



저작자표시-비영리-변경금지 2.0 대한민국

이용자는 아래의 조건을 따르는 경우에 한하여 자유롭게

- 이 저작물을 복제, 배포, 전송, 전시, 공연 및 방송할 수 있습니다.

다음과 같은 조건을 따라야 합니다:



저작자표시. 귀하는 원저작자를 표시하여야 합니다.



비영리. 귀하는 이 저작물을 영리 목적으로 이용할 수 없습니다.



변경금지. 귀하는 이 저작물을 개작, 변형 또는 가공할 수 없습니다.

- 귀하는, 이 저작물의 재이용이나 배포의 경우, 이 저작물에 적용된 이용허락조건을 명확하게 나타내어야 합니다.
- 저작권자로부터 별도의 허가를 받으면 이러한 조건들은 적용되지 않습니다.

저작권법에 따른 이용자의 권리는 위의 내용에 의하여 영향을 받지 않습니다.

이것은 [이용허락규약\(Legal Code\)](#)을 이해하기 쉽게 요약한 것입니다.

[Disclaimer](#)

工學博士 學位論文

海洋레저스포츠産業 發展戰略에 관한 研究

A Study on Developmental Strategies for Marine
Leisure Sports Industry

指導教授 朴 鎭 洙



2009年 2月

韓國海洋大學校 大學院

海上交通情報學科

李 振 模

本 論文을 李振模의 工學博士 學位論文으로 認准함.

委員長 金正烈 ㉠

委 員 姜秉潤 ㉠

委 員 辛容尊 ㉠



委 員 趙友情 ㉠

委 員 朴鎮洙 ㉠

2008年 12月

韓國海洋大學校 大學院

목 차

Abstract	v
표 목 차	ix
그림 목 차	xii
제 1 장 서 론	1
1.1 연구의 배경 및 필요성	1
1.2 연구의 목적	4
1.3 연구의 방법 및 체계	7
제 2 장 해양레저스포츠산업의 특성과 현황	10
2.1 해양레저스포츠산업의 특성	10
2.1.1 해양레저스포츠산업의 개념	10
2.1.2 해양레저스포츠산업의 중요성	14
2.2 해양레저스포츠산업의 연구현황	18
2.3 우리나라 해양레저스포츠산업의 현황	21
2.3.1 기반현황	21
2.3.2 관련 법규 현황	27
2.3.3 관련 정부 부처별 기능	32

2.4 세계 해양레저스포츠산업의 현황	33
2.4.1 세계 해양레저스포츠산업 규모 및 기반현황	33
2.4.2 국가별 해양레저스포츠산업 현황	37
2.5 세계 주요국과 우리나라의 해양레저스포츠 수요특성 비교	47
제 3 장 해양레저스포츠산업의 환경분석	51
3.1 해양레저스포츠산업의 환경분석 체계	51
3.1.1 산업환경 분석 체계	51
3.1.2 해양레저스포츠산업 환경요인	57
3.2 해양레저스포츠산업의 환경분석	58
3.2.1 레저보트 보유척수와 환경변수간의 상관관계 분석	59
3.2.2 레저보트 보유척수와 세부 환경변수에 대한 국가별 분석	62
3.3 요약	71
제 4 장 해양레저스포츠의 수요 분석	73
4.1 이론적 배경 및 연구개요	73
4.1.1 이론적 배경	73
4.1.2 설문지 구성, 조사 및 자료분석 방법	76
4.1.3 인구통계 특성	76
4.2 잠재 수요자인 일반인의 해양레저스포츠 수요분석	79

4.2.1 해양레저스포츠에 대한 인식	79
4.2.2 해양레저스포츠에 대한 향후 소비특성	82
4.2.3 해양레저스포츠에 대한 선택속성	87
4.3 이용자들의 해양레저스포츠 수요분석	90
4.3.1 해양레저스포츠에 대한 소비특성	90
4.3.2 해양레저스포츠에 대한 선택속성	94
4.4 이용자들이 인식하는 해양레저스포츠 전망 및 활성화	98
4.4.1 해양레저스포츠 전망	98
4.4.2 해양레저스포츠 활성화 저해요인	101
4.4.3 해양레저스포츠 활성화 요인	104
4.5 요약	105



제 5 장 해양레저스포츠산업의 활성화 전략108

5.1 활성화방안 중요도 평가 의사결정방법론	108
5.1.1 계층분석적 의사결정방법론 개요	108
5.1.2 계층분석적 의사결정방법론을 이용한 활성화 방안분석	113
5.2 계층분석적 의사결정방법론(AHP) 분석결과	116
5.2.1 계층별 평가	116
5.2.2 활성화 방안의 중요도 종합과 평가	118
5.3 해양레저스포츠산업의 활성화 전략	120
5.3.1 요트 정박시설 구축	121

5.3.2	세제개선 및 금융·보험 지원체계 구축	122
5.3.3	선진국 수준의 규제완화	123
5.3.4	국민의식 개선	124
5.4	요약	125

제 6 장 결 론128

6.1	연구의 결과	128
6.2	연구의 시사점 및 향후 과제	132

참고문헌

설문지



A Study on Developmental Strategies for Marine Leisure Sports Industry

by Lee, Jin Mo

Department of Marine Traffic Information Engineering
The Graduate School of Korea Maritime University
Busan, Republic of Korea

Abstract

The interest in the marine leisure sports is rapidly growing with increments of the leisure time due to the five-day working a week and the increased GDP. The regional governments are trying to attract massive investments into the marine leisure industry through holding promotional events such as international leisure exhibitions and yacht rallies.

However, the domestic demands for marine leisure sports substantially didn't increase comparing with those of the advanced countries. Currently, few studies have been made on the industrial factors for the promotions of the marine leisure sports but on the aspects of sport activities.

In this study, the environmental factors on the marine leisure sports have been investigated and compared with those of the advanced countries by utilizing pre-established data and information. Furthermore, the recognition level, the determinant factors and selection intentions of the domestic people on the marine leisure sports have been investigated to examine the current status and future perspectives of marine leisure sport participation. Additionally, the analytic hierarchy process(AHP) questionnaire has been made through a panel of the experts in marine leisure sports, and the AHP analysis have been made to provide suggestions for vitalizations on the marine leisure sports industry.



First of all, the environmental factors on the marine leisure sports have been investigated through the correlation analyses between the number of the leisure boats(yacht and motor boat) per 1,000 persons and the environmental factors of industries.

It has been founded that the number of the leisure boats(yacht and motor boat) per 1,000 persons has shown substantially significant correlations with eight major factors, such as the GDP per capita, the quality of life, the interests in health·safety·environments, the lengths of coastal line, and the

efficiencies of the government policies.

Especially, the eight factors showed relatively high scores in the advanced countries of marine sports, such as Norway, Finland, New Zealand, Sweden, Australia, USA and the Netherlands. In other words, such countries had generally a large number of leisure sport boats. This finding implies that the recognitions on the social environments for the marine leisure sports should be improved, and the relaxations of the laws and the regulations in marine leisure sports to be revised in order to facilitate the further development of the industry well as.



Through the investigations on the recognitions of the non-marine-sports-users and the actual users, it has shown that the general public, currently unexperienced people, intend to spend their time for the beauty of scenery and the family's recreations. On the contrary, it has shown that the actual users are mainly spending their time with sports manias and sports clubs.

It has shown that 74.0% of the general public spends less than ₩100,000 for one time, and 80.8% of them expects to spend less than ₩1,000,000 a year. 54.4% of the actual users

spend their marine leisure activity within ₩1,000,000 per year.

For the periods of leisure time and the places, it has shown that both the general public and marine sports users want to enjoy one-day leisure sports(including moving and playing time), which implies that the most appropriate places for the marina regions are within 2-hours by one-way trip and have attractions such as beautiful scenery.

The investigations on the future intentions of using the marine leisure sports have shown that the two group have got the identical main purposes. They want to spend their time not only for the sports itself but also for the varied leisure activities such as relaxations, travels, leisures, businesses and etc.

Finally, AHP analyses have shown the importance of the way of vitalization on marine leisure sports industry. Especially, in terms of the relative importance among developmental strategy factors, the establishment of facilities infrastructure had the highest importance, following by the revision of laws and systems, the promotion of social-culture foundation and the further development of associated technologies.

표 목차

<표 2-1> 미국의 레저보트산업 경제적 효과분석(2006)	17
<표 2-2> 우리나라 요트 계류시설 현황	22
<표 2-3> 레저보트 등 기구별 등록현황	23
<표 2-4> 레저보트 제조 가능 건조업체 현황	24
<표 2-5> 성별, 연령별 조종면허 취득현황	26
<표 2-6> 국내 해양레저사업 등록업체 현황	27
<표 2-7> 해양레저스포츠산업관련 정부부처별 기능	32
<표 2-8> 세계 주요국의 해양레저스포츠산업 기반현황(2006)	34
<표 2-9> 세계 주요국의 종류별 레저보트 보유현황(2006)	35
<표 2-10> 세계 주요국의 레저보트 생산현황(2006)	36
<표 2-11> 일본의 해양레저스포츠산업 기반현황(2006)	38
<표 2-12> 일본의 레저보트 보유현황(2006)	39
<표 2-13> 일본의 해양레저(스포츠형) 참여 현황	40
<표 2-14> 일본의 소형선박 조종사 면허 취득자 추이	40
<표 2-15> 미국의 해양레저스포츠산업 수요기반 현황(2006)	42
<표 2-16> 미국의 레저보트 생산기반 현황(2006)	43
<표 2-17> 영국의 해양레저스포츠산업 기반현황(2006)	43
<표 2-18> 영국의 레저보트 보유현황(2006)	44
<표 2-19> 영국의 레저보트산업 현황(2006)	44
<표 2-20> 호주의 해양레저스포츠산업 현황(2006)	45

<표 3-1> 스포츠 대중화에 미치는 환경요인	52
<표 3-2> 레저스포츠 관련 산업의 환경요인	53
<표 3-3> 해양레저스포츠의 환경요인	54
<표 3-4> 해양레저스포츠산업의 산업요인	58
<표 3-5> 해양레저스포츠산업에 미치는 환경 변수	60
<표 3-6> 레저보트 보유척수와 환경변수와의 상관관계 분석	61
<표 3-7> 레저보트 보유 척수와 환경변수와의 분석결과	62
<표 4-1> 일반인의 인구 통계학적 특성	77
<표 4-2> 이용자의 인구 통계학적 특성	78
<표 4-3> 레저스포츠 이용 현황	79
<표 4-4> 월 레저스포츠 지불비용 현황	80
<표 4-5> 해양레저스포츠를 즐기지 않은 이유	81
<표 4-6> 해양레저스포츠 향후 이용시기	83
<표 4-7> 해양레저스포츠 이용목적	84
<표 4-8> 해양레저스포츠 이용시 동반자	84
<표 4-9> 해양레저스포츠 이용시 비용	85
<표 4-10> 해양레저스포츠 이용시간 및 이동시간	87
<표 4-11> 해양레저스포츠 이용장소 선정요인	88
<표 4-12> 해양레저스포츠 이용 장소별 선호순위	88
<표 4-13> 해양레저스포츠 장비 이용형태 선호도	89
<표 4-14> 해양레저스포츠 이용목적	91
<표 4-15> 해양레저스포츠 이용시 동반자	92

<표 4-16> 해양레저스포츠 연간 지불비용	93
<표 4-17> 해양레저스포츠 이용시간	94
<표 4-18> 해양레저스포츠 장소 선정요인	95
<표 4-19> 해양레저스포츠 이용 장소별 선호순위	96
<표 4-20> 해양레저스포츠 장비 현재와 향후 이용형태	97
<표 4-21> 해양레저스포츠 전망	99
<표 4-22> 해양레저스포츠 향후 주 수요층	100
<표 4-23> 해양레저스포츠 활성화 시기	101
<표 4-24> 해양레저스포츠 활성화 저해요인	102
<표 4-25> 해양레저스포츠 활성화 요인	104
<표 5-1> 지표간 가중치 분석결과	119



그림 목차

<그림 1-1> 연구의 흐름	9
<그림 2-1> 레저스포츠의 의미와 개념	11
<그림 2-2> 스포츠 산업의 분류	12
<그림 2-3> 해양레저스포츠산업의 단계별 산업구조	13
<그림 2-4> 일본의 레저보트 보유규모 추이	37
<그림 2-5> 미국 연도별 개인지출 비용 및 구매 척수	41
<그림 2-6> 미국의 레저보트 보유 및 등록규모 추이	42
<그림 2-7> 미국의 승용차 대수와 레저보트 보유척수 추이	47
<그림 2-8> 프랑스의 소득, 승용차와 레저보트 보유척수 추이	48
<그림 2-9> 일본의 소득, 승용차와 레저보트 보유척수 추이	49
<그림 2-10> 한국의 소득, 승용차와 레저보트 보유척수 추이	50
<그림 3-1> 산업의 환경 구조	55
<그림 3-2> 레저보트 보유척수와 1인당 GDP간 상관관계	63
<그림 3-3> 레저보트 보유척수와 삶의 질간 상관관계	64
<그림 3-4> 레저보트 보유척수와 건강·안전·환경의 관심간 상관관계	65
<그림 3-5> 레저보트 건조척수와 해양과학기술 수준간 상관관계	66
<그림 3-6> 레저보트 보유척수와 해안선 길이간 상관관계	67
<그림 3-7> 레저보트 보유척수와 정부정책의 효율성간 상관관계	68
<그림 3-8> 레저보트 보유척수와 기업경쟁의 촉진간 상관관계	69
<그림 3-9> 레저보트 보유척수와 창업 용이성간 상관관계	70

<그림 3-10> 레저보트 보유척수와 기업경쟁력 강화정책간 상관관계	71
<그림 5-1> 계층분석적 의사결정방법론(AHP)의 표준계층도	110
<그림 5-2> 계층분석적 의사결정방법론(AHP)의 모형도	114
<그림 5-3> 1계층 활성화 방안의 평가결과	116
<그림 5-4> 법과 제도 인프라 정비 평가결과	117
<그림 5-5> 시설 인프라 구축 평가결과	117
<그림 5-6> 사회문화 기반조성(인식개선) 평가결과	117
<그림 5-7> 기술기반조성(기술력향상) 평가결과	118
<그림 5-8> 계층분석적 의사결정방법론 지표 가중치 평가결과	119
<그림 5-9> 영국의 차터회사의 역할	123



제 1 장 서 론

1.1 연구의 배경 및 필요성

매슬로우의 욕구계층이론에 의하면 인간의 욕구는 무한하며, 인간의 행동은 만족하지 못한 욕구를 채우는 것을 목표로 한다. 또한 인간은 기본적인 하위의 생리적 욕구와 안전의 욕구가 충족되면 소속감과 사랑의 욕구, 자존감(존경), 자기실현과 같은 상위의 욕구들을 충족하고자 하는 경향성을 가지고 있다.

오늘날 현대인은 자아실현의 욕구를 충족하기 위하여 레저, 스포츠, 관광 등 삶의 질적 수준을 향상시키기 위한 여가 활동을 적극적으로 향유하고 있다.

최근 우리나라는 2004년부터 주5일 근무제가 시행되었으며, 2008년 7월 1일 부터는 50인 이상 사업장에도 주5일 근무제가 확대 시행되어 여가시간이 증가하고, 국민소득 향상으로 삶의 질 향상을 가져왔다(노동부, 2004). 이에 따라 여가와 휴식, 관광, 스포츠 등에 관한 욕구가 증가하여 스키, 골프 등에 이어 국내에서 즐길 수 있는 새로운 레저로서 해양레저스포츠에 대한 국민들의 관심이 점점 높아지고 있는 실정이다.

우리나라는 삼면이 바다로 둘러싸여 있고 자연경관도 매우 수려한 관계로, 해양레저시설의 입지에 적합한 곳이 무궁무진하게 많다. 레저보트인 모터보트, 요트 등을 만들 수 있는 산업인프라도 세계 1위인 조선기술을 활용할 수 있어 산업기반이 충분히 조성되어 있다.

해양레저스포츠산업은 삶의 질을 풍성하게 하는 대안일 뿐만 아니라, 관련 산업에 미치는 경제적 영향 측면에서도 그 중요성이 부각되고 있다. 미국 미시간주립대 보트산업연구소에 의하면 레저보트산업의 미국내 경제효과는 2006

년 기준으로 613억불로 분석하고 있으며, 고용효과도 48만 명으로 분석하고 있다. 2008년에 열린 경기 보트쇼의 경우 601억원 규모의 계약 및 판매가 이루어졌으며, 1,650억원의 생산유발 효과를 창출한 바 있다(한국무역진흥공사, 2008).

한편, 수산자원 감소와 유가상승에 따른 비용증가에 따라 소득이 감소하고 정주여건의 개선이 미흡함에 따라 어업종사 가구 수가 점점 감소되고, 어업종사자들이 노령화가 심화되고 있다. 어업에 종사하는 인구는 2004년 21만 명에서 2016년에는 9만 4천명으로 줄어들고, 60세 이상의 노령인구도 2004년에 27%에서 2016년에는 40%로 어촌의 노령화와 공동화가 예상된다. 이러한 어촌의 문제를 대응하기 위해 새로운 성장동력으로서 해양레저스포츠 활성화에 따른 리조트산업 및 관광산업이 어촌의 구조개선 측면에서 검토되고 있다(해양수산부, 2006a).

이와 연계하여 해양레저스포츠산업은 국내 소형 조선산업의 새로운 성장동력으로 부각되고 있다. 국내 소형 조선산업은, 1990년대 후반 이후 호황을 누리고 있는 중대형 조선산업과는 달리 시장이 위축되면서 불균형이 심화되고 있고 준립 기반마저 위태로운 실정이다. 최근 유가상승으로 인한 어선들의 조업 비용 증가와 한·중·일 어업협정 이후 어선의 발주량이 급감함에 따라 어려움을 겪고 있는 소형 조선산업의 활로모색을 위한 구조개선 방안이 필요하다. 오스트레일리아 경우에는 어선 위주의 중소형 조선산업에서 조선기술과 디자인기술의 접목으로 특수보트와 레저보트를 건조하는 보트산업의 활성화를 통해 사업 영역을 탈바꿈하여 중소형 조선산업의 구조를 성공적으로 개선한 바 있다(홍성인, 2003).

일본의 경우 1인당 국민소득이 1만 불이 넘어서면서 해양레저스포츠에 대한

수요가 빠르게 증가했고 레저보트 시장도 급속하게 확대되었다(홍성인, 2003). 전문가들은 우리나라도 국민소득 2만 불이 되면 해양레저스포츠가 활성화될 것으로 전망하였으나, 국민의 관심과 수요특성은 선진국과 차이를 보임에 따라 해양레저스포츠의 수요가 크게 늘어나지 않고 있다.

최근 지방자치단체들은 경쟁적으로 요트전시회, 국제요트대회 등 관련 이벤트를 개최하고 대규모 투자의 계획을 수립하여 추진하는 등 해양레저스포츠의 붐 조성에 노력하고 있는 실정이다.

이러한 추세에 발맞추어 정부는 요트 등에 부과되는 특소세를 폐지시키고(2004), 2005년에 지방세 부담을 완화하는 등 관련세제를 개선하였고, 레저보트 개발을 위한 기술 인프라 구축과 함께 기술개발 프로그램을 마련하고 마리나 시설설치를 위한 특별법 제정을 추진하고 있다. 또한 관련 연구소, 기업, 개인사업자들 역시 해양레저스포츠를 새로운 블루오션사업으로 생각하고, 기술개발과 더불어 관련사업의 투자에 관심을 보이고 있다. 정부는 각 부처별로 해양레저스포츠산업과 관련된 정책의 역할이 분담되어 있으나 보다 종합적이고 체계적인 계획 마련이 필요한 상황이다.

하지만 우리나라 해양레저스포츠산업의 경우는 미국, 프랑스, 일본 등 선진국과는 다른 양상을 보인다. 즉 선진국의 경우 레저보트 보유척수는 국민소득 수준 및 승용차 보급대수와의 시계열상 유사한 추세를 보이고 있으나, 우리나라 레저보트 보유 척수 추세는 선진국과는 차이를 보인다. 따라서 우리나라 해양레저스포츠산업이 선진국에 비해 그 발달이 미진한 원인을 분석해 보고, 우리나라 해양레저스포츠산업을 발전시킬 수 있는 체계적이고 정량적인 연구가 필요한 실정에 있다.

1.2 연구의 목적

우리나라 해양레저스포츠 및 동 산업과 관련한 연구로서 1999년에 지삼업을 비롯하여, 이후 이원태(2001), 박명국·김성규(2003), 서희진(2004), 조호경(2004) 등에 의한 연구가 있으며 이들이 수행한 정책연구는 주로 문헌연구 위주로 이루어져 있다. 김정렬(2000), 차성기(2005)가 델파이기법을 이용하여 해양레저스포츠 발전방향과 발전과제에 관한 연구를 하였다.

또한 최근 박승환(2004), 하창완(2000) 등이 해양레저스포츠 발전전략과 참여자의 성격특성을 연구하였다. 영동지역과 부산지역 등 주로 특정지역에 한정하여 연구가 이루어졌다.

그 동안의 연구는 주로 스포츠관점에서 문헌연구, 정성적 방법과 특정지역을 중심으로 한 연구가 주를 이루었다. 특히 해양레저스포츠산업 환경의 비교분석에 관한 연구, 일반인들과 이용자들의 수요분석에 관한 연구, 활성화의 저해요인 그리고 활성화 방안의 도출을 통한 발전전략에 관한 연구를 포함하는 산업 전반에 관한 연구는 거의 이루어지지 않고 있는 실정이다.

본 연구에서는 해양레저스포츠산업의 환경분석 체계를 정립한 다음, 선진국들에 있어서 이들 체계구성 요소들과 해양레저스포츠산업의 활성화 척도인 레저보트 보유척수(인구 천명당) 간에 비교분석을 수행하고자 한다. 잠재 수요자인 일반인들과 현재 이용자들의 수요특성을 분석하며 해양레저스포츠산업 활성화의 저해요인을 고찰하고 그 해결 방안을 도출하여 제시하고자 한다.

한편 해양레저스포츠산업을 둘러싸고 있는 규제들을 체계적으로 풀지 못하고 대규모 투자를 수반하는 사업들을 추진할 경우 대규모 투자 손실을 초래하

여 국가예산을 낭비할 소지가 있는 관계로 활성화 방안의 중요도를 평가하여 체계적으로 추진될 수 있는 근거를 제시하고자 한다.

그리고 그 동안 해양레저스포츠산업 정책연구에 전문가 설문조사, 델파이기법 등 정성적 방법으로 다루어 온 방법론 대신에 계량적 방법인 계층분석적 의사결정방법론¹⁾(Analytic Hierarchy Process : AHP)을 적용하여 활성화 주요 방안이 무엇인지 밝히고 중요도 평가를 통하여 제반 관련 정책의 계획 및 수립의 근거를 마련하고자 한다.

따라서 본 연구의 목적은

첫째, 우리나라, 미국, 프랑스, 일본의 인구 천명당 레저보트 보유 척수와 인구 천명당 승용차 대수 및 국민 1인당 GDP 자료를 시계열로 비교분석하여 차이점을 도출하고자 한다.

둘째, 스포츠, 스포츠산업 및 해양레저스포츠의 산업환경 분석의 체계를 고찰하여 해양레저스포츠산업의 환경분석 체계를 정립한다. 정립된 해양레저스포츠산업의 환경분석 체계로 OECD, IMD 등 통계자료를 이용하여 주요 선진국 해양레저스포츠산업의 산업환경 요인을 비교분석하고자 한다.

셋째, 잠재 수요자인 일반인들과 이용자들을 대상으로 한 설문조사를 통하여 해양레저스포츠에 대한 일반인들과 이용자들의 수요특성을 확인하고자 한다.

넷째, 해양레저스포츠산업의 발전 저해요인과 활성화 요인에 대한 설문조사

1) 1970년 초반 T. Satty에 의하여 개발된 계층분석적 의사결정방법론(AHP)은 의사결정의 계층구조를 구성하고 있는 요소간의 쌍대비교(Pairwise comparison)에 의한 판단을 통하여 평가자의 지식, 경험 및 직관을 포착하고자 하는 하나의 새로운 의사결정방법론이다. 최근 동 이론의 단순성 및 명확성, 적용의 간편성 및 범용성이라는 특징으로 여러 의사결정분야에서 널리 응용되고 있다.

를 통하여 저해요인 도출과 함께 그 활성화 요인을 선정하고자 한다.

다섯째, 도출된 활성화 요인에 대한 계층분석적 의사결정방법론(AHP)을 이용하여 전문가 집단에 대한 설문조사를 통해 우리나라 해양레저스포츠산업의 주요 활성화 방안을 선정하고 발전전략을 제시하고자 한다.

그런데 우리나라 해양레저스포츠산업의 현재 수준은 해양레저스포츠서비스업의 발달 초기 단계로 제조업, 유통업 등은 아직 형성되지 않는 상태에 있다. 이에 본 연구에서는 해양레저스포츠산업에 대하여 현재의 서비스업을 중심으로 분석하고 해양레저스포츠산업 발전전략 수립에 활용될 수 있도록 서비스업, 제조업, 유통업, 관련법규 등을 전반적으로 검토, 분석하여 제시하고자 한다.



1.3 연구의 방법 및 체계

상기의 연구목적을 달성하기 위해 본 연구에서는 다음과 같은 방법으로 연구를 수행하였다.

첫째, 해양레저스포츠산업의 발전과정에 대한 고찰을 위해 해양레저스포츠산업의 환경 분석을 실시하여 선진국들의 해양레저스포츠산업 환경요인과 해양레저스포츠 발전수준의 척도인 인구 천명당 레저보트 보유 척수와의 관련성을 비교분석하였다.

둘째, 우리나라 해양레저스포츠산업의 발전 가능성을 진단하기 위하여 잠재 수요자인 일반인들과 현재 해양레저스포츠 이용자들의 해양레저스포츠에 대한 수요특성을 분석하였다.

셋째, 우리나라 해양레저스포츠산업의 발전전략을 제시하기 위하여 해양레저스포츠산업 설문조사 결과로부터 도출된 활성화 저해요인과 그 해결 방안에 대한 전문가 집단 설문조사 결과에 계층분석적 의사결정방법론(AHP)을 적용하여 주요 활성화 방안을 제시하였다.

본 논문의 연구체계는 <그림1-1>과 같으며 다음과 같이 구성한다.

제1장에서는 연구의 배경과 목적 및 연구방법을 서술한다.

제2장에서는 해양레저스포츠산업의 개념, 선행연구 현황, 우리나라와 세계 해양레저스포츠산업의 현황, 해양레저스포츠산업의 수요특성을 비교한다.

제3장에서는 스포츠, 스포츠산업 및 해양레저스포츠의 산업환경 분석의 체계를 고찰하여 해양레저스포츠산업의 환경분석 체계를 정립한다. 정립된 해양

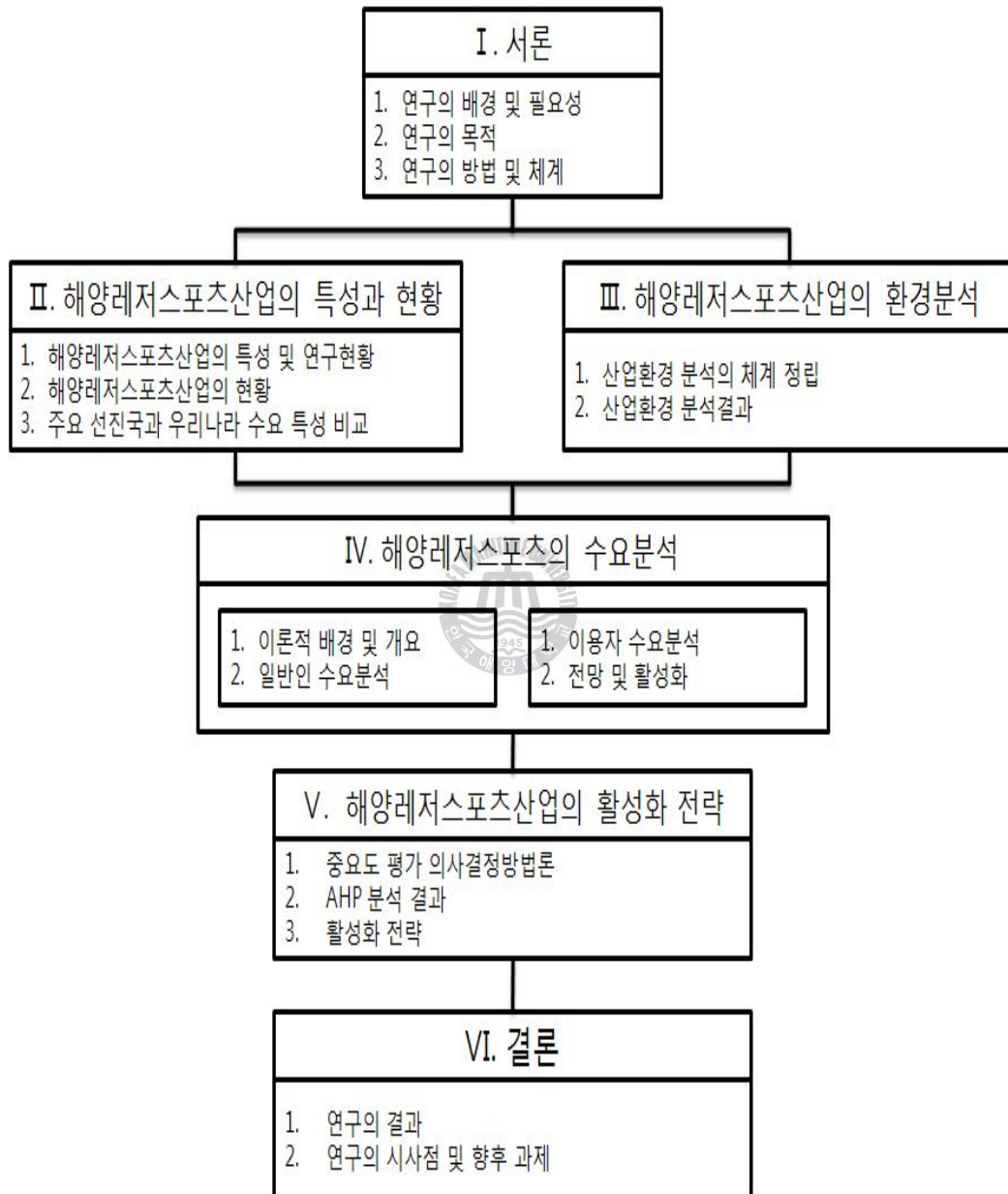
레저스포츠산업의 환경분석 체계로 선진국들의 외부환경인 사회적 환경요인, 기술적 환경요인, 경제적 환경요인, 자연적 환경요인, 정치·법적 환경요인과 해양레저스포츠 발전수준의 척도인 인구 천명당 레저보트 보유 척수와의 관련성을 연구한다.

제4장에서는 잠재 수요자인 일반인들과 현재 이용자들의 해양레저스포츠에 대한 수요특성을 분석하며, 활성화 저해요인을 고찰하고 그 해결방안을 도출하고자 한다.

제5장에서는 전문가들을 대상으로 한 계층분석적 의사결정 방법론(AHP)에 의한 설문조사와 분석을 통한 주요 활성화 방안을 도출하고 발전전략을 제시한다.

제6장에서는 본 연구를 요약한 결론, 연구의 시사점 및 향후 과제로 구성하고자 한다.





<그림 1-1> 연구의 흐름

제 2 장 해양레저스포츠산업의 특성과 현황

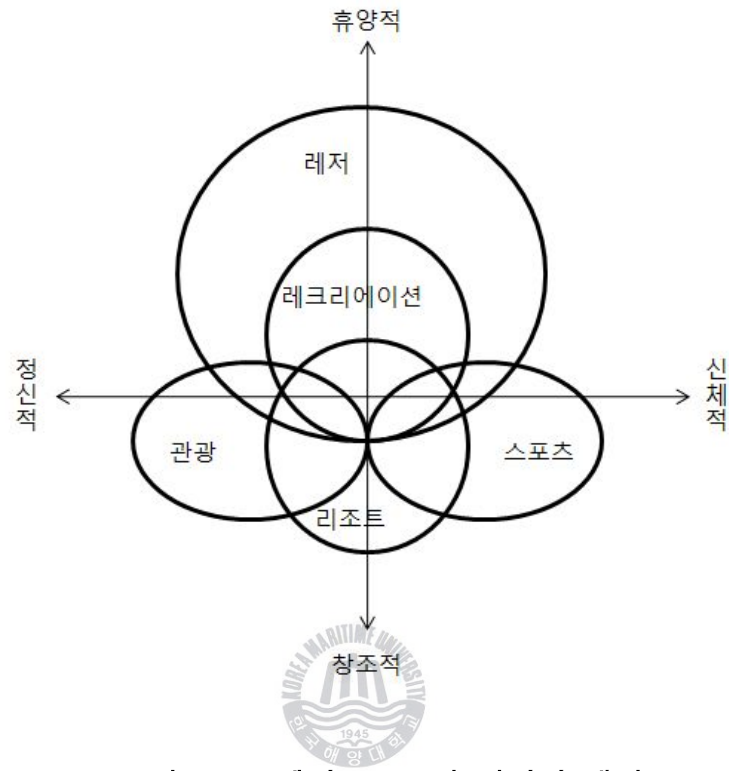
2.1 해양레저스포츠산업의 특성

2.1.1 해양레저스포츠산업의 개념

레저란 여가시간에 무엇인가 자유스러운 활동이나 기회를 갖는 것을 말한다. 일에서 해방되어 자유스러운 시간을 가지며 여기에 어떠한 목적, 가치 및 수단적 의미를 부여할 때 이를 레저라고 한다(엄서호 외, 2007).

스포츠란 ‘공식적으로 기록된 역사를 가지고 있는 역할과 위치를 분명하게 명시하는 규칙에 준하여 경쟁을 위한 육체적 노력을 실행하는 활동으로서, 상대방에 대한 승리를 통해 유형, 무형적 가치를 지닌 목표를 달성하고자 하는 사람에 의해 수행되는 활동이다.’ 라고 하였다(Edwards, 1973).

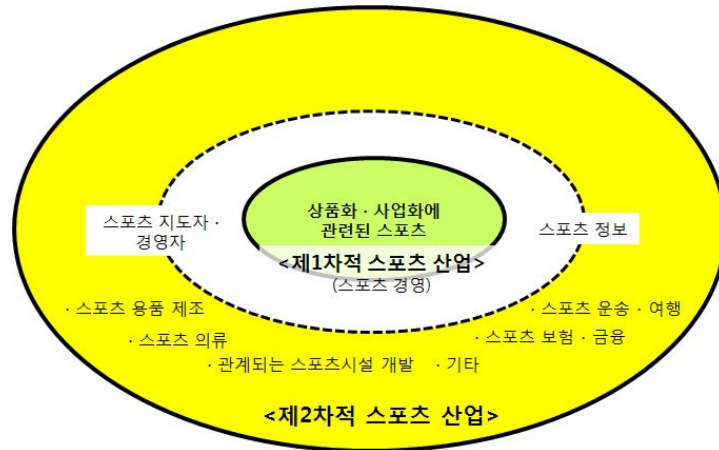
현대사회에 있어서의 스포츠는 레저 활동의 중요한 수단이다. 그러나 모든 스포츠가 레저 활동에 포함되는 것은 아니다. 근래 프로야구나 프로축구와 같은 운동선수들의 행위는 승패가 경제적 가치를 지향하는 것으로 내적 만족을 추구하는 레저의 본질과는 상이한 점이 있다. 레저의 참여가 즐거움을 목적으로 하는 것이라면 자유 및 심리적인 쾌락을 향유할 수 있는 스포츠만을 여가에 포함시킬 수 있을 것이다(김경호, 2002). 레저와 스포츠에 대한 의미의 개념에 대해 일본의 Akio Kuroyanagi가 <그림 2-1>과 같이 표현하였다.



<그림 2-1> 레저스포츠의 의미와 개념

최근에는 레저와 스포츠의 합성어로서 레저스포츠란 새로운 용어가 등장하여 일반적으로 많이 사용되어 지고 있다. 레저와 스포츠의 개념이 합쳐진 의미로써 레저시간을 활용하여 스포츠를 즐기는 행위를 말한다(이재형, 2003). 특히 해양레저스포츠는 바다, 강, 호수 등 물에서 레저시간을 활용하여 스포츠를 즐기는 형태로 이루어지는 해양레저스포츠 활동을 가리킨다.

해양레저스포츠산업은 스포츠형 해양스포츠와 레저형 해양스포츠 활동 등과 관련된 해양스포츠용품 제조업, 유통업, 교육업, 시설업, 서비스업(각종 용품판매 및 대여, 이벤트 대행)으로 정의하고 있다(김경호, 2002).

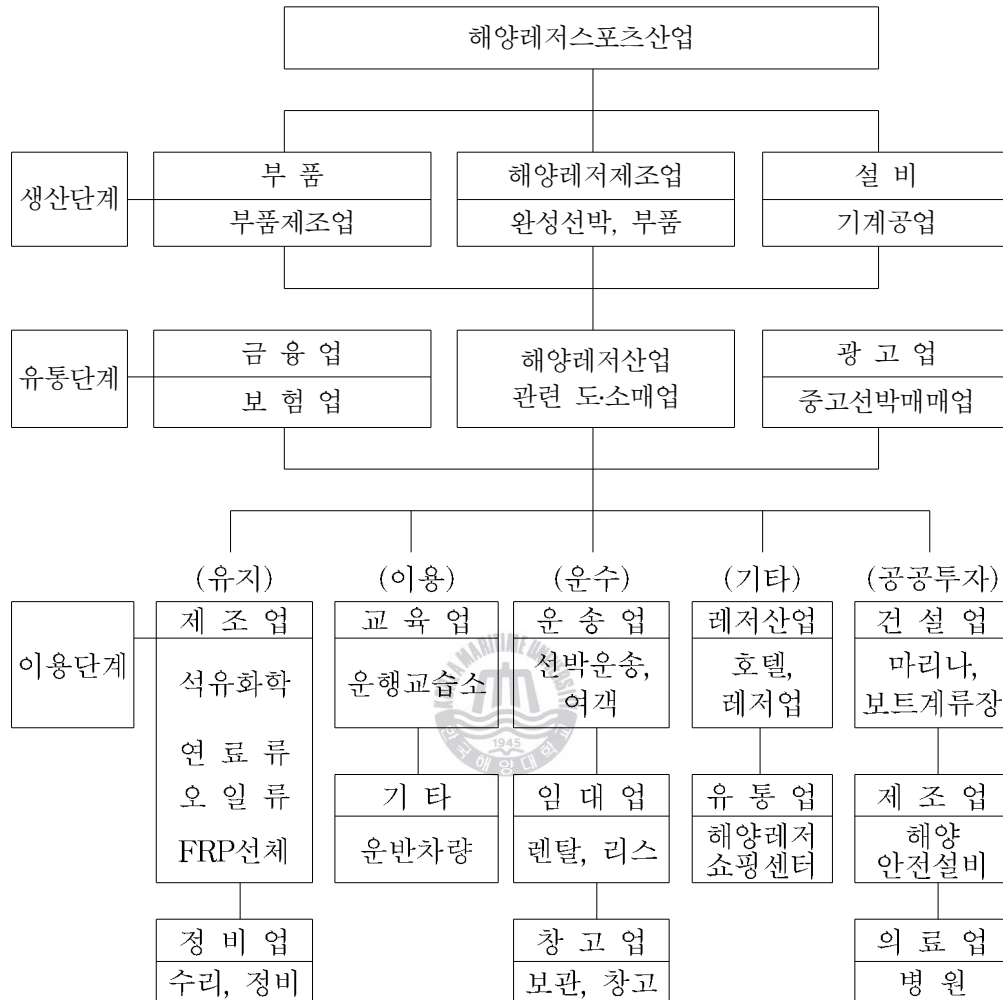


<그림 2-2> 스포츠 산업의 분류

한편, Yayoi(1991)는 스포츠산업을 <그림 2-2>와 같이 1차적 스포츠산업과 2차적 스포츠산업으로 분류하였다. 즉, 스포츠산업이란 스포츠 행위를 위주한 상품을 1차적 산업으로 보고 이들 1차적 산업으로부터 파생된 산업에 해당하는 제조업, 금융, 시설개발, 여행, 운송 등을 2차적 산업으로 분류하였다.

