

인천 해양산업 육성 종합발전계획 수립 용역

- 해양레저산업을 중심으로 -

(최종 보고서)



2019. 2.

제 출 문

인천광역시장 귀하

본 보고서를 귀 시의 「인천 해양산업 육성 종합발전계획 수립 용역 - 해양레저산업을 중심으로」의 최종 보고서로 제출합니다.

2019. 2.

주식회사 이룸경영연구소
대표이사 김현주

참 여 연 구 진

책임연구원	배 성 식	(이룸경영연구소 소장)
연구위원	김 현 주	(이룸경영연구소 대표이사)
	유 홍 주	(이룸경영연구소 위촉 연구위원)
	박 민 욱	(이룸경영연구소 위촉 연구위원)
	강 덕 모	(이룸경영연구소 위촉 연구위원)
연구원	정 상 천	(이룸경영연구소 차장)
	이 재 중	(이룸경영연구소 대리)
	장 지 수	(이룸경영연구소 연구원)
자문위원	김 성 귀	(전 한국해양수산개발원장)
	김 화 연	(신화마린 대표)
	도 순 기	(현대요트 대표)
	정 현	(오션스페이스대표)
	윤 대 현	(디엠상역주식회사 대표)
	신 상 혁	(씨플렉스코리아 대표)
	이 한 석	(한국해양대학교 교수)
	홍 장 원	(한국해양수산개발원 실장)

목 차

I. 연구개요	1
1. 수립배경	3
2. 연구범위	3
가. 계획의 범위	3
나. 내용적 범위	3
3. 연구목적	5
 II. 해양산업 글로벌 트렌드 및 현황분석	7
1. 해양산업 주요 글로벌 트렌드 현황분석	9
가. 주요 해양산업별 트렌드 현황분석	9
나. 해양 클러스터 구축	10
다. 전통적인 해양산업의 쇠퇴 (조선업 성장 둔화)	10
2. 해양레저관광 산업의 발전	11
가. 주요 동향	11
나. 성장 전망	12
3. 해외 마리나산업 동향	13
가. 주요 동향	13
나. 주요 현황	14
다. 주요국의 마리나산업 동향	15
라. 주요 사례	18
4. 해양산업 글로벌 트렌드 현황분석 시사점	24
 III. 인천시 해양산업 현황분석 및 차별화 방안 도출	25
1. 국내 해양산업 현황	27
가. 주요 현황	27
나. 국내 해양레저산업 현황	29
2. 인천광역시 해양산업 현황	36
가. 주요 현황	36
나. 인천광역시 해양레저산업 현황	38
다. 인천시 마리나 개발 계획	40

3. 인천광역시 해양산업 차별화 방안 도출	44
가. 해양산업의 다각화 필요	44
나. 지역의 풍부한 해양자원 활용	44
다. 다양한 해양관광 아이템 개발	44
라. 도서관광활성화 필요	44
마. 마리나산업 육성 필요	44

IV. 인천시 해양산업 중점 투자 분야 발굴 및 기본방향 설정 47

1. 인천시 해양레저산업 발전 및 해양레저클러스터 추진의 거시적 발전방향 도출	49
가. 거시적 발전방향 도출을 위한 해양레저관광의 이해	49
나. 인천시 해양레저산업 발전 및 해양클러스터 추진의 거시적 발전방향 도출 절차..	49
2. 세부산업분야별 인천시 중점 투자(육성)분야 후보군 발굴	51
가. 전문가 인터뷰 및 자문위원회 실시를 통해 기본방향 도출	51
나. 수요조사를 통해 수요자 니즈 반영한 후보군 도출	52

V. 인천시 해양산업 발전을 위한 해양클러스터 발전모델 구축 85

1. 인천시 해양레저산업 발전 및 해양클러스터 비전 및 목표 설정	87
가. 비전	87
나. 목표	87
2. 중점투자분야 선정 및 발전전략 구축	88
3. 전략분야별 세부 추진전략 및 단계별 Action Plan 도출	99
가. 해양레저산업 육성을 위한 인프라구축	99
나. 해양관광 명품 브랜드화	191
다. 해양레저 관광과 연계된 파생산업 발굴	282

VI. 해양클러스터 발전을 위한 지원정책 발굴 및 지원방안 정립 321

1. 인천시의 차별화 지원정책 발굴	323
가. 해양산업 지원조례제정	323
나. 해양레저관광센터 운영	330

다. 레저선박 안전 검사센터 유치	343
라. 해양아카데미 운영	375
마. 해양레저 전문인력 양성기관 설립 및 운영	385
바. 광역 해양레저체험 복합단지 조성 연구	400
사. 수도권 규제 검토 및 완화 방안	405
2. 기 추진 정부사업과의 연계방안 도출	415
가. 해양레저관광 관련 국가추진 사업 현황	415

VII. 타시도 해양산업 및 기반시설 비교분석 453

1. 도서(섬별) 방파제 및 마리나 계류 기반시설 현황	455
가. 전국주요방파제 현황	455
나. 마리나 계류기반 시설현황	458
2. 해양 관련기관(연구소 · 박물관 · 고등학교 · 대학교) 현황	461

VIII. 해양산업육성 종합발전계획 세부사업 요약 및 기대효과 463

1. 마리나항만 인프라 조성	466
가. 인천시 마리나항만 인프라 조성 사업내용	466
나. 사업의 필요성 및 목적	467
다. 사업추진방안	467
2. 소규모 레저선박 계류장	468
가. 인천시 소규모 레저선박 계류장 조성 사업내용	468
나. 사업의 필요성 및 목적	469
다. 사업추진방안	469
3. 마리나 비즈니스 센터 구축	470
가. 인천시 마리나 비즈니스 센터 구축 사업내용	470
나. 사업의 필요성 및 목적	471
다. 사업추진방안	471
4. 해양레저장비 복합단지 조성	472
가. 인천시 해양레저장비 복합단지 조성 사업내용	472
나. 사업의 필요성 및 목적	473
다. 사업추진방안	473

5. 레저선박을 활용한 도서 접근성 강화	474
가. 인천시 레저선박 활용 도서접근성 개선 사업내용	474
나. 사업의 필요성 및 목적	475
다. 사업추진방안	475
6. 해양문화가 있는 인천 섬 및 내항 거리 조성	476
가. 인천시 해양문화가 있는 거리 및 섬 조성 사업내용	476
나. 사업의 필요성 및 목적	477
다. 사업추진방안	477
7. 바다낚시공원 조성 및 국제대회 유치	478
가. 인천시 바다낚시공원 조성 및 국제대회 유치 사업내용	478
나. 사업의 필요성 및 목적	479
다. 사업추진방안	479
8. 바다역, 바다길 조성	478
가. 인천시 바다역, 바다길 조성 사업내용	480
나. 사업의 필요성 및 목적	481
다. 사업추진방안	481
9. 국제 레저선박장비 전시회 개최	482
가. 인천시 국제 레저선박장비 전시회 개최 사업내용	482
나. 사업의 필요성 및 목적	483
다. 사업추진방안	483
10. 국제요트대회(아메리카즈 컵)참가 및 유치	484
가. 인천시 국제요트대회 참가 및 유치 사업내용	484
나. 사업의 필요성 및 목적	485
다. 사업추진방안	485
11. 크루즈 관광 진흥특구를 통한 동북아 해양관광 허브 구축	486
가. 인천시 크루즈 관광 진흥특구 도입 및 운영 사업내용	486
나. 사업의 필요성 및 목적	487
다. 사업추진방안	487
12. 해양축제 개발	488
가. 인천시 도서 해양축제 개발 사업내용	488
나. 사업의 필요성 및 목적	489
다. 사업추진방안	489

13. 수산가공판매 관광 자원화	490
가. 인천시 수산가공판매 및 어시장 관광 자원화 사업내용	490
나. 사업의 필요성 및 목적	491
다. 사업추진방안	491
14. 도서 해양관광 숙박 특성화	492
가. 인천시 수산가공판매 및 어시장 관광 자원화 사업내용	492
나. 사업의 필요성 및 목적	493
다. 사업추진방안	493
15. 해양 힐링 활성화	494
가. 인천시 해양힐링 사업내용	494
나. 사업의 필요성 및 목적	495
다. 사업추진방안	495
16. 해양산업 지원조례제정	496
가. 인천시 해양산업 지원조례제정	496
나. 해양산업조례의 필요성 및 목적	497
17. 해양관광지원센터 운영	498
가. 인천시 해양관광지원센터 운영 사업내용	498
나. 사업의 필요성 및 목적	499
다. 사업추진방안	499
18. 레저선박 안전 검사센터 유치	500
가. 인천시 레저(소형)선박 검사센터 설치 사업내용	500
나. 사업의 필요성 및 목적	501
다. 사업추진방안	501
19. 해양아카데미 운영	502
가. 인천시 해양문화아카데미 설립 및 운영 사업내용	502
나. 사업의 필요성 및 목적	503
다. 사업추진방안	503
20. 해양레저 전문인력 양성기관 설립 및 운영	504
가. 인천시 해양문화아카데미 설립 및 운영 사업내용	504
나. 사업의 필요성 및 목적	505
다. 사업추진방안	505

21. 광역 해양레저체험 복합단지 조성 연구	506
가. 인천시 해양레저체험 복합단지 조성 연구 용역 추진계획	506
나. 사업의 필요성 및 목적	507
다. 사업추진방안	507
22. 수도권 규제 검토 및 완화 방안	508
가. 인천시 수도권 규제완화 방안 추진	508
나. 수도권 규제완화 방안 추진의 필요성 및 목적	509
23. 산업연관 효과에 의한 지역경제 파급효과 분석	510
가. 분석 방법	510
나. 분석 내용	510
다. 해양산업 육성 추진 사업별 연관산업 분류	511
라. 해양산업 육성 연관 산업별 분석계수	512
마. 추진 사업별 적용 분석계수 산정(산술평균 반영)	513
바. 추진 사업별 산업연관효과	514

