저 활동은 해양레저 공공활동으로 나누었다.

[그림 3] 해양레저사업 분류 추출



주) 경기도 해양레저산업 현황분석(한국리서치, 2022)

2. 해양레저기본법의 제정

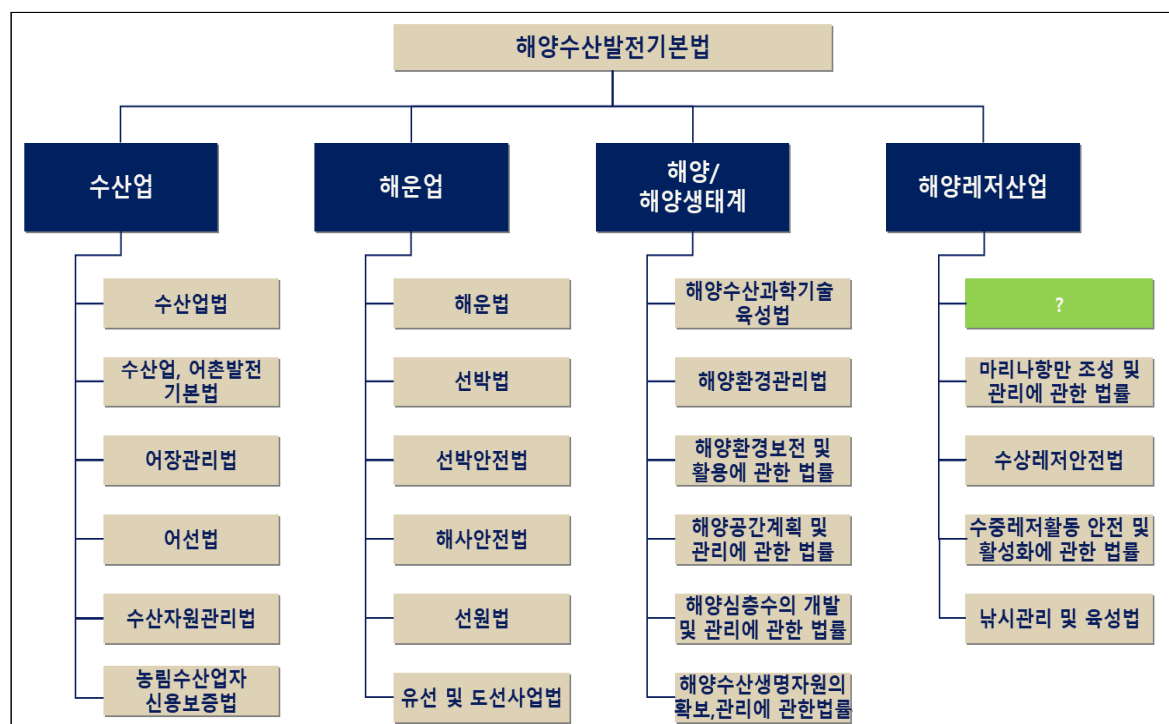
법은 각양각색의 수많은 사람이 섞여 살아가는 이 세상에 반드시 필요한 기준이며, 질서와 안녕을 보장해 주는 중요한 사회적 합의이자 제도이다. 법은 모든 국민들이 지키기로 약속한 나라의 규범이다. 법은 강제성을 갖고 있어 자유를 보호하고 사회질서도 유지하며 권리를 보호받을 수 있으므로 법치주의를 따르는 민주주의 국가에서는 가장 기본적인 원리 중 하나이다. 반면에 법이라는 기준으로 만들어진 제도와 규제가 잘 정리가 되어 있지 않으면 혼란과 비효율을 초래하기도 한다. 민주주의 국가에서 법은 당연히 따르고 준수해야 하지만, 일반적으로 법은 야기된 사회적 현상 이후에 제정 될 수밖에 없으므로 급변하는 세상의 흐름에 맞춰 법의 제정이나 개정이 이루어지기 어려운 한계가 있다. 특히, 빠르게 성장하는 신성장 산업에서 법과 제도는 지원해 주기보다는 다른 법으로 인해 제한되는 경우가 많다. 산업 측면에서 법령은 보호를 해주기도 하지만 규제가 되기도 한다.