지삼엽(2002)은 해양레저스포츠산업을 <그림 2-3>와 같이 생산단계, 유통단계, 이용단계로 구분하여 나타내었다.

이 밖에도 경남발전연구원(2007)은 자연에서 물을 직접 또는 간접적인 매개체로 하여 여가를 즐기는 것과 관련된 수상레저·해양레저·해양성 레크레이션·해양스포츠와 관련된 해양레저스포츠 제조업, 유통업, 서비스업, 시설업 등으로 정의하고 있다.



<그림 2-3> 해양레저스포츠산업의 단계별 산업구조

2.1.2 해양레저스포츠산업의 중요성

인간은 타인보다 조금 더 나은 문화적이고 진취적인 삶을 영위하고자 레저스포츠를 즐기려고 하여 오늘날 세계적으로 해양레저스포츠의 증가요인인 것이다.

현대생활에서 레저스포츠의 기능을 김영환(1989)은 개인적 측면과 사회·문화적 측면으로 구분하였으나, 본 연구가 산업관점의 연구임을 고려하여 유홍주(2007)가 분석한 경제측면에 있어서의 중요성을 추가하여 고찰하고자 한다.

(가) 개인적 측면²⁾

- (1) 긴장완화의 기능 : 현대사회의 복잡하고 다양한 관습 및 제도와 개인의 사고방식 및 행동욕구 간의 갈등과 부조화가 내적 불균형을 가져와 생겨나는 긴장감을 완화시켜 준다.
- (2) 기분전환의 기능 : 여행이나 스포츠와 같은 레저 활동은 장소나 활동 유형의 형태를 변화시켜 실제적 도피(realistic escape)를 경험하게 하고, 또는 영화 같은 레저 활동은 공상적 도피(fantasy escape)를 경험하게 한다.
- (3) 자아형성의 기능 : 기계적이고 반복적인 사고와 행동의 현대생활에서 레저 활동은 인간의 자기실현의 욕구 등을 충족시켜 준다.
- (4) 태도·성격 형성의 기능 : 자연 및 인간과 접촉하는 기회를 가짐으로써 협동적이고, 낙천적인 태도와 외향적이고 능동적인 성격으로 변화시켜 준다.
- (5) 보상의 기능 : 사회관계에 미숙한 현대인에게 정서적 보상기능이 있으며, 성공을 경험하게 하여 사회적 보상도 받게 된다.

2) 김영환 : 현대생활에서 레저의 기능

(나) 사회·문화적 측면³⁾

- (1) 사회학습의 기능 : 사회의 새로운 상황과 환경에 적용하는 법과 사회적 역할을 수행할 수 있는 능력을 기를 수 있게 한다.
- (2) 재생산의 기능 : 일에 의하여 생기는 정신적, 육체적 피곤과 지루함을 제거해줌으로서 노동력이 재활할 수 있도록 회복시켜 준다.
- (3) 사회통합의 기능 : 집단이나 사회에 공동가치를 부여하기 때문에 연대감을 증가시켜 사회를 통합하고 일체감이나 소속감을 느끼게 해준다.
- (4) 사회문제 해결의 기능 : 노인의 소외감, 고립감과 청소년들의 비행 및 범죄를 레저 활동을 통하여 새로운 인간관계를 유지하고 자기를 표현하며, 집단에 소속되는 만족과 행복을 느끼며 건강을 유지·증진시킬 수 있다.



(다) 경제적 측면⁴⁾

해양레저스포츠는 해양레저스포츠용품 제조업을 비롯하여 유통업, 교육업, 시설업, 서비스업(각종 용품판매 및 대여, 이벤트 대행) 등에 파급효과가 있는 것으로 알려져 있다.

이에 해양레저스포츠산업이 발전함으로써 얻을 수 있는 경제적 파급효과는 크게 3가지로 분류할 수 있는데 그 구체적인 내용은 아래와 같다.

(1) 해양레저스포츠용품 제조업 발달

해양레저스포츠용품 제조업은 선진국에서 높은 비중을 차지하고 있는 부가

3) 김영환 : 현대생활에서 레저의 기능

4) 유흥주(2007)의 해양레저스포츠 활성화를 위한 이론적 당위성 및 인적 인프라구축 방안에 관한 연구

가치가 높은 산업이다. 최근 레저보트 등이 국가간 무역에 있어 중요한 부문으로 등장하고 있는데, 우리나라의 경우에는 레저용 또는 경기용 등의 부가가치가 높은 요트, 모터보트, 조정, 카누 등의 생산이 지극히 미약한 실정이다.

(2) 지역경제 활성화

해양레저스포츠는 주로 해안에서 이루어지고 있으며 경쟁력을 잃고 있는 어촌경제가 해양레저스포츠산업의 활성화를 통하여 새로운 수요를 창출할 수 있다. 이를 통하여 낙후된 어촌경제의 활성화를 도모할 수 있을 뿐만 아니라 어업과 관광레저의 접목을 통해 새로운 산업의 활성화를 통하여 지역경제 발전에 기여할 수 있다.

(3) 새로운 일자리 창출

레저보트 등 관련 제조업, 유통업, 교육업, 시설업, 금융업, 서비스업(각종 용품 판매·대여, 이벤트 대행)과 관련된 다양한 새로운 일자리 창출이 가능하다.

미시간 주립대 보트산업연구소에 의하면 레저보트산업의 미국내 경제효과가 <표 2-1>과 같이 2006년 기준 613억불로 분석하고 있으며, 고용효과는 48만 4,700명을 나타나고 있는 등 경제효과가 높은 것으로 분석하고 있다.

<표 2-1> 미국의 레저보트산업 경제적 효과분석(2006)

구 분	총매출액 (백만달러)	고용	노동인건비 (백만달러)	부가가치액 (백만달러)
레저보트 제작	7,727	37,900	1,941	3,188
마리나 임대	3,078	40,000	1,079	1,938
수 리	4,113	51,700	1,540	2,131
보 험	1,843	13,700	801	1,734
보증 중개	439	2,200	191	356
소매 이익(레저보트, 엔진, 트레일러 및 액세서리)	3,868	57,000	1,985	2,805
도매 이익	779	5,000	332	593
엔진, 트레일러 및 액세서리 제작	1,256	5,600	320	369
직접 경제효과	23,104	213,100	8,189	13,114
간접 경제효과	38,220	271,600	12,349	20,507
총 경제효과	61,324	484,700	20,538	33,621

자료 : 미국 미시건 주립대학교 보트산업연구소

2.2 해양레저스포츠산업의 연구 현황

해양레저스포츠에 대한 정책연구로 지삼업(1999)이 한국 해양스포츠 진흥을 위한 제도화 연구를 통해 우리나라 해양레저스포츠의 연구의 초석을 쌓았으며, 2003년에는 해양스포츠가 활성화 되는 세 가지 사회 환경적 조건을 제시하였다. 이원태(2001)가 해양레저스포츠 관광의 활성화 방안에 관한 연구를 통해 사업자의 경영적 장애요인과 활성화 방안을 제시하였다.

박승환(2004)은 영동지역의 스포츠관광을 위한 해양레저스포츠 발전전략에 관한 연구를 통해 영동지역 해양레저스포츠의 전략 지향성을 제시하였으며, 조호경(2004)은 외국사례 비교를 통해 해양레저스포츠와 정책방향을 연구하였다. 서희진(2004)은 저해요인 고찰을 통해 해양스포츠 정책과 활성화 방안을 제시하였으며, 박명국·김성규(2003)은 해양레저스포츠의 거시환경 분석과 미시환경 분석을 통한 해양레저스포츠 활성화 방안을 연구하였다.

해양레저스포츠에 관한 실태조사를 통한 정책연구를 살펴보면, 김경렬(2000)은 전문가, 참여자를 대상으로 델파이기법을 적용하여 해양레저스포츠의 문제점과 발전방안을 연구하였으며, 차성기(2005)도 전문가를 대상으로 델파이기법을 적용하여 해양레저스포츠 발전과제를 도출하고 제시하였다.

해양레저스포츠 인식에 관한 연구에서는 하창완(2000)은 부산지역 성인을 대상으로 해양레저스포츠 참여자의 성격특성에 관한 연구를 하였으며, 이상호(2007)는 해양레저스포츠 체험공간의 속성이 참여자의 감정적 반응, 만족, 재참여의도에 미치는 연구를 하였다. 임찬묵(2006)은 해양레저스포츠 참여에 따른 인지능력, 인지수준과 스포츠사회화의 관계에 관한 연구를 하였다.

최근에는 마케팅 관점에서 박상규(2008)는 도시마케팅 전략을 위한 해양관광레저스포츠 참여동기, 제약, 도시브랜드와 관광만족의 관계에 관한 연구, 황철상(2006)은 해양레저스포츠 참여촉진을 위한 시장세분화 전략에 대해 연구를 하였으며, 백승헌(2006)은 해양스포츠관광 선택 속성에 따른 시장세분화 연구를 하였다.

선진국에서는 주로 요트 등 개발에 관한 연구가 많이 이루어지고 있으며, Blundel(2005)은 유럽지역에서 요트생산의 특성에 대해 연구, Thomas(2002)는 레크레이션 정책에 따른 소비 변화량에 대한 연구를 하였다.

계층분석적 의사결정 방법론(AHP)은 현재 까지 국내에서 해양레저스포츠산업(레저, 레크레이션, 스포츠 포함) 분야의 정책결정에는 아직 사용된 바는 없는 것으로 보인다. 최근 단순성 및 명확성, 적용의 간편성 및 범용성이라는 특징으로 인해 정책결정, 마케팅계획 수립, 리스크 평가, 최적의 예산 배정, 최적의 입지 선정 등 다양한 분야에서 의사결정 기법으로서 활용되고 있다. 미국이나 캐나다에서는 계층분석적 의사결정 방법론(AHP)을 다양한 분야에 적용하고 있으며, 국내에서도 많은 분야에 적용하고 있다.

황규승(1989)은 계층분석적 의사결정 방법론(AHP)에 의하여 구해지는 중요도의 신뢰성을 실증적으로 분석하여 계층분석적 의사결정 방법론(AHP)의 신뢰성을 검증한 바 있다. 최선구(1997)는 계층분석적 의사결정 방법론(AHP)의 가중치 계산법간의 비교연구를 하였다. 윤제곤(1996년)은 중소기업 MIS성공요인에 관한 사례분석을 통하여 계층분석적 의사결정 방법론(AHP)을 사용하여 가중치를 부여한 모형과 가중치를 부여하지 않은 모형과 차이가 있다는 것을 검증하였다.

김계섭(1998)은 계층분석적 의사결정 방법론(AHP)을 이용한 중요도 및 우

선순위 분석을 통한 관광지 개발의 목표계층화에 관한 연구를 한 바 있다. 김향자(1998)는 계층분석적 의사결정 방법론(AHP)을 적용하여 21세기 관광 선진화를 달성하기 위한 정책과제에 대한 중요도 평가를 하였으며, 김민철(2008)은 제주지역 의료관광 분야의 정책 우선순위 분석에 계층분석적 의사결정 방법론(AHP)을 적용하였다.

한숙정(1997)은 계층화 의사결정 방법론을 이용한 정보산업 육성정책에 관한 연구를 하였다. 김영대(1995)는 계층분석적 의사결정 방법론(AHP)에 의한 상대적 중요도 분석을 통한 정부의 개인정보 보호정책에 관한 실증적 연구를 하였다. 민호준(2000)은 계층분석적 의사결정 방법론(AHP)에 의한 상대적 중요도를 중심으로 한국 벤처기업 육성정책에 관한 연구를 한 바 있다. 노시천(1997)은 우리나라 중소기업의 부실화 원인 및 그 예방대책에 관한 실증연구를 하였다.

특히, 김정환(1990) 및 다른 연구자들은 무기체계와 기종결정 및 업체능력 판단 모델에 관한 연구, 국방예산 제도개선 방안에 관한 연구 등과 같이 국방정책 결정에도 많이 활용하였다.

2.3 우리나라 해양레저스포츠산업의 현황

2.3.1 기반현황

(가) 마리나 현황

우리나라는 1만 1,914km의 길고 아름다운 해안선과 3,170개의 섬, 세계 5대 갯벌이라는 천혜의 바다 관광자원을 갖고 있다. 지역별로는 독특한 어촌문화와 아름다운 풍광을 간직한 어촌⁵⁾이 많이 있다.

그러나 기반시설을 살펴보면 선진국의 마리나 형태를 갖추고 있는 곳은 없으며, 우리나라에서 규모가 가장 큰 부산 수영만 요트경기장은 요트를 계류하기 위한 정박시설로서만 운영되고 있어 각종 편의시설이 없이 단순하게 운영되고 있다. 최근 교통개선과 주 5일 근무제 확대 시행으로 해양레저스포츠 수요도 지속적으로 늘어나고 있다. 정부는 해양레저스포츠가 확산되고 수요가 늘어남에 따라 마리나 리조트 시설의 개발 등 기반시설 확충을 추진하고 있다. 마리나 리조트는 요트와 수상오토바이, 모터보트 등이 해상이나 육상에 정박할 수 있는 계류시설을 갖추고 방문객이 머물 수 있는 숙박시설, 해양놀이 시설 등이 복합적으로 구성된 위락단지를 지칭한다(정종석, 2003).

국내 요트계류시설은 <표 2-2>와 같이 부산과 통영, 진해 등 3개소에 불과해 570개소를 확보하고 있는 일본에 크게 뒤지고 있다. 여수 등 8개 지역에는 소형 공공 요트시설이 있지만 해상계류시설을 제대로 갖추지 못하고 있다(정종석, 2003).

5) 아름다운 어촌 100선(해양수산부, 2006b)

<표 2-2> 우리나라 요트 계류시설 현황

요트장	위 치	규 모
부산요트경기장	부산시 수영만	1,364척 수용
충무 금호마리나리조트	경남 충무시	130척 수용
진해 마리나리조트	경남 진해시	50척 수용
한강 양화 요트장	서울시 양화대교	소형 세일링 요트용
여수 요트장	전남 여주시 소호동	“
강릉 요트장	강원 강릉시 사천면	“
삼천포 요트장	경남 삼천포	“
대천 요트장	충남 보령시 대천	“
후포 요트장	경북 울진 후포	“
아산만 요트장	경기 평택시 현덕면	“
제주 중문마리나	제주시 중문	“

자료 : 전북발전연구원(2007)

현재 전국에 약 100개소의 마리나 개발계획이 추진중에 있으며, 개발예정인 12개소의 중형, 대형 마리나의 개발계획은 구체적으로 투자실행 단계에 있다. 정부는 앞으로 입지여건이 좋은 어항과 항만을 요트 정박기능을 추가하는 리모델링으로 권역별 마리나 거점 항을 중점 개발한다는 계획을 하고 있다. 이를 위해 ‘마리나항만의 조성 및 관리 등에 관한 법률제정’을 추진하고 있다(국토해양부, 2008).

(나) 국내 레저보트 등 현황⁶⁾

해양레저(수상레저)가 세계적으로 보편화 되어 왔던 윈드서핑 등 무동력

6) 해양경찰청의 2008년 백서

레저기구에서 스피드와 모험 추구로 고속 모터보트와 기관이 장착된 워터슬래드 중심의 레저기구로 변화하고 있다. 이러한 추세에 따라 우리나라도 <표 2-3>과 같이 모터보트가 1,370대로 전년대비 16.1% 증가하고, 수상오토바이도 328대로 29.6% 증가하였다.

또한 원거리 해양레저 활동이 가능한 크루저요트, 호버크래프트를 이용한 해양레저사업이 등장하고 레저보트가 대형화·고급화되며 해양레저단체나 동호회가 증가하고 있으며, 원거리 레저 활동도 증가하고 있는 추세이다.

<표 2-3> 레저보트 등 기구별 등록현황

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
총 계	4,129	5,055	6,514	6,662	7,921	7,518	8,779
모터보트·요트	736	817	1,042	1,157	1,290	1,204	1,370
수상오토바이	226	237	369	311	313	253	328
고무보트	218	55	106	118	108	93	119
수상스키	415	401	631	543	654	281	619
카누카약	19	76	139	180	110	99	156
워터슬래드	537	616	867	1,039	1,124	796	1,366
수상자전거	141	180	207	273	289	137	436
서프보드	28	24	64	20	24	5	46
노보트	328	575	803	865	831	905	1,116
래프팅보트	1,465	2,061	2,273	2,138	3,164	3,698	3,110
기타	16	13	13	18	14	47	113

자료 : 해양경찰청 자료(<http://www.kcg.go.kr/>).

(다) 레저보트 등 제조업 현황

레저보트와 관련하여 <표 2-4>와 같이 제조 가능 업체 수는 26여개 업체가 있으며, 주로 생산하는 제품은 모터보트이며 전국에 분포되어 있고. 덩기요트 2개소와 크루징요트를 생산하는 곳은 1개소가 있다.

모터보트의 경우 주로 생산하는 제품은 선체이며, 그 외 부품은 수입에 의존하고 있는 실정이다. 또한 수리업체는 약 60여개가 있으며, 주로 수리하는 제품은 보트선체, 엔진 등이며, 수리부품 또한 대부분 수입에 의존하고 있다.

<표 2-4> 레저보트 제조 가능 건조업체 현황

제 조 업 체	생 산 품 목	제 조 업 체	생 산 품 목
광동FRP산업	관공선, 모터보트	(주)우남마린	관공선, 모터보트
마스터마린조선	레저보트, FRP 요트	(주)중앙조선	어선, 보트
한남조선	모터보트, 유어선 등	여천마린레저	어선, 요트
(주)강남	해군함정, 수리조선 등	한진FRP조선소	어선, 레저선, 특수선박
한일뉴즈(주)	모터보트, 요트, 어선 등	(주)강진조선	보트, 관공선, 어선 등
(주)군장조선	어선	한라FRP조선소	FRP어선, 레저용보트
동남레저보트	고무보트 등	한국레저개발	어선, 레저보트
DK MARINE	알루미늄 보트 등	동양조선공업(주)	여객선, 낚시선, 보트
보고엔지니어링	구조정, 고속정, 요트 등	(주)일흥조선	카페리, FRP보트
어드밴스드마린테크	요트, 레저보트	(주)신화마린테크	요트
한양마린산업	보트, 관공선	(주)푸른중공업	요트, 유람선, 낚시선
동광산업	어선, 소형레저 Boat	삼공물산(주)	공기 주입식 보트
(주)웅진조선	어선, 모터보트	인프라콤비	공기 주입식 보트

(라) 이용자 및 사업자 현황

해양경찰청에 따르면 2008년 해수면에서 해양레저스포츠 이용자는 연인원 132만 7천 명으로 사업장을 통해 이용한 128만 명과 개인적으로 이용한 4만 7천 명이 바다에서 해양레저스포츠를 즐긴 것으로 추정하였다. 래프팅, 수상스키 등 내수면 이용자는 연인원 총 525만 명으로 사업장을 통해 이용한 297만 명과 개인적으로 내수면에서 228만 명이 레저스포츠를 즐긴 것으로 추정하고 있다.

해양레저스포츠의 향후 이용자 추이를 추정해 볼 수 있는 조종면허 응시인원은 <표 2-5>와 같이 2000년부터 2004까지는 큰 변화가 없었으나, 2005년부터 증가폭이 두드러졌다. 2006년에는 2만 2,567명(필기시험 응시자 기준)이 응시하여 2005년 1만 5,788명 대비 약 42% 증가하였다.

2000년 조종면허제도가 도입된 후 7년간 총 6만 5,721명이 조종면허를 취득하였다. 특히 2006년에는 조종면허제도 도입 후 최다인 1만 547명이 면허를 취득하였으며, 2007년에도 9,300명이 면허를 취득하여 일반인들이 해양레저스포츠에 대한 관심이 높은 것으로 나타났다.

면허취득자의 연령별 분포를 보면 2000년에 면허를 취득한 사람 가운데 20대는 16.7%에 불과하였으나, 매년 증가하여 2007년에는 23.4%를 차지하여 30대의 33.5%, 40대의 28.8% 다음으로 면허를 많이 취득한 것으로 나타났다.

아울러 매년 2%씩 소폭 증가하던 여성 면허취득자도 2005년 6.9%, 2006년에는 11.0% 증가하였으며 2007년에는 9.9% 증가하였다. 특히 30대, 40대의 여성층이 급증하고 있는 것으로 나타났다.

<표 2-5> 성별, 연령별 조종면허 취득현황

연도	성 별	계	10대	20대	30대	40대	50대 이상
2007년	계	9300	233	2172	3117	2686	1092
	남	8358	199	1973	2786	2332	1068
	여	942	34	199	331	354	24
2006년	계	10,547	639	3,818	3,267	2,169	654
	남	9,382	563	3,565	2,841	1,776	637
	여	1,165	76	253	426	393	17
2005년	계	9,445	205	3,115	2,995	2,375	755
	남	8,794	172	2,872	2,785	2,223	742
	여	651	33	243	210	152	13
2002년	계	6,972	113	1,553	5,567	2,060	679
	남	6,755	110	1,466	2,480	2,028	671
	여	217	3	87	87	32	8
2000년	계	6,966	45	1,160	2,615	2,430	716
	남	6,836	41	1,111	2,575	2,398	711
	여	130	4	49	40	32	5

자료 : 해양경찰청 자료(<http://www.kcg.go.kr/>).

시·도별 인구대비 면허취득자 비율은 제주가 0.447%, 강원이 0.268%, 전남이 0.246%, 울산이 0.245% 순이었으며 전국적으로는 인구 천명당 0.12%가 면허를 취득한 것으로 나타났다.

2007년 면허취득자 중 지역별 면허취득 인구가 가장 많은 곳은 경기도가 14.7%, 서울이 12.9%, 경남이 10.4% 순이며 가장 적은 곳은 대전이 1.5%, 광주가 1.6%, 충북이 1.7% 순으로 해수면을 끼고 있지 않은 내륙지방이 낮았다.

해양경찰청에 따르면 <표 2-6>과 같이 우리나라 해양레저스포츠사업을 위

해 수상레저안전법에 의하여 등록된 사업장 수는 2007년 기준 약 847개 소 이다. 해양레저스포츠사업을 영위하는 업체는 2000년 이후 매년 10% 정도의 높은 증가율을 보이고 있다.

내수면에서 발달한 래프팅의 업체현황을 살펴보면 한탄강 일대에 50여개, 내린천 40여개, 경호강 일대에 30여개, 동강 일대에 60여개 업체들이 계곡에 래프팅 코스를 개발하여 사업을 영위하고 있다. 아울러 일부 지자체에서는 관광객 유치를 위해 래프팅 사업장 504개소를 등록시켜 관광객을 유치하고 있으며, 매년 래프팅 활동을 즐기는 동호인의 수가 증가하고 있는 추세이다.

<표 2-6> 국내 해양레저사업 등록업체 현황

구 분	2000	2002	2004	2006	2007	연평균 증가율(%)
해수면	95	175	328	269	343	11.4
내수면	211	307	343	466	504	9.3
계	306	482	671	735	847	10.0

자료 : 해양경찰청 자료(<http://www.kcg.go.kr/>).

2.3.2 관련 법규 현황

해양레저스포츠의 활용과 발전을 위한 관점에서 연관한 법·제도는 점진적으로 개정과 법적근거가 마련되어지고 있는 실정이지만 국민의 해양레저 활동에 대한 관심이 큰 폭으로 증가하고 있는 시점에서 해양레저사업의 건전한 발전과 안전한 활동을 도모하기 위한 해양레저 활동에 관련된 법률 및 안전제도를 정비할 필요성과 해양레저 관련법령에 대한 종합적이고 체계적인 정비 방안을 마련하는 것이 필요하다고 강조되어지고 있다(목진용, 2002). 최근 해양레저스포츠를 즐기고자 하는 국민들의 욕구를 충족하고 건전한 생활의 범위를 확대

하기 위하여 최소한의 안전규제를 제외하고는 가능한 한 제한사항을 최소화 하여야 할 것이다. 특히 중요한 안전문제는 시스템적으로 안전을 확보할 수 있는 방안을 강구하여 법제화할 필요가 있을 것이다.

동시에 해양레저스포츠를 즐기는 국민들도 규정을 준수하고 스스로 안전에 책임지는 성숙된 시민정신을 가져야 한다. 사고책임을 관할당국 등에 전가하거나 사회적 물의를 일으키는 것은 바람직하지 못하다.

예를 들어, 미국의 경우 초경량 비행 장치는 관할 당국이 안전성 입증을 요구하지 않고 조종사 자격도 요구하지 않음을 법규에 명시하고 있다. 적용범위와 운용조건 등의 사항만 규정함으로써 사용자의 책임 하에 운용하도록 하고 있다. 교습용 외에는 1인승으로 제한하여 타인을 탑승시키지 못한다. 따라서 사고시에는 본인의 과실에 따라 민형사상의 책임을 지게 된다. 또한 모험과 창의성을 고취하는 실험항공기의 경우에는 해당 항공기의 안전성이 입증되지 않았음을 탑승구 등에 부착하도록 하여 탑승자 자신의 안전에 책임을 지도록 한다. 해양레저스포츠의 활성화를 위해서는 제한사항의 최소화를 통한 자유로움의 확대를 도모하는 한편, 기본적인 안전성의 확보와 자유를 누리는 자신 및 다른 사람의 안전에 대한 당사자의 책임을 규정할 필요가 있을 것으로 보인다 (이종희, 2006).

(가) 검사관련 법규

국민들의 여가 생활이 확대됨에 따라 해양레저스포츠를 즐기는 인구가 증가 함으로 인해 1999년 레저보트의 안전관리에 관한 수상레저안전법이 제정되었다. 수상레저안전법 제30조 제1항에 따른 등록 대상 동력수상레저기구(선박안전법 제8조부터 제11조까지의 규정에 따른 검사 대상 선박은 제외한다)를 수

상레저 활동에 이용하려는 자는 등록을 하기 위한 신규검사, 등록 후 5년마다 정기적으로 국토해양부령으로 정하는 바에 따라 해양경찰청장이 실시하는 검사를 받아야 한다. 또한 레저보트 등의 구조나 장치를 변경한 경우에 하는 임시검사를 받아야 한다.

특히, 수상레저사업에 이용되는 동력수상레저기구는 1년 마다, 그 외의 수상레저기구는 5년 마다 정기검사를 받도록 규정되어 있다.

(나) 등록과 보험관련 법규

동력수상레저기구(선박법 제8조에 따라 등록된 선박은 제외한다)의 소유자는 주소지를 관할하는 시장·군수·구청장에게 등록신청을 하여야 한다. 수상레저안전법 제30조 제1항의 규정에 따라 등록의 대상이 되는 수상레저기구는 수상레저 활동에 이용하거나 이용하고자 하는 동력수상레저기구인 수상오토바이, 추진기관 20마력 이상의 모터보트, 추진기관 30마력 이상의 고무보트이다.

동력수상레저기구를 등록하려는 경우에는 등록신청서에 안전검사증, 선체와 추진기관의 양도증명서·제조증명서·수입허가서 그 밖에 등록원인을 증명할 수 있는 서류, 등록하고자 하는 수상레저기구의 사진, 보험가입증명서 등을 첨부하여 시장·군수·구청장에게 제출하여야 한다.

개정된 수상레저안전법이 2007년 4월 1일부터 시행됨에 따라 20마력 이상의 선외기가 부착된 모터보트, 수상오토바이, 30마력 이상의 선외기가 부착된 고무보트 등 3종류 소유주들은 2007년 3월 말까지 등록신청을 하도록 되어 있다. 이러한 수상레저기구 소유주들은 등록에 앞서 안전검사와 책임보험 가입 절차를 반드시 거쳐야 하는 것으로 규정되어 있다.

(다) 세제관련 법규

정부는 그 동안 해양레저스포츠 업계가 지속적으로 제기하였고 수요창출에 걸림돌이 되었던 레저보트 등⁷⁾에 20% 세율로 부과되던 개별소비세(특별소비세)를 2004년에 폐지하여 레저보트산업의 발전을 위한 전기를 마련하였다.

이어 정부는 국내 해양레저스포츠산업의 활성화를 통한 고용창출과 세수의 저변 확대를 위해 2005년 11월 지방세법 시행령을 개정하여 과세의 시가표준액을 100만원에서 5,000만원으로 상향 조정하여 반영하였다.

관세법 30조와 35조의 규정에 의해 수입신고 시점에 관세 8%, 부가가치세(과세가격+관세) 등으로 전체 금액의 11%를 세금으로 부과하고 있다.

(라) 운항관련 법규



(1) 수상레저안전법

수상레저 활동의 안전과 질서를 확보하고 수상레저사업의 건전한 발전을 도모함을 목적으로 수상레저 활동, 조종면허, 안전관리를 위해서 수상레저활동 금지구역 지정, 수상레저 기구의 안전관리 등 요트조정을 위한 면허시험 관리까지 포괄하고 있다. 특히 레저 활동을 하는 이용자들의 안전 확보를 위하여 안전관리가 필요하다는 취지로 제정되었다.

그러나 수상레저 활동은 개인의 순수한 여가활동이므로 이를 법적 규제의 틀에 억매이게 하는 것은 수상레저 발전을 저해하는 요인이 되고 있는 부분도 있다. 예를 들면 주의보 이상의 기상특보가 발효되었거나 예보되어 있는 지역에서는 수상레저기구를 운항하지 못하게 되어 있다.

7) 모터보트 요트와 그 관련제품, 수상스키용품, 수상스쿠터, 윈드서핑용구 등 해양레저 제품

예를 들면 세일링 보트는 원양항해가 가능하고 자체복원력을 갖추고 있기 때문에 수상레저안전법에 명시된 다른 레저기구와 동일한 법의 적용을 받는 것은 불합리하다고 볼 수 있다(대한요트협회, 2007).

또한 누구든지 해진 후 30분부터 해뜨기 전 30분까지는 수상레저 활동을 하여서는 아니 된다고 규정하고 있다. 다만, 국토해양부령으로 정하는 바에 따라 야간 운항장비를 갖춘 수상레저기구를 이용하는 경우에는 그러하지 않는다고 규정되어 있다.

해양레저스포츠의 활성화를 위해서는 이러한 운항규제와 같은 원칙적으로 금지하고 예외적으로 허용하는 법체계를 개편할 필요가 있을 것으로 보인다.

(2) 개항질서법

개항질서법 제39조에는 선박교통의 제한으로 지방해양수산청장은 선박교통의 안전을 위하여 필요하다고 인정되는 경우에는 개항의 항만경계 안에서 항로 또는 구역을 지정하여 선박교통을 제한 또는 금지할 수 있도록 되어 있다. 지정한 항로 또는 구역과 제한 또는 금지하는 기간은 지방해양수산청장이 이를 정하여 공고 한다.

현행 개항질서법에서는 27개 무역항과 18개 연안항으로 지정된 항만경계 내에서는 해양레저스포츠 활동을 금지하고 있다. 그러나 너무나 광범위하게 확정된 항만경계로 인하여 동호인들을 비롯하여 특히 해양레저스포츠를 중심의 친수공간 개발을 통한 관광진흥책을 모색하고 있는 지방자치단체들의 항변이 잇따를 전망이다(지삼업, 2005).

2.3.3 관련 정부부처별 기능

수상레저안전법을 제외한 관련법령은 해양레저스포츠산업의 특성을 충분히 반영하지 못한 상태에서 기존 법령의 체계에 따라 편재만 되어 있을 뿐이다. 해양레저스포츠산업 정책이 <표 2-7>과 같이 각 부처에 산재되어 있다. 이와 같은 법령 체계의 미완으로 인한 체계적인 해양레저스포츠산업의 활성화에 걸림돌로 작용하고 있는 것으로 보인다.

<표 2-7> 해양레저스포츠산업관련 정부부처별 기능

구 분	정부조직법상 기능	해양레저스포츠산업분야 지원기능
기획재정부 (금융위원회)	국세, 관세, 국제금융, 보험	금융·보험제도 지원체계구축
교육과학기술부	학교교육, 평생교육, 과학기술	해양레저스포츠의 체육교과과정 개편
행정안전부 (지방자치단체)	지방행정, 지방세	지방세법 개선, 조례에 특례제도 도입
문화관광체육부	문화, 체육, 관광	해양레저스포츠 인식개선, 청소년의 참여활성화
농수산식품부	수산, 농어촌 개발	어촌개선, 어항 시설의 마arina 시설로의 병행 이용
지식경제부	상업, 무역, 공업, 산업기술개발 정책	레저보트·부품 기술개발, 전시산업 육성, 특구지정, 수출산업화
국토해양부 (해양경찰청)	국토개발, 해양, 항만개발, 선박안전	마arina 시설 설치, 안전관련 제도개선, 요트 항로개발 및 지정

2.4 세계 해양레저스포츠산업의 현황

2.4.1 세계 해양레저스포츠산업 규모 및 기반현황⁸⁾

세계 레저보트 산업을 생산액 기준에서 볼 때 영국의 더글라스 웨스트우드사의 2004년 통계에 의하면 172억불이다. 하지만 영국해양협회(British Marine Federation) 자료에 의하면 2003년도 유럽의 레저보트산업의 총액은 167억불을 나타내고 있다. 유럽 레저보트 시장이 세계 시장의 약 30%⁹⁾정도로 예측해 볼 때 BMF 자료에 근거한 세계 레저보트 총액은 약 557억불로 추계할 수 있다. 세계 레저보트 국가별 통계를 집계하고 있는 ICOMIA(International Council of Marine Industry Associations)에서도 2003년의 글로벌 레저보트 산업 총액을 약 400억~500억불로 추산하고 있다(류효종, 2007).

세계 주요국의 해양레저스포츠산업 기반현황을 살펴보면, <표 2-8>과 같이 미국, 유럽 및 호주 등의 성숙시장은 기반시설이 대부분 확충되어 있다. 2006년 기준으로 공급기반인 레저보트의 업체수, 고용규모는 미국, 이탈리아, 프랑스, 영국, 독일, 호주, 네덜란드의 순으로 나타나고 있다.

레저보트 생산업체의 규모를 보면 미국이 1,400여개 업체로 가장 많고, 이탈리아가 770여개, 영국 500여개에 이어 네덜란드, 독일, 호주의 순으로 나타났다. 레저보트부품 제작업체수는 미국이 2,950여개로 가장 많고, 이어 프랑스, 영국, 독일, 호주의 순으로, 고용규모의 경우에는 미국 93만 4천명, 이탈리아 9만 2천명, 이어 프랑스, 영국, 호주, 독일의 순으로 나타났다.

8) 주요국의 기반현황은 ICOMIA에서 발행되는 *Boating Industry statistics*의 자료를 기준으로 분석하였음.

9) 미국이 세계 레저보트산업의 60%를 차지하고 있으며, 나머지 40%를 유럽의 레저보트산업의 비중을 감안하여 유럽 30%, 아시아, 오세아니아 지역 등을 10%로 추계하였음.

레저보트 보유규모, 마리나 등 해양레저스포츠산업의 기반현황의 경우도 미국이 가장 잘 갖춰진 것으로 나타났고, 독일, 호주, 핀란드, 스웨덴 등도 다수의 다양한 기반시설이 갖춰져 있다. 특히 영국은 일찍부터 해양국가로서 발전해 온 해양레저스포츠의 종주국으로 국제요트연맹 등 다양한 단체의 본부가 위치해 있다(ICOMIA, 2006).

<표 2-8> 세계 주요국의 해양레저스포츠산업 기반현황(2006)

단위: 개사, 명, 개

주요국별	보트생 산업체	부품제 작업체	고용인력	보트보유 비중(명/척)	마리나/ 요트항구수	정박장 /계류장
호주	370	200	33,000	25	2,250	44,100
덴마크	70*	n.a	2,500*	15	500*	16,899*
핀란드	58	19	3,500	7	1,770	80,900
프랑스	156	963	45,180	127	404	233,843
독일	412	216	20,600	183	2,650	n.a
이탈리아	770	n.a	92,000	98	105	128,042
일본	40*	14*	11,600*	452	570	69,000
네덜란드	450	26	16,040	32	1,100	185,000
노르웨이	95	32	20,000	6	305	n.a
포르투갈	55	n.a	1,141	254	38	12,230
스웨덴	50	43	5,000	12	1,500	200,000
스위스	18	n.a	1,200	75	n.a	n.a
영국	500	305	35,015	111	545	225,000
미국	1,400	1,550	934,000	18	12,100	874,000
그리스	87	4	5,200	84	19	7,000
뉴질랜드	150	150	10,000	10	205	22,000
스페인	n.a	n.a	15,000	250	321	106,795
터어키	300	70	6,300	1,798	50	19,300

자료: ICOMIA, Boating Industry Statistics 2004, 2006.

주: 2006년 실적, *는 2004년 기준임.

레저보트 보유현황을 살펴보면 <표 2-9>와 같이 미국의 보유규모가 가장 많았고, 노르웨이, 스웨덴, 호주, 핀란드, 이탈리아, 영국의 순으로 나타났다. 세일링보트의 보유규모는 미국이 약 155만척으로 가장 많이 보유하고 있으며, 영국, 네덜란드, 프랑스, 독일, 스웨덴 순으로 나타났다. 모터보트 보유규모도 미국이 Inboard/Sterndrive의 경우 약 284만 척, Outboard 등 기타 보트의 경우 약 1,211만 척으로 가장 많았다. 이어 북유럽의 핀란드, 스웨덴 및 노르웨이와 네덜란드 순으로 보유규모가 많았다. 수상오토바이의 경우 미국이 약 155만대, 일본 8만 3천대, 프랑스 4만 1천대를 보유하고 있다.

<표 2-9> 세계 주요국의 종류별 레저보트 보유현황(2006)

단위: 척

주요국별	세일링 보트	Inboard/ Sterndrive 모터보트	기타 보트 (Outboard 모터보트 포함)	인플랫터 블 보트	계	수상 오토바이
호주	750,000					n.a
덴마크	48,000	26,000	252,200	17,500	343,700	n.a
핀란드	18,300	92,400	818,500	2,000	731,200	3,000
프랑스	129,088	99,141	148,703	105,891	483,823	41,027
독일	120,475	88,932	232,123	n.a	441,530	n.a
그리스	7,600	12,020	10,000	10,902	130,522	5,000
이탈리아	n.a	n.a			592,000	n.a
일본	12,000	257,000		14,000	283,000	83,000
네덜란드	167,000	196,000	150,000	n.a	n.a	n.a
뉴질랜드	39,225	19,225	339,000	23,610	421,050	n.a
노르웨이	53,000	250,000	390,000	100,000	793,000	n.a
스웨덴	87,000	83,000	548,000	35,000	753,000	n.a
영국	212,305	94,805	155,850	78,600	541,560	17,500
미국	1,556,000	2,840,000	12,110,000	n.a	16,506,000	1,550,000

자료: ICOMIA, Boating Industry Statistics 2006

그리고 세계 레저보트 생산에도 <표 2-10>과 같이 종류별로 미국에서 가장 많이 생산하고 있으며, 프랑스, 호주, 핀란드, 독일, 폴란드 등이 주요 생산국이다. 종류별로 볼 때 모터보트의 생산은 미국이 약 79만 1,900척으로 가장 많고, 핀란드가 2만 4,160척, 폴란드가 2만 520척, 독일이 2만 479척, 이탈리아가 1만 64척, 프랑스 9,930척으로 나타났다. 세일링 보트의 경우 미국이 1만 2,900척으로 가장 많고 프랑스가 5,372척을 생산한 것으로 나타났다. 인플랫터블 보트는 프랑스의 생산실적이 가장 많은 것으로 나타났다.

<표 2-10> 세계 주요국의 레저보트 생산현황(2006)

단위: 척, 대

주요국별	세일링 보트	Inboard/ Sterndrive 모터보트	기타 모터보트 (Outboard모터 보트 포함)	인플랫터 블 보트2)	계
호주	n.a	n.a	n.a	n.a	38,500
덴마크	772	7	n.a	n.a	n.a
그리스	221	145	7,120	1,490	8,975
뉴질랜드	922	1,172	4,705	2,605	9,404
폴란드*	1,200	1,520	19,000	700	22,420
남아공	782	668	347	440	2,237
핀란드	90	1,260	22,900	n.a	24,250
프랑스	5,372	2,772	7,158	42,777	58,079
독일	3,152	1,689	18,790	n.a	23,631
이탈리아	1,018	8,575	1,489	14,167	25,249
일본	325	594	3,391	8,494	12,804
노르웨이	10	2,200	3,500	200	5,910
스웨덴**	600	800	9,600	0	11,000
터키	200	300	450	1,000	1,950
영국	1,278	2,332	880	1,040	5,530
미국	12,900	94,200	697,700	n.a	804,800

자료: ICOMIA, Boating Industry Statistics 2006.