참고문헌	515

표 목 차

<표 2-1> 해양산업 여건 분석	9
<표 2-2> 주요국 해양경제 규모 비교	11
<표 2-3> 최근 10년간 대륙별 관광액 비중	12
<표 2-4> 전 세계 마리나 및 해양레저	13
<표 2-5> 주요국 마리나 관련 시설 보유 현황	14
<표 3-1> 국가별 해양산업 경쟁력 비교(2016 현재)	27
<표 3-2> 국내 마리나 선발 수출 현황	32
<표 3-3> 마리나 항만 기본계획 및 수정계획 예정구역 대상지 비교	33
<표 3-4> 마리나 항만구역	34
<표 3-5> 마리나 항만 예정구역	34
<표 3-6> 마리나 정책의 현황 및 문제점	35
<표 3-7> 지역별 모터보트 및 동력요트 등록 현황	38
<표 3-8> 해수면 수상레저사업장 현황	39
<표 3-9> 인천 지역별 어항 현황	39
<표 5-1> 상하가시설의 종류	107
<표 5-2> 클럽하우스의 기능	110
<표 5-3> 1차 마리나 항만 기본 계획	112
<표 5-4> 다기능어항에서의 마리나 조성방안	112
<표 5-5> 개발 형태에 따른 마리나 유형	113
<표 5-6> 마리나 항만 예정구역 대상지 현황	115
<표 5-7> 권역별 운영중인 마리나 현황 및 분담율	116
<표 5-8> 수요추정에 따른 권역별 마리나 수요 분담율	116
<표 5-9> 국내마리나 이용가능 서비스	118
<표 5-10> 호주마리나산업협회 마리나 유형분류	120
<표 5-11> 주요국 마리나 관련 현황	121
<표 5-12> 인천지역 제2차 마리나 항만 기본계획 수요조사 (해수부 제출)	129
<표 5-13> 인천지역 마리나 개발에 따른 평가요소	134
<표 5-14> 인천지역 마리나 항만 모델 예시	135
<표 5-15> 인천시 마리나항만 개발 계획 대상지(검토대상포함)	136
<표 5-16> 가나가와 현 내의 레저 선박의 정박료	149
<표 5-17> Cetraro, Acciaroli	152
<표 5-18> 일본과 유럽의 다기능 어항 시설	153
<표 5-19> 인천시 요트 계류장 개발 대상지	154
<표 5-20> 인천시 어항별 요트계류장 후보지 선정을 위한 조사 현황	155
<표 5-21> 기능별 중점 추진 방향 및 세부 추진 내용	178

<표 5-22> 마리나 비즈니스 R&D센터 건축 내역	179
<표 5-23> 마리나 비즈니스 R&D센터 설비 및 장비 구성	180
<표 5-24> 해양레저장비 복합단지 부지 선정기준	189
<표 5-25> 해양관광의 전망	193
<표 5-26> 해양문화가 있는 인천 섬 및 거리 조성사업 과제	217
<표 5-27> 우리나라의 주요 해양낚시레저파크 개요	222
<표 5-28> 호주 뉴사우스웨일스주 낚시공원 현황	226
<표 5-29> Marine Equipment Trade Show의 개요	246
<표 5-30> 제주특별자치도의 주요 크루즈관광 육성 정책	266
<표 5-31> 2010년 기준 서해도서 및 유사지역 GRDP 비교	283
<표 5-32> 연도별 전국 수산물 가공품 생산량 및 생산액	284
<표 5-33> 서해5도 지역의 인구 변화	286
<표 5-34> 인천시 주요 품종별 생산동향	291
<표 6-1> 부산시 해양산업 조례의 분야별 정책분류 및 소관부서	324
<표 6-2> 지자체별 해양산업 정의 비교	325
<표 6-3> 국내외 연구자들의 해양레저관광에 대한 개념	332
<표 6-4> 해양레저관광의 전반적 특성에 대한 개념	334
<표 6-5> 국내외 연구자들의 해양레저관광의 시장별 유형에 대한 개념	335
<표 6-6> 어선과 수상레저기구의 업무별 차이	344
<표 6-7> 수상레저기구 조정면허시험장, 면제교육장, 수상안전교육장 현황	345
<표 6-8> 소형선박의 정의	347
<표 6-9> 수상레저기구의 종류	348
<표 6-10> 검사관리 대상선박 현황	349
<표 6-11> 검사관리 대상선박 톤급별 현황	349
<표 6-12> 레저선박 등록 현황	350
<표 6-13> 레저선박 조정면허 취득인원	350
<표 6-14> 지역별 조정면허증 교부 현황	351
<표 6-15> 지역별 수상레저기구 등록 현황	352
<표 6-16> 수상레저사업장 등록 현황	353
<표 6-17> 수상레저사업장 연도별 현황	354
<표 6-18> 선박검사의 정의	355
<표 6-19> 선박검사의 종류	356
<표 6-20> 수상레저기구검사의 종류	357
<표 6-21> 소형선박 안전검사 지부별 현황	358
<표 6-22> 소형선박 지부별 검사종류 현황 (2017년 기준)	359
<표 6-23> 수상레저기구 안전검사 현황(2017년 기준)	359
<표 6-24> 수상레저기구 연도별 검사실적	360
<표 6-25> JCI의 검사 면제 대상	363
<표 6-26> JCI의 선박검사 종류	364

<표 6-27> JCI의 정기 및 중간 검사의 주기 및 시기	365
<표 6-28> 스마트 검사센터 개요	367
<표 6-29> 스마트 선박 검사센터연차별 추진계획	368
<표 6-30> 활용가능지역 검토 분석 기준	371
<표 6-31> 활용가능지역 후보지	373
<표 6-32> 노아(NOAA) 사이언스 캠프 일정	377
<표 6-33> 노아(NOAA) 사이언스 캠프 과목	378
<표 6-34> 미국의 해양레저인력 현황	390
<표 6-35> 영국 해양레저산업의 부문별 인력 구조 : 마리나 서비스부문	392
<표 6-36> 호주의 마리나산업 현황	393
<표 6-37> 해양레저 전문인력 양성기관의 단계별 중장기 발전계획	399
<표 6-38> 수도권정비계획법에 의한 인천지역 주요 규제사항	406
<표 6-39> 해외 주요국의 수도권 규제완화정책 현황	407
<표 7-1> 우리나라 방파제 현황(특급 및 1급)	456
<표 8-1> 추진 사업 총괄	465
<표 8-2> 추진 사업별 연관산업 분류	511
<표 8-3> 연관 산업별 분석계수	512

그림 목 차

<그림 1-1> 연구흐름도	5
<그림 2-1> 해양산업 트렌드 변화 예측 자료	9
<그림 2-2> 주요 해외선진국 해양산업 지원 및 육성 사례	10
<그림 2-3> 국내 조선업 수주잔량 추이	11
<그림 2-4> 호주 골드 코스트 시티 마리나 구성	19
<그림 2-5> 호주 골드 코스트 시티 마리나 중심의 클러스터 확대 현황	19
<그림 2-6> 자격과정 훈련센터	20
<그림 2-7> 아르카쇼항 위치	21
<그림 2-8> 아르카송 마리나 전경	22
<그림 2-9> 물루라바 마리나 전경	23
<그림 3-1> 주요 해양국과의 GDP 대비 비중 비교 / 주요 해양국과의 부가가치율 비교	27
<그림 3-2> 국내 해양산업 산업별 매출액 현황 (2016년 현재)	28
<그림 3-3> 국내 해양산업 산업별 사업체 현황 (2016년 현재)	29
<그림 3-4> 국내마리나 권역별 추진현황	30
<그림 3-5> 전국 동력수상레저기구 등록 현황	31
<그림 3-6> 전국 동력수상레저기구 조종면허 취득자 수	31
<그림 3-7> 마리나 사업체 현황	32
<그림 3-8> 주요 지역 해양산업 종사자 비교	36
<그림 3-9> 주요지역 해양산업 종사자수 비중	37
<그림 3-10> 국내 해양산업 지역별 사업체 현황 (2015년 현재)	37
<그림 3-11> 인천시 관광여건 및 발전방안	45
<그림 4-1> 1차 설문지 조사 후 2차 항목별 조사	52
<그림 5-1> 인천시 해양레저산업육성 비전 및 목표	87
<그림 5-2> 인천시 해양레저관광산업 발전을 선도할 중점 관리지역	88
<그림 5-3> 국내 마리나 구축 기본계획과 수정계획의 예	115
<그림 5-4> 우리나라 마리나 항만 현황도	117
<그림 5-5> 사업계획서 검토 수행 흐름도	130
<그림 5-6> 인천 지역 마리나 항만 개발목표	133
<그림 5-7> 마리나 자원 조달방안 개념도	135
<그림 5-8> 다기능 어항의 기능	141
<그림 5-9> 다기능 어항의 유형	142
<그림 5-10> 보성비봉 마리나 전경	145

<그림 5-11> 삼길포 어항 마리아 전경	145
<그림 5-12> 물건항 어항 마리아 전경	146
<그림 5-13> 대천 피서리나 전경	146
<그림 5-14> 모슬포 피서리나 전경	147
<그림 5-15> 목포 북항 마리아 전경	147
<그림 5-16> Whittier Small Boat Harbor 피서리나 전경	153
<그림 5-17> Crescent City Harbor 피서리나 전경	154
<그림 5-18> 인천 도서 요트계류대상지 전경	156
<그림 5-19> 1단계 어촌뉴딜 300 대상지 선정 이전 절차	158
<그림 5-20> 2단계 어촌뉴딜 300 대상지 선정 이전 절차	159
<그림 5-21> 요트계류장 개발개념 단면도	160
<그림 5-22> 수위별 정면도 및 측면도	160
<그림 5-23> 소아도 배치안	161
<그림 5-24> 부잔교형 어촌 마리아	163
<그림 5-25> 프레임 고정형 부잔교 계류시설	164
<그림 5-26> 앵커 부이 통한 임시형 정박시설	164
<그림 5-27> 마리아 비즈센터 개념	168
<그림 5-28> 마리아 비즈센터 구성 개념	170
<그림 5-29> 클러스터 내 업체 입주 공간	175
<그림 5-30> 훈련센터 전경	175
<그림 5-31> 마리아 비즈센터를 통한 사업 비전, 목표, 기능, 추진전략	176
<그림 5-32> 마리아 비즈니스와 융복합 R&D 종합지원센터 조감도(예시)	179
<그림 5-33> 경상남도 보트판매 아웃도어	184
<그림 5-34> 경기도 보트판매 아웃도어(전곡항)	185
<그림 5-35> 미국의 보트 판매 아웃도어 전경	186
<그림 5-36> 호주시드니 해양마리아 전경	188
<그림 5-37> 크로아티아의 레저선박 활용 도서관광 프로그램	197
<그림 5-38> 레저선박 활용 도서접근성개선 사업추진모델	200
<그림 5-39> 레저선박 활용 도서접근성개선 사업추진 조직	202
<그림 5-40> 인천시 내항 재개발 5개 특화 기구	206
<그림 5-41> 인천 내항 1~8부두 재개발 조감도	207
<그림 5-42> 인천 내항 마리아부두, 월미자연부두 및 사일로부두 조감도	208
<그림 5-43> 해양문화가 있는 인천 섬 및 거리 조성 정책개입 방향	216
<그림 5-44> 미국의 바다낚시공원	225
<그림 5-45> 일본의 바다낚시공원	225
<그림 5-46> 일본 바다 역	235
<그림 5-47> 중국 해상실크로드	236
<그림 5-48> 마르세이유 뷰 포트	237
<그림 5-49> 해양레저장비산업의 전후방 산업	242
<그림 5-50> Marine Equipment Trade Show	247