2010년 이후 국민소득과 여가 시간의 확대와 함께 성장한 해양레저산업은 이제 다수의 국민이 즐기는 대표적인 레저활동이 되어가고 있다. 사용자 관점에서 레저는 기본적으로 활동(Activity)을 하므로 안전을 위한 규칙과 질서가 중요하며, 레저활동을 위한 장비를 사용하므로 필요한 교육과 관리가 동반되어야 한다. 제조사와 유통사, 서비스 기업 등 공급자 입장에서도 장비의 생산과 판매, 유지보수가 존재하므로 산업적 경제적 가치가 높다고 할 수 있다. 특정 산업에 대하여 국가가 할 수 있는 지원은 입법지원과 재정지원으로 구분할 수 있다. 해양레저산업에 대한 입법지원은 단순히 규제를 완화하거나 혜택을 일부 제공하는 것도 있지만 산업 전반 및 그 발전방향에 대한 틀을 제공하고 육성하는 형태가 필요하다. 국가는 개인의 기본권을 제한하는 것이 아니라 산업을 육성하기 위한 정책을 수립 시행하고 이를 위한 각종 법률을 제정 또는 개정해야 한다. 특히, 빠르게 성장하는 신성장 동력산업의 경우 기존의 법과 제도로는 한계가 있기 때문에 사용자인 국민의 안전과 산업의 발전을 도모해야 하는 의무가 국가에 있는 것이다.

해양레저산업은 다양한 해양레저산업의 범주가 다 포함되어 있다. 법 구조상으로 본다면 해양레저산업을 대표하는 기본법이 있고 각 활동 별로 관련 법이 있어야 하나 우리나라는 해양레저 활동별로 법률이 제정되고 있다. 수상레저활동의 안전을 목적으로 조종면허, 안전 준수 의무, 수상레저기구의 등록 및 사업에 관한 법

인 ‘수상레저안전법’은 2000년에 제정되었으며, 마리나 항만의 시설, 마리나 관련 산업의 육성, 마리나 정비업 등에 대한 내용이 규정된 ‘마리나 항만의 조성 및 관리 등에 관한 법률’은 2009년에 만들어졌다. 낚시의 관리 및 육성에 관한 사항은 낚시 활동과 관련된 규정으로서 2012년 제정한 ‘낚시 관리 육성법’은 낚시터 업과 낚시어선업 등이 대상이다. 2017년에는 수중레저 활동의 안전관리 및 수중레저 사업에 관한 ‘수중레저 활동의 안전 및 활성화에 관한 법률’은 스쿠버 다이빙 등에 관한 것으로서 제정되었다. 2002년 해양수산자원의 관리, 보전, 해양수산업의 육성 목적으로 제정된 ‘해양수산발전 기본법’에서는 수산업, 해운업, 해양생태계 등에 대한 산업을 정의하고 각 산업 별 기본법 및 육성법을 제정하였다. 2015년에는 ‘수산업·어촌발전 기본법’을 제정하였으며, 2017년 ‘해양수산과학기술 관리법’이 제정된 반면, 해양레저산업은 관련 기본법을 갖추지 못하고 있다.

[그림 4] 해양수산법률 체계



주) 김충환(2019), 해양레저법 제정 필요성, 고려대학교 수산해양레저 법정책 연구회

산업에 대한 기본법의 지위를 가진 법령이 제정될 경우 명칭 및 용어에 대한 정확한 정의, 관련 부처의 지정, 산업 발전을 위한 기본계획의 수립이나 재정지원을