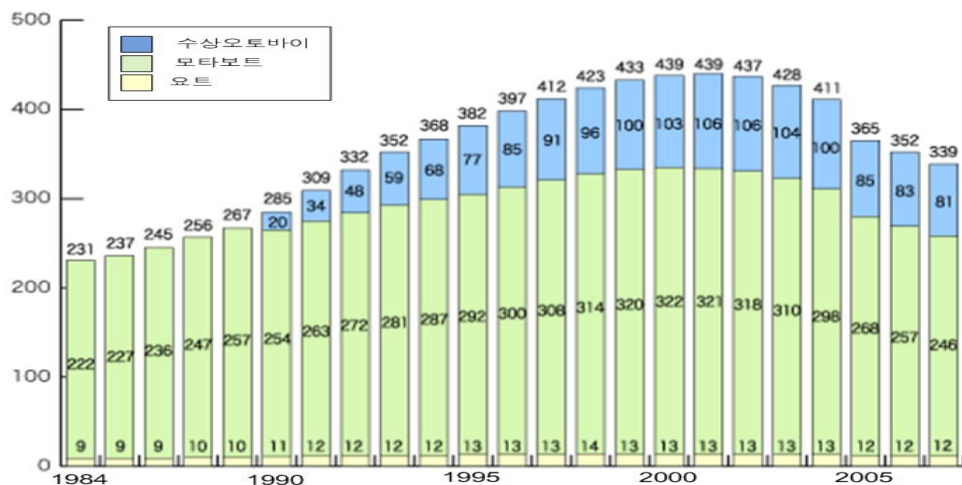
주: 1) 인플랫터블보트는 2.5m, 20Kg 이상, 2) *는 2004년, ** 2001년 기준.

2.4.2 국가별 해양레저스포츠산업 현황

(가) 일본

섬으로 구성되고 해안선의 길이가 매우 길어 해양레저를 즐길 수 있는 지형적 여건이 매우 양호하다. 해안선 길이는 3만 3,889km로 대륙에 접한 국가들이나 여타 섬나라에 비해서도 긴 것으로 나타나고 있다. 강, 호수 등 내수면의 면적도 2,100km²로서 해양레저스포츠를 즐길 수 있는 자연적 여건이 잘 갖춰져 있다(홍성인 2006).

2000년까지는 소득증가에 따라 모터보트, 요트 등 레저보트의 수가 <그림 2-4>와 같이 크게 증가하였다. 노동시간 단축, 여유생활의 다양화 등으로 해양레저스포츠에 대한 관심이 높아 레저보트의 보유척수는 매년 증가하여 2000년에 44만 척에 달하였다.



<그림 2-4> 일본의 레저보트 보유규모 추이

자료 : 일본 모터보트연합회 홈페이지, 2008.

2005년 여가시장의 규모는 80조 930억엔으로 2004년에 비하여 15% 감소하였고, 1996년을 정점으로 감소되는 경향이다. 그 중에서 스포츠 부문은 전년 대비 1.9% 감소하였으나 건강수요에 따른 피트니스 클럽, 테니스 스쿨 등은 호조를 유지하고 있다. 또한 2003년 15세 이상의 인구 중에서 60세 이상 인구의 점유율이 50%를 넘는 등, 여가활동에 있어서 "시니어화"가 급속히 진전되고 있다. 2000년 이후 이와 같은 여가시장의 Indoor화, 보유자의 시니어화 영향으로 레저보트의 보유 척수가 감소 추세로 전환되어 2006년말 약 34만 척으로 줄어들었다(일본 모터보트연합회, 2008).

레저보트 보유 비중은 <표 2-11>과 같이 1,000명당 2.21척으로 다른 선진국에 비해 매우 낮은 편이다. 이는 경제적 환경, 자연적 환경, 기술적 환경, 정치·법적 환경은 상대적으로 높은 편이나 소극적인 태도와 복종심이 강하며(南博, 1953), 자주성이 약한(宮城音彌, 1969) 국민성으로 인해 진취적인 해양 레저스포츠가 대중적으로 활성화되지 못하고 있는 것으로 보인다.

마리나 시설과 함께 어항을 개량한 피셔리나(Fisherina) 시설이 특징적으로 잘 보급되어 있다. 일본의 마리나 및 요트 항구는 2003년 기준으로 약 570개소로 나타나고 있고, 정박시설 4만 7,000개소, 계류시설 2만 2,000개소로 조사되었다.

<표 2-11> 일본의 해양레저스포츠산업 기반현황(2006)

보트보유 척수	보트보유 비중 (척/1,000명)	마리나/요트항구수	정박장/계류장
283,000	2.21	570	69,000

자료: ICOMIA, Boating Industry Statistics 2006.

과거 일본에서는 요트 등 해양레저스포츠 동호인들이 어항을 이용할 때 기존

어항 이용자인 어업인들과 마찰이 많이 야기되었다. 1980년대 말부터 어항구역과 마리나 구역을 별도로 분리한 어항을 개발하면서 이러한 관광어항을 ‘피셔리나’라고 불려졌다. 현재까지 일본에는 27개소의 피셔리나가 완공되어 있으며 13여 개소가 추가로 개발되고 있다(김성귀, 2007).

한편 레저보트의 유형별 보유현황을 살펴보면 <표 2-12>와 같이 세일링 보트가 1만 2,000척, 모터보트가 25만 7,000척으로 전체의 90.1%로 나타났다. 인플랫터블 보트의 보유규모도 약 1만 4,000척으로 나타났고, 수상오토바이의 보유규모는 8만 3,000대로 추계되고 있다.

<표 2-12> 일본의 레저보트 보유현황(2006)

단위: 척

구 분	세일링 보트	Inboard/ sterndrive 모터보트	기타 모터보트 (Outboard 모터보트 포함)	인플랫터 블 보트	계
보유규모	12,000	257,000		14,000	283,000

자료: ICOMIA, Boating Industry Statistics 2006.

해양레저스포츠의 활동 규모는 <표 2-13>과 같이 지난 10년간 장기간 경기의 침체로 다소 줄어드는 경향을 보이고는 있으나, 우리나라에 비해서는 큰 규모로 추정되고 있다. 해양레저스포츠 참가인구의 분포를 볼 때 낚시부문에 대한 선호도가 86.2%로 압도적인 것으로 나타났고 스킨스쿠버 다이빙, 요트 및 모터보트의 순으로 나타났다.

연간 평균 활동횟수는 서핑 및 보드 세일링이 가장 많았고, 레저스포츠 활동에 소요되는 평균비용은 요트 및 모터보트가 가장 높은 것으로 나타났다. 1회 소요비용은 스킨스쿠버 다이빙이 가장 높은 것으로 나타났다.

<표 2-13> 일본의 해양레저(스포츠형) 참여 현황

해양레저활동	참가인구 (만명)	참가율 (%)	연간평균 활동회수	연평균비 용(천엔)	1회당 비용(엔)	참가회 망율(%)
낚시	1,810	16.7	10.4	44.4	4,270	20.4
스킨스쿠버 다이빙	120	1.1	5.0	77.8	15,560	7.0
서핑 및 보드 세일링	60	0.6	17.1	57.9	3,390	2.7
요트 및 모터보트	110	1.0	8.4	120.0	14,290	3.2

자료: 일본 운수성, 「운수백서 2000」, 2000. 11, 반석호(2002)에서 재인용

해양레저스포츠의 수요를 가늠해 볼 수 있는 소형선박 조종사 면허취득 소지자는 <표 2-14>와 같이 2008년 기준 311만 명으로 1990년 이후 연평균 약 4.1%의 증가율을 나타냈다. 레저보트 면허 보유자 수는 남성의 중년층 이상이 가장 많았다. 이것은 현재 레저보트 구입이 가능한 사람들이 이 계층에 많다는 것을 보여준다. 신규취득자는 연간 10만 명 정도이며 젊은 층이 많고 취득희망자도 마찬가지로 젊은 층이 많을 것으로 추측된다(일본 국토교통성, 2008).

<표 2-14> 일본의 소형선박 조종사 면허 취득자 추이

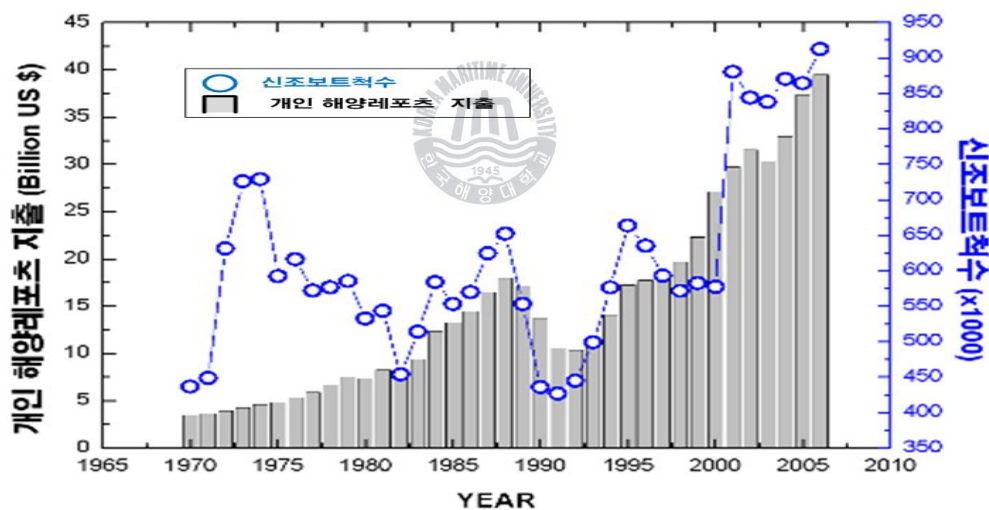
자 격	2005년	2006년	2007년	2008.3월
1급 소형+특수	755,916	775,866	791,162	803,649
2급 소형+특수	2,080,754	2,064,900	2,053,679	2,045,611
최고급 소형만	13,906	22,331	30,887	39,699
2급 소형만	111,501	129,433	146,928	165,286
특수만	19,332	33,306	46,450	59,797
계	2,981,409	3,025,836	3,069,106	3,114,042

자료 : 일본 국토교통성 홈페이지

(나) 미 국

경제환경은 1996~2005년간 평균 3.2% 성장하였으며, 2006년도에는 2.7%의 실질 성장을 이룩하였다. 2006년 기준으로 1인당 GDP는 약 3만 445달러, 인플레이션을 2.95%, 이자율 6.5%를 기록하는 등 1995년 이후 비교적 안정적 성장을 지속하고 있다.

해양레저에 지출하는 비용은 <그림 2-5>와 같이 2006년 394억불로 연평균 118%의 증가를 보이고 있으며, 신규 보트 판매대수도 2006년 91만 2천대로 연평균 54% 증가하고 있어 매우 높은 성장세를 기록하고 있다.



<그림 2-5> 미국 연도별 해양레저스포츠 개인지출 비용 및 구매 척수

자료: 미국 NMMA(National Marine Manufacturers Association), Recreational Boating Statistical Abstract 2006.

자원환경도 3면이 바다로 둘러싸여 해안의 길이가 약 13만 3,342km, 호수 및 내수면 면적이 51만 4,413km²로 해양레저스포츠 발달에 양호한 조건을 갖

추고 있다. 태평양과 대서양의 긴 양 연안, 수많은 호수, 강 등은 해양 및 수상 레저스포츠산업 발달의 기반이다.

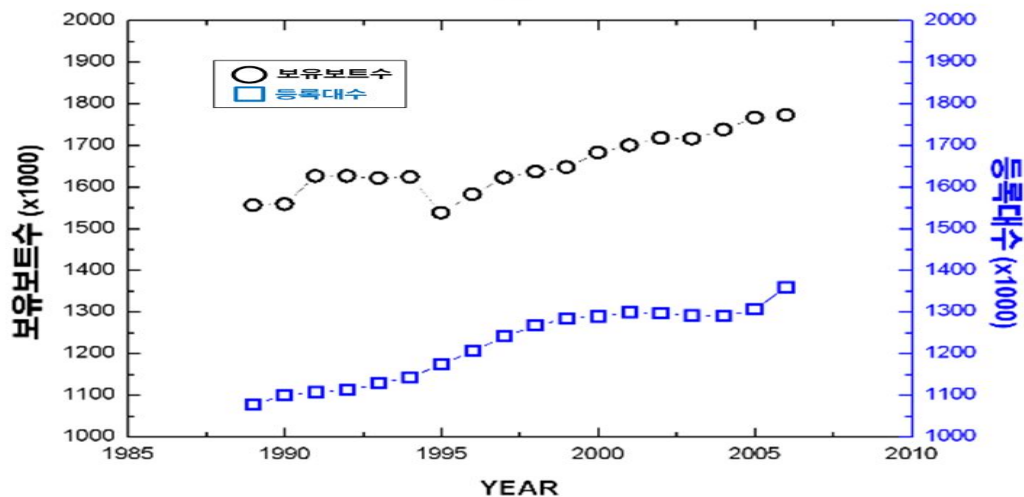
해양레저스포츠의 기반시설은 <표 2-15>와 같이 2006년 기준으로 약 1만 2,100개의 마리나 및 요트항구, 약 87만 4,000개의 정박시설 및 Slipways 등이 있다. 이밖에 레저보트 보유규모는 1천만 6,510척으로 나타났고, 보트보유비중은 인구 천명당 55.5척으로 높게 나타났다.

<표 2-15> 미국의 해양레저스포츠산업 수요기반 현황(2006)

단위: 개, 척

마리나/ 요트항구수	정박장/ Slipways	연간 보트 판매척수	보트보유 규모(천척)	보트보유비중 (척/1000명)
12,100	874,000	829,900	16,510	55.5

자료: ICOMIA, Boating Industry Statistics 2006.



<그림 2-6> 미국의 레저보트 보유 및 등록규모 추이

자료: 미국 NMMA(National Marine Manufactures Association), Recreational Boating Statistical Abstract 2006.

해양레저보트산업의 생산기반은 <표 2-16>과 같이 2006년 기준으로 레저보트 생산업체 1,400개사, 엔진생산업체 50개사, 장비와 액세서리 생산업체 1,500개사, 보트판매 및 레저사업체 약 1만 4천개사이며, 고용은 약 93만 4천명 등이다.

<표 2-16> 미국의 레저보트 생산기반 현황(2006)

단위: 척, 개사, 명

구 분	보트생산	레저보트 생산업체	엔진 생산업체	장비/액세서리 생산업체	보트판매 및 레저사업체	고용인력
규 모	804,800	1,400	50	1,500	14,000	934,000

자료: ICOMIA, Boating Industry Statistics 2006.

(다) 영국



해양문화와 전통을 바탕으로 상선시장에서는 경쟁력을 상실하였지만 해양레저스포츠산업, 해양산업과 관련된 선박금융, 선박보험 등 서비스산업에서는 아직 경쟁력을 확보하고 있다. 해안선 길이가 1만 2,450km, 호수 등 내수면 면적이 3,250km²이다. 왕립요트협회를 통해 훈련제도, 자격제도, 보험제도 등이 잘 정립되고 발달 되어 있다. 해양레저스포츠산업 기반현황은 <표 2-17>과 같이 레저보트 보유 비중은 인구 천명당 9.0척으로 유럽의 다른 국가들에 비해 다소 낮지만 마리나·요트 항구 수 545개, 정박장·계류장 약 22.5만개로 나타났다.

<표 2-17> 영국의 해양레저스포츠산업 기반현황(2006)

보트보유 척수	보트보유비중 (척/1000명)	마리나·요트 항구수	정박장/계류장
541,560	9.0	545	225,000

자료: ICOMIA, Boating Industry Statistics 2006.

영국의 레저보트 보유현황은 레저보트류의 경우 약 54만 1천 척, 수상오토바이 약 2천대 등이다. 종류별로는 세일링 보트가 21만 2,305척, 모터보트가 25만 655척, 인플랫터블 보트가 7만 8,600척 등으로 나타났다.

<표 2-18> 영국의 레저보트 보유현황(2006)

단위: 척

구 분	세일링 보트	Inboard/sterndrive 모터보트	기타 모터보트 (Outboard 모터보트 포함)	인플랫터블 보트	계
보유규모	212,305	94,805	155,850	78,600	541,560

자료: ICOMIA, Boating Industry Statistics 2006.

레저보트산업의 제조기반과 규모면에서 프랑스, 독일 등에 뒤지지만 아메리카스컵 요트경기에 참가하는 선수와 기술자의 30%를 차지하는 등 해양레저스포츠기술에서 높은 경쟁력을 가지고 중주국의 위상을 아직 유지하고 있다.

산업 현황을 살펴보면 레저보트 생산업체 500개사, 장비·부품 생산업체 305개사, 이와 관련된 무역과 서비스업체 수는 3,500개사로 관련 기업 수는 4,305개사로 고용은 3만 5,015명, 매출액은 4,069백만 유로를 생산하고 있다. 특히 1997년부터 2005년까지 연평균 7.8%의 높은 성장을 지속하고 있다.

<표 2-19> 영국의 레저보트산업 현황(2006)

구 분	업체 수(개)	고용인력(명)	매출액(백만유로)
보트 생산업체	500	10,636	1,229
엔진 생산업체	5	1,280	191
장비/부품 업체	300	5,113	575
무역과서비스업체	3,500	17,986	2,074
계	4,305	35,015	4,069

자료: ICOMIA, Boating Industry Statistics 2006.

(라) 호주

경제적 환경은 1인당 GDP 2006년 기준 약 3만 445달러, 인플레이션을 2.95%, 이자율 6.5%, 30년만의 최저 수준인 실업률 4.3%를 기록하는 등 1995년 이후 비교적 안정적 성장을 지속하고 있다.

자연적 환경은 여름인 12월 ~ 2월은 따뜻하고 맑으며 해변에서 여유로운 시간을 보낼 수 있다. 봄과 가을은 온화하며 해양레저스포츠를 즐기기 좋은 기후 조건을 가지고 있다. 국가 전체가 바다로 둘러싸인 대륙으로 해안의 길이가 약 6만 6,530km, 호수 및 내수면 면적이 3만km² 등으로 자연환경이 해양레저스포츠산업의 발달에 아주 양호한 조건을 갖추고 있다.

천혜의 자연자원, 정부의 지원정책 및 높은 수준의 해양문화를 기반으로 해양레저가 발달하고 관련 산업도 잘 발달하였다. 해양레저스포츠의 기반시설은 2006년 기준으로 약 2,250여개의 마리나 및 요트항구, 약 1만 4,000개의 정박시설, 3만 100개의 계류장, Slipways 215개 등이 있다.

산업기반은 2006년 기준으로 레저보트 생산업체 370개사, 장비와 액세서리 생산업체 200개사, 보트판매 및 레저사업체 약 2,000개사, 고용은 약 3만 3,000명이며, 이밖에 보트 보유규모는 75만 척으로 나타나고 있고, 보트보유 비중은 천 명당 40척으로 높게 나타나고 있다.

<표 2-20> 호주의 해양레저스포츠산업 현황(2006)

단위: 척, 개사, 명

구 분	보트생산	보트 등 생산업체	보트판매 및 레저사업체	고용인력	보트 보유규모	보트보유비중 (척/1000명)
규 모	38,500	570	2,000	33,000	750,000	40

자료: ICOMIA, Boating Industry Statistics 2006..

특히, 중소형 조선산업은 1970년대 주로 어선 건조에서 알미늄 고속페리선, 호화 모터요트 등 특수선 및 레저보트 등을 건조하는 사업으로 전환하여 성공적으로 구조조정에 성공하였다. 현재 초경량 여객선, 레저보트산업으로 전환되었다.

레저보트 분야의 R&D 지출비율은 매출액 대비 약 4%로 비교적 높은 편이다. 분야별로는 디자인 개발 약 27%, 생산개량 약 10%, Prototype 제작 약 61% 등으로 나타나고 있다.

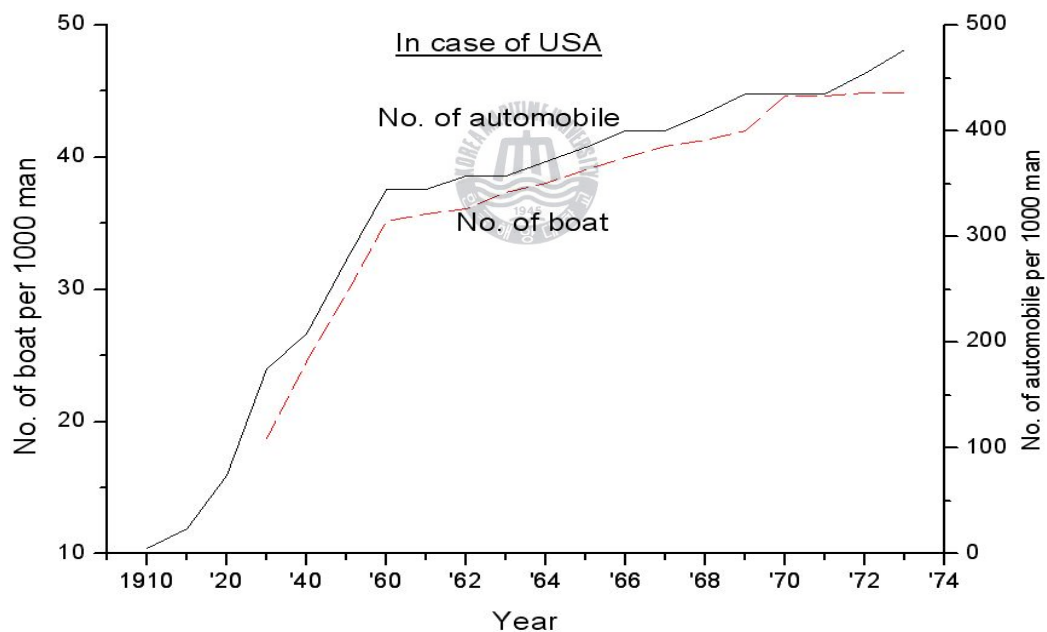
지역별로는 퀸즈랜드 주가 가장 큰 보트 수요지역이고, 뉴사우스웨일즈, 빅토리아 순으로 수요 시장이 크다. 주요 도시에서는 국제보트쇼가 개최되고 있으며, 보트쇼는 시드니 국제보트쇼와 멜브론 보트쇼가 있으며 인기가 높다.



2.5 세계 주요국과 우리나라 해양레저스포츠 수요특성 비교

우리나라의 레저보트 수요특성을 알아보기 위해 미국, 프랑스, 일본, 우리나라의 레저보트 척수 추이와 1인당 국민소득, 승용차 보유 대수 추이를 비교분석하였다.

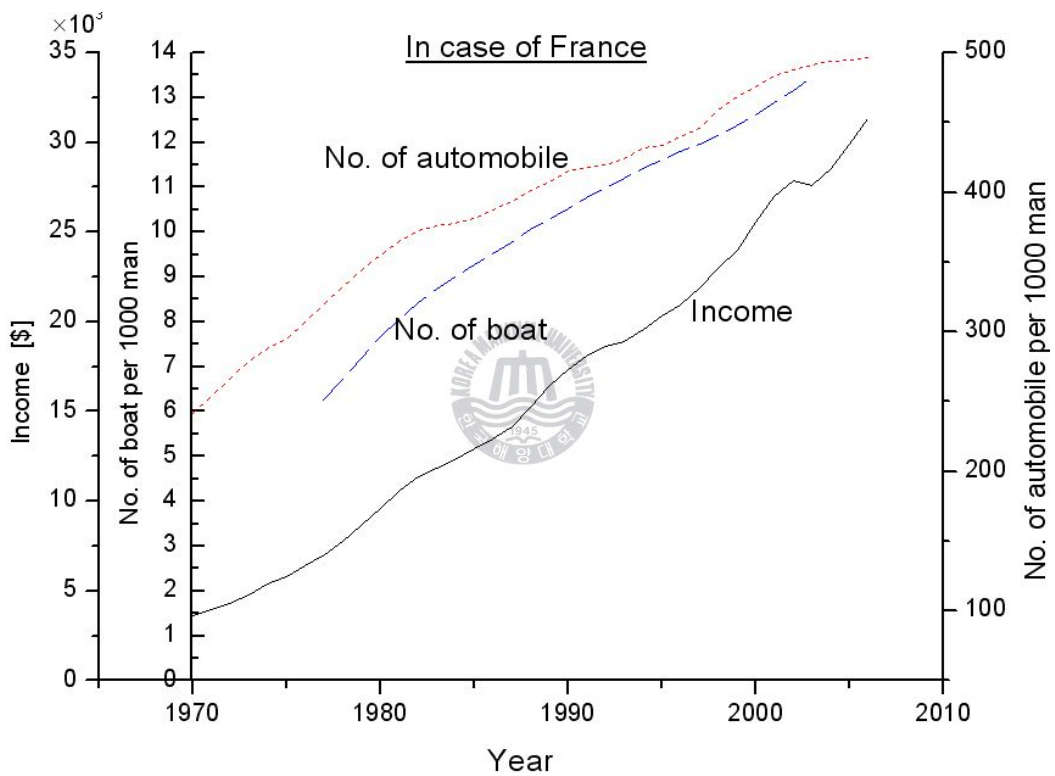
미국의 경우 1930년대부터 1960년대까지 레저보트 보급이 급속히 이루어졌으며 <그림 2-7>과 같이 인구 천명당 승용차 보유 대수 추이와 시계열상 아주 유사한 추세로 되어 있는 것으로 나타났다.



<그림 2-7> 미국의 승용차 대수와 레저보트 보유척수 추이

- 자료 : 1. 일본 경제기획청 조사국편·국제경제요람(1975년판).
2. 일본 총리부 통계국편·국제경제요람(1975년판).

프랑스의 경우에도 <그림 2-8>에서 보는 바와 같이 인구 천명당 승용차 보유수 추이와 인구 천명당 레저보트 보유 척수 추이간의 시계열상 아주 유사한 증가 추세가 있는 것으로 나타났다. 국민소득 추이와 레저보트 보유 척수 추이간에도 근사한 추세가 있는 것으로 나타났다.



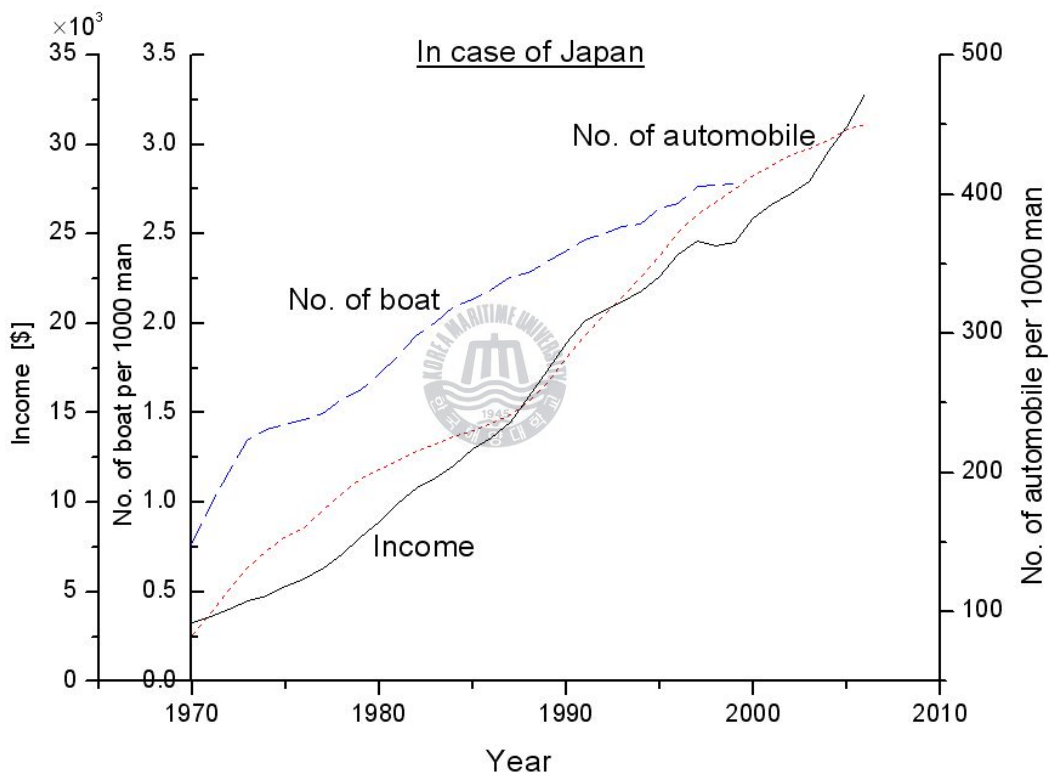
<그림 2-8> 프랑스의 소득 및 승용차와 레저보트 보유척수 추이

자료 : 1. 승용차 통계 ; JAMA 세계 자동차 통계연보 2007.

2. 1인당 GDP ; OECD Factbook 2006.

3. 레저보트 통계 ; ICOMIA, Boating Industry Statistics 2006.

일본의 경우 역시 레저보트 통계자료가 있는 1970년부터 1인당 국민소득 추이와 인구 천명당 승용차 보유수 추이와는 시계열상 아주 유사한 증가추세를 보였으며, <그림 2-9>에서 보는 바와 같이 인구 천명당 레저보트 보유척수 추이와 인구 천명당 승용차 보유수 추이 역시 시계열상 근사한 추세가 있는 것으로 나타났다.



<그림 2-9> 일본의 소득 및 승용차와 레저보트 보유척수 추이

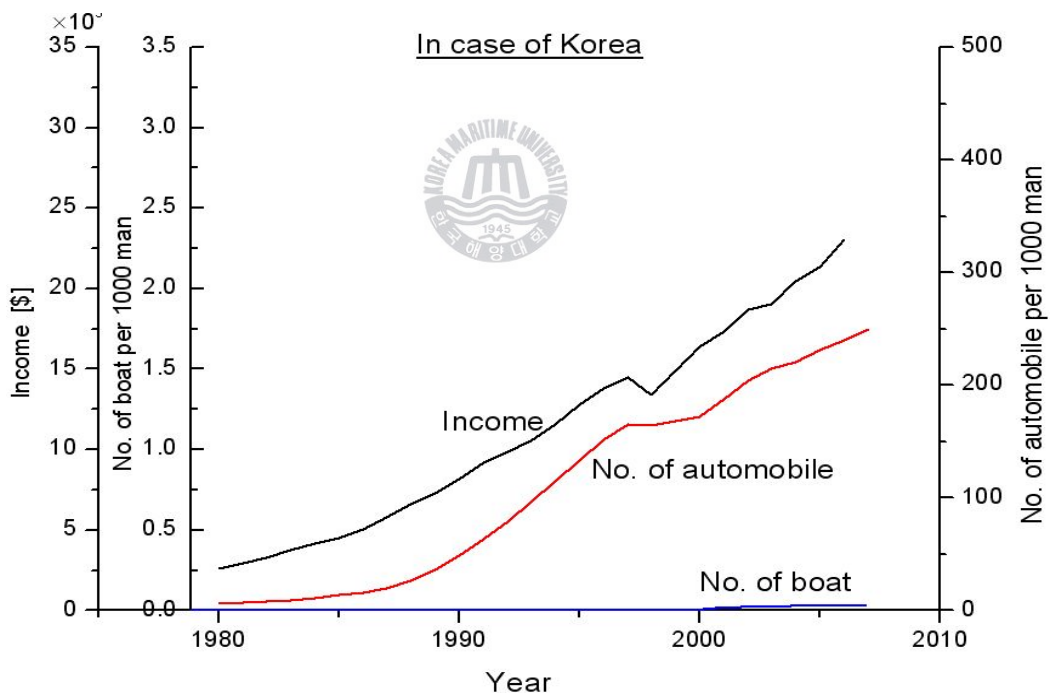
자료 : 1. 승용차 통계 ; JAMA 세계 자동차 통계연보 2007.

2. 1인당 GDP ; OECD Factbook 2006.

3. 레저보트 통계 ; ICOMIA, Boating Industry Statistics 2006.

<그림 2-10>에서 보듯이 우리나라의 경우 1인당 국민소득 추이와 천명당 승용차 보유수 추이는 시계열로 비교하였을 때 아주 유사한 추세를 보였으나, 레저보트 통계자료가 있는 2000년부터 천명당 레저보트 보유 척수 추이와 비교하여 볼 때 선진국의 레저보트 보유 척수 추이와는 비교 할 수 없을 정도로 미미한 수준인 것으로 나타났다.

우리나라가 선진국에서 나타내는 1인당 소득 수준과 승용차 천명당 보유수 추이와 천명당 레저보트 보유 척수 추이와는 비교 할 수 없을 정도로 미미한 수준을 보이는 원인에 대해 연구해 볼 필요가 있는 것으로 보인다.



<그림 2-10> 한국의 소득 및 승용차와 레저보트 보유척수 추이

자료 : 1. 승용차 통계 ; JAMA 세계 자동차 통계연보 2007.

2. 1인당 GDP ; OECD Factbook 2006.

3. 레저보트 통계 ; 해양경찰청 백서 2007.

제 3 장 해양레저스포츠산업의 환경분석

최근 스포츠 관점에서는 많은 연구가 이루어지고 있으나, 해양레저스포츠산업의 산업환경과 관련된 연구는 거의 이루어지지 않고 있다. 본 연구에서는 스포츠, 스포츠산업 및 해양레저스포츠의 산업환경 분석의 체계를 고찰하여 해양레저스포츠산업의 환경분석 체계를 정립한다.

정립된 해양레저스포츠산업의 환경분석 체계를 바탕으로 OECD, IMD 등의 통계자료를 이용하여 산업환경 요인과 활성화 지표간의 관련성을 분석한다. 마지막으로 해양레저스포츠산업의 산업환경 요인을 비교하여, 우리나라 해양레저스포츠산업 발전을 위한 방향을 제시하고자 한다.

3.1 해양레저스포츠산업의 환경분석 체계



3.1.1 산업환경 분석체계

현대 사회에 와서는 고전적 환경에 대한 일반적인 개념에서 벗어나 연구의 목적에 따라 환경에 대한 조작적 정의를 통하여 자연적, 물리적, 사회적 또는 내부적, 외부적 환경과 같이 학자의 견해마다 환경에 대한 분류에 다소의 차이가 있어 왔다(황철상, 2006; 고명준, 2003).

구창모(1991)는 체육환경을 입지조건, 공간, 구조물 및 시설, 설비 등의 자연적·물리적 환경과 각종 규정 및 제도, 기구 및 조직, 실태 등의 제도적·구조적 환경을 비롯하여 개개인의 태도, 관심, 환경조건과 개인의 상호작용, 구성원의 행동특성 등의 심리적·행동적 체육환경으로 분류하였다.

Humphrey & Buttel(1982)은 스포츠 대중화에 미치는 각종 환경을 <표

3-1>과 같이 자연적 환경, 수정된 환경, 인위적 환경, 사회적 환경 등 4개 항목으로 분류하였다.

<표 3-1> 스포츠 대중화에 미치는 환경요인

상호작용의 수준	환경의 유형			
	자연적 환경	수정된 환경	인위적 환경	사회적 환경
장 소	산, 들, 해양 등의 상태	스키장, 골프장 등의 자연의 변경된 상태	스포츠센터, 체육관, 종합운동장 등 스포츠 시설	제도, 정책, 그리고 생활환경 등과 관련된 체육환경
상징적	공원, 야영장, 레크리에이션 장소에서의 상호작용	효율적인 국토이용 효과	참여자의 선택효과	환경에 대한 태도, 환경운동
비상징적	환경보호와 이용	환경오염이 지역사회에 미치는 영향	인구밀도 등 형태적 결과	

* 자료 출처 : Humphrey & Buttel, 1982, 고명준(2003)에서 재인용

설민신(1999)은 레저스포츠 관련 산업의 환경요인을 <표 3-2>와 같이 분류한 바 있다.

<표 3-2> 레저스포츠 관련 산업의 환경요인

a. 정치·경제적 환경과 요인
1) 문민정부 발전으로 사회복지정책 기능강화(여가정책은 삶의 질 향상 및 실현) 2) 법정 노동시간 단축(1989년 48시간에서 44시간으로, 2007년은 38시간 전망) 3) 1995년 이후 시행된 지방자치제의 발전, 지자체의 여가, 문화 정책의 실현 4) 1996년 이후 시행된 관공서 격주 토요일 휴무제에서 주 5일 근무 5) 2005년 개인 소득수준의 향상(1인당 GDP 2만불 시대 도래)로 인한 개인의 가처분소득의 증가와 여가관련지출의 증가도 가구당 월30만원 이상 지출예상
b. 사회·문화적 환경과 요인
1) 핵가족제도의 심화 및 단독 혹은 독신세대 증가, 노부부 단독세대 증가 2) 교육받을 기회의 확대와 교육수준의 향상 (여가인식과 가치의 변화) 3) 소비문화의 변화(양적 소비행동에서 질적 소비행동으로 변화) 4) 1가구 1승용차(이동의 간편, 여가활동의 제약 감소) 5) 생활주기와 라이프 스타일의 다양화
c. 산업·기술적 환경과 요인
1) 산업화·공업화·현대화 고정 속의 자연 생태계의 파괴 2) 자동화·분업화·전문화로 인한 노동의 단순·전문·부분화로 인한 건강의식 변화 3) 정보, 통신의 발달 (여가 및 각종 오락, 취미문화, 레포츠활동의 정보취득의 용이성과 다양성) 4) 여가관련 산업기술의 집약적인 발달(여가활동의 경제성)

* 자료 : 설민신, 1999. 황철상(2006)에서 재인용

지삼엽(2002)은 Humphrey & Buttel(1982)의 스포츠 대중화에 미치는 각종 환경을 <표 3-3>과 같이 해양레저스포츠의 환경요인으로 재분류하였다.

<표 3-3> 해양레저스포츠의 환경요인

상호작용 수준	장 소	상징적	비상징적
환경의 유형	자연적 환경	천연의 바다, 강, 호수 등 활동공간 주변의 아름다운 경관, 온화한 기후	친수공간(해변, 강변, 호반)으로서의 상호 작용
	수정된 환경	해양스포츠단지(마리 나), 소, 중, 대규모 보 트 육해상계류장, 요트 경기장, 조정카누경기 장, 실내 윈드서핑 및 파도타기장과 같이 보 트를 탈 수 있도록 자 연을 일부 변형시킨 상태(각종 유스호스텔, 카지노 등의 시설)	환경(생태)보호와 그 이용
	사회적 환경	해양스포츠단지(마리 나), 소, 중, 대규모 보 트 육해상계류장, 요트 경기장, 조정카누경기 장, 실내 윈드서핑 및 파도타기장과 같이 보 트를 탈 수 있도록 자 연을 일부 변형시킨 상태(각종 유스호스텔, 카지노 등의 시설)	청정한 수질 확보, 특 히 수질오염은 해양스 포츠 활동 그 자체를 비롯한 지역주민의 건 강관리 해양스포츠 체험관광 활성화를 통한 지역의 경제유발 효과 및 창 출 등에 직간접적으로 영향을 미침
		중양정부 및 각 지사 체의 육성정책, 경제적 요인(장비가격 및 사 용료 등) 지도자 양성, 다양하고 독창적 프로 그램 개발, 안전법규 마련, 인접지역 인구밀 도 등과 같은 해양스 포츠 활동환경 및 시 장성 등	해양스포츠산업 육성, 해양스포츠학과 신설 및 그에 관련된 전공 교과 심화과정 편성 국민바다 친화교육과 해양스포츠 저변확대 를 위한 국립 해양스 포츠 체험원을 부산, 목포, 인천, 강릉에 운 영 등

* 자료 : 지삼업, 2002.