<그림 5-51> International Boat Builders' Exhibition & Conference	247
<그림 5-52> 뉴질랜드 오클랜드 워터 프론트 전경	255
<그림 5-53> 중국 아메리카즈컵 참가팀 및 칭다오 요트센터 전경	256
<그림 5-54> 스페인 발렌시아 아메리카즈 컵 빌리지 전경	257
<그림 5-55> 부산 국제크루즈터미널	264
<그림 5-56> 전라남도 크루즈관광	265
<그림 5-57> 싱가포르 리버크루즈	268
<그림 5-58> 화성 뱃놀이 축제	278
<그림 5-59> 해상카니발	279
<그림 5-60> 섬 페스티벌	280
<그림 5-61> 요트축제	280
<그림 5-62> 인천 서해5도의 생존, 생계, 생활의 삼중고	282
<그림 5-63> 인천 서해5도 수산물	283
<그림 5-64> 인천 소래포구어시장	284
<그림 5-65> 인천바다 및 서해5도 수산물 활용 방안	285
<그림 5-66> 인천 수산물 수요창출 잠재성	288
<그림 5-67> 인천 서해 5도의 생태 자원	289
<그림 5-68> 인천 역사문화자원 잠재성	289
<그림 5-69> 인천시 수산물 총괄 생산량 및 생산금액 동향	291
<그림 5-70> 스페인 L'Oceanografic 전경	293
<그림 5-71> 네덜란드 화훼유통센터 투어	293
<그림 5-72> 복합유통센터 및 현대화된 소래포구어시장의 마린파크화	294
<그림 5-73> 서해5도 수산물 복합유통센터 (예시)	295
<그림 5-74> 문화·관광 콘텐츠 복합공간 (예시)	295
<그림 5-75> 소래포구어시장의 현대화	296
<그림 5-76> 소래포구어시장의 현대화와 어시장 관광패키지 구성	297
<그림 5-77> 샌후섬 전경	302
<그림 5-78> 미코노스 전경	303
<그림 5-79> 랑그독 루시옹 전경	305
<그림 5-80> 동해시 힐링관광 팸투어	313
<그림 5-81> 경남 산청 세계전통의약엑스포	314
<그림 5-82> 충남 농촌힐링관광	315
<그림 5-83> 그레이트 오션로드 & 퍼핑빌리 증기기관차투어	316
<그림 5-84> 영국 콘월 에덴프로젝트	317
<그림 5-85> 일본 산림테라피	318
<그림 6-1> 인천광역시 해양산업 육성 및 지원 조례 전문	326
<그림 6-2> (좌) 삼척케이블카, (우) 황영조 기념공원	336
<그림 6-3> (좌) 수로부인 헌화공원, (우) 장호 비치캠핑장	336
<그림 6-4> 제주국제자유도시 개발센터	338

<그림 6-5> 프랑스 노지카 국립해양센터	340
<그림 6-6> 수상레저사업장 등록기구 비중	355
<그림 6-7> JCI의 조직도	361
<그림 6-8> JCI의 검사 대상: 엔진이 내장된 선박(범선 포함)	362
<그림 6-9> JCI의 검사 대상: 엔진이 없는 선박	362
<그림 6-10> 스마트 선박 검사센터 조감도	367
<그림 6-11> 스마트 검사센터 주요내용 및 기대효과	369
<그림 6-12> 대상 후보지 위치	374
<그림 6-13> 일본의 해양교육 개념	376
<그림 6-14> 독일 킬 캠프24/7	381
<그림 6-15> 해양레저산업(마리나산업)의 범위	388
<그림 6-16> 미국의 레저보트시장 증가 추이	389
<그림 6-17> 유럽 해양레저산업 규모와 총 고용자 수	391
<그림 6-18> 영국의 해양레저산업 부문별 인력 구조	392
<그림 6-19> 호주 마리나산업협회 교육·훈련 프로그램	395
<그림 6-20> 양성기관 설립을 위한 4대 실천전략 및 15대 세부계획	397

I . 연구 개요

I. 연구개요

1. 수립배경

- 미래 신성장 동력 분야인 해양산업에 대한 인천시 차원의 종합육성 계획을 마련하여 차별화된 해양산업 투자분야 발굴 및 지원정책수립을 통해 정부의 해양경제특구 지정을 위한 선제적 대응이 필요한 시기
- 인천시의 해운·항만 등 전통적인 해양산업 외 새로운 분야에 대한 성장전략이 포함된 해양산업 발굴 필요
- 인천시 해양자원 보유 여건과 특수성을 반영하고 지역 해양산업의 발전가능성, 타 지자체와의 차별화, 미래 성장가능성 등을 고려하여 인천시 해양산업의 체계적이고 효율적인 육성을 위한 미래지향적 해양산업육성 종합계획 수립이 필요함
- 차별화된 해양산업 투자분야 발굴 및 지원정책 수립을 통해 정부의 해양 관광 경제특구 지정을 위한 인천시의 선제적 대응이 요구됨
- 따라서 차별화된 해양산업의 투자분야 중 지금까지 인천시가 보유한 잠재적 역량이 가장 큰 해양레저산업의 육성을 위한 종합발전 계획수립은 국민소득 3만불 시대에 대비한 인천시의 중요한 미래 핵심 전략임
- 글로벌 도시경쟁 체제에서 해양산업 선도도시로 발전하기 위한 성장 전략을 포함한 향후 해양레저관광산업 5년의 마스터플랜을 수립함

2. 연구 범위

가. 계획의 범위

- 공간적 범위 : 인천광역시 전역 (필요시 서해 남부권을 포함한 동북아 지역)
- 시간적 범위 : 목표년도 2024년 (장기 비전 및 목표는 2030년)

나. 내용적 범위

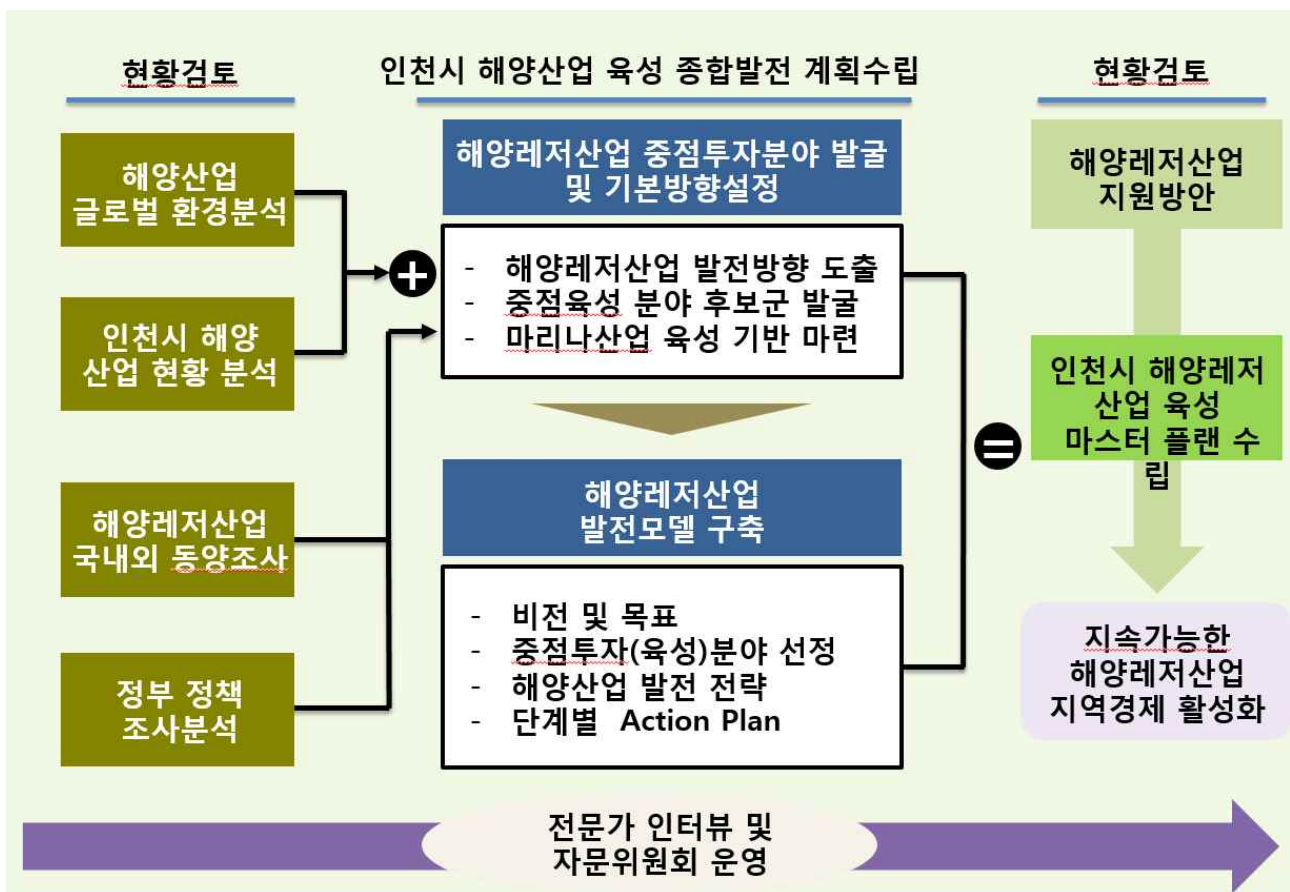
1) 해양산업 글로벌 트렌드 및 현황분석

- 해양산업의 전략적 중요성 및 글로벌 트렌드 변화
 - 국가 미래경쟁력 차원에서의 해양산업 발전의 의미
 - 해양산업 발전 트렌드의 변화
- 글로벌 선진국 해양산업 발전현황 조사/분석

-
- 글로벌 해양산업 강국의 해양정책 및 지원체계 조사/분석
 - * 해양클러스터와 유사한 지원구조 및 산업클러스터 사례에 중점
 - 조사/분석 결과를 통해 시사점 및 벤치마킹 요소 발굴
- 2) 인천시 해양산업 현황분석 및 차별화 방안 도출
- 국내 해양산업 및 인천시 해양산업의 현황 분석
 - 국내 해양지역 간 / 글로벌 포지셔닝 분석
 - 국내외 관련 산업 비교분석 및 시사점
- 3) 인천시 해양레저산업 중점투자분야 발굴 및 기본방향 설정
- 인천시 해양레저산업 발전 및 해양클러스터 추진의 거시적 발전방향 도출
 - 세부산업분야별 인천시 중점 투자(육성)분야 후보군 발굴
 - 전문가 인터뷰 및 자문위원회 실시를 통해 기본방향 도출
 - 수요조사를 통해 기업니즈를 반영한 후보군 도출
- 4) 인천시 해양레저산업 발전을 위한 해양클러스터 발전모델 구축
- 인천시 해양레저산업 발전 및 해양클러스터 비전 및 목표 설정
 - 중점투자분야 선정 및 발전전략 구축
 - 전략분야별 세부 추진전략 및 단계별 Action Plan 도출
- 5) 해양클러스터 발전을 위한 지원정책 발굴 및 지원방안 정립
- 인천시의 차별화 지원정책 발굴
 - 국가 기 추진사업과의 연계방안 도출
- 6) 타 시도 해양산업 및 기반시설 비교분석
- 도서(섬별) 방파제 및 마리나 계류 기반시설 현황
 - 해양관련 기관(연구소 · 박물관) 현황
 - 해양관련 학교(대학 · 고교) 현황
 - 수도권 규제 완화 방안 등
- 7) 해양산업육성 종합발전계획 기대효과
- 해양산업 발전의 지속적 성장 동력으로 국가 및 지역적 파급효과
 - 창업 및 고용창출 등 경제적 파급효과
-