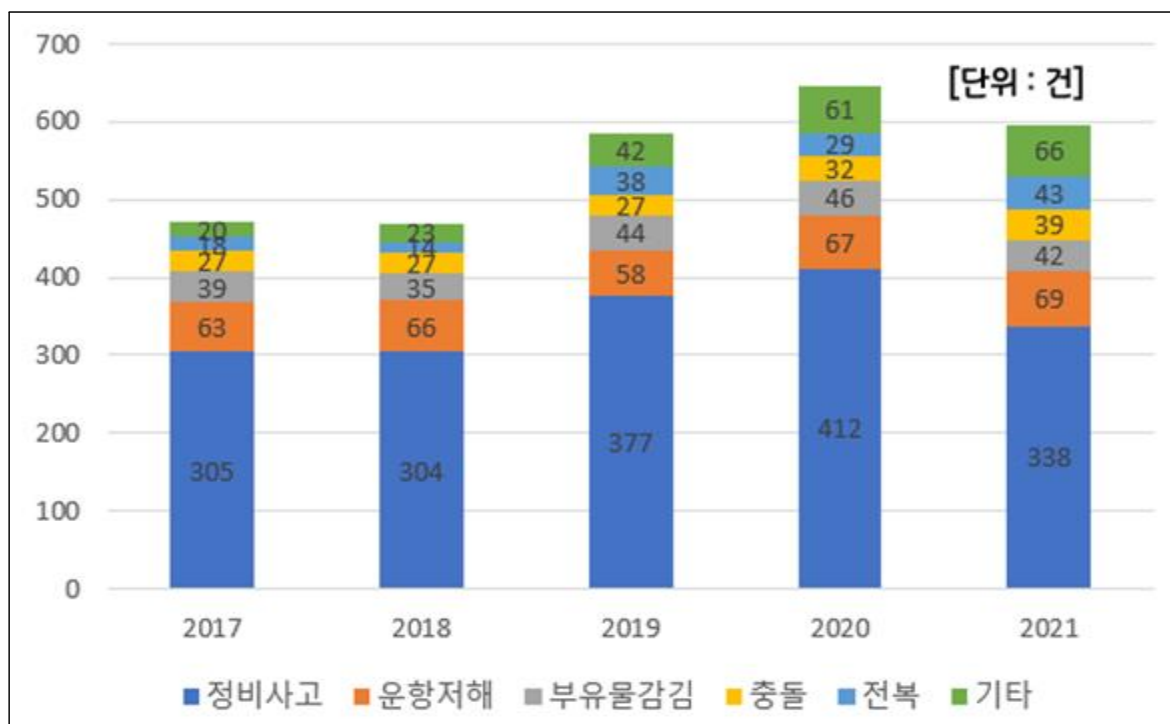
위한 근거 규정이 포함되어 관련 부처가 체계적인 발전 계획을 수립하고 시행할 수가 있는데 이러한 규정이 없는 경우 기본적인 내용을 규율하기 어려우며, 개별적인 법령에 포함하더라도 정책추진의 통일성과 연계성이 부족할 수 밖에 없다. 이는 법령 또는 정책 간 충돌을 야기할 수 있는 문제가 될 수 있다. 자동차의 등록, 검사 등이 통일되어 있는 자동차 관련 법과는 달리 레저보트의 경우 수상레저안전법, 유선 및 도선 사업법, 낚시관리법, 해운법, 마리나 항만의 조성 및 관리 등에 관한 법률 등에 산재 되어 있고 각자 정하는 내용이 일치하지 않는 한계가 있으며, 용어의 통일에 있어서도 문제가 있다. 실제로 현장에서는 ‘해양레저’와 ‘수상레저’가 혼용되어 쓰이는 경우가 자주 있다. ‘해양’의 정의는 해양수산발전 기본법 제3조의 제1호에서 ‘대한민국 내수·영해 등 해역’으로 되어 있으며 이는 해양을 바다와 내수를 포괄하는 것으로 설명한 것이다. 그런데 수상레저안전법 제2조에서는 ‘수상’을 해수면과 내수면으로 정의하고 있다. 또한 수중레저 활동의 안전 및 활성화 등에 관한 법률에서는 ‘수중’을 해수면과 내수면의 아래를 말한다고 정의하였다. 그렇다면 수상 레저와 수중 레저를 아우르는 ‘해양레저’가 공간적 범위에서 상위에 정의되어 있는 법률이 있어야 하나 부재한 상황이다. 해양레저산업의 성장을 위한 근거와 각 활동 별 통일적 방향성을 갖기 위해서는 기본법령 제정이 필요하다. 해양레저산업에 대한 기본법령은 ‘발전’과 ‘안전’에 대한 내용을 기본으로 하여 기존의 법체계와 정합성 있는 기본법령을 제정함으로써 산업 발전의 기준이 되는 든든한 뿌리가 되어야 한다. 구체적으로는 ① 해양레저산업의 정의와 범위 ② 해양레저기구의 범위와 하위법령에서 정할 수 있는 근거 ③ 해양레저산업 발전 기본계획 수립 ④ 해양레저산업 발전 위원회 설립 ⑤ 해양레저산업에 대한 투자 및 재정지원 근거 ⑥ 해양레저산업 전문인력 육성 및 교육의 근거 ⑦ 해양레저산업의 발전을 위한 기반조성 근거 ⑧ 해양레저산업을 이용하는 국민에 대한 보호와 이를 위한 실효적인 수단을 도입하는 내용을 포함하여야 한다.