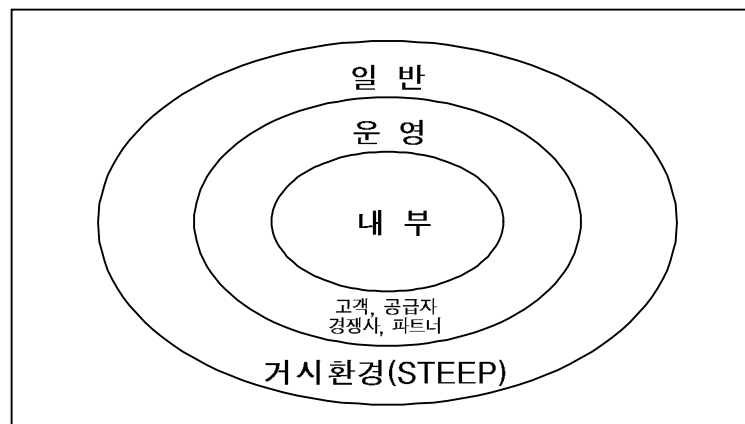
한편, 본 연구는 산업관점에 관한 연구이므로 기업환경의 일반환경 구조 체계를 해양레저스포츠산업에 적용해 보고자 한다.

일반적인 기업환경 분석의 기본구조는 <그림 3-1>과 같이 일반 환경(General Environment), 운영 환경(Operating Environment), 내부 환경

(Internal Environment)으로 나뉜다.

기업환경 분석의 기본구조에서 일반 환경은 포괄적 개념이므로 경영환경을 비롯하여 기업의 경영전략에 장기적인 의미를 갖는 기업환경을 뜻한다. 한편 국가경쟁력은 산업정책 및 외부환경의 변화를 통한 산업 및 기업 활동의 효율화를 추구하기 위한 분석으로 주로 쓰인다. 따라서 국가경쟁력 결정요인은 기업 및 산업의 환경요인과 같은 맥락의 개념으로 통용되는데(서경란, 2008), 이것은 기업에 대해서 직접적인 영향력이나 기본적인 통제의 범위를 넘어서는 것으로 간주되어지며, 산업환경에 가까우므로 산업환경 분석의 체계로 이용이 가능하다고 볼 수 있다.

환경분석을 보다 의미 있게 하기 위해서는, 일반 환경을 보다 동질적이고 관리 가능한 하위범주로 나누어야 한다. 그것을 위한 효과적인 방법이 거시환경 범주이다. 거시환경(STEEP)은 사회(Social), 기술(Technological), 경제(Economic), 생태학(Ecological), 정치/법적(Political/Legal) 영역을 나타낸다(강영철 외, 2003).



<그림 3-1> 산업의 환경 구조

거시환경 영역은 상호 배타적이지 않으며, 또 그렇게 간주되어서도 안 된다. 다시 말해서, 범주의 경계가 유동적이다. 범주를 세부적으로 나누는 가장 중요한 목적은 일반 환경의 주요 측면을 놓치는 것을 방지하기 위해서 이다. 일반 환경요소 간에 엄격한 경계가 없다고 해서 이 접근법을 사용하는 데 어떤 문제가 발생하는 것은 아니다. 5가지 거시환경 요소는 다음과 같다(강영철 외, 2003).

① 경제적 환경 : 일반 환경의 경제적 요소는 전체 사회내에서의 자원의 배분과 사용을 나타내며 중요한 요소이다. 그 이유는 소비패턴이 임금의 균형, 고용비율, 환율, 이자율, 신용도, 재정·통화정책, 부채, 소비패턴, 가처분소득 수준 등과 같은 경제적 동향에 의해서 주로 영향을 받기 때문이다.

② 사회적 환경 : 일반 환경의 사회적 요소는 기업이 속한 사회의 특징을 나타낸다. 인구통계, 문화적 태도, 교육수준, 관습, 믿음, 가치, 라이프스타일, 연령분포, 지리적 분포, 인구의 유동성 등이 여기에 속한다. 이러한 요소의 변화 속도는 일반적으로 느리지만, 그 영향은 대단히 크다.

③ 기술적 환경 : 일반 환경의 기술적 요소는 제품, 공정혁신에 있어서 과학 기술의 영향력에 의해서 심화된다. 여기에는 제품과 서비스 생산을 위한 새로운 접근법과 새로운 장비 및 공정이 포함된다.

④ 생태학적 환경 : 소위 그린화(Greening)는 이 영역이 기업의 성과에 끼칠 수 있는 힘을 보여준다. 거시환경 분석에서 생태학적 환경의 측면은 세계기후(예: 온실효과), 지속가능한 성장, 제품수명주기, 재활용, 공해, 바이오테크 발전 등이 포함된다.

⑤ 정치적/법적 환경 : 일반 환경의 정치적 요소는 다양한 산업에 대한 정부

와 일반시민의 태도, 이익집단에 의한 로비활동, 규제환경 등과 관련되어 있다. 일반 환경의 법적요소는 사회 구성원들이 준수해야 할 법률로 구성된다. 대다수의 국가나 지방정부에서 공통정책이나 규제형태의 많은 법적인 제약이 기업의 활동에 영향을 끼친다.

3.1.2 해양레저스포츠산업 환경요인

Humphrey & Buttel(1982)은 스포츠산업의 대중화에 영향을 미치는 환경요인을 자연적 환경, 수정된 환경, 인위적 환경, 사회적 환경으로 구분하였다. 지삼업(2002)은 해양스포츠 활성화에 필요한 환경요인을 자연경관, 휴양 및 위락시설, 다양한 프로그램, 지도자 양성, 청정수질, 안전법규, 인구밀도 등 7가지 요인으로 구분하였다.

고명준(2003)은 해양스포츠의 환경요인을 Humphrey & Buttel (1982)의 기준에 따라 새롭게 편성하였으며, 구체적으로 자연적 환경은 천연의 바다, 강, 호수 등의 활동 공간으로 정의하였다. 수정된 환경으로 해양스포츠 단지, 해양스포츠 장비와 관련된 시설, 각종 위락시설 등 자연을 일부 변형시킨 인위적 공간을 선정하였고 사회적 환경으로 경제적 요인, 안전법규, 인구밀도, 정부의 육성정책 등과 같은 해양스포츠 활동의 환경을 제시하였다.

설민신(1999)은 레저스포츠 관련 산업의 환경요인을 <표 3-2>와 같이 사회·문화적 환경, 산업·기술적 환경, 정치·경제적 환경으로 분류한 바 있다.

해양레저스포츠에 미치는 환경요인에 관한 선행연구를 살펴본 결과 일반적으로 사용되는 산업분석의 체계를 적용하지 않고 스포츠 관점에서 분류하여 적용하고 있다. 본 연구에서는 최근 레저스포츠에도 산업측면이 강조되고 있으므로 <표 3-4>와 같이 레저스포츠 관점에서 분류한 산업분석의 체계를 적용

하여 산업관점에서 재정립해 보고자 한다. 다만, 기업이 상호작용하고 있는 물리, 생물학적 환경을 포함하는 생태학적 환경은 해양레저스포츠산업에 미치는 영향이 생태학적 환경보다는 해안선 길이 등 자연환경이 더 큰 영향을 미치므로 수정하여 적용시킬 필요가 있다.

<표 3-4> 해양레저스포츠산업의 산업요인

구 분	환경요인 분류						
스포츠 환경, [H&D(1982)]	자연적 환경	수정된 환경	인위적 환경	사회적 환경			
해양스포츠 환경, [고명준(2003)]	자연적 환경	수정된 환경		사회적 환경			
레저스포츠산업 환경, [설민선(1999)]				사회/ 문화적 환경	산업/ 기술적 환경	정치/경제적 환경	
기업의 일반환경 [Craig S. Fleisher(2003)]	생태적 환경			사회적 환경	기술적 환경	경제적 환경	정치/법적 환경
해양레저스포츠 산업 환경	자연/수정된 환경			사회/ 문화적 환경	기술적 환경	경제적 환경	정치/법적 환경
환경요인(예)	기후, 해안선, 마리나 시설 등			시간, 의식	레저보 트 등	소득 수준	규제/정책

* 선행연구 결과를 바탕으로 연구자가 정리하였음

3.2 해양레저스포츠산업의 환경분석

우리나라 해양레저스포츠산업과 같이 도입 초기단계인 산업으로 환경요인과 성과 등의 관련된 연구가 미미한 상황에서 해양레저스포츠산업의 환경분석을

위한 체계를 산업관점에서 정립하였다. 해양레저스포츠산업에 영향을 미치는 환경변수에 대한 선행연구가 부족하여 통상적으로 많은 영향을 미칠 것으로 판단되는 변수를 우선적으로 선별하였다.

본 연구에서는 사용된 외부환경 변수로서 통계자료는 OECD, IMD, 국토해양부 및 통계청의 국가별 공식발표 통계자료¹⁰⁾를 활용하였다. 대상 국가로는 외부환경의 통계 확보가 가능한 OECD 30개 국가를 대상으로 하였으며, 최종 대상 국가는 ICOMIA의 레저보트 보유 척수 통계자료가 있는 18개 국가¹¹⁾로 하였다.

본 연구는 해양레저스포츠산업 환경요인과 활성화 척도인 레저보트 보유 척수에 대한 공식적인 통계자료를 토대로 하였으며, 수집된 자료는 SPSS WIN 12.0 프로그램을 이용하여 상관관계를 분석하였다.

3.2.1 레저보트 보유 척수(천명당)와 환경변수간의 상관관계 분석

<표 3-5>에서 보는 바와 같이 해양레저스포츠산업에 영향을 미치는 요인은 경제적 환경, 사회적 환경, 기술적 환경, 자연적 환경, 정치적·법적 환경 등 5개로 나누고, 각 요인에는 몇 개의 중요한 변수로 구분하여 정리하였다.

이와 같이 정리된 변수와 레저보트 보유 척수(인구 천명당)간의 상관관계를 분석한 결과를 <표 3-6>에 나타내었다. 어느 정도 유의한 상관관계를 보이는

10) IMD World Competitiveness Yearbook 2007 Executive Opinion Survey에서 발표하는 지표는 55개 국가의 중간 경영자나 최고 경영자 3,960명 전문가에 대한 설문조사를 통해 산출하는 주관적 지표로서 예를 들어보면 'The quality of life your country is high'라는 단일 항목에 대해 6점 척도로 설문조사하여 10점 척도로 변환하였다.

11) 대상국가 : 노르웨이, 핀란드, 뉴질랜드, 스웨덴, 미국, 호주, 네덜란드, 스위스, 그리스, 이탈리아, 영국, 프랑스, 독일, 스페인, 포르투갈, 일본, 터키, 한국

것들을 정리한 것이 <표 3-7>이다. 표에서 보는 것처럼, 기업경쟁의 촉진, 정부 정책의 효율성 및 건강·안전·환경에 대한 관심과 레저보트 보유척수간의 상관관계가 비교적 높게 나타났다.

<표 3-5> 해양레저스포츠산업에 미치는 환경 변수

요 인	변 수	자 료
경제적 환경	1인당 GDP(PPPs, US Dollars) 1인당 GNI(PPPs, US Dollars) GDP 대비 여가와 문화비(%) 민간소비 지출(10억불)	OECD ¹²⁾ OECD OECD IMD ¹³⁾
사회적 환경	연간 근로자 근로시간(시간) 삶의 질 건강, 안전, 환경에 대한 관심 총 인구수(명)	IMD IMD IMD OECD
기술적 환경	해양과학기술 수준(3년간 동분야 특허 및 SCI 논문 건수) 레저보트 건조척수	국토해양부 ICOMIA ¹⁴⁾
자연적 환경 (수정된 환경 포함)	행정수도의 연평균 기온(°C) 행정수도의 최저 기온(°C) 행정수도의 연평균 강수량(mm) 해안선 길이(km) 마리나, 요트 Harbours수(개)	통계청 통계청 통계청 ICOMIA ICOMIA
정치· 법적 환경	정부정책의 효율성 기업경쟁의 촉진 창업의 용이성 정책의 일관성 기업경쟁력 강화정책	IMD IMD IMD IMD IMD

12) OECD Factbook 2006.

13) IMD World Competitiveness Yearbook 2006.

14) Boating Industry Statistics 2006.

<표 3-6> 레저보트 보유척수(1,000명당)와 환경변수와의 상관관계 분석

요 인	변 수	레저보트 보유 척수 (인구 천명당)		
		Pearson 상관계수	유의확률 (양쪽)	N
경제적 환경	1인당 GDP(PPPs, US Dollars)	.474	0.047	18
	1인당 GNI(PPPs, US Dollars)	.460	0.055	18
	GDP 대비 여가와 문화비(%)	.286	0.302	15
	민간소비 지출(10억불)	-.072	0.777	18
사회적 환경	연간 근로자 근로시간(시간)	-.179	0.478	18
	삶의 질	.570	0.014	18
	건강, 안전, 환경에 대한 관심	.646	0.004	18
	총 인구수(명)	-.203	0.418	18
기술적 환경	해양과학기술 수준	.016	0.954	11
	레저보트 건조척수	.083	0.769	18
	해양과학기술 수준*	.937	0.000	11
자연적 환경 (수정된 환경 포함)	행정수도의 연평균 기온(°C)	-.615	0.007	18
	행정수도의 최저 기온(°C)	-.486	0.041	18
	행정수도의 연평균 강수량(mm)	.001	0.996	18
	해안선 길이(km)	.545	0.019	18
	마리나, 요트 Harbours수(개)	.121	0.653	16
정치· 법적 환경	정부정책의 효율성	.672	0.002	18
	기업경쟁의 촉진	.723	0.001	18
	창업의 용이성	.578	0.012	18
	정책의 일관성	.163	0.518	18
	기업경쟁력 강화정책	.590	0.010	18

* 레저보트 건조 척수와의 상관관계

<표 3-7> 레저보트 보유척수(1,000명당)와 환경변수와의 분석결과

구 분		보유 레저보트 척수 (인구 천명당)		
		Pearson 상관계수	유의확률 (양쪽)	N
경제적 환경	1인당 GDP (PPPS, US Dollars)	.474	0.047	18
사회적 환경	삶의 질	.570	0.014	18
	건강, 안전, 환경에 대한 관심	.646	0.004	18
기술적 환경	해양과학기술 수준*	.937	0.000	11
자연적 환경	해안선 길이	.545	0.019	18
정치·법적 환경	정부정책의 효율성	.672	0.002	18
	기업경쟁의 촉진	.723	0.001	18
	창업의 용이성	.578	0.012	18
	기업경쟁력 강화정책	.590	0.010	18
	레저보트 수(인구 천명당)	1		18

* 레저보트건조 척수와의 상관관계

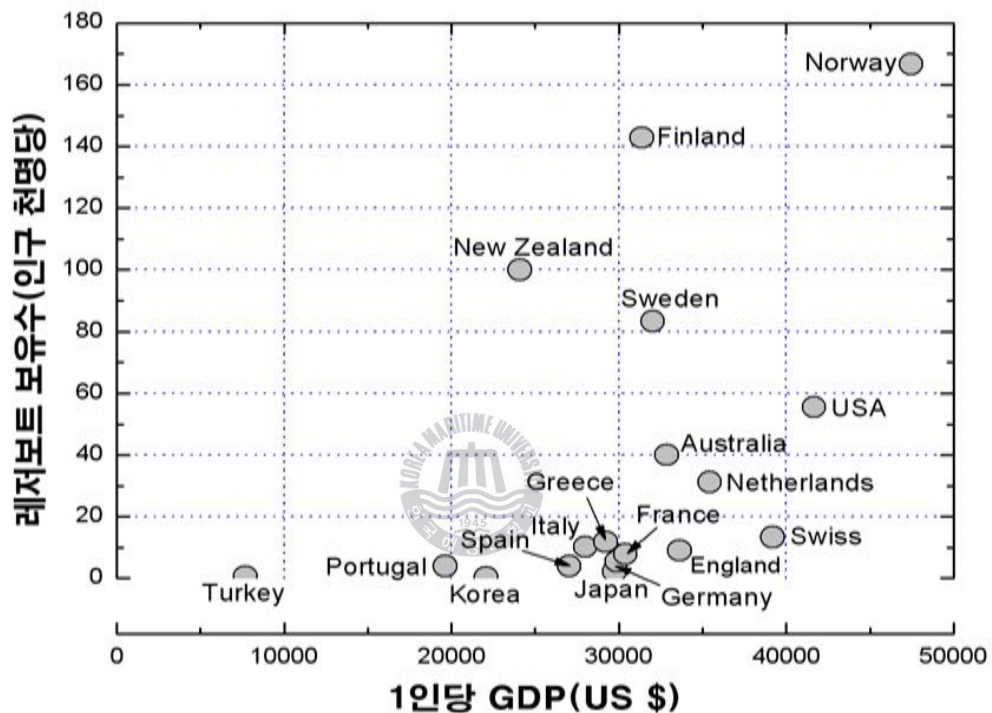
3.2.2 레저보트 보유 척수와 세부 환경변수에 대한 국가별 분석

(가) 레저보트 보유 척수와 경제적 환경

<표 3-7>에 따르면 1인당 GDP와 레저보트 보유 척수간의 상관계수(r)는 0.474이고, 유의수준은 0.047로서 GDP가 증가하면 레저보트 보유척수도 증가하는 것으로 해석할 수 있다.

한편, 분석 대상 국가별로 그 관계를 분석하여 도식화한 것이 <그림 3-2>인데, 도표에서 보는 바와 같이 북구권인 노르웨이, 핀란드, 스웨덴과 뉴질랜드의

경우 바다를 두려움의 대상이 아닌 정복의 대상으로 인식하는 문화적 요인과 자연적 환경에 의해 레저보트 보유척수가 높게 나타나는 것을 볼 수 있다(이동근 외 2명, 2003).



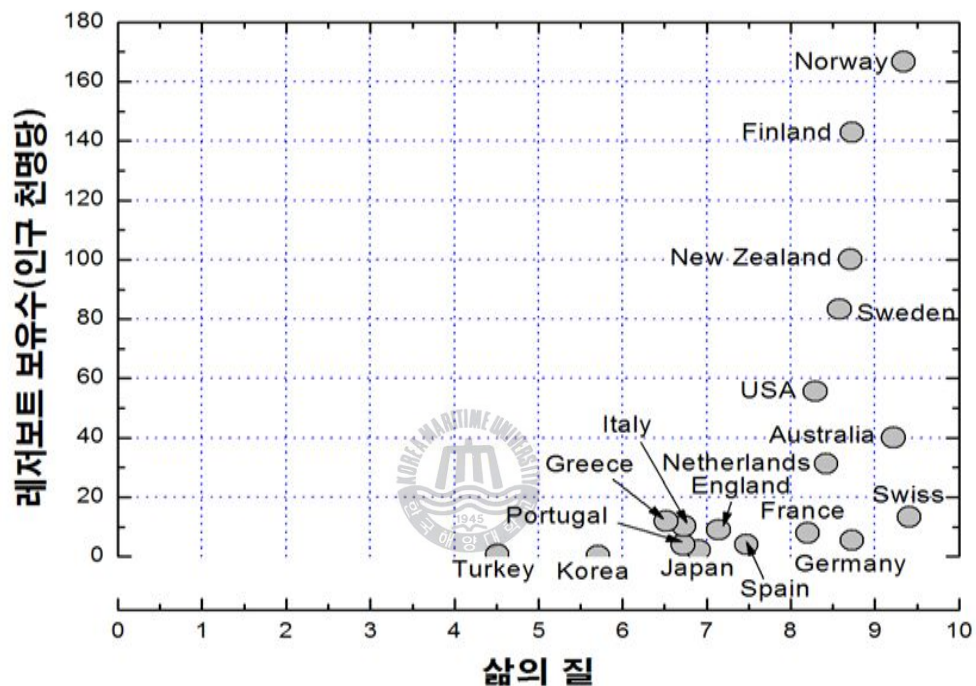
<그림 3-2> 레저보트 보유 척수와 1인당 GDP간 상관관계

(나) 레저보트 보유 척수와 사회적 환경

(1) 삶의 질

<표 3-7>에서 삶의 질과 레저보트 보유 척수간의 상관관계수(r)는 0.570이며, 유의수준은 0.014로서 삶의 질이 높아지면 레저보트 보유 척수도 증가하는 것으로 해석할 수 있다.

마찬가지 방법으로 국가별 관계를 보면 <그림 3-3>과 같은데, 삶의 질의 수준이 높은 노르웨이, 핀란드, 스웨덴의 북구권 국가와 호주, 뉴질랜드, 미국 등의 국가가 레저보트 보유 척수도 높게 나타나고 있다.



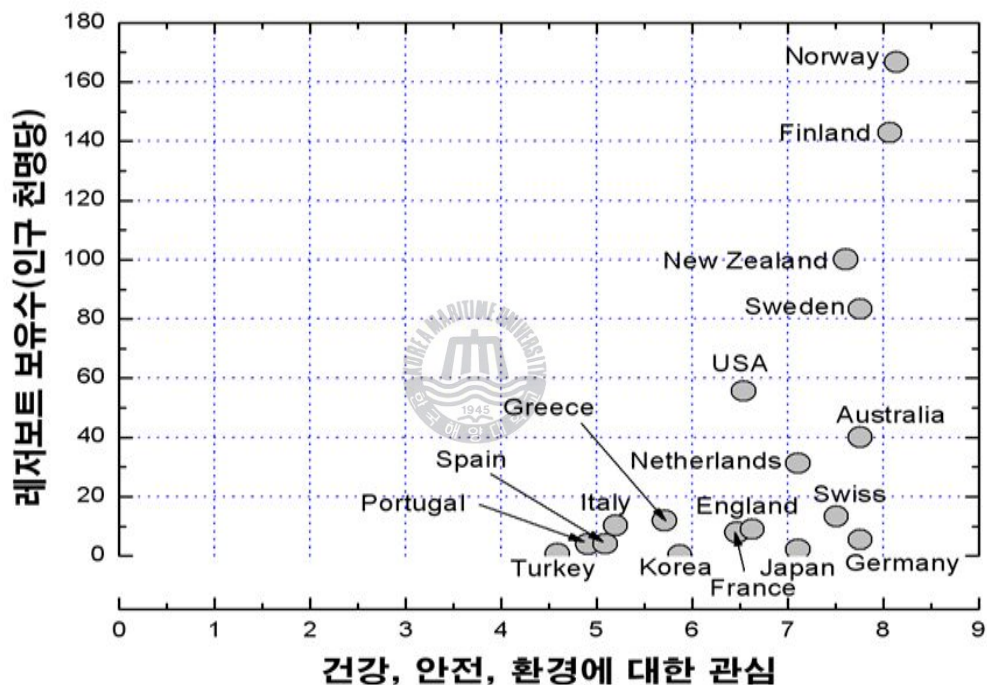
<그림 3-3> 레저보트 보유 척수와 삶의 질 간 상관관계

(2) 건강, 안전, 환경에 대한 관심

한편, 건강·안전·환경에 대한 관심과 레저보트 보유 척수간의 상관관계수(r)는 0.646이고, 유의수준은 0.004로서 건강·안전·환경에 대한 관심이 높아지면 레저보트 보유 척수도 증가하는 것으로 해석할 수 있다.

<그림 3-4>에서 보는 것처럼, 건강·안전·환경에 대한 관심이 높은 노르웨이,

핀란드, 스웨덴의 북구권 국가와 호주, 뉴질랜드, 미국이 레저보트 보유 척수도 높게 나타나고 있다. 다만 일본은 경제적 환경, 자연적 환경, 기술적 환경, 정치적·법적 환경은 상대적으로 높은 편이나 소극적인 태도와 복종심이 강하며(南博, 1953), 자주성이 약한(宮城音彌, 1969) 국민성으로 인해 진취적인 해양레저스포츠가 대중적으로 활성화되지 못하고 있는 것으로 보인다.



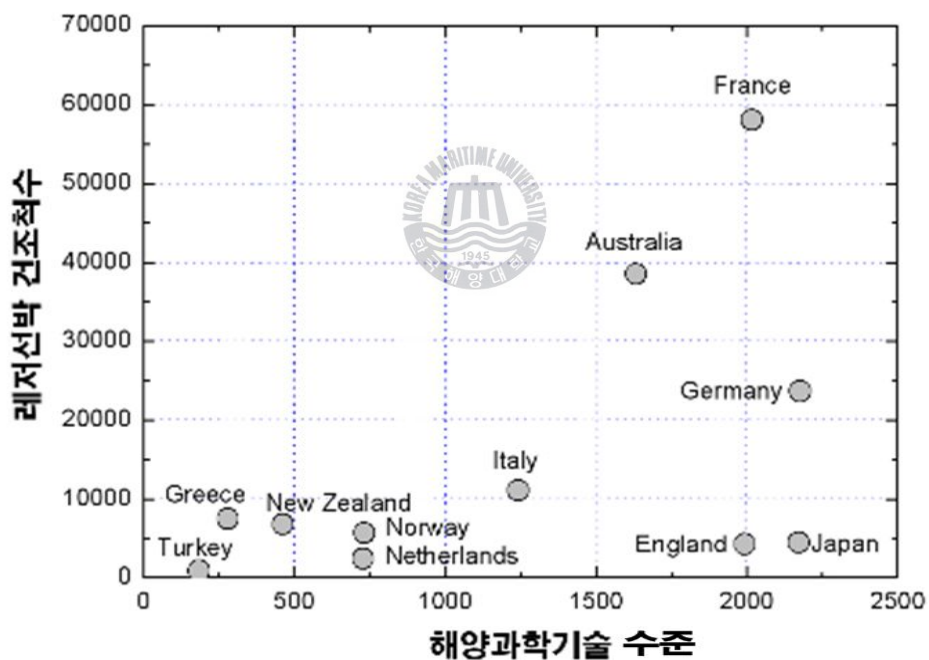
<그림 3-4> 레저보트 보유척수와 건강·안전·환경의 관심간 상관관계

(다) 레저보트 건조 척수와 기술적 환경

그러나 <표 3-6>에 따르면 레저보트 건조 척수와 레저보트 보유 척수간의 상관계수(r)는 0.083로서, 레저보트 건조 척수가 증가하더라도 레저보트 보유 척수가 증가하지 않는 것으로 분석되었다.

다만, 해양과학기술 수준(3년간 동 분야 특허건수 및 SCI논문건수)과 레저보트 건조 척수간의 상관계수(r)는 0.937, 유의수준 0.000으로 해양과학기술 수준이 높아지면 레저보트 건조 척수도 높은 유의 수준으로 증가하는 것으로 해석할 수 있다.

특히, <그림 3-5>에 따르면 해양과학기술이 발달한 프랑스, 호주, 독일 등이 레저보트 건조 척수가 많으며, 일본의 경우에는 레저보트 보다는 레저보트의 엔진과 수상오토바이 분야의 생산이 많은 것이 특징이다.



<그림 3-5> 레저보트 건조 척수와 해양과학기술 수준간 상관관계

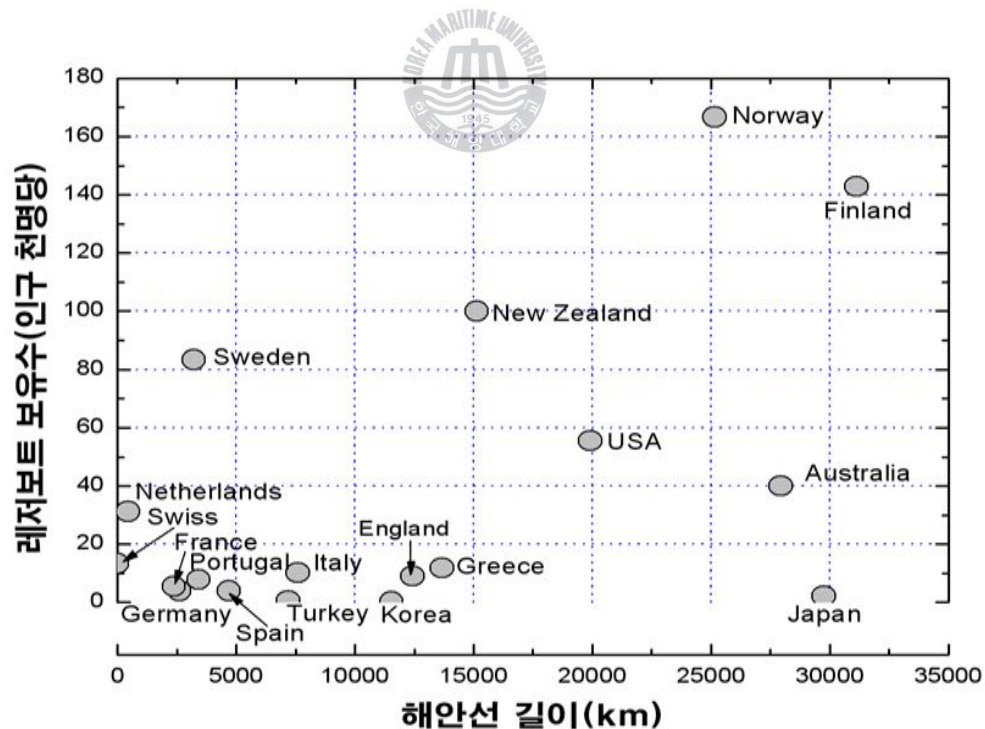
(라) 레저보트 보유 척수와 자연적 환경

<표 3-7>에 따르면 해안선 길이와 레저보트 보유 척수간의 상관계수(r)는

0.545이며, 유의수준 0.019로서 해안선 길이가 증가하면 레저보트 보유 척수도 증가하는 것으로 해석할 수 있다.

<그림 3-6>에서 보는 바와 같이, 해안선 길이가 긴 노르웨이, 핀란드, 뉴질랜드, 미국, 호주가 레저보트 보유 척수도 높게 나타나고 있다. 즉, 바다를 많이 접하는 국가의 국민들이 바다를 친숙하게 생각하여 레저보트를 이용한 해양레저스포츠를 많이 즐기고 있는 것을 알 수 있다.

그러나 동양에서 바다와 접한 나라들이 해양레저스포츠 활동이 활발하지 못한 이유로 서양과 달리 지식층이 해양활동에 직접 참여하지 않았다는 점이다. 그 결과 도서민은 하층류로 배속되었고, 해금정책으로 관은 물론 민간의 해양활동마저 극도로 위축되었다(최항순, 2004).

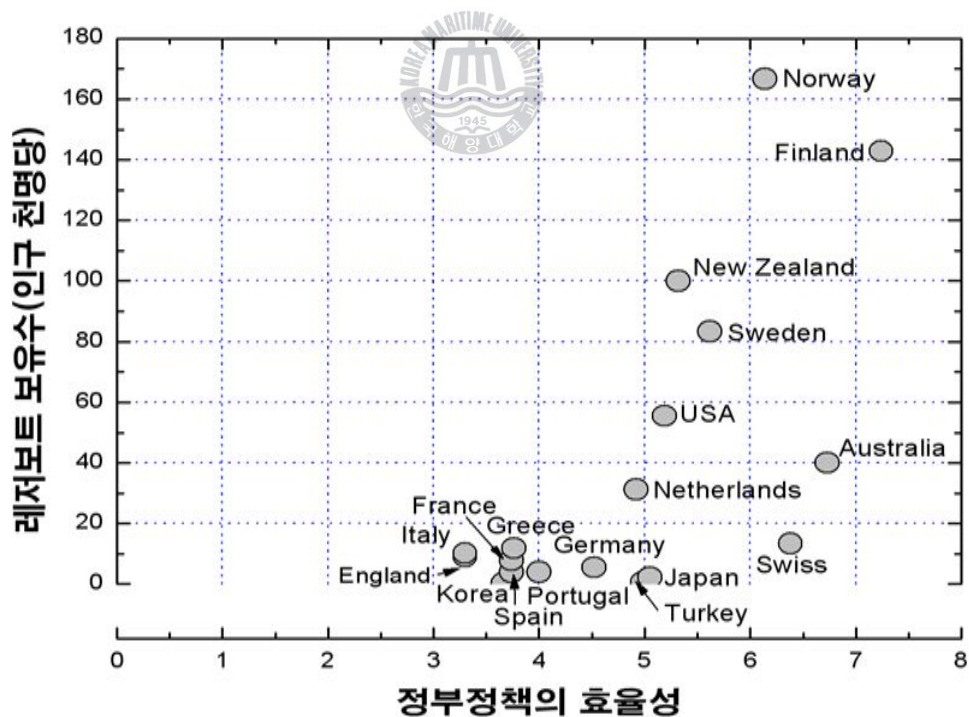


<그림 3-6> 레저보트 보유 척수와 해안선 길이간 상관관계

(마) 레저보트 보유 척수와 정치적·법적 환경

(1) 정부 정책의 효율성

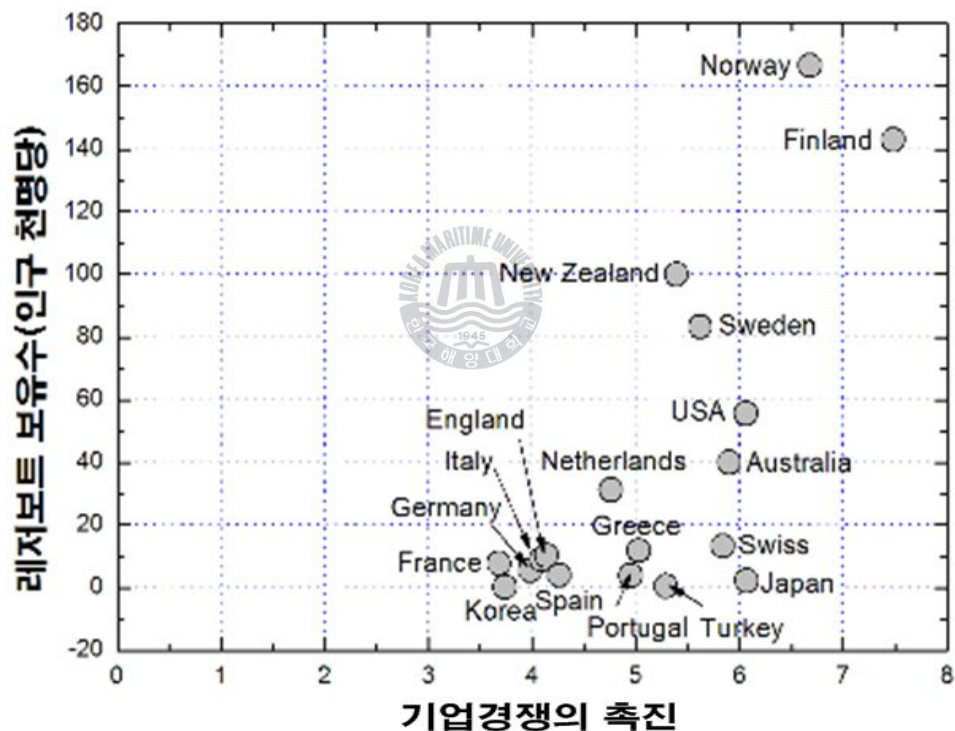
<표 3-7>과 <그림 3-7>을 보면, 정부정책의 효율성과 레저보트 보유 척수 간의 상관계수(r)는 0.672이고 유의수준 0.002로서, 정부정책의 효율성이 높아지면 레저보트 보유 척수도 증가하는 것으로 해석할 수 있다. 특히 노르웨이, 핀란드, 뉴질랜드, 스웨덴, 호주, 미국 등과 같이 정부정책의 효율성이 높은 국가일수록 레저보트 보유척수도 높은 것으로 알 수 있다. 다만, 스위스는 정치적·법적측면에서 지수가 높으나, 바다를 접하지 않는 자연환경으로 인해 국민들의 레저보트 보유 척수는 상대적으로 낮게 나타나고 있다.



<그림 3-7> 레저보트 보유 척수와 정부정책의 효율성간 상관관계

(2) 기업의 경쟁 촉진

한편, <표 3-7>과 <그림 3-8>을 보면 기업의 경쟁촉진과 레저보트 보유 척수간의 상관관계수(r)는 0.723이고, 유의수준은 0.001로서, 기업의 경쟁촉진 지수와 레저보트 보유 척수 사이에는 상당히 높은 양의 상관관계가 있음을 알 수 있다. 특히 기업경쟁 촉진 지수가 높은 노르웨이, 핀란드, 스웨덴, 미국, 호주 등의 국가가 레저보트 보유 척수도 높은 것을 알 수 있다.

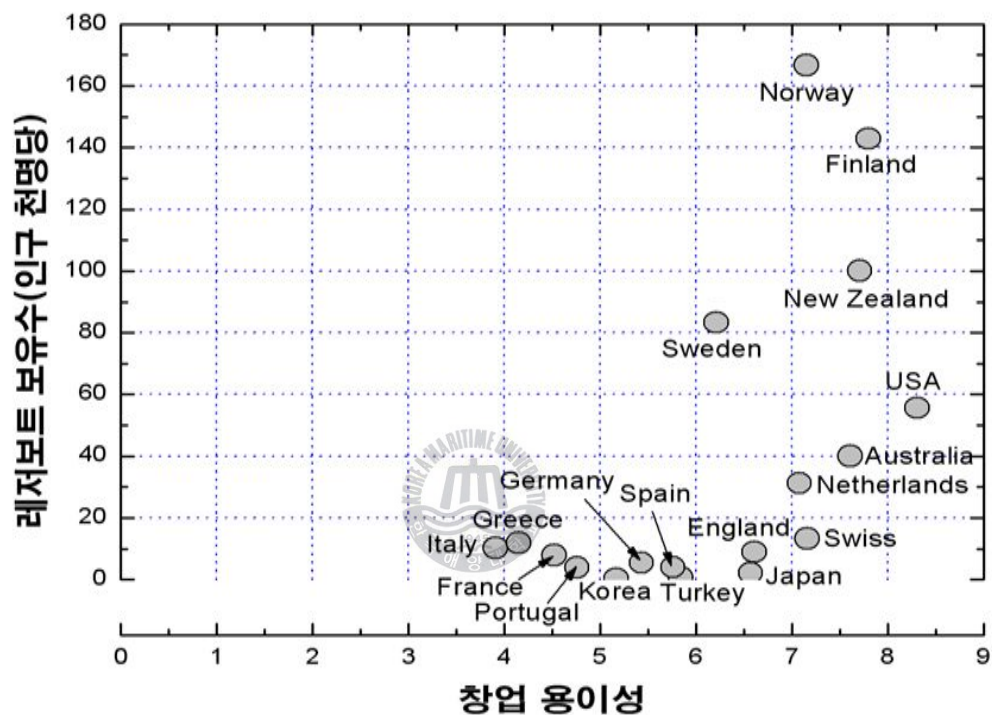


<그림 3-8> 레저보트 보유 척수와 기업경쟁의 촉진간 상관관계

(3) 창업의 용이성

<표 3-7>과 <그림 3-9>를 보면 창업의 용이성과 레저보트 보유 척수 간에도 상당히 높은 양의 상관관계 ($r = 0.578$)를 보이고 있어, 창업의 용이성이 좋

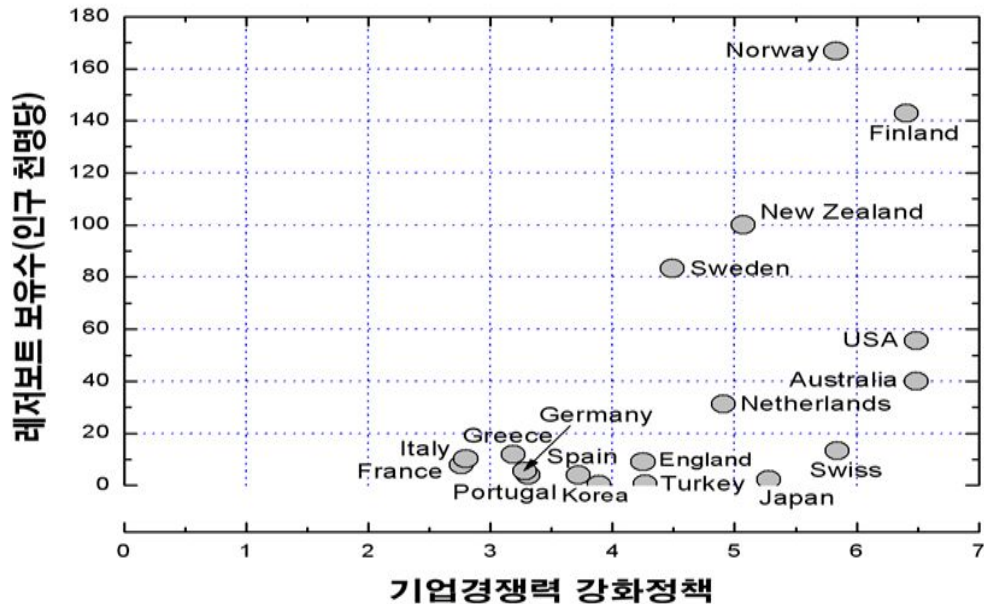
아지면 레저보트 보유 척수도 증가하는 것으로 해석할 수 있다. 특히 창업의 용이성 지수가 높은 노르웨이, 핀란드, 뉴질랜드, 미국, 호주 등의 국가가 레저보트 보유 척수도 높은 것을 알 수 있다.