3. 연구 목적

- 인천광역시 해양레저관광산업 전반에 대한 육성전략을 수립하여 21세기 국제해양 도시로서의 발전 전략 제시
- 인천광역시 해양레저관광산업의 현황과 실태를 중심으로 미래의 해양레저관광 육성 정책의 방향을 설정하고 목표 및 육성과제, 시행방안을 마련
- 따라서 본 연구는 인천광역시 연안 및 도서를 중심으로 글로벌 해양레저관광 거점지역으로 도약하기 위한 효율적인 중장기 해양레저관광 발전방안을 수립하는데 목적이 있음



〈그림 1-1〉 연구흐름도

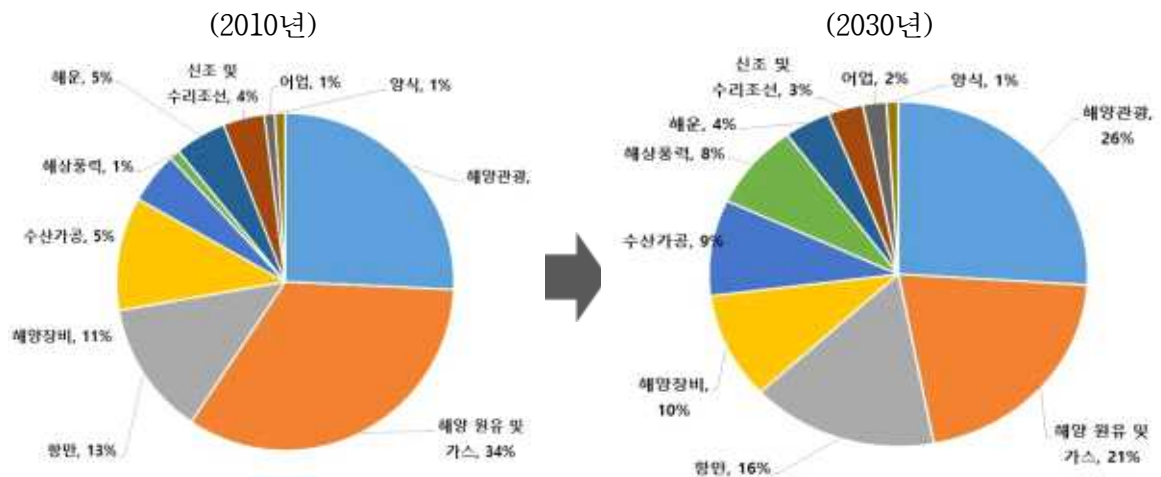
II. 해양산업 글로벌 트렌드 및 현황분석

II. 해양산업 글로벌 트렌드 및 현황분석

1. 해양산업 주요 글로벌 트렌드 현황분석

가. 주요 해양산업별 트렌드 현황분석

- OECD에서는 세계적으로 신 보호무역주의 확대, 저성장 지속, 교역량 감소 등으로 인하여 해양산업의 전반적인 여건은 나빠지만, 여가시간 확대로 인한 레저관광에 대한 수요 증대가 예상되어 해양레저를 중심으로 발전하고 있음



자료: OECD, The ocean Economy in 2030 (2016년)

<그림 2-1> 해양산업 트렌드 변화 예측 자료

<표 2-1> 해양산업 여건 분석

구 분	여 건	비 고
수 산 업	보 통	- 환경오염, 기후변화 등 기존 수산업 정체 - 고부가가치 양식산업에 대한 관심 증대
해양자원개발업	보 통	- 최근 유가상승으로 인한 반등 - 불확실성으로 불안정요인 존재
해운항만 물류업	보 통	- 신보호무역주의 뉴노멀 등으로 저성장 기조 - 장기적으로 2~3% 저성장 예상
해양수산기기 장비 제조업	종 음	- 해양레저장비산업 성장 - 레저장비산업은 해양레저산업의 50% 시장 점유
조선업	보 통	- 교역량 감소, 해양자원개발 침체 등으로 전반적 위기
해양레저관광업	종 음	- 여가시간 증가로 해양관광의 니즈 증가

자료 : 제1차 해양산업클러스터 기본계획 일부 인용 (2017년)

나. 해양 클러스터 구축

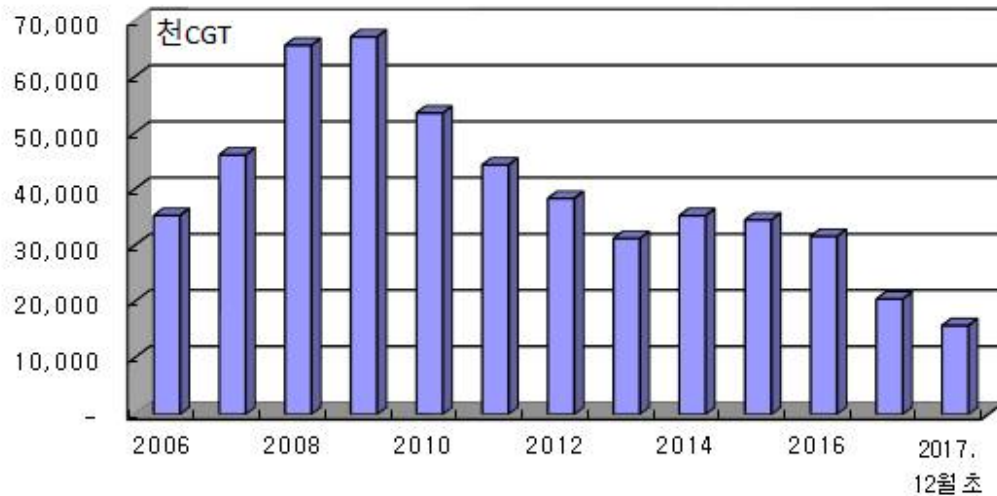
- 현재 주요 해양선진국에서는 기존 이산 되어있던 관련시설을 클러스터로 구축하여 시설 집적으로 인한 시너지 효과를 창출하고 있음



〈그림 2-2〉 주요 해외선진국 해양산업 지원 및 육성 사례

다. 전통적인 해양산업의 쇠퇴 (조선업 성장 둔화)

- 전통적으로 해양산업을 대표하였던 조선업은 환경규제 강화 대응, 신보호무역주의 및 저성장으로 인한 수요 감소로 인하여 성장의 한계가 발생
- 전 세계적으로는 유럽의 크루즈선의 발주를 중심으로 호조를 이루고 있고 벌크선과 탱커의 발주량이 증가하고 있음
- 우리나라 2017년 수주액은 전년대비 185 % 증가한 125억 달러임
- 선종별 발주량은 컨테이너선, LNG선, LPG선 등의 발주 증가세가 크게 나타나고 있으며 컨테이너선의 경우 대형선과 소형선을 중심으로 발주가 증가
- 해양플랜트인 FPSO는 2기가 발주 되었으나 중국과 싱가포르가 수주함
- 국내 조선업체는 생산 감소로 인해 구조조정이 진행되고 있는 상황이며 고부가가치 선박으로의 생산 다양성 확보 노력을 하고 있음



자료 : Clarkson, 수출입은행 해외경제 연구소

<그림 2-3> 국내 조선업 수주잔량 추이

2. 해양레저관광 산업의 발전

가. 주요 동향

- 세계관광기구의 자료에 따르면, 세계 관광시장은 연평균 3.9% 이상으로 성장 중에 있으며 이중 해양관광의 비중은 약 50%로 추정하고 있음 (2017년 세계 관광객 규모 13억명, 시장규모 1조 3천억원)
- 세계 주요 선진국은 해양레저관광의 중요성을 인식하여 경제적 효과를 분석하고 있으며, 적극적으로 육성하려는 움직임을 보이고 있음

<표 2-2> 주요국 해양경제 규모 비교

구 분	미 국 (2015)	중 국 (2016)	독 일 (2016)	프랑스 (2016)	스페인 (2016)
해양경제규모 (GDP 비중)	3,201억달러 (1.8%)	4.3조위안 (9.4%)	166억유로 (0.6%)	177억유로 (0.9%)	232억유로 (2.3%)
1위 (비중)	해양관광 (36.1%)	해양관광 (17.1%)	해운물류 (35.3%)	해양관광 (53.9%)	해양관광 (75.5%)
2위 (비중)	석유·가스, 모래·자갈채취 (33.4%)	해양교통 운송업 (8.5%)	해양관광 (24.5%)	수산업 (15.2%)	수산업 (14%)

자료 : 한국해양수산개발원, 2017 Ocean Economy, 2018 Annual Economic Report on EU blue economy

나. 성장 전망

- OECD에서는 해양산업 총 부가가치가 2030년에는 3조\$에 육박할 것으로 분석하였으며 이 중 해양관광 분야는 2010년 현재 부가가치와 일자리 창출에서 2위를 기록하고 있지만 2030년에는 7,800\$로 해양산업 중 가장 높은 부가가치를 창출 할 수 있을 것으로 전망 (OECD, The ocean Economy in 2030)
- 세계관광기구가 선정한 ‘미래 10대 관광 트렌드’ 중에서 해변, 스포츠, 크루즈 등 해양 또는 연안에서 이루어지는 관광이 중심이 될 것으로 분석하고 있음 (미래 10대 관광 트렌드 : 해변, 스포츠, 크루즈, 도서, 생태, 농어촌, 문화, 모험, 테마파크, 국제회의)
- 권역별로는 아시아·태평양 및 아프리카의 시장점유율이 1 ~ 2% 더 높아질 것으로 전망함
- 최근 10년간 대륙별 관광객 비중을 살펴보면 유럽시장은 5% 감소한 반면, 아시아·태평양시장은 6% 증가한 것으로 나타남

〈표 2-3〉 최근 10년간 대륙별 관광액 비중

구 분	아시아 태평양	유 럽	미 주
2006년	19 %	55 %	16 %
2016년	25 %	50 %	16 %

- 항공·해상교통 등 연계 교통수단의 발달, 젊은 수요층의 이용 확대, 단기여행자의 증가 등에 따라 글로벌 크루즈 관광의 대중화 및 다양화 추세
 - 세계크루즈협회(2014년)에 따르면 2000년 이후 세계관광시장에서 크루즈 관광은 매년 10%이상의 급성장세를 보이고 있으며, 2020년까지 연평균 4%이상(3,700만명) 성장할 것으로 예상되고 특히 아시아권의 성장세가 가장 두드러짐
 - 마리나도 경제 수준의 향상 등으로 인하여 수요가 지속적으로 증가하고 있는 것으로 추정
-