3. 해양레저장비 정비인력 양성

중앙해양안전심판원에 따르면 전체 해양 사고는 2016년 2,549건에서 2021년 3,053건으로 19.8%가 증가하였다. 해양수산부 수산정보 포털에 따른 어선의 수는 2016년 6만 6천 대에서 2021년 6만 5천 대로 큰 변화가 없으나, 이 시기 동력수

상레저기구는 2016년 1만 9천 대에서 2021년 3만 3천 대까지 증가했다. 해양 사고 중 수상레저기구 사고는 2016년 325건에서 2021년 597건으로 무려 83.7%가 증가했다. 사고 내용을 좀 더 살펴보면 정비 관련 사고인 기관손상, 조타장치 손상, 추진 축계 손상 등의 비율은 2021년 597건 중 338건(56.6%)이나 차지하고 있다. 이러한 사고는 매우 치명적이다. 조류가 흐르는 바다에서 기관, 조타장치, 추진 축계등이 고장 난다면 생명과 직결된 중대 사고로 이어질 확률이 높기 때문이다. 해외에서 정비 관련 사고는 후진국형 사고로 여겨지고 있다. 사용자가 선제적으로 적시에, 훈련된 정비사가 제대로 정비를 하면 사고 발생 가능성을 현저히 낮출 수 있는 소위 컨트롤 가능한 영역이기 때문이다.

[그림 5] 수상레저기구 사고원인



주) 중앙해양안전심판원(2022) 해양사고 현황

보트, 요트 등의 등록대 수를 관리하는 우리나라의 동력수상레저기구 등록대 수는 2022년 말 기준 3만 5천 대를 넘어섰다. 불과 10년 전인 2013년엔 1만 대도 안되는 9천대 수준이었지만 매년 3천~4천 대 내외로 증가하고 있다. 이는 아시아 전체에서도 일본 다음으로 큰 규모의 시장으로써 해외에서도 큰 관심을 받고 있다.

보트와 요트 운항을 위한 조종면허자는 매년 2만 명씩 신규 취득하고 있으며 2022년 기준 30만 명을 넘어섰다. 경기해양레저교육센터 타당성 용역(2022)에서 향후 동력수상레저기구 등록대 수를 선형 회귀 분석을 통해 추정한 결과 2028년이면 5만 척을 넘어서고 2035년에 현재의 두 배인 7만 척을 넘어설 것으로 예상 되었다. 이는 비교적 보수적으로 추정한 예측치로서 다항식 기반으로 추정하면 이 시기는 3년 이상 앞당겨진다.

자동차가 증가하며 교통사고가 증가한 것을 경험했듯, 동력수상레저기구의 증가는 해양 사고 증가를 가져올 것임을 충분하게도 예측할 수 있다. 교통사고 예방은 운전자의 교통안전의식과 초기대응에 대한 방법이 중요하다. 2019년 부경대학교 인문한국플러스 사업단이 조사한 부경해양지수 중 안전지수는 52.1점으로 일반인들은 해양 안전에 대한 우려를 갖고 있다. 해양안전사고 발생 시 초기 대응방법을 잘 숙지하고 있다는 응답자는 38.2%에 불과했으며 해양안전의식 강화를 위한 교육이 필요하다는 응답도 61.7%이다. 사용자들이 생각하는 업체 선정조건은 업체의 정비 경력과 전문성이 중요한 요건으로 나타난 것을 고려하면 기대 대비 정비 업체에 대한 만족도는 높지 않다는 것을 알 수 있다. 같은 보고서에서 전국 54개 해양레저 기관, 선박정비업체를 대상으로 한 결과를 보면 정비업체의 운영 업력은 5년 미만이 61%이며, 이 중에서도 3년 미만이 48%나 된다. 정비 인력의 근속연수도 5년 미만이 68%이며, 이 중 2년 미만도 33%이다. 이렇다 보니 정비 업체에서도 정비 인력의 역량수준에 대한 만족한다는 응답이 20%에 불과하게 나타나고 있다. 정비인력의 채용도 쉽지 않다. 채용이 쉽다는 응답은 7%에 불과하며 보통을 제외한 어렵다는 응답이 51%로 나타나고 있다. 따라서 현장에서는 적정한 정비인력의 채용이 이루어지지 못하고 있다. 4명이 근무하고 있는 소형 정비업체의 경우 부족한 인력은 2.3명이라고 응답했다. 즉, 정비업체는 필요인력의 약 66%만 채용하고 있는 상황인 것이다. 2021년 해양수산부의 해양관광산업통계조사에 따르면 해양관광 관련 선박 수리업 종사자는 1,321명으로 나타났다. 동력수상레저기구 1대당 경정비, 전체수리, 출장시간 등 연간 정비시간 약 159.1시간을 적용하면 2022년에 필요한 인력은 2,894명으로 1,573명, 약 54.3%가 부족하다. 5만 척이 넘어가는 2028년에는 4,254명이 필요하며 7만 척을 넘기고 난 2036년에는 6천 명의 해양레저 정비 인력이 필요하다고 예측된다.