<그림 3-9> 레저보트 보유 척수와 창업의 용이성간 상관관계

(4) 기업경쟁력 강화정책

<표 3-7>과 <그림 3-10>을 보면 기업경쟁력 강화정책과 레저보트 보유 척수간의 상관관계수(r)는 0.590로서, 유의수준 0.010에서 기업경쟁력 강화정책을 촉진하면 레저보트 보유 척수도 증가하는 것으로 해석된다. 특히, 기업경쟁력 강화정책 지수가 높은 노르웨이, 핀란드, 뉴질랜드, 미국, 호주 등의 국가가 레저보트 보유 척수도 높은 것을 알 수 있다.



<그림 3-10> 레저보트 보유 척수와 기업경쟁력 강화정책간 상관관계

3.3 요약

본 연구에서는 레저보트 보유 척수와 경제적 환경, 사회적 환경, 기술적 환경, 자연적 환경, 정치적·법적 환경과의 상관관계 분석에서 다음과 같이 유의한 결론을 얻었다.

(1) 레저보트 보유 척수(이하 1000명당)와 경제적 환경인 1인당 GDP간의 상관관계 분석에서 양의 상관관계가 있는 것으로 나타났다.

(2) 레저보트 보유 척수와 사회적 환경인 삶의 질, 건강·안전·환경에 대한 관심간의 상관관계 분석에서 양의 높은 상관관계가 있는 것으로 나타났다.

(3) 레저보트 보유 척수와 레저보트 건조 척수 간에는 유의한 관계가 없는

것으로 나타났다. 다만, 해양과학기술 수준(3년간 동 분야 특허 건수 및 SCI 논문 건수)과 레저보트 건조 척수 간에는 매우 높은 상관관계가 있는 것으로 나타났다.

(4) 레저보트 보유 척수와 자연적 환경인 해안선 길이 간의 상관관계 분석에서 양의 상관관계가 있는 것으로 나타났다.

(5) 레저보트 보유 척수와 정치·법적 환경인 정부정책의 효율성, 기업경쟁 촉진, 창업용이성, 기업경쟁력 강화정책 간의 상관관계 분석에서 높은 상관관계가 있는 것으로 나타났다. 특히 정치·법적 환경인 정부정책의 효율성 등이 높고 규제가 적은 국가일수록 레저보트 보유 척수도 많은 것으로 나타났다.

또한 1,000명당 보트 보급 척수가 30척 이상인 노르웨이, 핀란드, 뉴질랜드, 스웨덴, 호주, 미국, 네덜란드는 경제적 환경, 사회적 환경, 자연적 환경, 정치·법적 환경요인들 모두가 레저보트 보급 척수가 30척 미만인 국가들에 비해 높게 나타났다.

선진국으로 가면 앞의 8개 지표가 증가하게 되고 이에 따라 레저보트 보유 척수가 증가할 것으로 예측된다. 이러한 추세에 따라 우리나라 해양레저스포츠 산업을 발전시키기 위해서는 국민들의 해양레저스포츠에 대한 인식개선과 아울러 법과 제도의 정비가 이루어져야 한다.

제 4 장 해양레저스포츠의 수요 분석

우리나라 해양레저스포츠에 대한 국민들의 관심과 수요는 선진국과 차이를 보이고 있으므로 해양레저스포츠산업의 발전을 위한 체계적 접근을 위해서는 해양레저스포츠에 대한 잠재 수요자인 일반인들과 현재 이용자들의 수요에 대한 분석이 필요하다고 판단된다.

그 동안 해양레저스포츠와 관련된 연구들을 살펴보면, 스포츠 관점에서는 많은 연구가 이루어지고 있으나 일반인들과 이용자들의 해양레저스포츠에 대한 수요분석, 활성화의 저해요인 그리고 활성화 요인을 포함하는 산업 전반에 걸친 연구는 거의 이루어지 않고 있는 실정이다.

본 장에서는 해양레저스포츠 수요에 대한 일반인들과 이용자들에 대한 설문조사 결과를 분석하고, 나아가 이용자들에 대한 설문조사 결과로부터는 활성화의 저해요인을 분석한 다음 주요 활성화 방안을 도출하고자 한다.

4.1 이론적 배경 및 연구개요

4.1.1 이론적 배경

해양레저스포츠산업 육성에 대한 정부의 제도정비 등 기반구축, 해양레저스포츠 활동에 참여하기 위한 국민 경제의 성장과 여가시간의 확대 등 해양레저스포츠 발전을 위한 사회 경제적 기반이 마련됨에 따라 활동적인 여가선용 수단으로 활용하고자 하는 국민들의 관심 증가와 더불어 해양레저스포츠산업의 육성을 통해 지역의 관련 산업을 육성하고 지역 개발의 모델을 제시하고자 하는 지방자치단체 그리고 국가 경제 발전에 있어 지속 가능한 성장 모델을 구축

하고자 하는 중앙정부의 해양레저스포츠산업에 대한 관심은 증가하고 있다(오응수, 2007; 박승환, 2004; 백승현, 2007).

이렇게 해양레저스포츠산업에 대한 국민, 지자체, 기업 그리고 정부의 관심이 증가함에 따라 해양레저스포츠산업의 효율적 발전 모델을 제시하고자 하는 학문적 노력과 연구가 2000년대 이후 점차 증가하고 있는 추세이다(차성기, 2007). 특히 해양레저스포츠산업의 초창기 연구들은 해양레저스포츠산업의 정책과 발전 과제 등을 제시하고 있는 연구가 주로 수행되어 왔는데(김하영, 2000; 조재기, 신영균, 손명준, 2004; 박철수, 차성기, 2004; 지삼엽, 2003; 이정식, 2004; 정종석, 2004), 최근에는 해양레저스포츠산업의 정책과 발전 방향 제시와 같은 포괄적 접근뿐만 아니라 해양레저스포츠산업의 잠재 소비자나 실제 이용자 등에 대한 소비자 마케팅 전략 수립을 위한 기초적인 연구가 증가하고 있는 실정이다(소훈, 2005).

본 연구에서는 해양레저스포츠산업의 실태를 분석하는데 있어 해양레저스포츠 활동의 잠재 소비자라 할 수 있는 일반인의 해양레저스포츠 활동에 대한 인식, 레저스포츠 소비특성 그리고 해양레저스포츠 참가와 관련된 선택속성 등의 마케팅 요인을 중심으로 분석하였고 현재 해양레저스포츠 활동에 참여하고 있는 이용자를 대상으로도 해양레저스포츠에 대한 인식, 소비특성 그리고 선택속성 등의 마케팅 요인을 중심으로 해양레저스포츠산업 실태를 간접적으로 실증 분석하였다.

해양레저스포츠 활동에 대한 일반인 및 이용자들의 인식과 태도에 관한 연구는 해양레저스포츠산업의 발전 전략 수립에 있어 수요측면에서 발전방향을 제시할 수 있다는 장점에도 불구하고 제한적인 연구가 수행되어 왔다(정형식, 김영심, 염승엽, 2007). 무엇보다 일반인과 이용자들의 해양레저스포츠 활동에

대한 인식과 태도를 참가동기 및 몰입 등 추상적이고 이론적인 요인을 중심으로 분석했다(이광수, 2003; 윤권, 2006). 이에 본 연구에서는 황철상(2006) 등이 해양레저스포츠 활동에 대한 일반인들의 인식과 태도를 분석하는데 사용한 조사도구를 활용하여 해양레저스포츠 활동에 대한 장애요인 및 장소 선호도 등 해양레저스포츠산업 발전전략 수립에 직접 활용할 수 있는 현실적인 요인을 중심으로 분석하였다.

또한 일반인 및 이용자들의 소비특성은 해양레저스포츠산업을 개발하고자 하는 지자체, 기업 그리고 정부에서 구체적인 마케팅 전략 수립과 경제성 등 해양레저스포츠산업 개발의 다양한 효과를 극대화하는데 활용할 수 있는 마케팅 변수이다(백승헌, 2007). 본 연구에서는 해양레저스포츠에 대한 일반인 및 이용자들의 소비특성을 분석하기 위해 김경렬(2000) 등이 활용한 조사도구를 활용하였는데 주요 소비특성 변수로는 이용종목, 동반자, 이용비용, 이용시간 그리고 장비이용 형태 등을 중점적으로 분석하였다.

일반인 및 이용자들의 해양레저스포츠 활동 및 장소 선택에 있어 결정적 영향을 미치는 변수라 할 수 있는 선택속성 요인은 효과적인 해양레저스포츠산업 개발의 방향 제시 및 해양레저스포츠의 소비자 마케팅 전략 수립에 있어 중요한 마케팅 변수이다(김차용, 기명상, 장정훈, 2006; 손대영, 2008). 해양레저스포츠 분야에서 소비자의 선택속성을 다룬 연구는 최근의 현상으로 백승헌(2007)은 해양레저스포츠 관광지, 숙박시설, 활동 등에 대한 구체적인 해양레저스포츠 소비자의 선택속성을 분석하였다. 하지만 본 연구에서는 황철상(2006)과 김경렬(2000)의 연구에서 다룬 해양레저스포츠의 선택속성 요인인 해양레저스포츠 장소 선정시 선택속성인 이동시간, 자연경관, 비용, 기후, 시설 그리고 연계상품 등의 요인에 초점을 두고 해양레저스포츠 활동의 선택속성을 분석하였다.

4.1.2 설문지 구성, 조사 및 자료분석 방법

본 연구에서 일반인용 설문지는 일반인들의 수요특성을 알아보기 위하여 황철상(2006), 박승환(2004) 등이 사용한 설문지를 참고하여 본 연구에 맞게 수정하였다. 이용자용 설문지는 환경분석 자료와 김경렬(2000), 차성기(2005) 등이 사용한 설문지를 참고하여 초안을 작성, 해양레저스포츠의 전문가 45명의 샘플링 설문을 통해 문항을 선정하여 본 연구에 맞게 수정하였다.

일반인들의 해양레저스포츠에 대한 수요 설문조사는 2008년 6월 11~15일 경기도 화성에서 개최된 2008 경기 국제보트쇼의 관람자와 각 광역시별 직장인들을 대상으로 임의표본추출법으로 실시하였다. 2008년 6월부터 7월까지 직접방문, E-mail, 우편 등의 방법으로 총 2,000부의 설문지를 배포하여 1,200부를 회수(회수율 60%)하였으며, 한 문항에 복수 응답하였거나, 불성실하다고 판단되는 376부를 제외한 824부를 분석하였다.

그리고 해양레저스포츠 이용자들에 대한 수요, 활성화의 저해요인 및 활성화요인의 조사는 (사)대한요트협회 및 (사)한국외항요트협회 회원을 대상으로 2008년 7월부터 8월까지 총 1,000부의 설문지를 배포하여 348부를 회수(회수율 34.8%)하였으며, 한 문항에 복수 응답하였거나, 불성실하다고 판단되는 12부를 제외한 336부를 최종 분석하였다. 회수된 자료는 SPSS WIN 12.0 프로그램을 이용하여 빈도분석과 순위검증을 실시하여 통계분석 결과를 도출하였다.

4.1.3 인구통계 특성

일반인들은 최종 분석 대상자 중 남자가 599명으로 전체 인원의 72.7%로

많았고, 여자가 225명으로 27.3%를 차지하였다. 이중 30대가 347명으로 42.1%로 가장 많았고, 20대가 237명으로 28.8%, 40대가 23.7%로 20대에서 40대가 94.5%로 주류를 이루고 있다. 대졸 이상의 학력이 759명으로 전체의 92.3%를 보이고 있다. 일반회사원이 453명으로 55.0%로 가장 많았다. 200~300만원의 월평균 수입자는 262명으로 31.8%, 300~500만원 수입자도 31.7%를 차지하고 있다. 거주 지역별로는 서울이 261명으로 31.7%, 경기도가 181명으로 22.0%, 부산이 138명으로 16.7%를 차지하고 있다. 연구대상자인 일반인들의 인구 통계학적 특성은 <표 4-1>과 같다.

<표 4-1> 일반인의 인구 통계학적 특성

구 분		빈도(명)	비율(%)	구 분		빈도(명)	비율(%)
성 별	남	599	72.7	소 득 수 준	200만원 미만	187	22.7
	여	225	27.3		200~300만원	262	31.8
연 령	20~29세	237	28.8		300~500만원	261	31.7
	30~39세	347	42.1		500~700만원	89	10.8
	40~49세	195	23.7		700만원 이상	25	3.0
	50세 이상	45	5.5	거 주 지 역	서울	261	31.7
학 력	고졸	64	7.8		인천	53	6.4
	대졸	546	66.3		경기	181	22.0
	대학원졸이상	213	26.0		대전, 충청	52	6.3
직 업	일반회사원	453	55.0		광주, 전라	21	2.5
	전문직	155	18.8		강원도	5	0.6
	자영업	29	3.5		대구, 경북	24	2.9
	공무원	77	9.3		부산	138	16.7
	기타	110	13.4		울산, 경남	89	10.8
					제주		

이용자들은 최종 분석 대상자 중 남자는 263명으로 전체 인원의 79.7%로 많았고, 여자가 67명으로 20.3%를 차지하였다. 이중 30대가 94명으로 28.5%

로 가장 많았고, 20대가 66명으로 26.1%, 40대가 25.8%로 20대에서 40대가 80.3%로 주류를 이루고 있다. 대졸 이상의 학력이 254명으로 전체의 77.0%를 보이고 있다. 자영업자가 87명으로 28.6%로 가장 많았다. 300~500만원의 월 평균 수입자가 97명으로 29.2%, 200~300만원의 수입자가 23.2%를 차지하고 있다. 거주 지역별로는 부산이 69명으로 20.8%, 서울이 67명으로 20.2%, 광주·전라도가 48명으로 14.5%를 차지하고 있다. 연구대상자인 이용자들의 인구 통계학적 특성은 <표 4-2>와 같다.

<표 4-2> 이용자의 인구 통계학적 특성

구 분		빈도(명)	비율(%)	구 분		빈도(명)	비율(%)
성별	남	263	79.7	거주 지역	서울	67	20.2
	여	67	20.3		인천	11	3.3
연령	20~29세	66	26.1		경기	35	10.6
	30~39세	94	28.5		대전, 충청	17	5.1
	40~49세	85	25.8		광주, 전라	48	14.5
	50세 이상	65	19.7		강원	25	7.6
학력	고졸	76	23.0		대구, 경북	5	1.5
	대졸	172	52.1		부산	69	20.8
	대학원졸이상	82	24.8		울산, 경남	39	11.8
직업	일반회사원	84	27.6		제주	15	4.5
	전문직	43	14.1	면허	보유	186	55.5
	자영업	87	28.6		미보유	149	44.5
	공무원	17	5.6	레저 보트	소유	100	30.1
	기타	73	24.1		미소유	232	69.9
소득 수준	200만원 미만	80	24.1	레저 스포츠 이용 형태	이용자	210	64.6
	200~300만원	77	23.2		소유자	64	19.7
	300~500만원	97	29.2		임대사업자	27	8.3
	500~700만원	41	12.3		제조자	11	3.4
	700만원 이상	37	11.1		수입자	13	4.0

4.2 잠재 수요자인 일반인의 해양레저스포츠 수요분석

4.2.1 해양레저스포츠에 대한 인식

(가) 레저스포츠 이용 현황

일반인들을 대상으로 해양레저스포츠의 저변을 알아보기 위해 레저스포츠 이용현황을 복수 설문조사한 결과, <표 4-3>과 같이 현재 일반인들이 주로 하는 레저스포츠는 등산이 35.9%, 헬스가 25.2%, 수영이 17.5%, 골프가 15.7%, 축구가 14.8%, 배드민턴이 10.2%, 테니스가 6.6%, 기타가 16.9%로 나타났다.

특히 조사대상 824명 중 129명인 15.7%가 골프를 즐기는 것으로 나타났으며 골프는 이미 대중화 단계에 진입한 것으로 볼 수 있다. 비용이 많이 소요되는 레저스포츠의 비중이 점점 증가할 것으로 보인다.

<표 4-3> 레저스포츠 이용 현황

구 분	빈 도	퍼센트
등 산	296	35.9
헬 스	208	25.2
수 영	144	17.5
골 프	129	15.7
축 구	122	14.8
배드민턴	84	10.2
테 니 스	54	6.6
기 타	139	16.9
합 계	1,176	-

(나) 레저스포츠 지불비용 현황

<표 4-4>에서 보는 바와 같이 레저스포츠를 하는데 지불하는 비용으로 월 5만원 미만이 43.0%, 5~10만원이 30.7%, 10~30만원이 21.6%, 30~100만원이 4.2%, 100만원 이상이 0.5%를 나타나고 있다. 현재 레저스포츠의 월 지불비용으로 10만원 미만이 73.7% 이나 국민소득이 증가되면 레저스포츠의 지불비용도 전반적으로 증가할 것으로 여겨진다.

<표 4-4> 월 레저스포츠 지불비용 현황

구 분	빈 도	퍼센트	누적퍼센트
5만원 미만	354	43.0	43.0
5~10만원	253	30.7	73.7
10~30만원	178	21.6	95.3
30~100만원	35	4.2	99.5
100만원 이상	4	0.5	100.0
합 계	824	100.0	-

(다) 즐기지 않는 이유

현재 일반인들이 해양레저스포츠를 즐기지 않는 이유에 대한 응답 결과는 <표 4-5>에서 보는 바와 같이 시간 여유부족, 정보부족, 경제적 부담, 해양레저스포츠에 대한 인식부족, 장비 및 면허 미구비, 이용 장소의 부적정, 규제로 인한 불편 순으로 나타났다.

<표 4-5> 해양레저스포츠를 즐기지 않은 이유

구 분	평균순위	순 위
시간 여유 부족	2.68	1
정보부족	3.46	2
경제적 부담	3.75	3
인식부족	3.88	4
장비 및 먼허 미구비	4.09	5
이용 장소 부적절	4.17	6
규제로 인한 불편	5.97	7

순위검증 : Kandal의 W(일치도 계수) = .215, 카이제곱 = 1039.886,
p = .000

이는 일반인들이 해양레저스포츠를 즐기기 위해서는 많은 시간과 비용이 소요되며, 고가의 장비와 특수한 기술 및 복잡한 절차가 요구되고, 용이하게 이용하는 방법을 잘 모르고 있다는 것을 의미한다.

해양레저스포츠를 즐기기 위해서는 최소 하루 정도의 시간이 소요되어, 주 5일 근무제가 시행되고 있다고 하더라도 레저 및 스포츠에 하루를 투입할 수 있는 사람들은 매우 한정적이다.

OECD 회원국 중 우리나라의 연평균 근로시간¹⁵⁾이 상대적으로 많기 때문에, 해양레저스포츠를 즐기기에는 아직 여가시간이 부족한 것으로 인식하고 있다. 또한 일반인들은 해양레저스포츠에 대한 이해도가 낮으며, 고가의 장비를 구입하고 1회 이용에도 많은 비용이 소요되므로, 한정된 고소득층만 이용할 수 있는 고비용 레저스포츠로 인식하고 있는 것으로 나타났다.

15) OECD 26개 회원국 중 2,261시간으로 전체 1위 차지(2위 폴란드 1,953시간, 7위 일본 1,808시간) - OECD 2007년 경제전망보고서, 기획재정부 2007년 통계연보

해양레저스포츠를 활성화시키기 위해서는 이와 같은 일반인들의 인식을 변화시켜 해양레저스포츠를 정확하게 인식할 수 있도록 하여야 할 것이다. 해양레저스포츠에 관한 정보제공을 위한 시스템을 구축하고, 해양레저스포츠에 관한 홍보를 강화하여 일반인들이 용이하게 접근할 수 있도록 하여야 할 것이다.

한편, 현재 해양레저스포츠는 레저보트 및 장비를 개인이 소유하여 이용하는 일부의 이용자 그룹 외에도 동호회를 중심으로 저렴하게 여가를 즐기는 인구들이 늘어나고 있는 추세이다.

4.2.2 해양레저스포츠에 대한 향후 소비특성

(가) 이용시기

현재는 해양레저스포츠를 즐기고 있지 않지만 앞으로 이용할 의도가 있는지, 있다면 언제쯤 해양레저스포츠 시작을 고려하고 있는지를 설문조사하였다. 조사결과, <표 4-6>과 같이 일반인들이 해양레저스포츠의 이용시기는 1년 후 17.2%, 2년 후 21.5%, 3년 후 28.4%, 4년 후 8.2%, 5년 후 이상 24.8%로 나타났다. 해양레저스포츠를 4년 이내에 시작하겠다는 응답이 67.1%를 차지하여, 앞으로 4년 정도의 멀지 않은 장래에 이용수요가 늘어날 것으로 전망된다. 물론 이는 최근의 대내외적인 경제적 환경 등을 고려하지 않은 것임을 고려할 필요가 있다.

<표 4-6> 해양레저스포츠 향후 이용시기

구 분	빈 도	퍼 센트	누적퍼센트
1년후	140	17.2	17.2
2년후	175	21.5	38.7
3년후	231	28.4	67.1
4년후	67	8.2	75.3
5년후 이상	202	24.8	100.0
합계	815	100.0	

(나) 이용목적

향후 해양레저스포츠 이용목적에 관한 설문응답 결과를 <표 4-7>에 나타내었다. 이 표를 통해 알 수 있는 바와 같이 이용목적에 대한 조사결과로 해양레저스포츠와 경관여행을 함께 즐기기 위함이 47.6%로 가장 선호하였다.

낚시와 해양레저스포츠를 같이 즐기기 위한 목적이 18.8%, 해양레저스포츠와 해수욕을 함께 즐기고자 하는 목적이 17.5%, 순수한 해양레저스포츠만의 이용목적은 14.6%로 나타났다.

따라서 향후의 해양스포츠 이용목적은 순수하게 해양레저스포츠만을 즐기는 것 이외에 경관여행과 낚시 및 해수욕 등을 병행하는 복합적인 여가활용 형태로 이용하고자 하는 것으로 나타났다.

<표 4-7> 해양레저스포츠 이용목적

구 분	빈 도	퍼센트
해양레저스포츠 이용	120	14.6
해양레저스포츠 + 낚시	155	18.8
해양레저스포츠 + 경관여행	392	47.6
해양레저스포츠 + 해수욕	144	17.5
기 타	13	1.6
합 계	824	100.0

(다) 이용시 동반자

해양레저스포츠의 이용시 동반자에 대한 선호도 순위를 설문조사한 결과, <표 4-8>과 같이 동반자로 가족을 가장 선호하고 있으며, 친구, 직장동료, 동호회 순으로 나타나고 있다. 특히 일반인들은 향후 이용시 동반자로 가족을 1순위로 가장 선호하고 있어 우리 사회가 가족중심 사회로 변화되고 있는 것을 보여 주고 있다. 이에 입각하여 마리나와 부대시설 설치시 가족중심의 시설설치를 고려하고 해양레저스포츠의 마케팅시 이를 고려할 필요가 있을 것이다.

<표 4-8> 해양레저스포츠 이용시 동반자

구 분	평균순위	순 위
가 족	1.80	1
친 구	2.00	2
직장동료	3.10	3
동 호 회	3.19	4
기 타	4.92	5

(라) 이용 비용

향후 해양레저스포츠 이용시 지불할 비용에 관한 설문조사 결과는 <표 4-9>에서 보는 바와 같이, 1회당 지불하는 비용으로 5만원 미만이 32.0%, 5~10만원이 42.0%, 10~20만원이 18.9%, 20~30만원이 5.8%, 30만원 이상이 1.2%로 나타났다.

연간 지불비용으로는 50만원 미만이 45.6%, 50~100만원이 35.2%, 100~300만원이 16.6%, 300만원 이상이 2.6%로 나타났다.

일반인들이 앞으로 해양레저스포츠를 이용하게 될 경우 1회당 지불하고자 하는 비용수준은 대부분 10만원 미만으로 지불여력이 크지 않다. 연간 지불 비용도 약 80.8%가 100만원 미만으로 저렴하게 이용하고자 한다.

이는 해양레저스포츠가 대중화가 되기 위해서는 우선 이와 같은 수요자의 지불능력 범위내의 상품이나 프로그램이 다양하게 개발되어야 함을 의미한다.

<표 4-9> 해양레저스포츠 이용시 비용

1회 지불비용			연간 지불비용		
구 분	빈 도	퍼센트	구 분	빈 도	퍼센트
5만원 이하	264	32.0	50만원 이하	376	45.6
5~10만원	346	42.0	50~100만원	290	35.2
10~20만원	156	18.9	100~300만원	137	16.6
20~30만원	48	5.8	300~500만원	18	2.2
30만원 이상	10	1.2	500만원 이상	3	0.4
합 계	824	100.0	합 계	824	100.0

(마) 이용시간 및 이동시간

다음으로 일반인들이 앞으로 해양레저스포츠를 즐길 경우 소요시간에 대하여 설문조사한 결과는 <표 4-10>에서 보는 바와 같다. 1회 이용시간은 2시간 미만이 22.2%, 2~3시간이 34.2%, 4~5시간이 32.2%, 1일이 8.5%, 1박 이상이 2.9%로 나타났다.

해양레저스포츠 이용을 위한 왕복 이동시간은 1시간 미만이 12.2%, 1~2시간이 42.6%, 2~4시간이 32.4%, 5~6시간이 10.7%, 6시간 이상이 2.1%로 나타났다. 이는 초기에는 대부분 체험수준의 활동에 흥미가 있는 것으로 보인다.

일반인들은 타 레저나 스포츠의 이용과 같이 해양레저스포츠의 1회 이용시간으로 전체의 88.6%가 5시간 이내를 선호하고 있다. 해양레저스포츠를 위한 왕복이동시간도 87.2%가 최대 4시간 이하를 선호하고 있어 하루 동안에 해양레저스포츠를 즐기는 것을 가장 선호하고 있는 것으로 나타났다.

따라서 마리나 등 이용시설은 잠재 수요가 많은 거점지역을 중심으로 하루 동안에 이용 가능한 자연경관이 수려한 지역에 우선 설치하는 것이 필요한 것으로 보인다.

<표 4-10> 해양레저스포츠 이용시간 및 이동시간

1회 이용시간			1회 왕복 이동시간		
구 분	빈도	퍼센트	구 분	빈도	퍼센트
2시간 미만	183	22.2	1시간 이하	101	12.2
2~3시간	282	34.2	1~2시간	351	42.6
4~5시간	265	32.2	2~4시간	267	32.4
1일	70	8.5	5~6시간	88	10.7
1박 이상	24	2.9	6시간 이상	17	2.1
합 계	824	100.0	합 계	824	100.0

4.2.3 해양레저스포츠에 대한 선택속성

(가) 장소선정 요인



일반인들이 앞으로 해양레저스포츠를 이용할 경우 이용장소 선정시 고려요인으로 <표 4-11>에서 보는 바와 같이 이동시간, 자연경관, 비용부담, 복합여행, 기후의 순으로 선호하는 것으로 조사되었다.

해양레저스포츠 이용장소 선정시 이동시간을 제일 우선하여 고려하고 다음으로 자연경관, 비용부담 순으로 고려하고 있다. 이에 입각하여 마리나 시설 설치시에는 이동시간, 자연경관과 비용부담을 복합적으로 고려하여 입지를 선정하는 것이 필요할 것으로 생각된다.

<표 4-11> 해양레저스포츠 이용장소 선정요인

구 분	평균 순위	순 위
이동시간	2.61	1
자연경관	2.66	2
비용부담	2.84	3
복합여행	3.12	4
기 후	3.84	5
기 타	5.92	6

순위검증: Kandal의 W(일치도 계수) = .458, 카이제곱 = 2851.610, p = .000

(나) 장소별 선호도

일반인들이 해양레저스포츠 이용장소 선호도 순위에서 <표 4-12>와 같이 부산, 한강, 속초, 통영, 인천, 강릉, 태안, 여수 순으로 조사되었다. 실제 이용장소 선정시 이동시간, 자연경관을 고려하고 1회 이용시간을 감안하는 것으로 보인다.

<표 4-12> 해양레저스포츠 이용 장소별 선호순위

장소	평균순위	순위	장소	평균순위	순위
부산	4.96	1	태안	6.42	7
한강	5.10	2	여수	6.53	8
속초	5.66	3	평택	6.70	9
통영	5.80	4	화성	6.78	10
인천	5.82	5	목포	6.95	11
강릉	5.96	6	기타	11.33	12

순위검증 : Kandal의 W(일치도 계수)=.209, 카이제곱 = 1817.614, p = .000

(다) 장비 이용형태

<표 4-13>과 같이 해양레저스포츠의 이용시 장비 이용 형태로는 1회성 이용이 37.5%, 기간 렌탈 21.2%, 회원권 이용이 21.1%, 자가 소유가 19.4%로 나타나고 있다. 특히 일반인들은 79.8%가 레저보트 등을 소유하지 않고 즐기는 것을 선호하고 있다.

이러한 일반인들의 이용형태를 반영하여 공동으로 이용할 수 있는 시설, 설비, 금융, 보험 등의 시스템 구축이 필요할 것이다.

<표 4-13> 해양레저스포츠 장비 이용형태 선호도

구 분	빈 도	퍼센트	누적퍼센트
회원권 이용	174	21.1	21.1
기간 렌탈	175	21.2	42.3
1회성 이용	309	37.5	79.8
자가 소유	160	19.4	99.2
기 타	6	0.8	100.0
합 계	824	100.0	

4.3 이용자들의 해양레저스포츠 수요분석

4.3.1 해양레저스포츠에 대한 소비특성

(가) 이용목적

<표 4-14>에서 보는 바와 같이, 해양레저스포츠의 이용목적에 대한 분석결과를 보면, 해양레저스포츠만 이용하는 경우가 26.5%로 가장 높게 나타났고, 다음으로 해양레저스포츠와 경관여행을 함께하는 것이 23.5%, 낚시와 해양레저스포츠를 같이 하는 경우 16.1%, 해양레저스포츠와 비즈니스를 하는 경우 17.6%, 해양레저스포츠와 해수욕을 같이 즐기는 경우가 11.9%로 나타났다.

일반인들을 대상으로 한 수요조사에서 향후 해양레저스포츠를 경관여행과 낚시 및 해수욕 등을 병행하는 복합적인 여가활용 형태로 이용하고자 하는 응답이 대다수인데 반해, 현재의 이용자들은 해양레저스포츠 그 자체만을 즐기고자 하는 경우가 26.5% 이상으로 가장 빈도가 높게 나타나, 일반인들의 이용목적과는 차이를 보이고 있다.

이는 현재 해양레저스포츠 이용자들 중에서, 장비 구입비용과 이용시간을 줄이면서 동호회를 이용하여 해양레저스포츠 그 자체만을 저렴하고 손쉽게 즐기는 사람들이 다수 있음을 의미한다.

따라서 레저보트 개발에 있어서 해양레저스포츠 그 자체만을 시간과 비용을 줄이면서 이용하기에 편리한 제품을 개발할 필요가 있다. 일반인은 해양레저스포츠를 여가활동, 관광, 휴식 등과 병행하고자 하는 기대 및 욕구가 많은 만큼 서비스 제품이 다기능화 될 필요가 있기 때문이다.

<표 4-14> 해양레저스포츠 이용목적

구 분	빈 도	퍼센트
해양레저스포츠 이용	89	26.5
해양레저스포츠 + 낚시	54	16.1
해양레저스포츠 + 경관여행	79	23.5
해양레저스포츠 + 해수욕	40	11.9
해양레저스포츠 + 비즈니스	59	17.6
기 타	15	4.5
합 계	336	100.0

(나) 이용시 동반자

해양레저스포츠 이용시 동반자의 선호도를 설문조사한 결과, <표 4-15>와 같이 친구, 동호회, 직장동료, 가족 순으로 나타났다. 이는 가족을 우선으로 하는 일반인들과 차이점인데 이용자의 경우에는 같은 취미를 가지면서 어느 정도 기술을 가진 동반자와 해양레저스포츠를 하는 것을 원하는 것이라고 볼 수 있다.

<표 4-15> 해양레저스포츠 이용시 동반자

구 분	평균순위	순위
친 구	2.35	1
동 호 회	2.64	2
직장동료	2.71	3
가 족	2.83	4
기 타	4.46	5

순위 검증 : Kandal의 W(일치도 계수) = .281, 카이제곱 = 159.397, p = .000

(다) 해양레저스포츠 이용 비용

현재 해양레저스포츠 이용비용에 대하여 설문조사한 결과, <표 4-16>에서 보는 바와 같이, 해양레저스포츠를 즐기는데 지출하는 연간 비용은 50만원 미만이 34.2%, 50~100만원이 20.1%, 100~300만원이 24.9%, 300~500만원이 11.1%, 500만원 이상이 9.6%로 나타나, 300만원 미만이 전체 79.3%를 차지하였다. 현재의 해양레저스포츠 이용자들의 34.2%가 연간 50만원 이하의 저렴한 비용으로 해양레저스포츠를 즐기고 있다.

앞의 조사결과에서 일반인들은 앞으로 해양레저스포츠 이용시 연간 지불비용으로 54.4%가 100만원 미만으로 저렴하게 이용하기를 원하였다. 현재 사용자들은 동호회를 중심으로 저렴한 비용으로 해양레저스포츠를 이용하고 있음을 알 수 있다.

따라서 해양레저스포츠는 일반인들이 알고 있는 것보다 저렴한 비용으로도 이용할 수 있으므로, 앞으로 해양레저스포츠가 일반인들이 저렴한 비용으로 용

이하에 즐길 수 있는 레저스포츠라는 것을 홍보한다면 해양레저스포츠 이용인구의 증가에 도움이 될 것이다.

<표 4-16> 해양레저스포츠 연간 지불비용

구 분	빈도	퍼센트	누적퍼센트
50만원 이하	114	34.2	34.2
50~100만원	67	20.1	54.4
100~300만원	83	24.9	79.3
300~500만원	37	11.1	90.4
500만원 이상	32	9.6	100.0
합 계	333	100.0	

(라) 해양레저스포츠 이용시간



현재 이용자들의 해양레저스포츠 이용시간에 대한 설문조사 결과, <표 4-17>과 같이 해양레저스포츠 1회당 이용시간으로 2시간 미만이 15.2%, 2~3시간이 27.5%, 4~5시간이 34.3%, 1일이 14.3%, 1박 이상이 8.7%로 나타났다. 해양레저스포츠를 즐기기 위한 이동시간은 왕복 1시간 이하가 20.9%, 1~2시간이 25.1%, 2~4시간이 30.1%, 5~6시간이 16.1%, 6시간 이상이 7.8%로 나타났다.

해양레저스포츠의 1회당 이용시간은 대부분(77.0%) 5시간 이내이며, 해양레저스포츠를 즐기기 위한 왕복 이동시간도 4시간 이하가 주류(76.1%)를 이루어, 현재 해양레저스포츠를 이용하는 사람들은 대다수가 이동시간을 포함하여 하루 정도의 시간을 투자하고 있다.

이는 일반인들이 향후 해양레저스포츠를 이용할 경우 투입할 시간에 대한 설문 응답과 동일한 결과로 해양레저스포츠를 위한 마리나 시설 등은 이용자들의 주거지로부터 최대 4시간의 왕복 이동시간과 5시간 이하의 이용시간을 가질 수 있는 곳을 선호하고 있으며, 입지선정에 활용할 가치가 있을 것으로 판단된다.

<표 4-17> 해양레저스포츠 이용시간

1회 이용시간			1회 왕복 이동시간		
구 분	빈도	퍼센트	구 분	빈도	퍼센트
2시간 미만	51	15.2	1시간 이하	70	20.9
2~3시간	92	27.5	1~2시간	84	25.1
4~5시간	115	34.3	2~4시간	101	30.1
1일	48	14.3	5~6시간	54	16.1
1박 이상	29	8.7	6시간 이상	26	7.8
합 계	336	100.0	합계	336	100.0

4.3.2 해양레저스포츠에 대한 선택속성

(가) 장소 선정요인

해양레저스포츠 이용장소를 선정하는 기준에 대한 설문조사 결과, <표 4-18>과 같이 이용자들은 해양레저스포츠 이용장소를 선정할 경우 ① 이동시간 ② 자연경관 ③ 비용부담 ④ 기후 ⑤ 복합여행 ⑥ 기반시설의 순으로 고려하는 것으로 나타났다.

이는 일반인들의 이용장소 선정기준과 유사한 결과를 나타내고 있으므로 해

양레저스포츠 마리나 시설 등은 이동시간과 자연경관 및 비용부담을 모두 고려하여 입지를 결정하여야 할 것이다.

또한, 조석간만의 차이, 조류 등의 자연조건이나 기타 제약조건은 차제로 하더라도 누구나 자신의 주거지 가까운 곳에서 해양레저스포츠를 즐길 수 있기를 원한다고 보아야 할 것이다.

<표 4-18> 해양레저스포츠 장소 선정요인

구 분	평균 순위	순 위
이동시간	3.00	1
자연경관	3.13	2
비용부담	3.61	3
기 후	3.78	4
복합여행	3.99	5
기반시설	4.02	6
기 타	6.48	7

순위검증 : Kandal의 W(일치도 계수) = .289, 카이제곱 = 238.593, p = .000

(나) 장소 선호도

현재 이용자들은 해양레저스포츠 이용장소 선호도 순위에서 <표 4-19>와 같이 부산, 통영, 여수, 목포, 한강, 속초, 강릉 순으로 조사되었다. 현재 이용장소 선정시 이동시간, 자연경관을 고려하고 마리나 등 시설인프라를 감안하는 것으로 나타났다.

<표 4-19> 해양레저스포츠 이용 장소별 선호순위

장소	평균순위	순위	장소	평균순위	순위
부산	3.61	1	강릉	6.66	7
통영	5.59	2	인천	6.89	8
여수	5.79	3	화성	6.96	9
목포	5.91	4	태안	7.07	10
한강	5.95	5	평택	7.46	11
속초	6.36	6	기타	9.74	12

순위검증 : Kandal의 W(일치도 계수) = .157, 카이제곱 = 259.356, p = .000

(다) 장비 이용형태



현재 이용자들의 장비 이용형태는 <표 4-20>에서 보는 바와 같이 자가 소유 31.5%, 1회성 이용 22.5%, 동호회 15.9%, 기간 렌탈 14.7%, 회원권 이용 10.2%로 나타났다. 이용자들은 해양레저스포츠의 이용시 바람직한 장비이용 형태로는 회원권 이용이 26.2%, 기간 렌탈 17.0%, 1회성 이용이 11.3%, 동호회 25.3%, 자가 소유가 18.2%, 기타 2.0%로 나타나고 있다.

이용자들은 현재 자가 소유가 31.5%로 높게 나타나고 있으나, 향후 장비 이용형태는 일반인들과 같이 회원권 이용, 동호회에서 레저보트 등을 공동으로 소유하여 이용하는 것이 바람직하다고 보고 있는 것이 높게 나타나고 있다. 장기간 이용한 이용자들이 바람직한 이용형태로 보고 있는 회원권 이용, 동호회를 통한 레저보트를 공동 이용할 수 있도록 시설, 세제, 설비, 금융, 보험 등의 시스템 구축이 필요할 것이다.