3. 해외 마리나산업 동향

가. 주요 동향

- 세계 마리나 산업은 기업체 10만개, 고용인력 100만명, 마리나 선박 3,000만척, 운영 마리나 수 2.5만개, 연간 매출액 450억유로 기록
- 세계 마리나 산업의 시장 비중이 가장 큰 미국은 2011년 글로벌 금융 위기 이후 관련 시장이 꾸준히 회복되는 추세임
- EU의 경우 주요국의 금융 혼란으로 야기된 EU의 잠재적 해체 가능성, 영국의 EU탈퇴와 중동 및 북아프리카 분쟁과 테러로 인한 대규모 난민 사태를 겪어 유럽의 마리나 산업 발전을 저해하는 요소로 부각되고 있음
- 전 세계 두 번째로 큰 시장인 유럽은 신규 보트 등록률이 48% 감소와 함께 관련 제조업 영업률이 60% 하락하였으며, 수요 감소로 인해 지난 8년간 마리나와 해양레저 산업의 구조조정과 인수합병이 추진되고 있지만, 2015년 이후 관련 기업들의 수익률이 흑자로 전환되고 있음
- 레저선박 임대사업, 보트 공유(sharing) 프로그램, 인터넷을 통한 P2P 대여 서비스, 레저선박 항해 멤버십 프로그램 운영 등 많은 기업들이 신개념의 프로그램으로 신규 수요에 대응하고 있음
- 특히, 마리나 산업과 관련된 스타트업 기업이 등장하였으며, 2012년 이래, 미국 28개, 호주 6개 스타트업 기업을 통해 161%의 비약적인 성장을 기록
- 이외 남아메리카, 러시아, 중국, 중동, 일본 등은 자국 정치현황 및 금융위기로 촉발된 위기에서 서서히 벗어나는 국면으로 회복될 전망

〈표 2-4〉 전 세계 마리나 및 해양레저

기업체	고용 인력	레저 선박량	운영 마리나 수	연간 매출액
100,000개	100만명	3,000만척	24,279개	450억 유로

자료: ICOMIA's Recreational Boating Industry Statistics, 2016

나. 주요 현황

- 글로벌 금융위기 등 세계적인 악재에도 마리나 및 해양레저 시장은 여전히 큰 규모를 유지
- 전 세계 시장의 가장 큰 비중을 차지하는 레저선박의 크기는 8m 이하이며 이들 신규 보트 구매비용은 약 24,600\$(한화 2,650만원), 중고가는 약10,000\$(한화 1,077만원) 수준
- 미국과 프랑스는 자국내 8m 이하 마리나 선박이 각각 95%, 91%로 가장 큰 비율을 가지며, 일본은 3m이하 마리나 선박이 66% 비율을 차지

〈표 2-5〉 주요국 마리나 관련 시설 보유 현황

국 가	마리나 수	선박보관시설 수	항만 계류장 수	육상 진수시설 수
오스트레일리아	455	76,000	30,000	1,050
브 라 질	562	74,320	8,320	472
중 국	98	12,000	-	-
핀 란 드	1,770	80,900	-	8,300
프 랑 스	370	252,500	60,000	1,195
독 일	2,700	-	-	-
그 리 스	22	8,100	1,200	58
아일랜드	24	6,460	10,000	900
이탈리아	537	157,567	-	1,600
일 본	560	57,000	33,000	-
네덜란드	1,160	200,000	-	500
뉴질랜드	213	13,500	10,000	260
폴 란 드	1,300	118,000	-	19,000
스 페 인	360	130,000	1,500	200
스 웨 덴	1,500	100,000	100,000	1,000
터 키	68	31,000	14,000	150
영 국	580	85,000	170,000	-
미 국	12,000	560,000	-	-
합 계	24,279	1,962,347	438,020	34,685

자료 : 마리나 비즈니스 R&D 센터 구축 사업 보고서, 부산과학기술평가원, 2018.

다. 주요국의 마리나산업 동향

1) 미 국

- 글로벌 해양레저 시장의 가장 큰 규모를 차지하고 있으며 마리나 선박, 엔진, 마리나 서비스 부문에서 2015년 360억 달러에 도달하여 2014년에 비해 2.2% 상승
- 미국의 높은 수요는 전 세계 마리나 선박 및 부품 제조업의 주요 수익원이며 신조 시장은 5년간 지속 성장하여 2015년까지 57% 상승
- 캐나다, 서유럽 그리고 멕시코는 미국의 주요 3대 수출국이며 2015년 107,000척을 수출하였으나, 이는 전년대비 7.3%, 14억 달러 감소
- 서비스 시장은 2015년 6백만 달러로서 전년대비 5.6% 상승하였으며, 중고 선박 거래는 958,000 척으로 추산되며 이는 전체 보트시장의 80%를 차지

2) 프랑스

- 950만명의 해양레저 수요를 가지고 있는 프랑스는 유럽에서 가장 큰 보트 시장을 형성하고 있으며 세일보트 생산업체는 세계에서 가장 많으며, 모터 보트 생산업체는 세계에서 4번째로 많음
- 15년 5,300여개의 마리나 선박 생산업체에 40,200명의 직원이 있으며 400개 이상의 마리나 시설을 보유하여 약 44억 유로의 생산유발효과를 얻음
- 프랑스의 모터보트 수출은 EU시장에서 30.4%로 크게 성장하였으며, 크기는 9~12m가 주력
- 2015년 중고선 거래는 5% 증가하여 65,000척이며, 신조선은 20,078척 판매

3) 이탈리아

- 이탈리아 수출협회인 UCINA는 자국 내 선박 거래량이 55% 크게 증가하고 해양레저 전후방 산업 및 마리나 관광연계사업으로 100억 유로의 매출액 발생
- 마리나 선박 및 엔진, 부품판매로 2015년에 29억 유로의 매출액이 발생하였으며 전년대비 17.1% 상승

4) 영국

- 유럽의 주요 해양레저 선박 생산국인 영국은 38억 유로의 생산 규모 보유
- 해양레저 산업에서 31,600개의 일자리와 4,500명의 정규직 인력 보유

-
- 해양레저 선박은 자국 내 물량이 70% 이상을 차지하고 있으며 선박 수출액 7억4천만 유로를 포함한 마리나 부분 총 수출액은 12억 유로임

5) 스페인

- 해양부문에서 수년 동안 열악한 모습을 보였으나 2014년 후반에 도입된 관광 및 새로운 해상법에 힘입어 2015년을 기점으로 해양레저 산업계가 반등하는 조짐을 보이고 있음
- 요트에 대한 라이선스 요구 사항을 폐지하고 항구의 2마일 이내에 머무르고 하루 동안 사용되는 조건으로 15마력, 5m 미만의 세일요트 및 모터보트에 대한 면허 요건을 폐지하였음
- 이로 인해, 6년간 가파른 판매 감소 이후 스페인은 반등에 성공한 것으로 보임

6) 네덜란드

- 해양레저용 선박 및 부품을 생산하는 업체들은 내수 부진으로 어려움을 겪고 있으나, 수출은 천천히 회복하며 매출을 끌어 올리고 있음
- 2015년 HISWA 암스테르담 수상 보트 쇼에서 23,500명이 넘는 사람들이 모여 전년 대비 17.5% 증가함으로서 네덜란드 해양레저 및 마리나 시장의 안정화 징조를 나타냄
- 네덜란드의 선박 및 부품 제조업체는 2015년 매출액 0.5% 증가하였고 보트 수출은 전년 대비 17.4% 증가한 4억 7240만 달러를 기록함

7) 뉴질랜드

- 10m 이상의 보트 생산 제조업체는 없지만, 수리 및 마리나 서비스 부문은 지난 6년간 50% 증가하며 급속도로 성장 중임
- 새로운 마리나 시설, 선착장, 출퇴근 및 여행용 리프트가 신설됨에 따라 해외 선박이 뉴질랜드로 와서 주요 수리 및 서비스 업무가 진행되고 있음
- Opuia, Whangarei 및 Tauranga에는 새로운 마리나 시설이 계획되어 있으며 오클랜드의 Silo 마리나가 확장되었음
- 2017년 말 개장 예정인 새로운 타우 랑아 해양 구역에는 뉴질랜드 최대 규모인 350톤의 리프트와 슈퍼요트 사이즈의 계류 부두가 계획되어 있음
- 호주, 뉴질랜드, 피지 및 타히티 사이의 협약은 슈퍼 요트가 남태평양을

방문할 뿐만 아니라 각국의 수리 및 서비스 시설을 활용할 수 있는 내용을 담고 있음

- 예로, 뉴질랜드를 방문하는 요트는 최대 24개월 동안 머무를 수 있으며, 판매 또는 서비스에 대해 수수료를 지불할 필요가 없고, 외국 선박도 현지에서 전세가 가능함. 이는, 지역 경제에 큰 도움이 되고 있음

8) 핀란드

- 핀란드는 2015년 민간 소비와 투자 증가로 GDP 성장률 0.5%를 달성하며 3년간의 경기 침체에서 벗어나며, 해양레저 및 마리나 산업의 총 수출은 6.4% 증가한 4억 4840만 달러를 기록함
- 6~8m의 크루즈 같은 특정 보트 유형에 대한 수요가 호조를 보이고 있음
- 핀란드에 등록된 보트 수는 3년 연속 증가하여 2015년에는 4.3% 증가한 3,685 대를 기록하였음
- 2016년 상반기 보트 수출은 18.1% 증가한 4,320만 달러를 기록하였고 이중, 노르웨이에 수출된 1,493척의 선박은 18.4백만 달러로서 14.3% 증가하였고, 스웨덴으로 수출은 46.7% 급증했으며 1,075척은 17.1m에 달하는 선박이었음

9) 독일

- 슈퍼 요트를 제외한 해양레저용품 및 서비스는 2014년 대비 2.4% 증가한 182억 달러를 기록하였고 신규 및 중고 요트, 항해 장비, 수리, 유지 보수 및 기타 서비스를 포함한 시장의 모든 부문이 성장세를 기록함
- 2015년 말 기준, 해양레저 및 마리나 관련 기업의 83.5%의 영업 상황이 2007년 이후 가장 좋은 결과를 보임

10) 멕시코

- 불확실한 경제 상황에서도 멕시코의 해양레저 산업은 지난 5년간 성장을 기록하고 있으며 해양레저용 선박 조선소가 거의 없기 때문에 주로 미국과 유럽으로부터 수입에 의존함
- 멕시코 인프라 교통부에 따르면, 167,805개의 보트가 등록되어 있으며 여가 및 스포츠 낚시를 위해 약 42,000여개의 업체가 등록되어 있다고 함

-
- 2015년 9월에 발표된 미국 상무부 보고서에 따르면 멕시코는 보트 이용에 관한 성장 잠재력이 강하고 7.2백만명의 멕시코 인구의 약 5%가 고급 제품 구매력을 보유한 것으로 추정하고 있음
 - 대표적으로 칸쿤(Cancun)과 로스 카보스(Los Cabos)에는 고급 리조트와 마리나 시설, 해양레저 선박이 위치