Ⅳ. 결 론

1. 요약 및 한계점

본 연구에서는 국민소득 3만 불과 주 5일 근무, 주 52시간 근무 등을 통해 성장하고 있는 우리나라 해양레저산업에 대한 현황과 전망, 성장에 동반되는 안전사고 문제 등 산업 성장을 위한 기본 환경분석을 하였다. 그리고 해양레저산업이 산업적 가치로서 국가경제와 일자리에 기여할 수 있는 상황과 여건에 대해서도 살펴보았다. 그럼에도 우리나라는 해양레저산업과 관련된 기본법이 없고 제각각 법률이 제정되어 있어 여러 혼란이 야기되고 있으며, 해양레저산업에 대한 분류체계도 수립이 되어 있지 않을 뿐만 아니라 안전사고 예방 및 관리를 위한 정비인력도 부족한 상황으로 증가하는 수요를 고려할 해양레저 정비인력을 양성해야 하는 등 해양레저산업에 대한 구체적인 정책개발을 할 필요가 있다.

산업이 성장하고 자리잡기 위해서는 해당 산업에 대한 정확한 이해와 산업 육성을 위한 법률 및 제도 마련, 통계 체계 구축이 필요하다. 해양레저산업은 장비의 제조 및 유통, 서비스라는 부분과 사용자의 장비 사용, 관리에 대한 안전이 매우 중요한 특징을 가지고 있다. 특히 해양레저 활동이 이루어지는 공간인 해상은 그동안 일반인들이 활동하지 않았던 영역으로 여러 제도 및 인프라는 수산업 종사자 중심으로 구성되어 있다. 점차 수산업 종사자는 계속 줄고 있으며, 일반 레저사용자가 증가하는 상황이므로 이는 또 다른 마찰과 갈등을 유발하는 요소가 되고 있다. 이에 따라 해양레저활동과 산업에 적합한 제도와 문화가 정립되어야 한다.

해양레저 활동은 장비를 이용하므로 ‘안전’한 활동이 매우 중요하다. 해양에서의 사고는 육지와 다르게 조류, 풍랑 등 외적 변수가 많고 매우 위험하므로 안전이 최우선으로 되어야 한다. 장비의 적절한 관리와 유지보수는 안전사고 예방을 크게 감소할 수 있으므로 훈련된 정비인력 배출과 사용자의 안전교육, 응급조치 역량 등은 안전한 운항에 매우 필요한 요소이다. 자동차 사고 감소가 자동차의 선제적 정비와 여러 학교와 기술학교 등에서 배출된 정비 인력이 큰 역할을 한 것처럼 훈련된 정비인력은 사전점검을 통한 장비문제의 선제적 조치를 하는 데에 매우 필요하다. 더불어 사용자들의 운항에 대한 안전교육도 병행되어 바다라는 낯선 환경에서 이루

어지는 여러 문제를 예측하고 준비할 수 있도록 하는 것이 안전사고를 예방하여 인명과 자산 손실을 낮출 수 있는 방안이다.

정부는 산업의 성장 초창기에 놓여 있는 해양레저산업의 지속가능한 발전을 위해 여러 정책을 도입하고 사업화하여야 한다. 해양레저 장비의 개발, 글로벌 한 제품 수준으로의 육성을 위한 R&D 등이 이루어져서 우리나라의 경제와 일자리에 도움이 될 수 있는 사업들이 만들어야 한다. 특히 해양레저산업은 연관성 높은 산업의 기술 확장성을 유도한다면 새롭게 산업을 일으키지 않아도 빠른 시일 내에 경쟁력 있는 제품을 발굴 할 수 있을 것이다. 또한 장비의 검사, 인증 등에서도 국내 표준과 세계표준과의 연계가 필요하며, 안전한 해양레저 문화 확산을 위한 캠페인 및 사용자 교육도 병행해서 꾸준히 이루어져야 한다.