<표 4-20> 해양레저스포츠 장비 현재와 향후 이용형태

구 분	현 재			바람직한 이용형태		
	빈도	퍼센트	누적퍼센트	빈도	퍼센트	누적퍼센트
회원권이용	34	10.2	10.2	88	26.2	26.2
기간렌탈	49	14.7	24.9	57	17.0	43.2
1회성 이용	75	22.5	47.4	38	11.3	54.5
동호회	53	15.9	63.3	85	25.3	79.8
자가 소유	105	31.5	94.8	61	18.2	98.0
기 타	17	5.2	100.0	7	2.0	100.0
합 계	336	100.0		336	100.0	

한편 해양레저스포츠 이용자 중에서 레저보트 등을 자기가 소유한 사람들의 비중이 가장 높지만, 자신이 고가의 장비를 소유하지 않고 기간 렌탈, 1회성 이용, 회원제 이용, 동호회 등의 다양한 방법으로 이용하는 그룹도 약 63.3% 정도로, 레저보트를 소유하지 않더라도 장비 렌탈 등을 통해 자유로이 이용할 수 있음을 알 수 있다.

일반인들의 대다수는 고가의 장비를 보유하여야 올바른 해양레저스포츠를 즐길 수 있다고 생각하고 있지만, 스키와 같이 해양레저스포츠도 자신의 개인 소유 장비가 없이도 현재 많은 이용자들이 즐길 수 있으므로, 그 저변 인구는 확대될 것으로 보인다.

4.4 이용자들이 인식하는 해양레저스포츠 전망 및 활성화

4.4.1 해양레저스포츠 전망

(가) 해양레저스포츠 전망

해양레저스포츠에 대한 잠재 수요자인 일반인들의 이용의사를 설문한 결과, 4년 이내에 많은 사람들이 이용할 의사가 있는 것으로 나타났다. 이에 본 연구에서는 실제 해양레저스포츠를 이용하는 사람들을 대상으로 우리나라의 현실을 고려한 장래전망에 대한 설문조사를 하였다.

해양레저스포츠의 향후 전망에 대한 이용자 집단의 응답결과는 <표 4-21>과 같이, 해양레저스포츠의 전망이 ‘매우 유망하다’ 19.9%, ‘유망하다’가 41.4%, ‘보통이다’가 23.2%, ‘유망하지 않다’가 11.3%, ‘매우 유망하지 않다’가 4.2%로 나타났다. 해양레저스포츠를 현재 이용하고 있는 응답자들의 61.3% 이상이 해양레저스포츠가 앞으로 유망한 것으로 전망하고 있다. 일반인들의 향후 전망 등을 함께 고려할 경우 해양레저스포츠는 모든 국민들이 즐길 수 있는 미래의 레저스포츠로 육성 발전시킬 필요가 있는 것으로 판단된다.

<표 4-21> 해양레저스포츠 전망

구 분	빈 도	퍼센트	누적퍼센트
매우 유망하다	67	19.9	19.9
유망하다	139	41.4	61.3
보통이다	78	23.2	84.5
유망하지 않다	38	11.3	95.8
매우 유망하지 않다	14	4.2	100.0
합 계	336	100.0	

(나) 해양레저스포츠 향후 주 수요층

<표 4-22>와 같이 이용자들은 해양레저스포츠의 향후 주 수요층을 전문직 종사자(변호사, 의사 등) 32.3%, 자영업자 25.7%, 고액연봉자(대기업 임원) 14.7%, 외국인이 4.8%, 회사원 22.5%로 나타나고 있다.

현재 이용자들은 해양레저스포츠의 주 수요층으로서는 소득수준이 높은 전문직, 자영업자, 고액연봉자, 외국인들이 전체의 77.5%를 차지하고 있다. 이러한 이용자들의 인식을 마케팅시에 고려하는 것이 필요한 것으로 보인다.

<표 4-22> 해양레저스포츠 향후 주 수요층

구 분	빈도	퍼센트	누적퍼센트
전문직 종사자(변호사, 의사 등)	108	32.3	32.3
자영업자	86	25.7	58.0
고액연봉자(대기업 임원)	49	14.7	72.7
외국인	16	4.8	77.5
회사원	75	22.5	100.0
합 계	334	100.0	

(다) 해양레저스포츠 활성화 시기

<표 4-23>과 같이 이용자들은 우리나라 해양레저스포츠의 수요 유발시기를 1인당 GDP가 2.5만불 이상에서 14.5%, 3만불 이상 41.3%, 3.5만불 이상 23.2%, 4만불 이상 12.3%, 5만불 이상 8.7%로 나타나고 있다.

GDP 3만불 이상에서 해양레저스포츠가 유발될 것으로 전망하는 이용자들이 41.3%를 차지하고 있어, 정부는 이러한 수요유발 시기에 맞추어 국민들이 즐길 수 있도록 레저보트 개발, 시설투자, 관련제도 정비 등 인프라 구축이 필요할 것이다.

<표 4-23> 해양레저스포츠 활성화 시기

구 분	빈도	퍼센트	누적퍼센트
2.5만불 이상	48	14.5	14.5
3만불 이상	137	41.3	55.7
3.5만불 이상	77	23.2	78.9
4만불 이상	41	12.3	91.3
5만불 이상	29	8.7	100.0
합 계	332	100.0	

4.4.2 해양레저스포츠 활성화 저해요인

해양레저스포츠의 이용인구는 타 레저스포츠에 비해 그 비중이 매우 적으며, 현재의 이용자들도 법적, 사회적, 경제적 요인들에 의해 현실적으로 많은 제약이 상존하고 있는 실정이다.

이에 해양레저스포츠를 이미 즐기고 있는 사람과 해양레저스포츠 협회 등 관련단체의 전문가를 인터뷰하여 해양레저스포츠의 활성화를 저해하는 요인 25가지를 설정하여 설문조사를 실시하였으며 응답결과는 <표 4-24>와 같다.

<표 4-24>에서 평균은 리커트(Likert) 7점 척도의 평균치를 나타낸 것으로 이 수치가 높을수록 해양레저스포츠 활성화에 저해정도가 큰 것임을 의미한다. 표에서 알 수 있는 바와 같이 25가지 활성화 저해요인에 대한 리커트(Likert) 7점 척도에서 모두 4.65이상으로 나타났다. 결국 이러한 저해요인들은 우리나라 해양레저스포츠의 활성화에 이미 상당한 걸림돌로 작용되고 있음을 확인할 수 있다.

<표 4-24> 해양레저스포츠 활성화 저해요인

해양레저스포츠 활성화 저해요인	평균	표준편차
해양레저스포츠를 호화문화로 인식하는 국민의식	4.90	1.62
겨울철, 태풍 등 기후조건으로 인한 짧은 활용기간	4.77	1.62
경관이 좋은 해양레저스포츠 적합 장소가 주거지로부터 멀리 떨어져 있어 이동에 장시간 소요	4.65	1.58
불합리한 해양레저스포츠 면허제도	4.72	1.75
초기 높은 레저보트 구입비 부담	5.41	1.48
레저보트 구입시 금융상품 제공미흡	5.13	1.55
레저보트의 등록 제도상 문제점(도면문제 등)	5.20	1.53
일반선박에 비해 등록세 등 지방세의 5배 증가	5.54	1.50
개인사업자가 임대사업을 할 수 없는 법제도 체계	5.40	1.49
레저보트의 엄격한 검사체계(최초, 중간, 정기검사 등)	4.71	1.66
레저보트 검사의 과도한 비용 및 시간 소요	4.90	1.53
선박법과 수상레저안전법의 이원화된 검사체계로 혼란	5.20	1.53
레저보트에 대한 보험상품 제공미흡	5.19	1.49
레저보트의 정박지 및 계류장 시설 부족	5.52	1.55
레저보트의 정박지 및 계류장 사용요금 과다	5.34	1.44
수자원보호법 등 각종 법률 규제로 마arina 설치 어려움	5.33	1.50
어촌항구와 공유수면 사용에서 어민들과의 마찰	5.29	1.49
정비시설·서비스 부족으로 과다 비용지출, 정비지연	5.32	1.38
레저보트의 장비 및 부품의 높은 해외 의존도로 조달 지연 및 수입관련 추가 비용 발생	5.32	1.51
레저보트 유지관리상의 어려움	5.10	1.51
정부의 해양레저스포츠 야간활동 제한, 요트 등의 운항기준 불합리 등 규제위주의 법령체계	5.26	1.49
상선과 어장위주의 항해구역 설정으로 운항상의 제약	5.19	1.40
레저보트의 입출항 신고와 운항한계 지역(출항지로부터 9km 이내) 운항시의 신고 의무	4.94	1.55
감독관청의 해양레저스포츠에 대한 부정적 인식과 단속 위주 법집행(해양레저스포츠의 감시자로 인식, 활동 제약)	5.05	1.63
레저보트관련 낮은 기술력	4.95	1.61

특히 레저보트 구입비 부담, 높은 지방세 부담, 정박장소 부족, 일부 불합리한 검사와 등록제도, 야간활동 등 운항규제, 면허제도, 어민과의 갈등과 감독관청의 부정적 인식 등이 큰 저해요인으로 조사되었으며, 이 밖에도 정박지 부족, 운항기준의 불합리성 등이 장애요인으로 작용하고 있음을 알 수 있었다.

현실적으로 해양레저스포츠에 관한 법적, 제도적, 사회·문화적 문제들이 활성화를 저해하고 있는 것으로 인식되고 있다. 이용자들이 인식하는 활성화 저해요인들을 보다 구체적으로 고찰해 보고자 한다.

우선 금융·세제 면에서 금융 인프라가 구축되지 않고 레저보트에 대한 지방세가 5배 중과되어 구입시 초기 금융 부담이 많은 것으로 나타났다. 그리고 각종 규제에 의한 마리나 시설 설치의 어려움으로 마리나 등 정박시설이 부족하고, 정박지가 주거지로부터 원거리로 인한 레저보트 관리에도 어려움이 있다. 또한 레저보트의 등록 및 검사제도가 일반상선의 관련법규를 기본골격으로 하여 야간활동의 제한, 요트 등의 운항기준이 불합리하여 이용자들이 레저 활동을 하는데 어려움을 겪고 있으며, 선진국에는 없는 요트에 대한 면허제도로 인해 일반인들의 보다 많은 참여를 가로 막고 있는 것으로 나타났다.

이 밖에도 해양레저스포츠를 호화문화로 인식하는 일반인들의 부정적인 견해, 어항 사용시 어민들과의 갈등과, 관련당국의 안전위주 지도와 감독이 레저 활동을 위축시키고 있다. 일반인들이 용이하게 해양레저스포츠를 이용하기 위해서는 스키와 같이 장비를 대여하는 민간 사업자가 활성화되어야 하나, 레저보트 임대사업에 일반인들이 쉽게 참여하기에는 어려운 제도로 인해 그 참여가 매우 제한되고 있다. 기술적 측면에서도 좁은 내수시장으로 기술개발이 저조하고, 레저보트와 관련부품을 해외에 의존함에 따라 조달과 정비의 어려움과 유지보수 비용이 과다하게 소요되는 등의 문제가 있다.

4.4.3 해양레저스포츠 활성화 요인

해양레저스포츠에 대한 저해요인을 개선시키는 활성화 방안을 강구하기 위해 적극 이용자 그룹과 관련 전문가들을 대상으로 인터뷰를 실시하여 해양레저스포츠 활성화 요인으로 11개 요인을 설정하고, 이들 요인들의 우선순위를 설문조사하였다. 설문응답의 결과로는 <표 4-25>에서 보는 바와 같이 해양레저스포츠의 활성화를 위해서는 마arina 시설 확충과 이와 관련된 제도 개선, 레저보트에 중과되는 지방세 개선, 검사기준 개선 및 절차 간소화, 금융지원제도 개발, 면허제도 개선, 기술력 향상 등의 순으로 나타났다.

그리고 레저 활동에 대한 근본적인 이해 부족 및 부정적인 시각에 바탕을 둔 각종 규제나 제도를 개선할 필요가 있는 것으로 나타나고 있다.

<표 4-25> 해양레저스포츠 활성화 요인

해양레저스포츠 활성화 요인	응답평균 순위	순위
레저보트 정박지, 계류시설 확충 및 관련제도 개선	4.50	1
레저보트의 등록세 등 세제 개선	5.43	2
레저보트의 검사기준 개선 및 검사절차 간소화	5.71	3
레저보트 및 장비 구입시 금융지원 제도 개발	5.74	4
해양레저스포츠(Sail Boat) 면허제를 자격제로 개선	5.88	5
레저보트관련 기술력 향상	6.00	6
레저보트의 정비 및 관리지원 시스템 구축	6.11	7
레저보트의 운항제한 조치 완화 (항로 및 운항지역, 야간운항, 풍속기준 등)	6.14	8
해양레저스포츠 활성화를 위한 임대사업 등의 관련법규 정비 및 개선	6.46	9
해양레저스포츠에 대한 사회적 인식 제고를 위한 교육 및 홍보 활동 강화	6.92	10
해양레저스포츠 관리 감독관청의 서비스 행정 개선	7.11	11

순위검증 : Kandal의 W(일치도 계수)=.046, 카이제곱= 137.537, p = .000

4.5 요약

본 연구에서는 일반인(824명)들과 현재 이용자(336명)들을 대상으로 해양레저스포츠에 대한 수요특성, 활성화의 저해요인과 활성화 요인에 대해 설문조사하였다. 이를 통계적으로 분석하여 요약한 결과는 다음과 같다.

(1) 이용목적에 관한 설문에서는 일반인들과 현재 이용자들 간에 이용목적 및 동반자의 유형에서 있어 다소 차이를 확인할 수 있었다. 이는 향후 마리나 시설 건설을 비롯한 지원정책과 사업계획 수립에 반영할 필요가 있을 것으로 사료된다.

(2) 이용비용에 관한 설문에서는 일반인들은 74.0%가 1회 10만원 이하, 80.8%가 연 100만원 이하 비용으로 이용하기를 선호하는 것으로 나타났고, 현재 이용자들도 동호회를 중심으로 연 100만원 이하에서 54.4%가 즐기고 있는 것으로 나타났다.

(3) 이용장소 선정시 일반인들과 이용자들 모두가 이동시간을 가장 중요하게 고려하고 있으며, 자연경관도 2순위로 중요하게 고려하고 있는 것으로 나타났다.

일반인들이 해양레저스포츠를 하지 않은 이유로서 1순위로는 시간여유 부족이며 87.2%가 편도 2시간 이내의 장소를 선호하고 있는 것으로 나타났다. 이용시간도 5시간 이내를 88.6%가 선호하고 있는 것으로 나타났다. 현재 이용자들도 76.1%가 편도 2시간 이내의 장소를 이용한다. 이용시간도 77.0%가 5시간 이내로 즐기고 있는 것으로 나타났다.

이와 같은 사실은 앞으로 인구가 집중된 주거지로부터 최대 편도 2시간 이내

에, 당일 이용 가능한 경관이 수려한 지역을 거점마리나의 입지로 우선 고려해야 함을 의미한다.

(4) 장비 이용형태에 관한 설문에서는 일반인의 79.8%가 장비를 소유하지 않고 이용하는 것을 선호하고 있다. 현재 이용자들도 약 63.3% 정도가 장비를 소유하지 않고 동호회와 장비 렌탈을 통해 이용하고 있는 것으로 나타났다.

따라서 자가 소유가 늘어나기 이전에는 동호회를 활성화하고 레저보트를 저렴하게 이용할 수 있도록 각종 이벤트, 프로그램을 마련하는 것과 함께 개인 임대사업을 활성화 할 필요가 있다.

(5) 또한 일반인들은 향후 해양레저스포츠 이용시기로 67.1%가 3년후 에는 이용을 고려하고 있으며 현재 이용자들의 경우에도 61.3%가 유망하다고 보고 있었다. 이와 같은 사실은 해양레저스포츠는 가까운 장래에 활성화 및 발전가능성이 높음을 의미한다.



현재 이용자들의 26.5%가 해양레저스포츠의 목적만으로 이용하고 있는 것으로 나타났는데 일반인들의 선호도와 이용자들의 이용목적에 대한 조사결과로부터는 해양레저스포츠 자체 목적뿐만 아니라, 휴식, 관광, 레저, 비즈니스 등이 복합된 여가활동으로서 발전할 수 있는 것으로 나타났다.

(6) 이용자들의 경우에는 우리나라 해양레저스포츠의 활성화를 저해하는 25개 요인들이 리커트 7점 척도에서 모두 4.65 이상으로 나타났다. 이러한 저해요인들이 우리나라 해양레저스포츠의 활성화에 많은 걸림돌이 되고 있다는 것을 알 수 있다.

특히 레저보트에 대한 지방세 5배 증과, 초기 높은 구입비 부담, 레저보트 정비 부족, 과도한 운항규제 등이 리커트 7점 척도에서 5.0 이상으로 나타나,

이에 대한 제도개선의 필요성이 있음을 의미한다.

(7) 적극 이용자 그룹과 관련 전문가들을 대상으로 한 인터뷰를 실시하여 해양레저스포츠 활성화 요인으로 11가지 요인을 설정하였다. 그 요인들에 대하여 이용자들을 대상으로 설문조사한 결과, 해양레저스포츠의 활성화를 위해서는 마리나시설 확충과 이와 관련된 제도개선이 제 1순위로 나타났다.

레저보트에 중과되는 지방세 개선을 제 2순위로 보았고, 이어서 검사기준 개선 및 절차 간소화, 금융지원제도 개발, 면허제도 개선, 기술력 향상 등의 순으로 나타났다.



제 5 장 해양레저스포츠산업의 활성화 전략

최근 정부에서는 해양레저스포츠산업의 활성화 정책을 발표하고 있다. 각 지방자치단체에서도 대규모 투자가 수반되는 많은 사업들을 추진하고 있다. 이러한 대규모 투자가 수반되는 사업들이 경쟁적으로 이루어지고 있으며 체계적인 연구에 따른 정책추진이 미흡한 실정이다.

특히 해양레저스포츠산업을 둘러싸고 있는 규제들을 체계적으로 풀지 못하고 대규모 투자를 수반하는 사업들을 추진할 경우 투자 손실을 초래할 우려가 있고 국가예산을 낭비할 소지가 있다. 이에 따라 해양레저스포츠산업의 활성화 방안에 대한 중요도를 평가¹⁶⁾하여 체계적으로 추진할 필요가 있다.

본 장에서는 해양레저스포츠산업의 활성화 방안을 평가하기 위하여 의사결정의 중요도 결정방법중 적용된 전문가 설문, 델파이기법 등과 같은 정성적 방법 대신에 계량적 방법인 계층분석적 의사결정방법론(AHP)을 적용하여 분석하고 활성화 전략을 제시하고자 한다.

5.1 활성화 방안 중요도 평가를 위한 의사결정방법론(AHP)

5.1.1 계층분석적 의사결정방법론(AHP) 개요

계층분석적 의사결정방법론(AHP)은 의사결정의 계층구조를 구성하고 있는 요소간의 쌍대비교를 통한 전문가의 지식, 경험과 직관을 포착하고자 하는 새로운 의사결정방법론이다. 1970년대 초에 개발된 계층분석적 의사결정방법론

16) 중요도 결정방법론으로는 평점법(scoring model), 델파이(deiphi) 기법, 의사결정분석(decision analysis) 방법, 다속성 효용이론(multi-attribute utility theory), 계층분석적 의사결정방법론(AHP) 등이 있다.

(AHP)은 이론의 단순성 및 명확성, 적용의 간편성 및 범용성이라는 특징으로 여러 의사결정분야에서 널리 응용되고 있다(조근태 외, 2003). 특히 설문응답자의 일관성 검증할 수 있고, 평가기준의 수가 증가할 경우에도 우선순위 도출작업이 쉬운 장점이 있다. 이 결과로 국책사업의 예비타당성조사에서 정성적인 특성을 반영하거나 의사결정 참여자의 전문적 지식을 적절히 추출하고자 하는 경우에 많이 사용된다(한국개발연구원, 2001).

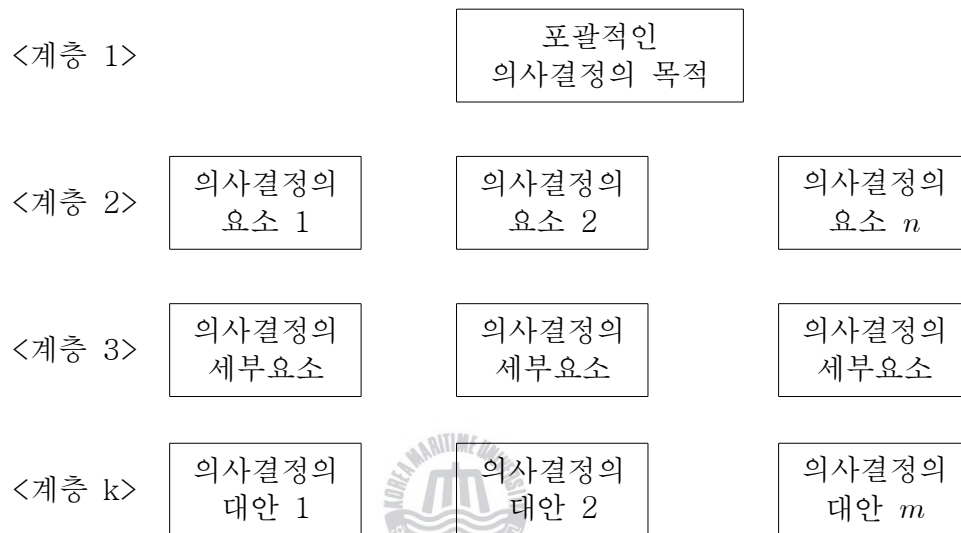
계층분석적 의사결정방법론(AHP)은 객관적인 평가요인은 물론 주관적인 평가요인도 수용하는 매우 유연한 의사결정기법으로서 수학적 이론보다는 직관을 바탕으로 하기 때문에 그 논리가 매우 쉽다는 장점을 지니고 있으며, 이 이론의 주요 특징은 다음과 같다(박노국, 1993).

첫째, 정량적인 방법으로 문제를 해석하기 때문에 이해하기 쉬운 요인과 명확한 구조를 가진다. 둘째, 복잡하고 불분명한 문제에 대해서는 여러 계층으로 분리하여 부분적인 관계를 1:1 비교를 하여 중요도를 분석한다. 셋째, 시스템 접근(System Approach)을 통하여 주관적인 판단을 하고 이를 조합하여 결론을 내린다. 이러한 접근을 통하여 경험을 살린 의사결정을 할 수가 있다. 넷째, 관계자 간의 의사결정에 있어서 각각의 의사를 1:1 비교를 하여 접근할 수 있다. 이 1:1 비교치를 집산하여 기하평균을 적용함으로 객관적인 결정을 할 수 있다.

따라서 계층분석적 의사결정방법론(AHP)은 경제학, 사회학, 행정학, 경영학 분야의 비구조적 문제를 모델링함에 있어서 계통적 오류를 줄여갈 수 있는 기법이 되며 오늘날 다목표 의사결정에 있어서 가장 중요한 의사결정기법 중 하나로 평가되고 있다(Shim, 1989).

계층분석적 의사결정방법론(AHP)의 적용절차를 보면 4 단계로 작업이 수행

된다. 1단계는 의사결정문제를 상호관련된 의사결정 사항들의 계층으로 분류하여 의사결정계층(Decision Hierarchy)을 설정한다. 표준적인 의사결정체계는 <그림 5-1>과 같이 나타낼 수 있다(조근태외, 2003).



<그림 5-1> 계층분석적 의사결정방법론(AHP)의 표준계층도

2단계는 의사결정 요소들 간의 쌍대비교의 프레임워크(Frame Work)을 통하여 계층별로 쌍대비교 행렬을 구한다. 쌍대비교를 통하여 상위요소에 기여하는 정도를 T. Saaty가 제안한 9점 척도로 중요도를 부여한다. 이때 산출되는 쌍대비교행렬 A는 다음 <식 5-1>과 같이 행렬의 대각을 중심으로 역수의 형태를 취하게 된다.

$$A = \begin{bmatrix} 1 & a_{12} & a_{13} & \dots & a_{1n} \\ a_{21} & 1 & a_{23} & \dots & a_{2n} \\ a_{31} & a_{32} & 1 & \dots & a_{3n} \\ \vdots & \vdots & \vdots & \ddots & \vdots \\ a_{n1} & a_{n2} & a_{n3} & \dots & 1 \end{bmatrix} \dots\dots\dots \text{<식 5-1>}$$

3단계는 고유치방법을 사용하여 의사결정요소들의 상대적인 가중치¹⁷⁾를 추정한다. 이는 단계 2에서 쌍대비교를 통해 얻은 a_{ij} 값을 이용하여 평가기준 $C_1, C_2, C_3 \dots C_n$ 이 갖는 영향도 또는 선호도를 나타내주는 수치 w_1, w_2, w_3 를 추정하는 것이다. Satty는 이러한 가중치 추정방법으로서 다음 <식5-2>로 나타나는 고유치 방식(Eigenvalue Method)을 제안하고 있다.

$$A' \cdot w' = \lambda_{\max} \cdot w' \quad (\lambda_{\max} \text{ 는 행렬 } A' \text{의 가장 큰 고유치}) \dots\dots\dots \text{<식 5-2>}$$

여기서 A 는 쌍대비교 결과로 얻어진 정방행렬이며, $\lambda_{\max}$ 는 A 의 최대고유치(Maximum Eigenvalue), w 는 고유벡터(Eigen-vector)이다. 여기서 $\lambda_{\max}$ 값이 n 에 근접할수록 쌍별 비교의 행렬 A 가 일관성을 갖는 것으로 해석할 수 있다는 특성과, $\lambda_{\max}$ 의 값은 항상 n 보다 크거나 같다는 특성을 이용하여 다음 <식 5-3>과 같은 일관성 측정법을 개발하였다.

$$\text{일관성 비율}(CR: \text{Consistency ratio}) = \frac{\text{일관성지수}(CI)}{\text{난수지수}(RI)} \dots\dots\dots \text{<식 5-3>}$$

여기에서 일관성지수(Consistency Index)는 $CI = (\lambda_{\max} - n) / (n - 1)$ 로 산출되고, 난수 지수(Random Index)는 n 의 크기에 따라 구할 수 있다.

일관성이 완벽할 경우 $\lambda_{\max} = n$ 이 되므로 $CI = 0$ 이 되고, $CR = 0$ 이 된다. 반대로 판단의 일관성이 불량해 질수록 $\lambda_{\max} > n$ 이 되고 CI 및 CR 이 0보다 점점 커지게 된다. T.Saaty는 $CR \leq 0.1$ 이내인 경우에만 판단의 일관성이 있다고 판단하며, $CR > 0.1$ 을 초과하면 쌍대비교를 다시하거나 설문지를 수정해야 한다고 권고하고 있다.

17) 가중치(weight) : 우선순위벡터(Priority vector)를 일컫는 말로서 이는 요소들의 상대적 중요도 또는 선호도가 된다.

단계 4는 평가대상이 되는 여러 대안들에 대한 종합순위를 얻기 위하여 평가 항목들의 상대적인 가중치를 종합화한다.

이 단계에서는 최상위 계층에 있는 의사결정문제의 가장 일반적 목표를 달성함에 있어서 최하위 계층에 있는 대안들이 어느 정도 영향을 미치는지 또는 어느 정도의 중요성을 갖고 있는지를 알아보기 위해 대안들의 종합가중치를 구하는 단계이며 다음 <식 5-4>를 통하여 구할 수 있다.

$$W_i = \sum (w_j)(u_{ij}) \dots \dots \dots \text{<식 5-4>}$$

W_i : I번 째 대안의 종합가중치

w_j : 평가기준 j의 상대적 가중치

u_{ij} : 평가 기준 j에 대한 I번째 대안의 가중치

이처럼 계층분석적 의사결정 방법론(AHP)은 의사결정자의 오랜 경험이나 직관 등을 평가의 바탕으로 하고 있기 때문에 수치로 표현할 수 있는 양적(quantitative) 평가기준은 물론 흔히 의사결정문제에서 다루기 곤란하면서도 반드시 고려하지 않으면 안 될 질적(qualitative) 평가기준들도 비교적 쉽게 처리할 수 있다. 뿐만 아니라 분석과정도 직관적이고 비교적 쉽다는 장점을 지니고 있다. 또한 전문가적 판단 또는 주관적 판단에 크게 의존하는 대형 시스템의 타당성 분석 등의 문제 상황에 적합하고, 질적인 요소와 양적인 요소를 포함하는 기준(criteria)에 적용시킬 수 있다.

5.1.2 계층분석적 의사결정방법론(AHP)을 이용한 활성화 방안 분석

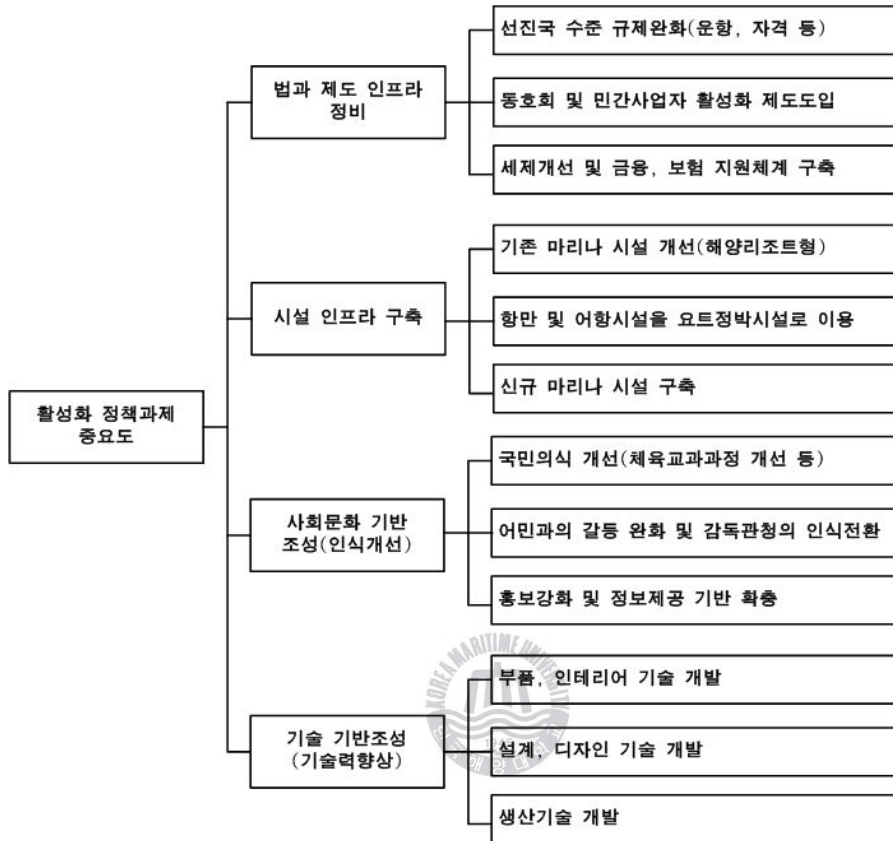
(가) 계층구조의 수립

본 연구에서는 일반인들과 이용자들의 수요특성, 저해요인 및 활성화 방안에 대한 설문조사를 바탕으로 전문가들과 면담을 통해 해양레저스포츠산업 활성화 방안의 중요도를 평가지표로 설정하였다.

분석을 위한 계층구조를 만들기 위해 336명의 이용자들을 대상으로 저해요인과 활성화 요인을 설문조사하였으며 이로부터 주요 활성화 방안과 이의 추진을 위한 세부 활성화 방안을 추출하였다. 2차적으로 전문가들의 자문을 거쳐 본 연구에서 필요한 주요 활성화 방안과 세부 활성화 방안을 결정하고 <그림 5-2>와 같은 계층구조를 만들었다.

또한 의사결정구조의 적정성을 평가하기 위하여 계층분석적 의사결정방법론(AHP) 전문가들의 자문을 거쳤다. 본 연구에 제시된 계층구조는 1계층으로는 4개의 활성화 방안을 두었으며, 2계층은 각각 3개의 세부 활성화 방안으로 구성되어 있다.

활성화 방안의 중요도를 결정하기 위해 계량적 방법인 계층분석적 의사결정방법론(AHP)을 이용하여 분석을 실시하였으며, 계산에는 통계분석 상용프로그램인 Expert Choice 2000을 사용하였다.



<그림 5-2> 계층분석적 의사결정방법론(AHP)의 모형도

(나) 자료의 수집

설문지는 2008년 9월 30일부터 2008년 11월 6일까지 해양레저스포츠산업의 전문가를 선정하여 40부를 배부하여 40부를 회수하였으며, 일관성 비율이 1계층에서 10% 미만이고 2계층이 15% 미만인 32부를 선정하여 분석하였다.

(다) 일관성 검토

계층분석적 의사결정방법론(AHP)의 장점 가운데 하나는 가중치 산정과정에서 응답자들의 일관성을 검증할 수 있다는 것이다. 여기에는 일관성 지수(Consistency Index)를 난수지수(Random Index)로 나눈 일관성 비율(Consistency Ratio)을 이용한다.

일관성 지수의 값이 0%일 경우 응답자가 완전한 일관성을 유지하면서 응답하였음을 의미한다. 일관성 지수 값이 높을수록 응답자가 일관성을 유지하지 못하면서 설문하였다는 것을 보여준다.

한편, Satty는 경험법칙에 의하여 일관성 지수 값이 0.1 이내인 경우를 적절한 응답으로 간주하였다. Harker(1989)는 0.1 이상 0.2 미만의 일관성 지수 값일 경우 허용할 수 있는 수준의 비일관성을 갖는 것으로 간주한다. 0.2 이상의 일관성 지수 값이면 일관성 부족으로 재조사해야 한다.

황규승(1989)은 1계층의 일치율이 2계층의 일치율에 비해 훨씬 중요하므로 1계층에서는 0.1 미만의 일관성지수 값을 적용하여야 한다고 제시하였다.

따라서 본 연구에서는 1계층의 일관성 지수 값이 0.1 미만 값인 표본들을 대상으로 하고 2계층이 0.15 미만 값인 표본을 최종 분석 대상으로 선정하였다.

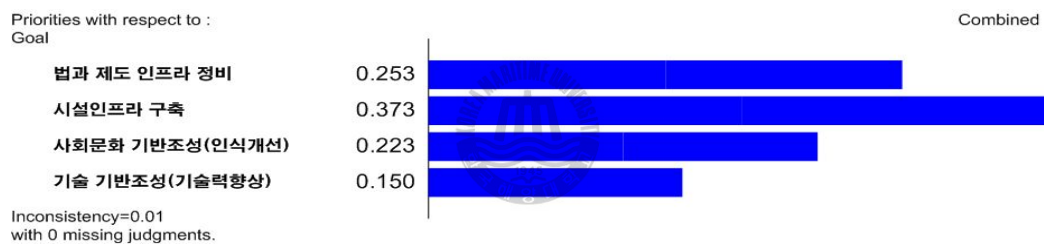
또한 본 연구에서는 전체 40개 표본에서 1계층 일관성 비율이 0.1 미만 값이면서 2계층 일관성 지수 값이 0.15 미만 값인 32개 표본을 추출하여 최종 분석 대상으로 선정하였다.

5.2 계층분석적 의사결정방법론(AHP) 분석결과

5.2.1 계층별 평가

(가) 1계층 활성화 방안의 평가

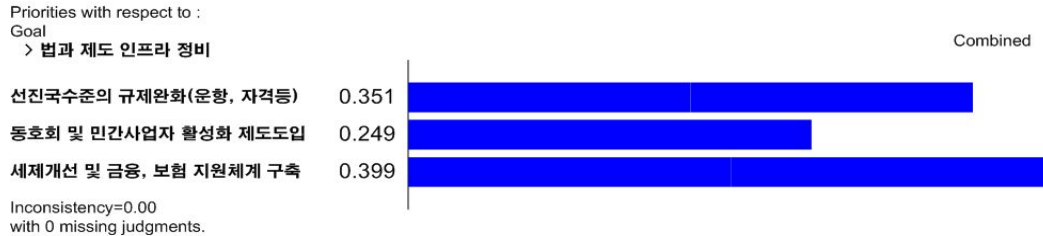
1계층에서 4가지 대분류 활성화 방안을 쌍대 비교한 결과, <그림 5-3>과 같이 법과 제도 인프라의 정비 0.253, 시설 인프라의 구축이 0.373, 사회·문화에 대한 기반조성(인식개선)이 0.223, 기술기반의 조성(기술력향상)이 0.150로 나타나 시설 인프라의 구축이 가장 중요한 활성화 방안으로 나타났다.



<그림 5-3> 1계층 활성화 방안의 평가결과

(나) 2계층 활성화 방안 평가

2계층 요인들 중에는 법과 제도 인프라의 정비에서는 <그림 5-4>와 같이 세제개선 및 금융·보험 지원체계 구축이 0.399, 선진국 수준의 규제완화(검사, 운항, 자격 등)이 0.351, 동호회 및 민간 사업자의 활성화 제도 도입이 0.249로 나타났다.



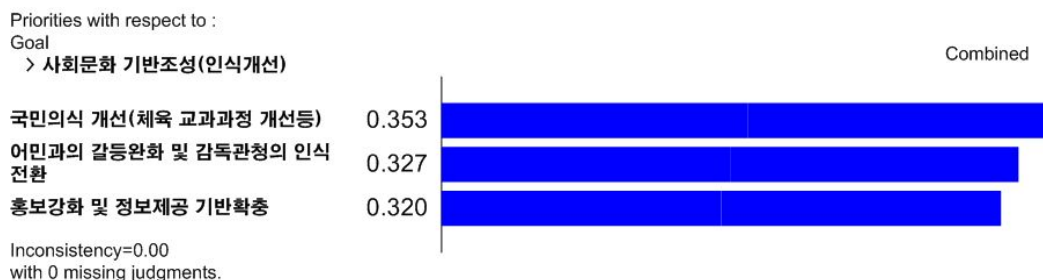
<그림 5-4> 법과 제도 인프라 정비 평가결과

시설 인프라구축에서는 <그림 5-5>와 같이 기존 항만 및 어항 시설에 요트의 정박 시설로 병행이용이 0.505, 신규 마리나 시설의 구축이 0.301, 기존 마리나 시설의 개선이 0.194로 나타났다.



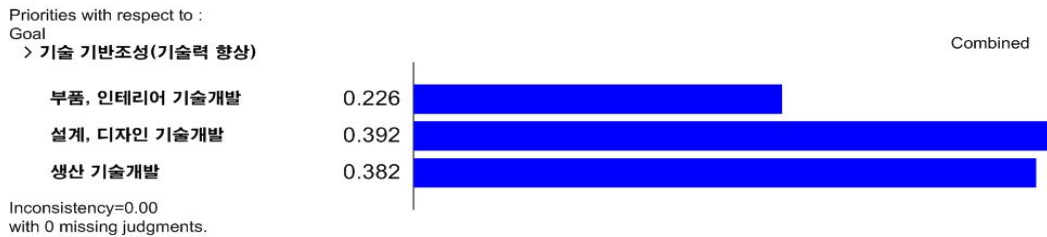
<그림 5-5> 시설 인프라 구축 평가결과

사회문화 기반조성(인식개선) 측면에서는 <그림 5-6>과 같이 국민의식 개선(체육교과 과정 개선 등)이 0.353, 어민과의 갈등 완화 및 감독관청의 의식전환이 0.327, 홍보강화 및 정보제공 기반확충이 0.320으로 나타났다.



<그림 5-6> 사회문화 기반조성(인식개선) 평가결과

기술기반조성(기술력향상) 측면에서는 <그림 5-7>과 같이 부품·인테리어의 기술 개발이 0.226, 설계·디자인 기술개발이 0.392, 생산기술의 개발이 0.382로 나타났다.