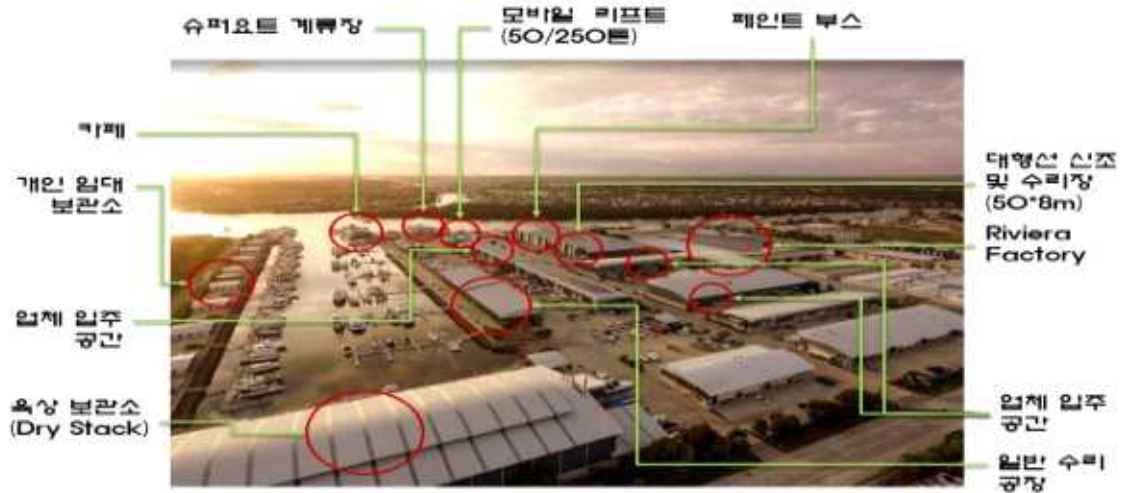
11) 캐나다

- NMMA Canada에 따르면, 해양레저 및 마리나 산업에 대한 총 합산 매출액이 연간 약 89억 캐나다 달러를 유지하고 있으며 약 50억 캐나다 달러의 GDP 기여도가 있는 것으로 분석됨
- 약 1,300 개의 선착장, 400 여개의 제조업체 및 보트 판매 및 서비스 관련 업체는 수천 개에 이르며, 약 26억 달러의 고용소득을 창출하여 약 7만명의 직원이 종사하고 있음

라. 주요 사례

1) 산업 클러스터를 통한 비즈니스 극대화 (호주 골드 코스트 시티 마리나)

- 해외 마리나 비즈니스 센터는 마리나 관련 ‘산업 클러스터 구축’에 초점에 맞춰 개발된 호주 골드 코스트 시티 마리나(GCCM)가 대표적이며, 비즈니스 협력과 효율 극대화를 목표
 - GCCM은 선체 수리, 제조, 보관, 판매 등 다양한 비즈니스를 원스톱으로 지원하기 위해 2000년도 초반에 구축, 산업 클러스터의 대표적인 사례
 - 65m급 요트 계류시설과 육상보관 시설(Dry storage), 250톤 상하가 시설을 포함하여 50,000㎡의 규모로 구축
 - 60개 이상의 업체가 입주하여 산업 클러스터 구성하고 약 500명의 고용창출
 - 슈퍼요트 선체 수리와 도장을 위한 50m×8m 시설 구축
 - 수상오토바이부터 슈퍼요트에 이르기까지 모든 서비스 제공
 - 골드 코스트 국제공항으로부터 50분, 골드 코스트 시의 주요 마리나로부터 20분 이내에 접근 가능
 - 15년간 마리나 선박의 유지보수, 수리, 개조 등 50,000척 이상의 비즈니스 실적 달성
 - 산업 특화 클러스터의 대표적인 성공 사례로 전 세계적인 마리나 비즈니스 센터의 벤치마킹 사례
-



자료 : 부산과학기술평가원 (2018)

〈그림 2-4〉 호주 골드 코스트 시티 마리나 구성

- 골드 코스트 시티 마리나와 연계한 신규 클러스터의 추가 구축과 부품, 소재 등 산업 관련 기업체 결집 효과 발생, 자연적인 산업 클러스터 확장과 성장 지속
- 세계 수준의 중형 마리나 선박 제조사인 Riviera, Maritino 조선소가 위치하여 ‘부품소재 조달→제조→수리→유통→보험’ 까지 원스톱 지원
- 산업 성장과 함께 신규 클러스터인 더 보트 워크스(The Boat Works) 구축과 주변 잉여부지의 개발 기대



자료 : 마리나 비즈니스 R&D 센터 구축 사업 보고서, 부산과학기술평가원, 2018.

〈그림 2-5〉 호주 골드 코스트 시티 마리나 중심의 클러스터 확대 현황

- 기 구축된 산업 클러스터를 기반으로 ‘카타마란(쌍동형) 요트’에 특화된 더 보트 워크 신규 구축
- 호주의 최대 마리나 선박 집적지인 골드 코스트 시티 마리나와 연계한 신규 산업 클러스터 구축
- 110ft급의 카타마린 요트 상하가 시설과 선고 15m까지 입고 가능한 친환경 시설 등 기존 골드 코스트 시티 마리나와 차별화
- 특히, 클러스터 운영 시스템을 개인까지 확대하여 시설 개방과 자가 수리 및 도장, 기업 및 제조사 연계, 수리 및 건조 프로젝트 토털 지원, 야간 시설 활용 및 보안 시스템 운영 등 폭넓게 지원
- 클러스터 내 전문 인력 양성센터를 구축하여 학습에서 현장실습까지 연계함으로써 현장형 인력양성 추진
- Riviera 조선소 내 마리나 선박 훈련 센터인 Marine Training Centre 설치, 마리나 선박 건조와 엔진분야에 대한 전문 인력 양성



자료 : 마리나 비즈니스 R&D 센터 구축 사업 보고서, 부산과학기술평가원, 2018.

〈그림 2-6〉 자격과정 훈련 센터

2) 마리나항 개발

세계 주요국에서는 기존어항에 관광기능을 추가하여 기존 어업 중심 기능과 함께 복합적으로 시너지 효과를 발생시키고 있음

가) 아르카쇼항 (프랑스)

- 프랑스에 위치한 아르카송항은 프랑스 양식굴의 60%가 생산되는 지역으로 이를 특화시켜 관광 상품을 개발하고 호텔, 리조트, 럭셔리 빌라 등과 시너지 효과를 발생시켜 지역 발전을 견인하였음
- 기존에 양식과 어업에 의존하던 어촌 마을을 어선용 계류시설 및 마리나, 어선용 하역장, 어선 작업시설의 재정비를 통하여 기존의 뛰어난 자연 환경 및 수산자원과의 시너지 효과를 통하여 지역 발전을 견인하고 있음



<그림 2-7> 아르카쇼항 위치

- 아르카송은 마리나의 일반적인 호화요트만을 위한 계류시설이라는 편견을 탈피하기 위하여 어선계류시설과 마리나 인근에 어선 하역장 및 수산물 작업장 등을 설치하였음
- 마리나 클럽하우스에서는 일반인과 학생들을 대상으로 요트스쿨을 운영 중에 있으며, 인근 관광시설(식당, 숙박시설 등)과 연계한 프로그램을 운영 중에 있음
- 수상계류시설과 함께 200척을 수용할 수 있는 건식 보관 시설, 요트전시 판매장, 관련 엔진 및 부품업체 등이 입점하고 있음
- 기존 항구의 고유한 특성을 반영한 개발 및 그에 따른 자원 연계 방안 수립이 필요함



<그림 2-8> 아르카쇼 마리아 전경

나) 물루라바 마리나 (호주)

- 호주의 브리즈번 북쪽에 위치한 물루라바 해안은 다양한 해양 레포츠를 즐길 수 있고 인근 물루라바강을 중심으로 국립공원이 형성되어 국내외 수많은 관광객이 찾고 있음
- 어업, 관광, 상업 시설들은 상호보완과 조화를 이루어 발전하고 있음
- 어선전용 계류시설을 갖추고 어업 관련 다양한 서비스 시설을 설치하고 있음
- 어민만을 위한 어항 또는 어선만을 위한 시설을 고집하지 않고 주변 상인, 보트 오너, 관광객 등 다양한 대상을 위한 곳으로 변화하고 있음



<그림 2-9> 물루라바 마리나 전경

4. 해양산업 글로벌 트렌드 현황분석 시사점

- 세계적으로 기존에 해양산업을 주도하였던 조선업, 수산업, 항만 물류업 등은 기후의 변화, 물동량 감소, 세계적인 저성장 지속, 신보호주의 무역의 확대에 인하여 영향력이 감소하거나 감소될 것으로 추정되고 있음
- 기존 전통적인 해양산업에서 해양레저관광, 장비 제조업, 신재생에너지 개발 등으로 다각화 할 필요가 있음
- 기존 전통적인 해양산업에서도 신기술을 접목하거나 다른 사업과의 융합을 통해서 새로운 패러다임을 창출 할 필요가 있음
- 세계적으로 해양레저관광이 해양산업 내에 비중이 향상되고 있으며, 수요 확대에 인하여 지속적인 관련 산업 발전이 예측됨
- 유럽은 지역 내의 문제와 외부요인으로 인하여 해양레저산업이 성장이 주춤한 반면, 신시장인 아시아태평양 시장은 성장세가 두드러지는 것으로 나타남
- 아시아태평양 시장에 포함되어 있는 우리나라도 이에 보조하여 기존의 해양관광과 함께 레저 산업 육성이 필요함
- 관광산업에서도 해양과 관련된 산업의 중요성이 대두되고 있으며 기존의 미국과 유럽이 중심이던 산업의 동향이 아시아와 아프리카 지역으로 성장축이 이동하고 있음
- 마리나사업도 해양레저관광산업의 발전에 편승하여 지속적으로 발전하고 있으며 우리나라를 포함한 아시아권 국가들을 중심으로 큰 폭으로 발전하고 있음
- 기존에 이산되어 있던 관련 시설을 집적화하여 시너지를 창출하는 클러스터 조성이 활발하게 이루어지고 있으며, 기존의 자원과 연계한 마리나 시설을 설치하여 관광-어업이 연계된 새로운 개념의 지역발전을 도모하고 있음