본 연구의 결과로부터 얻을 수 있는 시사점은 관광산업, 해양관광산업의 성장과 해양레저산업의 성장에 따른 해양레저산업의 가치를 비롯하여 성장 초창기인 이 산업이 발전하고 육성하기 위한 정부정책의 중요성을 살펴봤으며, 정책적 사업발굴이 시급한 해양레저산업의 분류체계와 해양레저산업 기본법 제정, 안전한 해양레저 활동의 중요성에 대하여 확인했다는 데 그 의의가 있다고 할 수 있다. 본 연구의 목적은 산업 발전을 위한 환경과 여건을 살펴보고 당장 우선순위가 높은 정책적 사업들을 도출하였다는 데 의의가 있다. 향후 논문에서는 해양레저 관계자 및 사용자의 설문과 의견을 통해 구체적인 현장의 의견수렴과 문제점에 대한 분석이 필요하다. 본 연구는 장기적으로 우리나라 해양레저산업 기본계획 수립 및 해양레저산업 발전을 위한 기초자료로서 가치가 있을 것이며 궁극적으로는 해양레저산업 활성화에 중요한 기반이 될 것으로 기대된다.

2. 미래 사회에 대한 시사점

역사적으로도 기술이 발전하고, 시대가 변하면 여러 산업이 사라지기도 하고 새롭게 나타나기도 한다. 여러 여건과 환경변화에 따라 수요가 증가하며 신규 생성되는 산업 중 레저산업은 다수 일반인이 대상이 된다는 점에서 고려해야할 범위가 넓다. 더구나 장비를 사용한다는 점에서 사용자의 레저활동과 장비사용에 대한 바람직한 안전의식과 체계가 잡혀야 한다. 즉, 소비측면과 장비 개발 및 관리에 대한 부분인 제조측면까지 동반 고려되어야만 인간의 삶에 힐링이라는 레저산업이 갖고

있는 본래의 기능이 발휘될 수 있기 때문이다.

마찬가지로 앞으로 사회가 변화하며 나타날 새로운 산업들도 인간을 중심에 두고 산업을 어떻게 성장시킬 것이냐는 점을 고민해야 한다는 것은 동일하다. 무엇보다 관련된 각각의 주체가 역할과 책임을 다 해야 한다. 전문가들은 산업의 구조와 성장 방향을 구체화하고, 정부는 우선순위를 정하여 정책을 시행하고 재정을 투입하며, 국회는 법과 제도로써 체계를 잡아주고 보호해주어야 한다. 이러한 노력들이 책임감 있게 수행될 때 국민은 안전해지고 힐링을 통해 인간 본연의 행복을 추구하며, 일자리와 국가 경제에 기여하는 진정한 신성장동력 산업이 될 것이다.

참고문헌

- 김경호, 2002, 한국해양레포츠산업의 마케팅 전략. 박사학위논문, 계명대학교 대학원.
- 김대진, 2012, 해양레저산업의 통합정보시스템 구축, 석사학위논문, 홍익대학교 대학원.
- 김성귀, 2007, 해양관광론, 현학사.
- 김영환, 1989, 대학생의 여가에 대한 인식이 스포츠 활동의 참여도에 미치는 영향, 인하대학교 인문과학 연구소 논문집, 15, 52-59.
- 김충환, 2019, 해양레저법 제정 필요성, 고려대학교 수상해양레저법정책 연구회.
- 박용범, 1998, 지방자치단체의 스포츠 이벤트를 통한 지역사회 개발방안, 박사학위논문, 중앙대학교 대학원.
- 박천우, 2010, 관광유형별 관광동기요인의 차이에 관한 비교연구, 무역연구, 6(3), 231-252.
- 부경대학교, 2019, 부경해양지수.
- 손중원, 2007, 진지한 여가로서의 동호인 볼링대회 참가 경험 분석, 석사학위논문, 단국대학교 교육대학원.
- 양승일, 2006, 정책변동론, 도서출판 양서원.
- 왕월, 2021, 산동성 지난시 관광산업 활성화 방안에 관한 연구: 농촌관광과 레저관광 중심으로, 석사학위논문, 경기대학교 관광전문대학원.
- 윤여탁·권옥동, 1994, 여가개념의 변천과 스포츠의 질적 요소 작용, 연세대학교 체육연구소, 체육연구논문집, 1(11), 17-42.
- 이동수·최봉기, 2015, 정책연구, (주)박영사.
- 이수호, 2001, 우리나라 해양레저산업의 현황과 전망, 해양레저연구소, 서울.
- 이영진·이훈, 2010, 해양레저관광행동의 쾌락성(hedonic)과 유용성(utilitarian) 측정지표 개발, 관광학연구, 34(1), 95-114.
- 이우진, 2018, 해양레저 활동 안전정책 결정과정 분석, 박사학위 논문,