<그림 5-7> 기술기반조성(기술력향상) 평가결과

5.2.2 활성화 방안의 중요도 종합과 평가

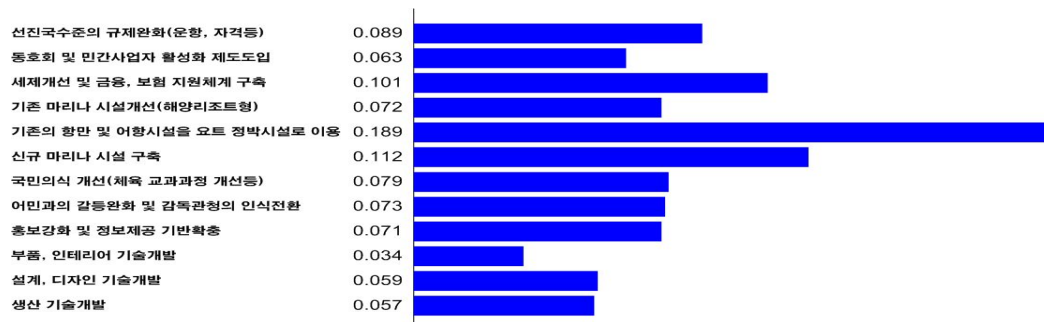
최종 가중치를 도출할 때에는 이상적 종합(Ideal Synthesis)과 분배적 종합(Distributive Synthesis)을 사용할 수 있는데, 이상적 종합은 가장 높이 평가된 대안에 최하위 목적요소들의 중요도 전체를 할당한다. 이상적 종합모드는 다른 대안이 무엇이건 간에 단 하나의 최선의 대안에만 관심이 있을 때 사용된다. 분배적 종합(Distributive Synthesis)은 대안을 하나 이상 선택할 지도 모르는 상황에서 대안들의 선호도를 알고자 할 때 사용한다. 이 모드는 각 목적요소들의 선호도를 대안들에 분배한다. 즉 대안들의 비율에 따라 각 대안들의 선호도를 나누어 분배한다(Expert Choice Korea).

본 연구에서는 여러 가지 활성화 방안 중 하나 이상의 주요 활성화 방안을 선택하는 상황이므로 분배적 종합을 선택하였다.

우리나라 해양레저스포츠산업 활성화 방안에 대한 지표 간 가중치 분석결과, <표 5-1> 및 <그림 5-8>과 같이 12가지 세부 활성화 방안의 중요도를 산출하였다.

<표 5-1> 지표간 가중치 분석결과

지수	가중치	지표간 가중치		가중치 종합	전체 순위
법과 제도 인프라 정비	0.253	선진국 수준 규제완화(검사, 운항, 자격 등)	0.351	0.089	4
		동호회 및 민간 사업자 활성화 제도도입	0.249	0.063	9
		세제개선 및 금융·보험 지원체계 구축	0.399	0.101	3
시설 인프라구축	0.373	기존 마리나 시설 개선	0.194	0.072	7
		기존 항만 및 어항 시설 요트 정박 시설로 병행이용	0.505	0.189	1
		신규 마리나 시설구축	0.301	0.112	2
사회문화 기반 조성 (인식개선)	0.223	국민의식 개선 (체육교과 과정 개선 등)	0.353	0.079	5
		어민과의 갈등 완화 및 감독 관청의 의식전환	0.327	0.073	6
		홍보강화 및 정보제공 기반확충	0.320	0.071	8
기술기반조성 (기술력향상)	0.150	부품·인테리어 기술개발	0.226	0.034	12
		설계·디자인 기술개발	0.392	0.059	10
		생산기술 개발	0.382	0.057	11



<그림 5-8> 계층분석적 의사결정방법론(AHP) 지표 가중치 평가결과

전문가들은 선진국에 비해 마리나 시설이 적은 우리나라에서 시설인프라의 구축이 0.373로 가장 중요하다고 판단하고 있는 것으로 나타났다. 기존 항만 및 어항시설을 요트의 정박시설로의 병행 사용이 0.189로 가장 합리적이고 중요한 활성화 방안으로 나타났다. 2순위로 신규마리나 시설 구축도 0.112로, 7순위로 기존 마리나의 시설개선이 0.072로 나타났다.

다음으로 법과 제도 인프라 정비가 0.253 만큼 중요한 것으로 나타났으며, 세부 활성화 방안으로는 3순위로 세제 개선 및 금융보험 지원체계 구축이 0.101만큼 중요한 것으로 나타났다. 또한 세부 활성화 방안중 4순위로 선진국 수준의 규제완화(운항, 자격 등)가 0.089로, 9순위로 동호회 및 민간 사업자를 활성화하는 제도 도입이 0.063 만큼 중요한 것으로 나타났다.

사회문화 기반조성(인식개선)이 0.223 만큼 중요한 것으로 나타났으며, 세부 활성화 방안으로는 5순위로 국민의식 개선(체육교과과정 개선 등)이 0.079로, 6순위로 어민과의 갈등완화 및 감독관청의 의식전환이 0.073로, 8순위로 홍보 강화 및 정보제공 기반확충이 0.071 만큼 중요한 것으로 나타났다.

기술기반조성(기술력향상)이 0.150 만큼 중요한 것으로 나타났으며, 세부 활성화 방안으로는 10순위로 설계·디자인 기술개발이 0.059, 11순위로 생산기술 개발이 0.057, 12순위로 부품·인테리어 기술개발이 0.034 만큼 중요한 것으로 나타났다.

5.3 해양레저스포츠산업의 활성화 전략

계층분석적 의사결정 방법(AHP) 분석의 결과를 바탕으로 해양레저스포츠산업을 발전시키기 위한 활성화 방안을 다음과 같이 도출할 수 있었다.

5.3.1 요트 정박시설 구축

우리나라는 대규모 거주 지역에 있는 항구는 무역항으로 지정되어 항구 경계 내에서는 해양레저스포츠 활동을 금지하고 있다. 또한 풍광이 좋은 지역은 어항이 자리 잡고 있어 해양레저스포츠 활동을 하기 위해 접근성을 확보하지 못하고 있는 실정이다.

특히 한·중·일 어업협정에 따른 어선감척으로 생긴 유히어항 공간의 효율적인 활용이 필요하나, 일본에서와 같이 우리나라에서도 어항 내에서 어업 인들과 해양레저인들의 사이에 마찰이 커지고 있다(김성귀, 2006).

이용자들에게 설문조사한 결과에서도 해양레저스포츠의 활성화 저해요인으로 어항 내에서 어민들과의 마찰을 7점 척도에서 5.29로 높게 나타나고 있어 이러한 마찰을 줄이기 위한 노력이 필요한 것으로 보인다.

전문가들의 의견을 살펴볼 때 자원을 효율적으로 사용하고 예산 절감을 고려하여 기존 항만 및 어항시설의 요트정박시설로의 병행 이용을 가장 중요한 활성화 방안으로 보고 있다. 정부가 앞으로 항만과 어항의 요트 정박시설로의 병행 이용을 가장 우선적으로 추진하여야 할 것으로 보인다.

일본의 사례와 같이 기존 어항을 효율적으로 활용하기 위해 어항을 어항구역과 마리나 구역으로 분리하는 피셔리나(Fisharina) 설치를 적극 추진해야 할 것으로 보인다. 아울러 항만 기본계획을 변경하여 기존 항만에도 레저보트를 정박할 수 있는 방안을 강구하여야 할 것으로 보인다.

또한 신규마리나 시설 구축도 2순위로 중요하게 보고 있다. 일반인들과 이용자들이 해양레저스포츠를 1일 동안의 기간(이동시간 및 이용시간 포함)에 이용

할 수 있는 장소를 선호하는 것으로 나타났다. 앞으로 이러한 연구결과를 감안하여 마리나 입지 선정시 인구가 집중된 주거지로부터 최대 편도 2시간 이내에 있는 경관이 수려한 지역을 우선 고려해야 할 것으로 보인다.

마리나 시설관련 규제를 완화하여 광역경제권별로 거점 마리나 시설을 확충하는 방안이 고려될 수 있다. 이를 통해 신설되는 마리와 아름다운 어항 100선 등의 항구를 연결하여 한강에서 시작하여 남해를 거쳐 동해 속초까지 연결하는 요트 크루징(Crusing) 연안루트를 개발하는 것도 방안이 될 수 있다.

5.3.2 세제개선 및 금융·보험 지원체계 구축

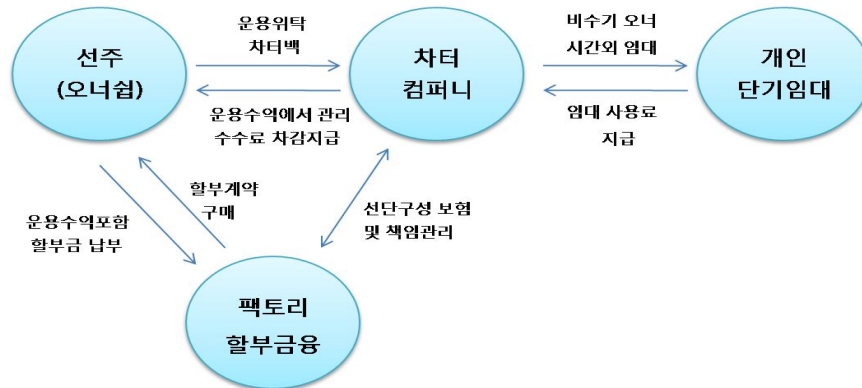
이용자들은 해양레저스포츠산업의 활성화 저해요인으로 초기의 높은 레저보트 구입비 부담을 25개중 3순위로 나타났다. 활성화 방안에서도 레저보트 및 장비 구입시 금융지원제도 개발이 응답평균 순위 5.74로 4순위로 나타났다.

우리나라 해양레저스포츠산업의 활성화를 위해서는 초기 레저보트 등 장비 구입시 금융비용 부담을 완화하는 인프라 구축이 필요한 것으로 사료된다. 초기에는 활성화를 유도하기 위해 선진국에서 이미 운영 중인 <그림 5-9>의 렌탈, 팩토링, 셰어링 등의 금융제도¹⁸⁾를 도입하고 세제지원을 통해 금융보험 인프라 구축을 지원하는 방안이 고려될 수 있다.

아울러 레저보트 구매자들의 보유 부담 완화를 위해서는 레저보트에 부과되는 지방세의 중과제도를 폐지하거나 지방정부가 조례에 특례를 두어 감면하는

18) 유럽과 미국의 경우 레저보트를 구매함에 있어 개인이 전액을 지불하고 구매하는 경우는 전체거래의 약 20% 정도이며, 나머지 80%는 차터회사와 연계된 팩토링을 이용하여 레저보트를 구매하고 활용하고 있음, 대형레저보트의 경우 거의 100%가 차터로 구매하고 소형 레저보트로 갈수록 개인 구매비중이 높아짐, 특히 영국과 호주의 경우 이를 통하여 레저보트를 구매하는 경우 회계상 비용처리를 인정해 주어 소득세 경감 효과로 세제 지원을 하고 있음

방안도 대책이 될 수 있을 것이다.



<그림 5-9> 영국의 차터회사의 역할

자료 : 해양레저의 현재와 미래, 이상홍, 2008

5.3.3 선진국 수준의 규제완화(검사, 운항, 자격 등)

우리나라는 레저보트를 즐기는 도구로서의 개념보다는 선박으로 간주하여 수상레저안전법을 제외한 대부분의 법규들은 기존 선박관련 법체계에 따라 적용되고 있다.

이로 인해 일본을 제외한 대부분의 선진국에서는 수상오토바이, 모터보트의 고속운항에 따른 사고와 소음을 방지하기 위해 정부가 일부 규제를 도입하고 있으나, 이용자들이 자기 책임 하에 자유롭게 레저 활동을 즐기도록 제도를 운영하고 있다(Neville, 2005).

우리나라도 해양레저스포츠 활성화를 시키기 위해서는 등록, 검사, 면허제도 및 운항법규 등 관련법규를 영국 등의 선진국 제도를 도입하여 운영하는 방안이 고려될 수 있다.

5.3.4 국민의식 개선(체육교과 과정 개선 등)

이용자들은 해양레저스포츠에 대한 사회적 인식 제고를 위한 교육 및 홍보 활동 강화가 11가지 사항중 평균응답순위 10위이나, 정책 전문가들은 국민의식 개선을 중요한 활성화 방안으로 보고 있다.

국민들에게 건전한 레저스포츠라는 인식이 확산되도록 체육교과 과정을 개편하고 정보제공을 위한 정보제공 시스템을 구축하는 것이 장기적인 관점에서 중요한 활성화 방안이라 판단하여 5순위로 활성화 방안 중요도를 높게 평가하고 있는 것으로 보인다.

국민의식 개선을 위해 첫째, 해양레저스포츠 활동과 안전에 대한 교육시스템 구축이 필요할 것이다. 이를 위해 청소년들의 건전한 놀이 문화 확산을 위해 청소년 해양레저스포츠 수련원을 거점별로 건립하여 청소년들의 참여를 유도할 필요가 있다(지삼업, 2005).

둘째, 장기적인 측면에서 초중고의 수영 및 수상안전 교육을 강화하면서 체육교과 과정에 해양레저스포츠의 비중을 확대하고 해양레저스포츠 교육 활성화 방안 마련이 필요하다.

본 논문에서는 기술기반 조성의 경우, 국내 해양레저스포츠산업이 활성화가 되지 않아 초기 수요를 유발할 수 있는 해양레저스포츠 서비스측면을 주로 다루고 있다. 해양레저스포츠산업을 내수 관점이 아닌 조선산업과 같은 수출산업의 관점에서 중요도를 평가할 경우 레저보트와 관련 부품의 기술개발을 전략적으로 추진해야 할 것으로 보이며, 이 부문에 대해서는 별도의 제조업 차원에서 추가적으로 검토해 볼 필요가 있을 것이다.

5.4 요약

해양레저스포츠산업의 발전전략을 강구하기 위해서는 <그림 2-2>에 제시된 바와 같이 스포츠산업이 관련된 제반 산업분야를 망라하는 관점에서 접근하여야 할 것이다.

해양레저스포츠산업의 발전전략을 강구하기 위해서는 두 가지 측면에서 접근하는 방법이 있다. 첫 번째 측면으로서 레저보트 등 장비산업을 잘 발달시켜 저렴한 장비를 국내 소비자들에게 공급하게 함으로써 해양레저스포츠 이용자들의 참여를 확대시켜 수요가 유발될 수 있도록 하는 방안이 있을 수 있을 것이다. 두 번째로는 해양레저스포츠에 대한 이용자들의 환경분석과 수요분석을 통하여 얻어진 결과에 대한 대책을 강구함으로써 해양레저스포츠에 대한 붐을 유발시킴으로써 수요를 유발하는 방안이 있을 수 있을 것이다.

현재, 우리나라 해양레저스포츠산업의 제조업기반이 매우 미약하며, 그 동안 기술개발을 통한 레저보트 국산화를 통해 저렴한 가격으로 공급하는 방안으로 접근하고 있었으나 수요가 크게 늘어나지 않고 있는 실정이다.

본 연구에서는 우리나라 해양레저스포츠산업의 환경과 수요분석, 저해요인 고찰과 활성화 요인을 도출하고 전문가들의 AHP 설문결과인 활성화 방안의 중요도를 바탕으로 활성화 전략을 강구하였다. 그 내용을 바탕으로 전략을 정리하면 다음과 같다.

(1) 기존 항만 및 어항시설의 요트정박시설로의 병행 이용이 1순위로 나타났다. 전문가들의 의견을 살펴볼 때 자원을 효율적으로 사용하고 예산 절감을 고려하여 기존 항만 및 어항시설의 요트정박시설로의 병행 이용을 가장 중요한

활성화 방안으로 보고 있다. 정부가 가장 우선적으로 기존 어항을 활용하고 항만 기본계획을 변경하여 기존 항만에도 레저보트를 정박할 수 있는 방안을 추진해야 할 것으로 보인다.

또한 신규마리나 시설 구축도 2순위로 중요하게 보고 있다. 일반인들과 이용자들이 해양레저스포츠를 1일 동안의 기간(이동시간 및 이용시간 포함)에 이용할 수 있는 장소를 선호하는 것으로 나타났다. 앞으로 이러한 연구결과를 감안하여 마리나 입지 선정시 인구가 집중된 주거지로부터 최대 편도 2시간 이내에 있는 경관이 수려한 지역을 우선 고려해야 할 것으로 보인다.

(2) 세제개선 및 금융·보험 지원체계 구축이 3순위로 나타났다. 전문가들의 의견을 살펴볼 때 초기 높은 금융 부담과 보유시 부담 완화를 중요한 활성화 방안으로 보고 있다. 이용자들도 초기 높은 레저보트 구입비 부담을 해양레저스포츠산업 활성화의 저해요인으로 보고 있다.

우리나라도 선진국에서 이미 운영 중인 차터 컴퍼니와 렌탈, 팩토링, 셰어링 등의 금융제도를 도입하고 초기에는 활성화를 유도하기 위해 정부가 세제지원 등을 통해 금융보험 인프라 구축을 지원할 필요가 있을 것으로 보인다. 아울러 레저보트 구매자들의 보유 부담 완화를 위해서는 레저보트에 부과되는 지방세의 중과되는 제도를 폐지하거나 지방정부가 조례에 특례를 두어 감면하는 방안도 대책이 될 수 있을 것이다.

(3) 선진국 수준의 규제완화(검사, 운항, 자격 등)를 4순위로 제시하고 있다. 우리나라는 레저보트를 즐기는 도구로서의 개념보다는 선박으로 간주하여 수상레저안전법을 제외한 대부분의 법규들은 기존 선박관련 법체계에 따라 편제되어 있다.

이로 인해 일본을 제외한 대부분의 선진국에서는 수상오토바이, 모터보트의 고속운행에 따른 사고와 소음을 방지하기 위해 정부가 일부 규제를 도입하고 있으나, 개인들이 본인 책임 하에 자유롭게 레저 활동을 즐기도록 제도를 운영하고 있다. 우리나라도 해양레저스포츠 활성화를 시키기 위해서는 등록, 검사, 면허제도 및 운항법규 등 모든 관련법규를 영국 등 선진국 제도를 도입하여 운영하는 것이 필요할 것으로 보인다.

(4) 국민의식 개선(체육교과 과정 개선 등)이 5순위로 나타났다. 이용자들은 해양레저스포츠에 대한 사회적 인식 제고가 평균응답순위 11개 사항중 10위 있었으나, 전문가들의 의견을 살펴볼 때 국민의식 개선을 중요하게 생각하는 것으로 보인다. 국민들에게 건전한 레저스포츠라는 인식이 확산되도록 체육교과 과정을 개편하는 등 장기적인 활성화 방안 추진이 필요한 것으로 보인다.



제 6 장 결 론

이 장에서는 지금까지의 연구 결과를 종합하여 요약하고 결론을 도출하고자 하며 추후 연계된 연구 과제를 제시하고자 한다.

6.1 연구의 결과

우리나라 해양레저스포츠산업은 아직 활성화되지 못하고 있다. 그 동안 해양 스포츠 관점에서 많은 연구가 이루어지고 있으나 실증자료를 이용한 산업관점의 연구는 미흡한 실정이다.

본 연구는 해양레저스포츠산업을 둘러싸고 있는 산업 환경을 비교 분석한 후, 설문조사를 통해 잠재 수요자인 일반인들과 현재 수요자인 이용자들의 수요를 분석하고 활성화 저해요인과 활성화 방안을 조사하였다. 전문가를 대상으로 계층분석적 의사결정방법론(AHP)을 이용하여 활성화 방안의 중요도를 평가하고 우리나라 해양레저스포츠산업에 대한 활성화 전략을 제시하였다.

제2장에서는 먼저 문헌연구를 통해 국내 해양레저스포츠산업의 현황, 세계 해양레저스포츠산업의 현황과 미국, 일본, 프랑스와 우리나라 해양레저스포츠산업의 수요특성을 비교하였다.

제3장에서는 레저보트 보유척수(1,000명당 보유척수)와 경제적 환경, 사회적 환경, 기술적 환경, 자연적 환경, 정치·법적 환경과의 관련성 분석에서는 다음과 같은 유의한 결론을 얻었다.

레저보트 보유 척수와 1인당 GDP, 삶의 질, 건강·안전·환경에 대한 관심, 해안선 길이, 정부정책의 효율성, 기업경쟁 촉진, 창업용이성, 기업경쟁력 강화정

책 간에 높은 상관관계가 있는 것으로 나타났다. 특히 정치·법적 환경인 정부정책의 효율성 등이 높고 규제가 적은 국가일수록 레저보트 보유 척수도 많은 것으로 나타났다. 그런데 기술적 환경에서는 레저보트 보유 척수와 레저보트 건조 척수 간에는 유의한 관계가 없는 것으로 나타났으나, 해양과학기술 수준(3년간 동 분야 특허건수 및 SCI논문건수)과 레저보트 건조 척수 간에는 매우 높은 상관관계가 있는 것으로 나타났다.

또한 1,000명당 보트 보급 척수가 30척 이상인 노르웨이, 핀란드, 뉴질랜드, 스웨덴, 호주, 미국, 네덜란드는 경제적 환경, 사회적 환경, 자연적 환경, 정치·법적 환경요인들 모두가 레저보트 보급 척수가 30척 미만인 국가들에 비해 높게 나타났다. 선진국으로 가면 앞의 8개 지표가 증가하게 되고 이에 따라 레저보트 보유 척수가 증가할 것으로 예측된다.

제4장에서는 일반인(824명)들과 현재 이용자(336명)들을 대상으로 실시한 해양레저스포츠에 대한 수요특성, 활성화의 저해요인과 활성화 요인에 관한 설문조사결과는 다음과 같이 나타났다.

먼저 이용목적에 관한 설문에서는 일반인들과 현재 이용자들 간에 이용목적 및 동반자의 유형에서 있어 다소 차이를 확인할 수 있었다. 이는 향후 마리나 시설 건설을 비롯한 지원정책과 사업계획 수립에 반영할 필요가 있을 것으로 사료된다.

그리고 이용비용에 관한 설문에서는 일반인들은 74.0%가 1회 10만원 이하, 80.8%가 연 100만원이하 비용으로 이용하기를 선호하는 것으로 나타났고, 현재 이용자들도 동호회를 중심으로 연 100만원 이하에서 54.4%가 즐기고 있는 것으로 나타났다.

또한 이용장소 선정시 일반인들과 이용자들 모두가 이동시간을 가장 중요하게 고려하고 있으며, 자연경관도 2순위로 중요하게 고려하고 있는 것으로 나타났다.

일반인들이 해양레저스포츠를 하지 않은 이유로서 1순위로는 시간여유 부족이며 87.2%가 편도 2시간 이내의 장소를 선호하고 있는 것으로 나타났다. 이용시간도 5시간 이내를 88.6%가 선호하고 있는 것으로 나타났다. 현재 이용자들도 76.1%가 편도 2시간 이내의 장소를 이용한다. 이용시간도 77.0%가 5시간 이내로 즐기고 있는 것으로 나타났다.

이와 같은 사실은 앞으로 인구가 집중된 주거지로부터 최대 편도 2시간 이내에, 당일 이용 가능한 경관이 수려한 지역을 거점마리나의 입지로 우선 고려해야 함을 의미한다.

한편 장비 이용형태에 관한 설문에서는 일반인의 79.8%가 장비를 소유하지 않고 이용하는 것을 선호하고 있는 것으로 나타났다. 현재 이용자들도 약 63.3% 정도가 장비를 소유하지 않고 동호회와 장비 렌탈을 통해 이용하고 있는 것으로 나타났다.

따라서 자가 소유가 본격적으로 늘어나기 이전까지는 동호회를 활성화하고 레저보트를 저렴하게 이용할 수 있도록 각종 이벤트, 프로그램을 마련하는 것과 함께 개인 임대사업을 활성화 할 필요가 있다.

또한 일반인들은 향후 해양레저스포츠 이용시기로 67.1%가 3년후 에는 이용을 고려하고 있으며 현재 이용자들의 경우에도 61.3%가 유망하다고 보고 있었다. 이와 같은 사실은 해양레저스포츠는 가까운 장래에 활성화 및 발전가능성이 높음을 의미한다.

현재 이용자들의 26.5%가 해양레저스포츠 목적만으로 이용하고 있는 것으로 나타났는데, 일반인들의 선호도와 이용자들의 이용목적에 대한 조사결과로부터는 해양레저스포츠 자체 목적뿐만 아니라, 휴식, 관광, 레저, 비즈니스 등이 복합된 여가활동으로서 발전할 수 있는 것으로 나타났다.

다음으로 활성화 저해요인에 대한 이용자들의 설문응답 결과, 우리나라 해양레저스포츠의 활성화를 저해하는 25개 요인들이 리커트(Likert) 7점 척도에서 모두 4.65 이상으로 나타났다. 이러한 저해요인들이 우리나라 해양레저스포츠의 활성화에 많은 걸림돌이 되고 있다는 것을 알 수 있다.

특히 레저보트에 대한 지방세 5배 중과, 초기 높은 구입비 부담, 레저보트 정비 부족, 과도한 운항규제 등이 리커트(Likert) 7점 척도에서 5.0 이상으로 나타나, 이에 대한 제도개선의 필요성이 있음을 의미한다.

마지막으로 적극 이용자 그룹과 관련 전문가들을 대상으로 한 인터뷰를 실시하여 해양레저스포츠 활성화 방안으로 11가지 요인을 설정하였다. 그 요인들에 대하여 이용자들을 대상으로 설문조사한 결과, 해양레저스포츠의 활성화를 위해서는 마리나시설 확충과 이와 관련된 제도개선이 제 1순위로 나타났다.

레저보트에 중과되는 지방세 개선을 제 2순위로 보았고, 이어서 검사기준 개선 및 절차 간소화, 금융지원제도 개발, 면허제도 개선, 기술력 향상 등의 순으로 나타났다.

제5장에서는 전문가를 대상으로 계층분석적 의사결정 방법(AHP)에 의한 설문을 실시하여 활성화 방안의 중요도 평가함으로써 제반 관련 정책의 계획 및 수립의 근거를 마련하고자 하였으며 그 분석결과는 다음과 같다.

해양레저스포츠 이용자와 전문가들은 관련 시설의 확충이 가장 우선적으로

해결해야 할 과제로 보고 있으며, 이를 위한 대안으로 기존 항만 및 어항시설을 요트정박시설로의 병행이용이 가장 적절한 방안인 것으로 보고 있었다. 신규 마리나시설 구축도 2순위로 중요하게 보고 있다. 앞으로 연구결과를 감안하여 마리나 입지 선정시 인구가 집중된 주거지로부터 최대 편도 2시간 이내에 있는 경관이 수려한 지역을 우선 고려해야 할 것으로 보인다.

또한 해양레저스포츠 전문가와 이용자 및 일반인들의 공통적인 견해로서 해양레저스포츠의 고가 장비에 대한 세제개선 및 금융 보험 지원체계 구축이 선결되어야 할 과제로 보고 있는 만큼 이에 대한 정책적 접근이 필요할 것이다.

특히, 우리나라는 도서지방이 많을 뿐만 아니라 군사적인 이유로 선박항해에 대한 운항규제가 강한 만큼, 허용하는 범위 내에서는 관련 규제를 선진국 수준으로 완화하는 등 해양레저스포츠산업 발전전략에 반영되어야 할 것이다.

끝으로, 해양레저스포츠 분야의 선진국인 노르웨이, 핀란드, 스웨덴, 네덜란드, 미국, 호주 등과 같은 국가들은 해양에 대한 의식이 매우 높다. 이는 국민들의 해양에 대한 문화적 의식수준이 매우 높은 바, 해양레저스포츠산업의 발전을 위해서는 해양에 관한 범국민적 의식개선 관련 문화 및 교육 프로그램을 일관되고 체계적으로 마련하여야 할 것이다.

이 연구가 정부의 관련정책과 사업자들의 사업계획 수립에 반영될 수 있는 유용한 자료를 제공함으로써 투자의 리스크를 최소화하고 해양레저스포츠산업의 활성화에 기여할 수 있을 것으로 사료된다.

6.2 연구의 시사점 및 향후 과제

이 연구는 세계 각국의 해양레저스포츠산업의 현황을 조사하여 체계적으로

정리하고 해양레저스포츠산업의 환경요인을 종합적으로 고찰하여 환경요인과 해양레저스포츠산업과의 관련성을 실제 자료를 활용하여 분석하였다는데 의의가 있다.

또한 해양레저스포츠에 대한 인식과 소비특성을 설문조사를 통하여 종합적으로 분석하였으며, 해양레저스포츠산업의 활성화 저해요인과 활성화 방안을 이용자들의 설문을 통하여 도출하고 전문가 집단의 계층분석적 의사결정방법론을 이용하여 실제적인 활성화 전략을 제시하였다는데 연구의 의미가 있다.

따라서 이 연구는 우리나라 해양레저스포츠산업의 선진국과의 비교, 잠재 수요자 및 현재 이용자들의 인식과 수요특성을 통하여 해양레저스포츠산업을 종합적으로 분석함으로써 해양레저스포츠산업에 대한 거시적 분석의 틀을 제공하였다. 그리고 이 연구는 해양레저스포츠산업의 활성화 전략을 과학적으로 제시함으로써 우리나라 해양레저스포츠산업이 향후 발전할 수 있는 실제적인 정책과 지원방안이 실시될 수 있는 계기를 마련하였다는데 있어서 시사하는 바가 크다고 본다.

다만 연구주제가 해양레저스포츠산업의 전반적인 부문을 연구함으로써 인해 전체적인 부문의 개괄적인 연구는 이루어졌으나, 부문별 세부적인 연구가 부족한 측면이 없지 않은 관계로, 향후 각 부문에 대한 깊이 있는 후속연구가 이루어져야 할 것이다.

특히, 해양레저스포츠관련 제조업이 활성화 되지 않아 서비스산업 측면을 주로 다루었다. 향후에는 제조업 측면에서 해양레저스포츠 제조업의 시장분석, 수요자 분석을 통한 해양레저스포츠 제조업의 활성화 방안 등 어떤 전략적인 관점에서 제조업을 발전시킬 것인가에 대한 학술적인 연구도 필요할 것으로 보인다.

참고문헌

- [1] 강영철, 김은경, 소자영 공역(2003), 전략경쟁 분석, 3MECCA.COM, pp. 282~287.
- [2] 경남발전연구원(2007), 남해안 시대 해양레저스포츠 활성화 기본 구상.
- [3] 고명준(2003), 스포츠 관점에서 환경적 요인이 해양스포츠 대중화에 미치는 영향에 관한 연구, 부경대학교, pp. 19~86.
- [4] 구창모(1991), 체육환경이 청소년 비행에 미치는 영향, 서울대학교 박사학위 논문.
- [5] 김경렬(2000), 한국 사회체육 발전방향 연구(해양레저스포츠를 중심으로), 고려대학교 박사학위논문, pp. 45~83.
- [6] 김경호(2002), 한국 해양레저 스포츠산업의 마케팅 전략, 계명대학교 박사학위논문, pp. 27~56.
- [7] 김병성(1996), 교육연구방법, 학지사. pp. 369~391.
- [8] 김성귀(2007), 해양관광론, 현학사, pp.11~74.
- [9] 김영환(1989), 대학생의 여가에 대한 인식이 스포츠 활동의 참여도에 미치는 영향, 인하대학교 인문과학연구소 논문집, p. 15, pp. 52~59.
- [10] 류효중(2007), 세계 레저보트 및 마리나산업의 이해, 한국지방자치단체 국제화 재단.
- [11] 목진용(2002), 해양레저사업의 법제 개선방안, 한국해양수산개발원.
- [12] 박노국, 문희영, 송문익(1993), 품질기능 전개와 AHP기법을 이용한 기능평가, 한국품질관리학회, pp. 85~92.

- [13] 박명국·김성규(2002), 해양레저스포츠 활성화 방안, 한국스포츠산업·경영학회지, pp. 207~224.
- [14] 박승환(2004), 스포츠관광을 위한 해양레저스포츠 발전전략에 관한 연구, 명지대학교 박사학위논문, pp. 207~224.
- [15] 백승헌(2006), 해양스포츠관광 선택 속성에 따른 시장세분화 연구, 조선대학교 박사학위논문, pp. 11~53.
- [16] 서경란(2008), 국가경쟁력 평가요인의 전략적 우선순위, 서울시립대학교 박사학위논문.
- [17] 서희진(2004), 해양스포츠정책과 활성화 방안, 스포츠산업지 여름호. pp. 2~7.
- [18] 설민신(1999), 현대 레저스포츠 마케팅, 학문사.
- [19] 성기만(2002), 국내 해양관광지 개발모형에 관한 연구, 세종대학교 박사학위논문.
- [20] 수상레저안전협회(2004), 수상레저 안전관리에 관한 연구.
- [21] 신종계(2008), 해양레저산업의 현황과 미래, 경기도.
- [22] 엄서호, 서천범(2007), 「레저산업론」, 학현사, pp. 37~71.
- [23] 유흥주(2007), 해양레저스포츠 활성화를 위한 이론적 당위성 및 인적 인프라구축 방안에 관한 연구.
- [24] 윤재곤(1996), AHP기법의 적용효과 및 한계점에 관한 연구(MIS 성공요인평가를 위한 3가지 통계기법 비교중심), 한국경영학회지 제21권 3호.
- [25] 이동근외 2명(2003), 역사와 해양의식(해양의식의 체계적 함양 방안연구), 한국해양수산개발원, pp. 16~25.

- [26] 이상호(2007), 해양레저스포츠 체험공간의 속성이 참가자의 감정적 반응, 만족, 재참가 의도에 미치는 영향, 부경대학교 박사학위논문.
- [27] 이상홍(2008), 해양레저의 현재와 미래.
- [28] 이재형(2003), 레저스포츠 관광 참여자의 라이프스타일 및 참여 동기가 몰입도와 소비문화에 미치는 영향, 부산대학교 박사학위논문, pp. 63~117.
- [29] 정종석(2003), 해양레저스포츠 발전을 위한 한국형 마리나 개발방향에 관한연구, 경성대학교 박사학위논문.
- [30] 조동성(1992), 국가경쟁력 : 선진국으로 가는 지름길, 매일경제신문사.
- [31] 조호경(2004), 해양스포츠와 정책방향(외국 사례비교). 스포츠산업지 여름호.
- [32] 조근태·조용곤·강현수(2005), 앞서가는 리더들의 계층 분석적 의사결정, 동현출판사, pp. 3~231.
- [33] 지삼엽(1999), 한국해양스포츠 진흥을 위한 제도화에 관한 연구, 동아대학교 박사학위논문, pp. 46~108.
- [34] 지삼엽(2002), 대규모 국제행사 경제효과 극대화를 위한 해양스포츠 육성방안.
- [35] 지삼엽(2005), 한국해양스포츠 활성화 방안모색, 부경대학교 논문집 제3권 2호.
- [36] 차상기(2006), 델파이기법을 활용한 해양 레저스포츠 발전과제, 목포대학교 박사학위논문, pp. 8~35.
- [37] 채서일(2007). 연구조사방법론, B&M books, pp. 301~316.

- [38] 최향순(2004), 역사의 바다 바다의 역사(고대 교역활동과 선박), 한국해양문화학회/부산·경남사학회 공동학술심포지움, pp. 45~50.
- [39] 한광민(2006), 대학생들의 해양스포츠에 관한 의식조사 연구, 전남대학교 석사학위논문.
- [40] 한국개발연구원(2001), 예비타당성조사 수행을 위한 일반지침연구(제3판), pp. 346~363.
- [41] 해양경찰청(2007), 해양경찰청 백서 2007.
- [42] 해양수산부(2006a), 미래 국가해양전략연구 용역보고서, 해양수산부.
- [43] 해양수산부(2006b), 아름다운 어촌 100선, 해양수산부.
- [44] 홍성인(2003), 해양레저장비산업 육성 기본전략 수립연구, 산업연구원.
- [45] 홍성인(2006), 레저 및 스포츠용 모터보트 시장현황 분석 및 전망, 산업연구원.
- [46] 황규승(1989), AHP(Analytic Hierarchy Process) 기법의 신뢰성에 관한 연구, 고려대학교.
- [47] 황철상(2006), 해양레저스포츠 참여 촉진을 위한 시장 세분화 전략. 경희대학교 박사학위논문, pp. 41~55.
- [48] Edwards, H.(1973), Sociology of sports. Homewood IL, The Dossy Press.
- [49] Expert Choice Korea, Expert Choice(빨리 시작하기와 자습서).
- [50] Humphrey, C., R. & Buttel, F., R.(1982), Environment, Energy and Society.
- [51] Harker. P. T(1987), Theory of Ratio Scale Estimation : Saaty's

- Analytic Hierarchy Process, Management Science, 33(11).
- [52] ICOMIA(2003), Recreational Boating Industry Statistics.
- [53] ICOMIA(2005), Recreational Boating Industry Statistics.
- [54] ICOMIA(2006), Recreational Boating Industry Statistics.
- [55] IMD World Competitiveness Yearbook 2006.
- [56] JAMA(2007), 세계 자동차 통계연보 2007.
- [57] M. Porter(1990), The Competitive Advantage of Nations.
- [58] Michael Thomas & Nicholas Stratis(2002), Compensating Variation for Recreational Policy : A Random Utility Approach to Boating in Florida.
- [59] Neville Featherstone(2005), Yachtsman's Handbook, Nautical Data Ltd.
- [60] OECD Factbook (2007).
- [61] Richard Blundel & Michael Thatcher(2005), Contrasting local responses to globalization : the case of volume yacht manufacturing in Europe.
- [62] Shim J. P.,(1989), Bibliographical Research on the Analytic Hierarchy Process(AHP), Socioeconomic Planning Sciences, vol, 23, no4, pp.1-25.
- [63] Yayoi(1991), 스포츠 경영과 스포츠산업의 관계.
- [64] 南博(1953), 日本人의 心理, 岩波書店, pp. 2~11.
- [65] 宮城音彌(1969), 日本人의 성격, 朝日新聞社, pp. 24-43.

<부록 1> 잠재 수요자인 일반인용 설문서

CODE NO. () (秘) 본 조사의 내용은 통계법 제8조에 의거 비밀이 보장되며 통계 목적 외에는 사용되지 않습니다.

안녕하십니까? 귀하의 무궁한 발전을 기원합니다.

본 설문조사는 우리나라 해양레저스포츠 이용실태에 관한 자료수집의 일환으로 실시되고 있습니다. 바쁘시고 번거로우시더라도 성심으로 응답해주신다면, 귀하의 답변이 본 연구와 산업정책 수립에 소중한 자료로 쓰여 질 것입니다.

본 조사는 무기명으로 실시되고 그 결과는 통계적으로 처리되므로, 개인의 응답내용은 절대 비밀이 보장됩니다. 또한 조사결과는 순수한 학술과 정책수립 목적 이외에는 사용되지 않습니다.

평소 느끼신 대로 솔직하게 빠지는 문항 없이 대답해 주시어 해양레저스포츠산업의 발전에 크게 도움이 될 수 있도록 협조 부탁드립니다.

귀하의 성의 있는 답변이 우리나라 산업발전에 크게 기여하고, 후손들에게 새로운 해양레저스포츠를 제공하게 될 것입니다. 감사합니다.

2008년 6월

연구자 : 한국해양대학교 항해시스템공학부 교수 박진수

한국해양대학교 대학원 박사과정 이진모

(☎ 051-410-4240, Fax 051-405-2818, jmljml62@hanmail.net)

연구결과에 대해 알고 싶은 분은 위의 연락처로 연락하시면 연구 후 결과물을 우송해 드리도록 하겠습니다.

I. 귀하가 현재 주로 즐기고 계신 레저와 스포츠에 관한 질문입니다. 각 항목별로 귀하의 상황을 가장 잘 나타내고 있다고 생각되는 번호에 ✓표해 주십시오.

1. 현재 주로 즐기고 계신 레저스포츠는 무엇입니까?(이용하고 계신 것 모두 체크)

① 수영 ② 헬스 ③ 등산 ④ 골프 ⑤ 테니스 ⑥ 축구 ⑦ 배드민턴 ⑧기타()

2. 현재 주로 즐기고 계신 레저스포츠의 매월 지불비용(장비료, 이용료 모두 포함)은 얼마입니까?

① 5만원 미만 ② 5~10만원 ③ 10~30만원 ④ 30~100만원 ⑤ 100만원 이상

* 해양레저스포츠란 : 레저(Leisure)와 스포츠(sports)의 개념이 합쳐진 의미로 레저로써 스포츠를 즐기는 행위를 말하며, 바다 등 물에서 이루어지는 요트, 모터보트를 이용하는 레저스포츠 활동

3. 귀하께서는 현재 해양레저스포츠를 이용하고 계십니까? ① 예 ② 아니오

4. 현재 귀하는 어떤 종류의 해양레저스포츠를 즐기고 계십니까? 만일 현재 해양레저스포츠를 이용하고 있지 않다면 앞으로 어떤 종류를 이용하실 예정입니까? (해당되는 사항 모두 체크)

① 크루징 요트 ② 셀링 요트 ③ 모터보트 ④ 윈드스핑 ⑤ 스킨스쿠버

5. 해양레저스포츠 1회 이용시 지불되는 비용은 얼마입니까? 해양레저스포츠를 이용하고 계시지 않은 분은 앞으로 이용시 1회당 이용료로 얼마를 지불하시겠습니까? (장비료 제외, 이용료만)

① 5만원 이하 ② 5~10만원 ③ 10~20만원 ④ 20~30만원 ⑤ 30만원 이상

6. 해양레저스포츠에 연간 지불되는 비용은 얼마입니까(장비료 제외, 이용료만)? 해양레저스포츠를 이용하고 계시지 않은 분은 앞으로 이용하실다면 연간 얼마의 비용을 지불하시겠습니까?