Ⅲ. 인천시
해양산업
현황분석 및
차별화 방안
도출

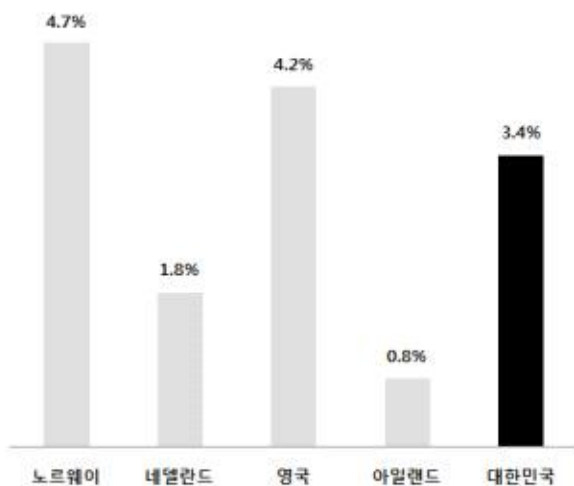
Ⅲ. 인천시 해양산업 현황분석 및 차별화 방안 도출

1. 국내 해양산업 현황

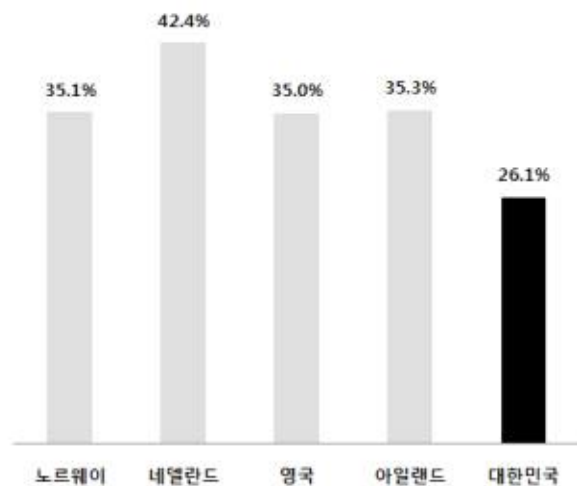
가. 주요 현황

- 해양산업의 GDP 대비 비중은 주요 국가와 비슷한 수준이나, 부가가치율은 낮은 수준임
- 국내 해양산업의 GDP 대비 비중은 3.4%로 해외 주요 해양국의 평균 (3.6%) 수준임
- 해양산업 부가가치율은 26.1%로 해외 주요 해양국 대비 평균인 37%에 비해 낮은 것으로 나타남

〈주요 해양국과의 GDP 대비 비중 비교〉



〈주요 해양국과의 부가가치율 비교〉



자료 : 제1차 해양산업클러스터 기본계획 (2017년)

〈그림 3-1〉 주요 해양국과의 GDP 대비 비중 비교 / 주요 해양국과의 부가가치율 비교

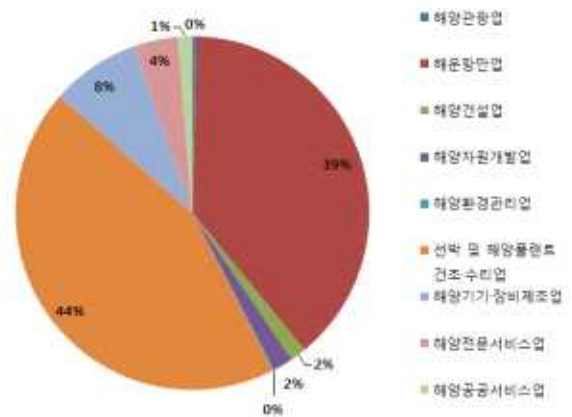
- 국내 해양산업은 기존의 전통적인 해양산업을 중심으로 경쟁력을 보유하고 있지만 신해양산업의 경쟁력은 낮은 것으로 나타남
- 특히 우리나라의 해양관광산업의 경쟁력은 20위로 2030년 전체 해양산업의 26%를 차지할 것으로 추정되는 관련 사업의 경쟁력 확보가 시급한 것으로 나타남

〈표 3-1〉 국가별 해양산업 경쟁력 비교(2016 현재)

구 분	1위 국가	대 한 민 국
해 운	중 국	6위
항 만	중 국	6위
수 산	중 국	17위
조 선	중 국	2위
해양관광	미 국	20위
해양환경	독 일	31위
해양자원	미 국	7위
해양과학	미 국	10위

○ 우리나라의 국내 해양산업의 총 매출액은 약 117조원이며 이중 선박 및 해양플랜트 건조 수리업이 전체의 약 44%인 약51조의 매출을 보이고 있는 것으로 나타났으며 해양관광업의 경우 아직 전체 매출액에서 차지하는 비율이 미비한 것으로 나타났음 (2016년 기준)

구 분	금액 (백만원)
해양관광업	460,014
해운항만업	45,233,417
해양건설업	1,668,566
해양자원개발업	2,157,691
해양환경관리업	162,538
선박 및 해양플랜트 건조·수리업	51,418,577
해양기기·장비제조업	9,532,583
해양전문서비스업	4,730,937
해양공공서비스업	1,529,423
합 계	116,893,745

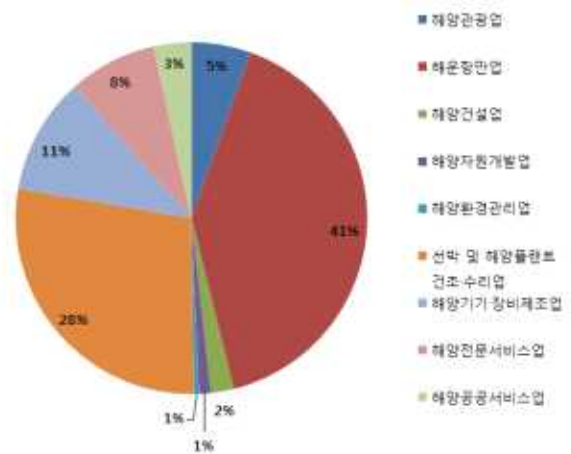


〈그림 3-2〉 국내 해양산업 산업별 매출액 현황 (2016년 현재)

자료 : 해양산업통계조사 (2018년)

- 우리나라의 국내 해양산업의 산업체 수는 2016년 현재 총 17,854개로 전년대비 약 3%가 감소한 것으로 조사되었음

구 분	사업체 수
해양관광업	974
해운항만업	7,261
해양건설업	376
해양자원개발업	192
해양환경관리업	87
선박 및 해양플랜트 건조·수리업	4,981
해양기기·장비제조업	1,919
해양전문서비스업	1,443
해양공공서비스업	621
합 계	17,854



자료 : 해양산업통계조사 (2018년)

<그림 3-3> 국내 해양산업 산업별 사업체 현황 (2016년 현재)

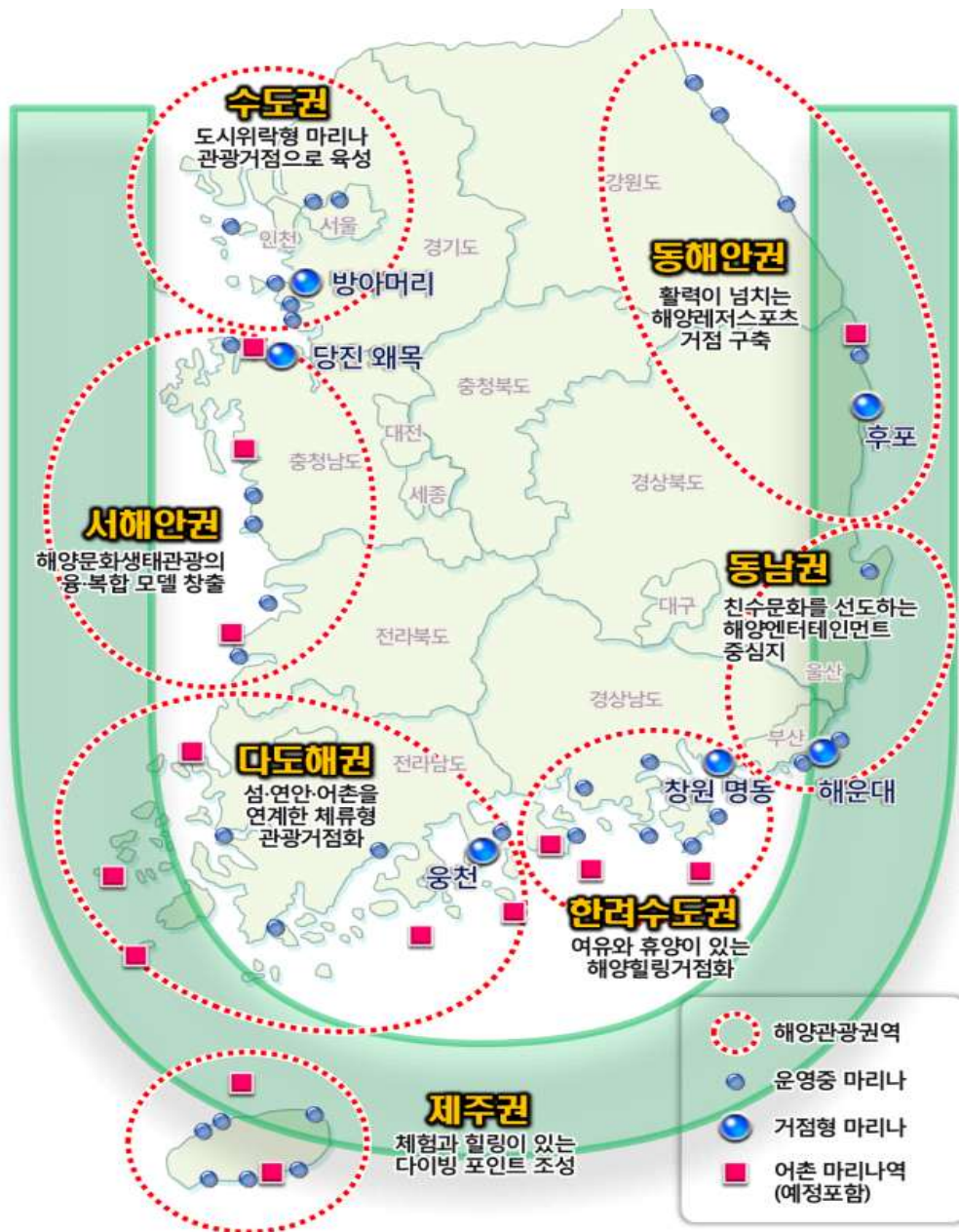
나. 국내 해양레저산업 현황

1) 주요 동향

- 국내의 해양관광은 전체 여행 대비 지출비용이 1.78배, 숙박일은 0.85일 길게 나타나 지역경제 파급효과가 높은 것으로 분석되었음
- * 2014년 기준, 비용/숙박일수 : 바닷가 여행(30.7만원/2.6일), 국민여행(17.2만원/1.75일)
- 해양레저관광 연간 총 지출액은 23조원, 총생산 유발효과는 42.2조원, 부가가치 유발효과는 16.6조원으로 추정 (2015년)
- 2016년 해양레저관광(해양산업통계, 음식·숙박업 제외) 사업체 수 974개(2.1%↑), 매출액 4,600억원(23.3%↑), 종사자 2,697명(17.8%↑)로 전년대비 급증

2) 마리나시설 현황

- 국내에서는 34개의 마리나 시설이 운영 중에 있으며, 시설에서는 마리나의 세일 크루저 및 파워보트 이용가능여부, 급수 및 급전시설, 샤워시설, 식당, 상하가 장비 및 슬립웨이, 수리 및 정비시설 등의 서비스를 제공하고 있음
- 초기 국내 마리나 구축 계획이 해양관광레저를 위한 요트 계류장 확충에 초점이 맞춰지면서 상하가 설비를 구축하고 수리 서비스가 가능한 마리나는 5개 수준