- 한양대학교.
- 이우진·임태성, 2016, 야외교육활동 안전사고 담론에 관한 미디어 프레임 고찰: 사설 해병대 캠프사고 보도 사례를 중심으로, 한국콘텐츠학회, 16(9), 726-738.
- 이종길, 1992, 사회 체육활동과 생활 만족의 관계. 석사학위논문, 서울대학교.
- 정영라·이재섭, 2021, 전통시장의 관광목적지화에 대한 현상학적 연구, 전통시장 주체자가 경험한 인식을 중심으로, 관광학연구, 45(2), 27-51.
- 정영란, 1997, 생활체육 참가와 여가만족의 관계, 박사학위논문, 서울대학교 대학원.
- 지속가능발전해법네트워크, 2022, 2022, 세계행복보고서.
- 진봉국, 1993, 여가활동 참여와 생활만족의 관계, 석사학위논문, 서울대학교.
- 한국리서치, 2018, 대한민국 해양레저산업 분류체계 고도화 및 산업현황 조사.
- 한국리서치, 2022, 경기도 해양레저산업 현황분석.
- 해양경찰청, 2023, 국가경제포털 동력수상레저기구 등록현황.
- 해양수산부, 2022, 2021 해양관광사업통계조사.
- Beard, J. G., & Ragheb, M. G. 1980, Measuring leisure satisfaction, *Journal of leisure research*, 15(3).
- Burckhardt, C. S. 1985, The impact of arthritis on quality of life, *Nursing Research*, 34(1), 11.
- Garrod, B. & Wilson, J. 2003, *Marine Eco-tourism: Issues and Experiences*, Clevedon: Channel View Publications.
- McKechine, G. E. 1974, The psychological structure of leisure, *Leisure Research*, 6, 27-45.
- Kaplan, k. 1983, *Leisure in America*, Englewood - Cliffs. John Wiley & Sons.21.
- Lasswell, Harold. 1971, *A pre-view of policy sciences*, American

Elsevier, NY.

Leonard, W. N. 1980, *A sociological perspective of sport*,
Minneapolis, MN: Burgess Public Company.

Silva, J. M., & Weinberg, R. S. 1984, *Psychological foundation
of sport*. Champagne, IL: Human Kinetics.

Wylson, A. 1981, *Design for leisure entertainment*. Boston:
Butter Worth Inc.

A Study on the Growth and Promotion of Marine Leisure Industry

Choong-hwan Kim*

| Abstract

As the national income and leisure time increase, the marine leisure industry and its tourism have drawn massive interest as a leisure activity for the people. In fact, Korea's marine leisure market has steadily grown and is becoming the biggest leisure industry in the country. Marine leisure is distinct as it requires the use of equipment and consists of manufacturing, service, and consumption as an industry. Therefore, it is in need of appropriate policy, system, and culture. Since its relevant law was created after the 2000s, it is still in its early stage in South Korea without a sufficient policy and system for its growth and development. Thus, this study analyzes the marine leisure industry's environment to determine user types and conditions. Moreover, it examines the current status and limitations of the marine leisure industry in terms of the legal system for marine leisure, the opportunity for growth of Korean manufacturing companies, the classification system of the industry, and safety. The findings of this study are expected to suggest a political direction for the promotion of the marine leisure industry in the future.

Key word : Marine Leisure Industry, Marine Tourism, Marine Leisure Statistics, Marine Leisure Law, Marine Leisure Safety

* First Author, Specialist, Gyeonggi Provincial Government, greenberry-mail@gmail.com