① 50만원 이하 ② 50~100만원 ③ 100~300만원 ④ 300~500만원 ⑤ 500만원 이상

7. 해양레저스포츠의 1회 이용시간은 주로 얼마입니까? 해양레저스포츠를 이용하고 계시지 않은 분은 앞으로 이용하신다면 1회 이용시간은 주로 얼마가 되겠습니까?

- ① 2시간 미만 ② 2~3시간 ③ 반나절(4~5시간) ④ 1일 ⑤ 1박 이상

8. 해양레저스포츠 이용을 위하여 1회 이동시간(왕복이동 시간)은 얼마입니까? 해양 레저스포츠를 이용하고 계시지 않은 분은 앞으로 이용하신다면 1회 왕복이동시간은 주로 얼마가 되겠습니까?

- ① 1시간 이하 ② 1~2시간 ③ 2~4시간 ④ 5~6시간 ⑤ 6시간 이상

9. 귀하께서는 어떤 목적으로 해양레저스포츠를 즐기고 계십니까? 해양레저스포츠를 이용하고 계시지 않은 분은 앞으로 이용하신다면 어떤 목적으로 이용하시겠습니까?

- ① 해양스포츠 이용 ② 낚시+해양스포츠 ③ 경관여행+해양스포츠 ④ 해수욕+해양스포츠 ⑤ 기타목적 ()

10. 귀하께서 주로 이용하시는 해양레저스포츠 장소는 어디입니까? 해양레저스포츠를 이용하고 계시지 않은 분은 앞으로 이용하신다면 어떤 장소에서 주로 이용하시겠습니까? 가장 이용도가 높은 순서로 **1~12 까지의 순위를 기입**해 주십시오.

[illegible]

11. 해양레저스포츠의 이용장소 선정시 주된 요인은 무엇입니까? 가장 선호도가 높은 순서로 1~6 까지의 순위를 기입해 주십시오.

선정요인	기후	비용	복합여행	자연경관	이동시간	기타()
우선순위						

12. 해양레저스포츠를 주로 누구와 함께 이용하시고 있습니까? 해양레저스포츠를 이용하고 계시지 않은 분은 앞으로 이용하신다면 누구와 주로 이용하시겠습니까? 같이 이용하는 빈도수가 높은 순서대로 **1~5 까지의 순위를 기입**해 주십시오.

선정요인	가족	친구	직장 동료	동호회	기타 ()
우선순위					

13. 귀하께서는 해양레저스포츠장비를 어떤 형태로 이용하고 있습니까? 해양레저스포츠를 이용하고 계시지 않은 분은 앞으로 이용하신다면 형태로 장비를 이용하실겠습니까?

① 자가소유 ② 회원권 이용 ③ 기간렌탈 ④ 1회성 이용 ⑤ 기타 ()

14. 해양레저스포츠는 월소득 수준이 얼마일 때 이용하는 것이 가장 적절하다고 생각하십니까?

① 300만원이상 ② 400만원이상 ③ 500만원 이상 ④ 600만원 이상 ⑤ 700만원 이상

15. (현재 해양레저스포츠를 이용하고 있지 않은 분만 응답) 앞으로 해양레저스포츠를 이용하시고자 한다면 언제부터 시작을 고려하고 있습니까?

① 1년 후 ② 2년 후 ③ 3년 후 ④ 4년 후 ⑤ 5년 후 이상

16. (현재 해양레저스포츠를 이용하고 있지 않은 분만 응답) 현재 귀하께서 해양레저스포츠를 적극적으로 이용하고 계시지 않은 주요 원인은 무엇입니까? 가장 사유가 큰 원인부터 순서대로 **1~7 까지의 순위를 기입**해 주십시오.

주요 장애요인	지나친 규제로 인한 불편	해양레저스포츠에 대한 인식 부족	해양레저스포츠에 대한 정보 부족	시간 및 여유 부족	장소가 마당치 않아서	장비 및 면허 미구비	경제적 부담
우선순위							

이상



경기도 ① 마

- 이상
- 
- 경기도 ① 마

이상



경기도 ① 마

<부록 2> **이용자용(소유자·임대사업자·제조자·수입자 포함) 설문서**

CODE NO. () (秘) 본 조사의 내용은 통계법 제8조에 의거 비밀이 보장되며 통계 목적 외에는 사용되지 않습니다.

안녕하십니까? 귀하의 무궁한 발전을 기원합니다.

본 설문조사는 해양레저스포츠 이용실태에 관한 자료수집의 일환으로 실시되고 있습니다. 번거로우시더라도 성심으로 응답해주신다면, 귀하의 답변이 **본 연구와 정책 수립에 소중한 자료**로 쓰여 질 것입니다.

본 조사는 **무기명으로 실시**되고 그 결과는 통계적으로 처리되므로, 개인의 응답내용은 **절대 비밀이 보장**됩니다.

평소 느끼신 대로 솔직하게 빠지는 문항 없이 대답해 주시어 해양레저스포츠 산업의 발전에 크게 도움이 될 수 있도록 협조 부탁드립니다.

귀하의 성의 있는 답변이 **새로운 산업을 창출함과 아울러 후손들에게 새로운 해양레저스포츠를 제공**하게 될 것입니다. 감사합니다.

* 연구결과에 대해 알고 싶은 분은 연락하시면 결과물을 우송해드리도록 하겠습니다.

2008년 7월

연구자 : 한국해양대학교 항해시스템공학부 교수 박진수

한국해양대학교 대학원 박사과정 이진모

(☎ 051-410-4240, Fax 051-405-2818, jmljml62@hanmail.net)

I. 귀하가 현재 즐기고 계신 해양레저스포츠에 관한 질문입니다. 각 항목별로 귀하의 상황을 가장 잘 나타내고 있다고 생각되는 번호에 ✓표해 주십시오.

1. 해양레저스포츠에 연간 지불되는 비용은 얼마입니까(장비료 제외, 이용료만)?

- ① 50만원 이하 ② 50~100만원 ③ 100~300만원 ④ 300~500만원 ⑤ 500만원 이상

1. 귀하께서는 우리나라 **해양레저스포츠의 전망**에 대해 어떻게 생각하십니까?
 ①매우 유망하지 않다 ②유망하지 않다 ③보통이다 ④유망하다 ⑤ 매우 유망하다
2. 귀하께서는 우리나라 해양레저스포츠의 **향후 주요수요층**은 누구라고 생각하십니까?
 ① 회사원(정액봉급자) ② 전문직 종사자(변호사, 의사 등) ③ 자영업자
 ④ 고액연봉자(대기업 임직원 등) ⑤ 외국인
3. 귀하께서는 1인당 GDP가 얼마 일 경우 우리나라 해양레저스포츠 수요가 **유발될 것으로 생각하십니까?**
 ① 2.5만불 이상 ② 3만불 이상 ③ 3.5만불 이상 ④ 4만불 이상 ⑤ 5만불 이상
4. 귀하께서는 우리나라의 경우 해양레저스포츠장비의 어떤 이용형태가 바람직하다고 생각하십니까?
 ① 자가소유 ② 회원권 이용 ③ 기간렌탈 ④ 1회성 이용 ⑤ 동호회 ⑥ 기타()

Ⅲ. 귀하께서 해양레저스포츠를 하시는데 불편하게 하는 애로요인에 관한 질문입니다.
 각 항목별로 귀하의 생각을 가장 잘 나타내고 있다고 생각되는 번호에 ✓표해 주십시오.

해양레저스포츠 활성화의 저해요인	전혀 그렇지 않다	보통 이다	매우 그러 하다
해양레저스포츠를 호화문화로 인식하는 국민의식	1...2...3...4...5...6...7		
겨울철, 태풍 등 기후조건으로 인한 짧은 활용기간	1...2...3...4...5...6...7		
경관이 좋은 해양레저스포츠 적합 장소가 주거지로부터 멀리 떨어져 있어 이동에 장시간 소요	1...2...3...4...5...6...7		
불합리한 해양레저스포츠 면허제도	1...2...3...4...5...6...7		
초기 높은 레저보트 구입비 부담	1...2...3...4...5...6...7		
레저보트 구입시 금융상품 제공미흡	1...2...3...4...5...6...7		
레저보트의 등록 제도상 문제점(도면문제 등)	1...2...3...4...5...6...7		
일반선박에 비해 등록세 등 지방세의 5배 초과	1...2...3...4...5...6...7		
개인사업자가 임대사업을 할 수 없는 법제도 체계	1...2...3...4...5...6...7		

해양레저스포츠 활성화의 저해요인	전혀 그렇지 않다	보통 이다	매우 그러 하다
레저보트에 대한 엄격한 검사체계 최초/중간/정기검사 등)	1...2...3...4...5...6...7		
레저보트 검사의 과도한 비용 및 시간 소요	1...2...3...4...5...6...7		
선박법과 수상레저안전법의 이원화된 검사체제로 혼란	1...2...3...4...5...6...7		
레저보트에 대한 보험상품 제공미흡	1...2...3...4...5...6...7		
레저보트의 정박지 및 계류장 시설 부족	1...2...3...4...5...6...7		
레저보트의 정박지 및 계류장 사용요금 과다	1...2...3...4...5...6...7		
수자원보호법 등 각종 법률에 의한 규제로 마리나 설치 어려움	1...2...3...4...5...6...7		
어촌항구와 공유수면 사용에서 어민들과의 마찰	1...2...3...4...5...6...7		
레저보트의 정비시설및 서비스부족으로 과다 비용지출과 정비지연	1...2...3...4...5...6...7		
레저보트의 장비 및 부품의 높은 해외 의존도로 조달 지연 및 수입관련 추가 비용 발생	1...2...3...4...5...6...7		
레저보트 유지관리상의 어려움	1...2...3...4...5...6...7		
정부의 해양레저스포츠 야간활동 제한, 요트 등의 운항기준 불합리 등 규제위주의 법령체계	1...2...3...4...5...6...7		
상선과 어장 위주의 항해구역 설정으로 운항상의 제약	1...2...3...4...5...6...7		
레저보트의 입출항 신고와 운항한계 지역(출항지로부터 9Km 이내) 운항시의 신고 의무	1...2...3...4...5...6...7		
감독관청의 해양레저스포츠에 대한 부정적 인식과 단속 위주의 법집행(해양레저스포츠의 감시자로 인식, 활동 제약)	1...2...3...4...5...6...7		
레저보트관련 낮은 기술력	1...2...3...4...5...6...7		

III. 다음은 해양레저스포츠 활성화를 저해하는 부문들을 크게 대별한 질문입니다. 다음 10개 부문중에서 해양레저스포츠를 이용하시는데 있어서 가장 크게 문제가 되거나 애로를 느끼시는 부문부터 차례대로 그 순위를 1~10위까지 순서대로 기입해 주십시오.

해양레저스포츠 활성화를 저해하는 부문	저해 요인이 큰 순위(1~10위 기입)
레저보트 등 장비 구입	
레저보트의 등록 및 검사	
해양레저스포츠 면허 취득 및 유지	
레저보트의 임대사업	
레저보트의 정비 및 유지관리	
레저보트의 정박지 및 계류장 등 이용시설	
해양레저스포츠에 대한 사회 인식	
해양레저스포츠 관련 법규 및 제도	
해양레저스포츠 관련당국의 지도, 감독	
레저보트관련 기술력	

뒷면에 계속하여 주십시오 !

III. 다음은 해양레저스포츠 활성화를 위해 개선하여야 할 사항들의 필요한 정도를 해당번호에 ✓표해 주시고, 각 항목들의 필요 우선순위를 차례대로 1~11위까지 순서대로 기입해 주십시오.

해양레저스포츠 활성화를 위한 개선사항	개선사항 필요우선순위 (1~11위 기입)
해양레저스포츠(Sail Boat)의 면허제도를 자격제도로 개선	
레저보트 및 장비 구입시 금융지원 제도 개발	
레저보트관련 기술력 향상	
레저보트의 등록세 등 세제 개선	
레저보트의 검사기준 개선 및 검사절차 간소화	
레저보트의 정비 및 관리지원 시스템 구축	
레저보트의 정박지, 계류시설 확충 및 관련 제도 개선	
레저보트의 운항제한 조치 완화(항로 및 운항지역, 야간운항, 풍속기준 등)	
해양레저스포츠 활성화를 위한 임대사업 등의 관련법규 정비 및 개선	
해양레저스포츠에 대한 사회적 인식 제고를 위한 교육 및 홍보 활동 강화	
해양레저스포츠 관리 감독관청의 서비스 행정 개선	

II. 다음은 귀하에 대한 인구통계적 특성에 관한 문항입니다. 해당되는 곳에 기입하거나 ✓표하거나 기입해 주십시오.

1. 성 별 : ① 남 자 ② 여 자
2. 연 령 : ① 20~29세 ② 30~39세 ③ 40~49세 ④ 50~59세 ⑤ 60세 이상
3. 교육수준 : ① 고졸미만 ② 고졸 ③ 대졸 ④ 대학원졸 이상
4. 직 업 : ①회사원 ②전문직(의사,변호사,연구소) ③자영업 ④공무원 ⑤학생 ⑥기타
5. 월 소득수준 : ① 200만원 미만 ② 200~300만원 ③ 300~500만원 ④ 500~700만원 ⑤ 700만원이상
6. 거주지역 : 서울 ② 인천 ③ 경기도 ④ 대전, 충청남북도 ⑤ 광주, 전라남북도 ⑥ 강원도 ⑦ 대구, 경상북도 ⑧ 부산 ⑨ 울산, 경상남도 ⑩ 제주도
7. 해양레저스포츠 관련 면허를 소지하고 있습니까? ① 예 ② 아니오
8. 해양레저보트를 소유하고 있습니까? ① 예 ② 아니오
9. 해양레저스포츠 이용과 사업유형 ① 이용자 ② 소유자 ③ 임대사업자 ④ 제조자 ⑤ 수입자
10. 해양레저보트를 소유하고 계신다면, 소유보트를 구입하신 시기는?(년)

끝까지 설문에 응답해 주셔서 대단히 감사합니다!

<부록 3> 전문가용 AHP 설문지

2008. 9. 22(화)

수신 : 해양레저스포츠 전문가 귀하

참조 :

발신 : 한국해양대학교 박사과정 이진모

제목 : AHP 응답설문 협조요청

안녕하십니까 ?

그 동안 설문에 응해 주신데 대해 감사드리며, 귀하를 해양레저스포츠산업의 정책 전문가로 모시고자 합니다.

본 AHP 분석 설문조사는 해양레저스포츠산업의 발전전략 수립을 위해 일반인과 이용자들의 인식과 이용실태의 응답결과 및 기존연구를 바탕으로 작성하였습니다. <첨부>의 'AHP 평가를 위한 설문'을 보내드리오니 번거로우시더라도 성심으로 응답해주시기 바랍니다. 귀하의 답변이 본 연구에 소중한 자료로 쓰여 질 것입니다. 다음과 같이 응답설문지를 작성하여 제출하여 주십시오. 감사합니다.

1. 제출 및 문의 : 이진모 (Tel: 051-410-4240, 018-304-8782,
Fax:962-9143, E-mail: jmljml62@hanmail.net)
2. 응답대상 : 해양레저스포츠 전문가

첨부 : AHP 평가를 위한 설문

[첨부]

해양레저스포츠산업 활성화 방안의 중요도조사

AHP 평가를 위한 설문

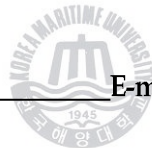
본 설문은 AHP(Analytic Hierarchy Process) 기법을 활용하여 해양레저스포츠산업 활성화 방안을 종합적으로 평가하기 위한 것입니다. 각 평가항목간 상대적 중요도를 전문가의 관점에서 판단하여 주시면 감사하겠습니다. 응답의 일관성이 낮은 경우 설문을 다시 하게 되오니 신중하게 응답해 주십시오.

성 명 : _____

소 속 : _____

직 위 : _____

연락처 : ☎ _____ FAX: _____ E-mail: _____



AHP(Analytic Hierarchy Process: 계층화 분석법)는

평가에서 고려되는 평가항목들을 계층화한 다음, 평가항목간 상대적 중요도를 측정하여 정책 타당성을 종합적으로 판단하는 의사결정 기법입니다.

● 설문작성시 유의사항 ●

첫째, 본 설문지는 선행연구 결과와 이용자들의 설문결과로 도출된 활성화 정책에 대하여 정책의 중요도 순위를 판단하는 것입니다.

둘째, 평가항목간 비교는 평가항목 A가 B에 비해 상대적으로 얼마나 중요한지(또는 적절한지)를 평가하는 것입니다.

셋째, pp. 3 ~ 9에서 제시하는 평가 요령, 평가항목의 계층구조와 평가내용, 조사내용 요약을 꼭 읽어보시고 설문에 응해 주십시오.

설 문 목 차

1. AHP 설문 응답 시 유의사항	3
2. AHP 평가구조 및 평가내용	4
3. 조사 결과 요약	6
4. AHP 평가를 위한 설문(가중치 선정)	9
5. AHP 평가를 위한 설문(평점 부여)	15
6. AHP 분석 연구를 위한 설문	16

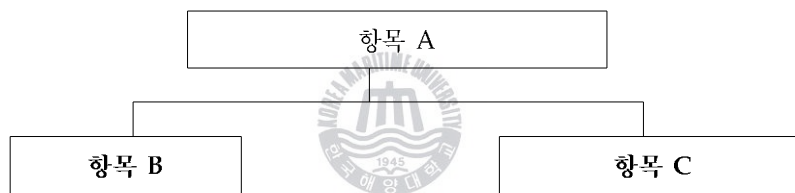
1. AHP 설문 응답 시 유의사항

1. 응답 예

예) 항목 A의 평가기준에서 판단할 때 항목 B가 항목 C보다 매우 중요하다고 생각하시면 아래와 같이 기입하면 됩니다.

평가 항목	절대 중요		매우 중요		중 요		약간 중요		같 다		약간 중요		중 요		매우 중요		절대 중요	평가 항목
항목 B	⑨	⑧	⑦	⑥	⑤	④	③	②	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	항목 C

[평가 예]



2. 응답 일관도

- AHP 분석에서는 분석의 부산물로 비일관도지수가 생성됩니다. 비일관도 지수가 0.15이상이 될 경우 응답결과를 신뢰할 수 없다고 판단되어 재설문하게 됩니다. 비일관도 지수가 높게 나오는데는 크게 다음과 같이 두 가지 경우가 해당됩니다.

예)

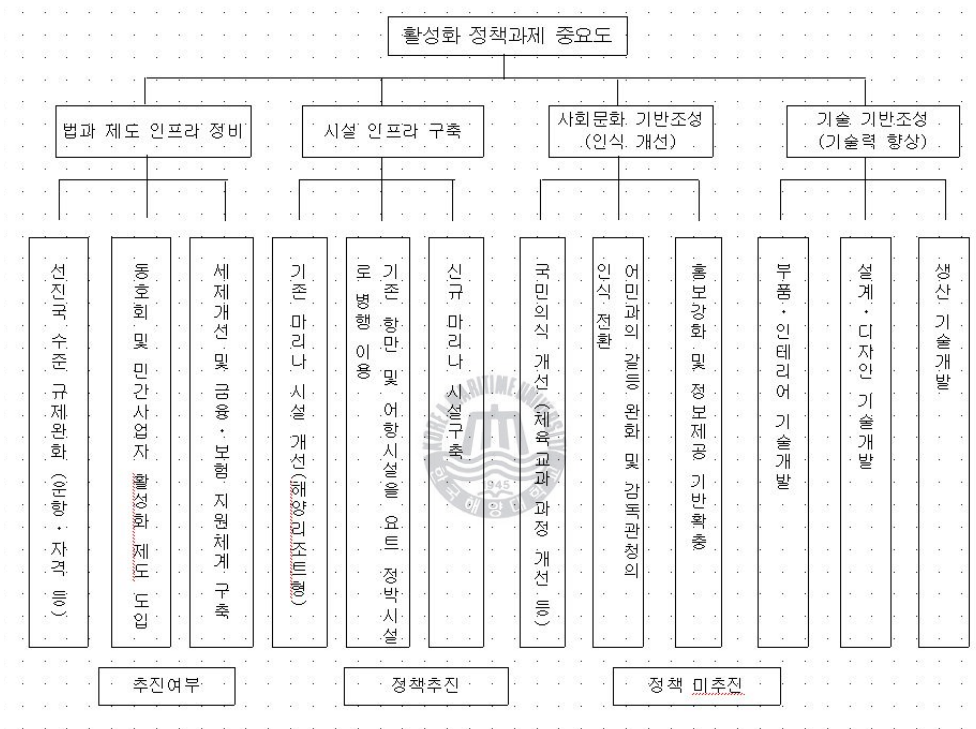
1. $A > B$: A가 B보다 2배 중요하다고 응답
2. $A \gg C$: A가 C보다 4배 중요하다고 응답
→ $B > C$ 라고 응답해야 함.

[원인 1] 서수적 일관성 결여 : $A > B > C$ 의 순위가 바뀌게 응답

[원인 2] 기수적 일관성 결여 : 위 예에서 B가 C보다 9배 중요하다고 응답할 경우

2 AHP 평가구조 및 평가내용

[해양레저스포츠산업 활성화 방안의 중요도 조사 AHP 계층 구조]



3. 조사결과 요약

다음 사항들은 일반인들과 이용자들의 해양레저스포츠에 대한 인식과 이용실태, 애로요인, 활성화 방안의 설문조사한 결과를 요약한 것입니다. 이를 참조하시어 설문에 응답하여 주시기 바랍니다.

□ 설문조사 개요

일반인들의 해양레저스포츠에 대한 인식과 이용자들의 이용실태를 파악하고 이용시의 애로요인과 활성화 방안에 관한 조사하고자, 김경렬(2000) 등이 사용한 설문지를 참고하여 초안을 작성하여 해양레저스포츠의 전문가 45명의 샘플링 설문을 통해 문항을 선정하여 본 연구에 맞게 수정하였다. 총 2,000부의 설문지를 배포하여 1,200부를 수집하였으며, 한 문항에 복수 응답하였거나, 불성실하다고 판단되는 379부를 제외시켜 824부를 분석하였다. 이용자들을 대상으로 총 1,000부의 설문지를 배포하여 348부를 수집하였으며, 한 문항에 복수 응답하였거나, 불성실하다고 판단되는 12부를 제외시켜 336명을 최종 분석하였다.

□ 일반인들의 해양레저스포츠 인식

○ 해양레저스포츠의 이용시기

일반인들이 해양레저스포츠의 시작을 고려하는 시기로 4년 이내가 전체의 67.1%를 차지

<Table 1> 해양레저스포츠 이용시기

구 분	빈 도	퍼센트	누적퍼센트
1년후	140	17.2	17.2
2년후	175	21.5	38.7
3년후	231	28.4	67.1
4년후	67	8.2	75.3
5년후 이상	202	24.8	100.0
합계	815	100.0	

○ 해양레저스포츠를 이용하지 않는 원인

Table 2와 같이 해양레저스포츠를 하지 않는 원인으로 ① 시간 여유부족, ② 정보부족, ③ 경제적 부담, ④ 해양레저스포츠에 대한 인식부족 등의 순임

< Table 2 > 해양레저스포츠 이용하지 않는 원인

구 분	평균순위	순위
시간 여유 부족	2.68	1
정보부족	3.46	2
경제적 부담	3.75	3
인식부족	3.88	4
장비 및 면허 미구비	4.09	5
이용 장소 부적절	4.17	6
규제로 인한 불편	5.97	7

순위검증 : Kandal의 W(일치도 계수) = .215, 카이제곱 = 1039.886, p = .000

주1) 일반인들은 해양레저스포츠를 이용하지 않아 규제를 느끼지 못하고 있는 것으로 보임

□ 이용자들의 해양레저스포츠의 전망, 저해요인 및 개선사항

○ 이용자들의 해양레저스포츠 전망

현재 이용자들은 향후 전망에 대해 '유망하다' 이상이 61.3%로 높게 나타남

< Table 3 > 해양레저스포츠에 대한 전망

구 분	빈도	퍼센트	누적퍼센트
매우 유망하다	67	19.9	19.9
유망하다	139	41.4	61.3
보통이다	78	23.2	84.5
유망하지 않다	38	11.3	95.8
매우 유망하지 않다	14	4.2	100.0
합 계	336	100.0	

○ 이용자들의 수요 유발시기 전망

GDP 3만달러 이상과 3.5만달러 미만에서 해양레저스포츠가 유발될 것으로 전망하는 이용자들이 40.8%로 나타남

<Table 4> 해양레저스포츠 수요유발 1인당 GDP 수준

구 분	빈도	퍼센트	누적퍼센트
2.5만불 이상	48	14.5	14.5
3만불 이상	137	41.3	55.7
3.5만불 이상	77	23.2	78.9
4만불 이상	41	12.3	91.3
5만불 이상	29	8.7	100.0
합 계	332	100.0	

○ 이용자들의 해양레저스포츠 활성화 요인

<Table 5> 이용자들의 해양레저스포츠 활성화 요인

해양레저스포츠 활성화 요인	응답평균 순위	순위
레저보트 정박지, 계류시설 확충 및 관련제도 개선	4.50	1
레저보트의 등록세 등 세제 개선	5.43	2
레저보트의 검사기준 개선 및 검사절차 간소화	5.71	3
레저보트 및 장비 구입시 금융지원 제도 개발	5.74	4
해양레저스포츠(Sail Boat) 면허제를 자격제로 개선	5.88	5
레저보트관련 기술력 향상	6.00	6
레저보트의 정비 및 관리지원 시스템 구축	6.11	7
레저보트의 운항제한 조치 완화 (항로 및 운항지역, 야간운항, 풍속기준 등)	6.14	8
해양레저스포츠 활성화를 위한 임대사업 등의 관련법규 정비 및 개선	6.46	9
해양레저스포츠에 대한 사회적 인식 제고를 위한 교육 및 홍보 활동 강화	6.92	10
해양레저스포츠 관리 감독관청의 서비스 행정 개선	7.11	11

□ 법과 제도 인프라 정비

1) 세제개선(지방세), 금융보험 지원체계 구축

- 지방세법상 비업무용 고급선박에 대한 지방세 5배 중과 (기준시가 5천만원 이상)
- 영국 등 선진국은 20%만 자기부담을 하면 레저보트 구매할 수 있는 금융제도 구축

2) 동호회 및 민간사업자의 활성화 제도 도입

- 공유수면관리법상 공유수면을 민간사업자가 점유하여 사용하기 어려움으로 인한 사업 진입 곤란
- 해양레저스포츠에 대한 인식과 실태

3) 등록·검사·운항·자격제도 등 규제완화 (선진국 수준)

- 등록, 검사, 운항 및 자격제도는 일반상선에 적용되는 기존제도를 기본 골격으로 하고 있어 해양레저스포츠 활동에 적용하는 것이 불합리한 부분이 많은 제도임
- 현재 이용자들은 이러한 제도들로 인해 레저활동을 적극적으로 하는데 주저하고 있으며, 일반인들이 신규 참여시에도 이러한 불편함으로 인해 레저활동을 지속하는데 제약 요인으로 작용할 것으로 보임

□ 시설 인프라 구축

1) 기존 마리나 시설의 개선

- 부산요트경기장은 경기전용시설로 건설되고 다른 마리나들도 일반인들이 선호하는 가족단위로 즐길 수 있는 복합 해양리조트 형태 기능이 미흡

2) 기존 항만 및 어항시설을 요트 정박시설로 병행이용

- 기존 어항은 어민들이 공동이용을 꺼리고 항만은 상선 위주로 이용되어 주거지로부터 근거리에 정박시설 부족
- 정부는 앞으로 입지여건이 좋은 어항과 항만을 요트 정박기능을 추가하고 리모델링 하여 겸용으로 사용할 수 있는 권역별 마리나로 개발한다는 계획

3) 신규 마리나시설 구축

- 국내 운영 중인 마리나 시설은 부산 수영만(760척), 통영 금호마리나(130척), 진해마리나(46척)정도이며, 최근 국토해양부가 항만마리나 건설을 위한 특별법 제정을 추진

□ 사회문화 기반구축(인식개선)

1) 국민인식 개선 (체육교과 과정 개선 등)

- 우리나라는 조선시대 해금정책과 유교문화로 바다를 기피하는 경향, 선진국에서는 일반 시민문화를 우리나라에서는 귀족적이고 호화문화로 인식
- 특히, 어릴 적부터 물에 접근을 기피하는 유교식의 교육풍토와 초중고의 체육교과 과정이 육상위주로 구성되어 있고 일선학교 관계자들의 해양레저스포츠에 대한 부정적 인식팽배

2) 어민들과의 갈등 및 감독관청의 인식 전환

- 도시민들이 어항 사용과 요트 등 운항시 어민과의 문화적 갈등과 마찰, 감독관청의 안전위주의 행정으로 인한 해양레저스포츠 이용자들과의 문화적 차이

3) 홍보강화 및 정보제공 기반확충

- 일반인들이 해양레저스포츠에 참여하지 않는 원인으로 정보부족을 2순위로 나타나고 있어 해양레저스포츠에 잘 알지 못하는 것으로 보임

□ 기술 기반구축(기술력 향상)

1) 부품·인테리어 기술개발

- 부품 인테리어 기술은 개발단계로 선진국에 비해 50% 내외 수준에 불과

2) 설계·디자인기술 개발

- 선형설계 기술과 유체성능해석 기술은 대형조선소 기술이 쉽게 전이될 수 있으나, 설계와 디자인 기술은 선진국에 비해 매우 낮아 선진국에서 설계도면 및 디자인 도입 수준

3) 생산기술 개발

- FRP 가공기술, 원가관리 기술 및 생산기술은 선진국의 60% 수준에 불과

4. AHP 평가를 위한 설문(가중치 선정)

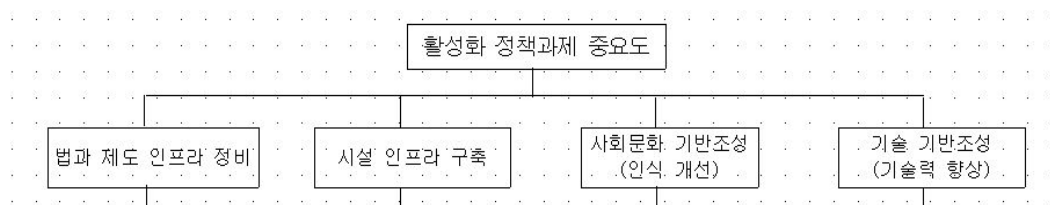
□ 다음 설문 I은 p. 4. 구조도 중 제1계층인 **법과 제도 인프라 정비, 시설 인프라 구축, 인식 개선 그리고 기술력 향상**간의 상대적 중요도를 판단하기 위한 것입니다. 본 활성화 방안에 있어서 어느 방안이 상대적으로 더 중요하다고 생각하는지 신중히 판단하여 응답해 주십시오.

□ 설문 I는 제1계층의 평가항목들간 상대적 중요도를 평가하기 위한 것입니다. 전문가의 관점에서 신중히 응답해 주십시오(p. 3의 응답 시 유의사항 참조).

I. 제1계층의 상대적 중요도 평가(활성화 방안의 중요도를 기준으로 평가)

평가항목	절대 중요		매우 중요		중 요		약간 중요		같 다		약간 중요		중 요		매우 중요		절대 중요	평가항목
법과 제도 인프라 정비	⑨	⑧	⑦	⑥	⑤	④	③	②	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	시설 인프라구축
법과 제도 인프라 정비	⑨	⑧	⑦	⑥	⑤	④	③	②	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	사회문화 기반 조성 (인식개선)
법과 제도 인프라 정비	⑨	⑧	⑦	⑥	⑤	④	③	②	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	기술기반 조성 (기술력향상)
시설 인프라구축	⑨	⑧	⑦	⑥	⑤	④	③	②	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	사회문화 기반 조성 (인식개선)
시설 인프라구축	⑨	⑧	⑦	⑥	⑤	④	③	②	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	기술기반 조성 (기술력향상)
사회문화 기반 조성 (인식개선)	⑨	⑧	⑦	⑥	⑤	④	③	②	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	기술기반 조성 (기술력향상)

[활성화 방안의 중요도 평가]



□ 설문 II는 제2계층의 평가 항목들간 상대적 중요도를 평가하기 위한 것입니다. 전문가의 관점에서 신중히 응답해 주십시오(p. 3의 응답 시 유의사항 참조).

II-1. 제2계층의 상대적 중요도 평가(법과 제도정비 기준으로 평가)

평가항목	절대중요		매우중요		중요		약간중요		같다		약간중요		중요		매우중요		절대중요	평가항목
선진국 수준 규제완화(검사, 운항, 자격 등)	⑨	⑧	⑦	⑥	⑤	④	③	②	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	동호회 및 민간사업자 활성화 제도도입
선진국 수준 규제완화(검사, 운항, 자격 등)	⑨	⑧	⑦	⑥	⑤	④	③	②	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	세계개선 및 금융·보험 지원체계 구축
동호회 및 민간사업자 활성화 제도도입	⑨	⑧	⑦	⑥	⑤	④	③	②	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	세계개선 및 금융·보험 지원체계 구축

[법과 제도정비의 중요도 평가]



II-2. 제2층의 상대적 중요도 평가(인프라 구축 기준으로 평가)

평가항목	절대중요		매우중요		중요		약간중요		같다		약간중요		중요		매우중요		절대중요	평가항목
기존 마리나 시설 개선	⑨	⑧	⑦	⑥	⑤	④	③	②	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	기존 항만 및 어항 시설 요트 정박 시설로 병행이용
기존 마리나 시설 개선	⑨	⑧	⑦	⑥	⑤	④	③	②	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	신규 마리나 시설구축
기존 항만 및 어항 시설 요트 정박 시설로 병행이용	⑨	⑧	⑦	⑥	⑤	④	③	②	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	신규 마리나 시설구축

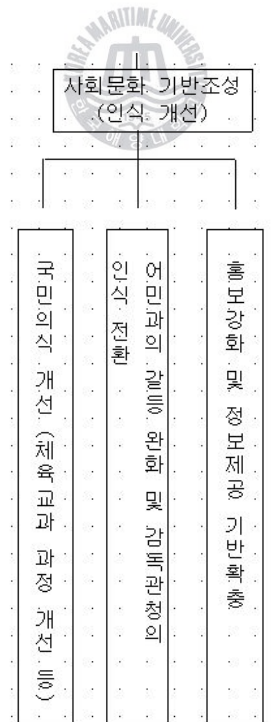
[인프라 구축의 중요도 평가]



II-3. 제2층의 상대적 중요도 평가(인프라 구축 기준으로 평가)

평가항목	절대중요		매우중요		중요		약간중요		같다		약간중요		중요		매우중요		절대중요	평가항목
국민의식 개선 (체육교과 과정 개선 등)	⑨	⑧	⑦	⑥	⑤	④	③	②	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	어민과의 갈등 완화 및 감독 관청의 인식전환
국민의식 개선 (체육교과 과정 개선 등)	⑨	⑧	⑦	⑥	⑤	④	③	②	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	홍보강화 및 정보제공 기반확충
어민과의 갈등 완화 및 감독 관청의 인식전환	⑨	⑧	⑦	⑥	⑤	④	③	②	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	홍보강화 및 정보제공 기반확충

[인식개선의 중요도 평가]



II-4. 제2층의 상대적 중요도 평가(기술력 향상을 기준으로 평가)

평가항목	절대 중요		매우 중요		중 요		약간 중요		같 다		약간 중요		중 요		매우 중요		절대 중요	평가항목
부품·인테리어 기술개발	⑨	⑧	⑦	⑥	⑤	④	③	②	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	설계·디자인 기술 개발
부품·인테리어 기술개발	⑨	⑧	⑦	⑥	⑤	④	③	②	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	생산기술 개발
설계·디자인 기술 개발	⑨	⑧	⑦	⑥	⑤	④	③	②	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	생산기술 개발

[기술력 향상의 중요도 평가]



5. AHP 평가를 위한 설문(평점 부여)

□ 다음 설문Ⅲ은 본 활성화 방안의 추진과 미추진 여부를 판단하기 위한 것입니다. pp. 5~10의 조사결과 요약을 참조하시어, 정책을 추진하는 대안(추진)과 추진하지 않는 대안(미추진)중 어느 대안이 상대적으로 얼마나 더 적절하다고 생각하는지 평가기준에 따라 해당하는 숫자에 v표 하십시오.

Ⅲ. 각 평가항목을 기준으로 활성화 방안 추진 대안이 미추진 대안보다 얼마나 더 적절하다고 생각하십니까?

평가항목	대안	절대적절	매우적절	적절	약간적절	같다	약간적절	적절	매우적절	절대적절	대안
선진국 수준 규제완화(검사, 운항, 자격 등)	추진	⑨	⑧	⑦	⑥	⑤	④	③	②	①	미추진
동호회 및 민간 사업자 활성화 제도도입	추진	⑨	⑧	⑦	⑥	⑤	④	③	②	①	미추진
세계개선 및 금융·보험 지원체계 구축	추진	⑨	⑧	⑦	⑥	⑤	④	③	②	①	미추진
기존 마리나 시설 개선	추진	⑨	⑧	⑦	⑥	⑤	④	③	②	①	미추진
기존 항만 및 어항 시설 요트 정박 시설로 병행이용	추진	⑨	⑧	⑦	⑥	⑤	④	③	②	①	미추진
신규 마리나 시설구축	추진	⑨	⑧	⑦	⑥	⑤	④	③	②	①	미추진
국민의식 개선 (체육교과 과정 개선 등)	추진	⑨	⑧	⑦	⑥	⑤	④	③	②	①	미추진
어민과의 갈등 완화 및 감독 관청의 의식전환	추진	⑨	⑧	⑦	⑥	⑤	④	③	②	①	미추진
홍보강화 및 정보제공 기반확충	추진	⑨	⑧	⑦	⑥	⑤	④	③	②	①	미추진
부품·인테리어 기술개발	추진	⑨	⑧	⑦	⑥	⑤	④	③	②	①	미추진
설계·디자인 기술개발	추진	⑨	⑧	⑦	⑥	⑤	④	③	②	①	미추진
생산기술 개발	추진	⑨	⑧	⑦	⑥	⑤	④	③	②	①	미추진

IV. 본 활성화 방안의 중요도 관점에서 추진 대안이 미추진 대안보다 얼마나 더 적절하다고 생각하십니까? (100점 만점으로 응답해 주십시오. (예) 55 : 45)

활성화 방안 추진 : 미추진 = _____ : _____

6. 활성화 방안 추진 방법과 수단에 관한 설문

☐ 다음 설문은 본 활성화 방안의 중요도 평가와 관계없이 향후 추진방법과 추진체계에 관한 설문입니다.

V. 본 활성화 방안 추진방법의 관점에서 새로운 행정체계 구축대안이 행정체계 미구축 대안보다 얼마나 더 적절하다고 생각하십니까? (100점 만점으로 응답해 주십시오. (예) 55 : 45)



행정체계 구축 : 행정체계 미구축 = _____ : _____

VI. 본 활성화 방안은 추진수단의 관점에서 정부공동 입법(특별법 제정) 대안이 정부공동 미입법 대안보다 얼마나 더 적절하다고 생각하십니까? (100점 만점으로 응답해 주십시오. (예) 55 : 45)

정부공동 입법 : 정부공동 미입법 = _____ : _____

※ 설문작성을 마치신 전문가께서는 설문지를 (Tel: 018-304-8782, Fax: 051-405-2818, E-mail: jmljml62@hanmail.net) 보내주십시오.)

◆ 수 고 하 셧 습 니 다 ◆