자료 : 해양수산부

〈그림 3-4〉 국내마리나 권역별 추진 현황

3) 마리나 시장 동향

- 2016년 기준 수상레저기구 등록 대수는 27,623척으로 최근 5년간 연평균 성장률 22.7%를 기록
- 마리나 선박을 이용한 해양레저 체험과 관광에서 낚시, 보팅, 세일링 등 장시간 이용하는 형태로 발전하면서 수요가 급증
- 마리나 항만법 개정으로 ‘마리나 사업장 1인 창업’ 개막, 모터보트 및 요트 급증, 정기적 수리 기간(4년) 고려 시 연간 6,900척 수리물량 지속



자료: 해양경찰청

〈그림 3-5〉 전국 동력수상레저기구 등록 현황

- 2018년 말 기준 누적 조종면허 취득자 수는 227,960명으로 연평균 10% 성장
- 신규로 면허를 취득자 사람은 2014년 13,422명, 2015년 15,059명, 2016년 16,511명, 2017년 21,596명, 2018년 21,241명으로 해마다 증가하는 추세



자료: 해양경찰청

〈그림 3-6〉 전국 동력수상레저기구 조종면허 취득자 수

- 국내 제작된 마리나 선박의 수출은 2012년 10척(중국, 태국, 크로아티아)을 시작으로 2013년 27척, 2014년 16척, 2015년 20척을 기록하고 있으며 주요 수출국가로는 말레이시아, 콜롬비아, 일본, 태국 등임

〈표 3-2〉 국내 마리나 선박 수출 현황

연도	수출 척수	수출대상국 및 척수
2015	20	말레이시아 20
2014	16	미국 하와이 2, 몰디브 1, 말레이시아 2, 일본 1, 중국 2, 터키 1, 싱가포르 1, 콜롬비아 4, 팔라오 2
2013	27	미국 하와이 2, 일본 12, 중국 2, 홍콩 2, 미얀마 4, 필리핀 1, 말레이시아 2, 몰디브 2
2012	10	중국, 태국, 크로아티아

자료 : 해양수산부 (2016)

- 요트·레저선박 등을 활용한 해양 여가문화를 확산하기 위해 「마리나항만법」을 개정('15.7)하여 마리나업 등록제도를 신설한 이후, 신규 마리나 사업체 127개사 창업, 레저선박 약 2만척, 조종면허 취득자 20여만명, 신규 일자리 400여개 창출되는 등 연간 10% 이상 증가(2018년 6월 기준)
- 국민소득 증대와 해양 여가문화 확산에 따라 요트 운항면허 취득, 요트 소유 등 요트산업의 잠재적 소비계층 지속 확대
- 전국 34개 마리나(2,300선석, 평균 계류율 74%)가 운영 중이나, 불투명한 수익성으로 민간투자가 부족하여 국가 주도로 건설



자료 : 해양수산부

〈그림 3-7〉 마리나 사업체 현황

4) 마리나 관련 정책

가) 제1차 마리나 항만 기본계획 수정

- 총 9,400척을 9개 권역에 배분
- 마리나 항만구역 6개소, 마리나 항만 예정구역 58개소 선정, 예정구역 위치 등 제시
- 3가지 수요 추정 인자에 따라서 예측 후 평균치를 산출하여 총 수요 반영, 2019년까지 전체 수상레저선박은 30,000척 이상으로 추정
- 전국 차원의 추정 결과를 조종면허 취득자 비중, 해수면 요·보트 소유자 비중을 고려하여 9개 권역에 배분

〈표 3-3〉마리나 항만 기본계획 및 수정계획 예정구역 대상지 비교

권역	제1차 마리나 항만 기본계획 (47개소)	제1차 마리나 항만 기본계획 수정계획 (58개소)
수도권	왕산, 덕적도, 방아머리, 제부, 흘곶, 전곡, 김포	전곡, 덕적도, 서울, 인천, 시화호, 영종, 흘곶, 방아머리
충청권	석문, 오천, 보령, 홍원	홍원, 창리, 왜목, 안흥, 무창포, 장고항, 원산도
전북권	고군산, 비응	고군산, 비응
전남권	목포, 소호, 여수엑스포, 화원, 팽목(진도), 완도, 남열, 함평	목포, 소호, 여수엑스포, 응천, 화원, 계마, 팽목(진도), 완도, 광양, 남열
경남권	구산, 당항포, 물건, 하동, 명동, 삼천포, 사곡, 충무	충무, 삼천포, 명동, 당항포, 지세포, 동환, 구산, 하동
부울권	부산북항, 백운포, 수영만, 고늘, 진하	부산북항, 수영만, 운촌, 백운포, 동암, 다대포, 고늘, 진하
경북권	두호, 후포, 양포	두호, 후포, 양포, 강구, 감포
강원권	속초, 덕산, 강릉, 수산	속초, 덕산, 강릉, 수산
제주권	강정, 김녕, 도두, 중문, 이호, 신양	강정, 김녕, 도두, 이호, 신양, 화순

나) 마리나 항만 구역 선정

- 인문·사회여건(접근성, 시장성, 이용성, 사업추진 용이성) 및 자연환경여건(해상 조건, 기상조건 및 자연조건)의 선정기준에 따라서 후보지 평가를 거쳐 최종 대상지 선정
- 지자체 수요 조사를 통하여 104개소의 후보지를 검토하여 운영 중이거나 개발 중인 마리나 항만은 우선 대상지로 선정
- 마리나 항만구역 6개소 및 마리나 항만 예정구역 58개소 선정, 예정구역은 유형별 시설규모를 중심으로 육상 및 해상구역으로 지정하였으나, 수정계획은 계획지점에 육역점점 기준으로 반경 500m 이내 지역을 예정구역으로 지정
- 마리나 항만의 규모, 시설형태 등 민간투자자에게 사업계획 수립의 자율성을 부여하여 민간투자 유치 활성화 도모
- 마리나 항만구역 총 6개소가 지정되었음

〈표 3-4〉 마리나 항만구역

권역	대 상 항 만	개 소
수 도 권	김포터미널, 제부, 왕산	3
전 남 권	목포	1
경 남 권	충무	1
제 주 권	중문	1
합 계		6

○ 마리나 항만 예정구역 58개소 지정

〈표 3-5〉 마리나 항만 예정구역

권역	대 상 항 만	개 소
수도권	전곡, 덕적도, 서울, 인천, 시화호, 영종, 흘곶, 방아머리	8
충청권	홍원, 창리, 왜목, 안흥, 무창포, 장고항, 원산도	7
전북권	고군산, 비응	2
전남권	목포, 소호, 여수엑스포, 웅천, 화원, 계마, 진도, 완도, 광양, 남열	10
경남권	충무, 삼천포, 명동, 당항포, 지세포, 동환, 구산, 하동	8
부울권	부산북항, 진하, 수영만, 운촌, 고늘, 백운포, 동암, 다대포	8
경북권	양포, 후포, 두호, 감포, 강구	5
강원권	수산, 강릉, 속초, 덕산	4
제주권	김녕, 도두, 이호, 신양, 화순, 강정	6
합 계		58

다) 기타 주요 정책

<표 3-6> 마리나 정책의 현황 및 문제점

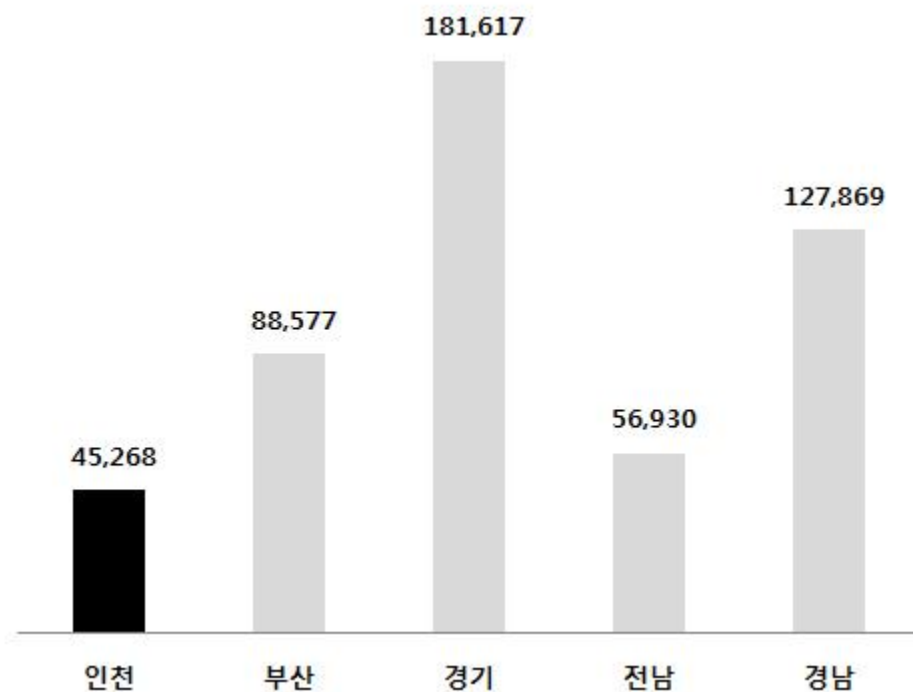
정 책 명	현 황	문 제 점	기 대 효 과
마리나 항만 안전수역 지정	항 주변은 어선의 안전을 위해 어로 행위를 금지 하고 있으나, 마리나 항만은 별도 조치사항 없음	마리나항만 주변 어로 행위로 인한 레저선박 안전사고 발생	레저선박 및 어선 안전사고 예방
마리나항만 공유수면 점·사용료 면제 기간 연장	공유수면 관리 및 매립에 관한 법률 및 시행령에 따라 마리나항만 시설에 대해서 2020년까지 공유수면 점·사용료 면제	초기 투자금액이 소요 되고, 사업 안정화까지 상당 시일이 소요되는 산업적 특성상 점·사용료 부담이 매우 커서 민간 사업자의 경쟁력 저하 및 사업성 확보 방해 요인으로 작용	기존 마리나사업자의 사업 활성화와 향후 마리나 개발 수요 창출 가능
IALA 해상 부표 설치 및 공해상 부표 표기 강화 및 어망 정리	IALA 해상 부표가 설치 되어 있지 않고 공해상 미표기 부표와 어망이 다수 설치되어 있음	운항 중 해상 사고가 빈번히 발생되고 있으며, 특히 야간운항 시 식별 불가에 따른 대형사고 발생 가능	레저선박 안전 확보, 어민 소유의 부표/ 어망 파손에 따른 재산 손실 방지

2. 인천광역시 해양산업 현황

가. 주요 현황

- 인천시의 해양산업 종사자 수는 45,268명으로 조사되었으며, 대부분 해운 및 조선 사업에 종사하는 것으로 조사됨
- 인천의 해양산업 종사자수는 45,268명으로 부산의 약 1/2 수준인 것으로 조사됨

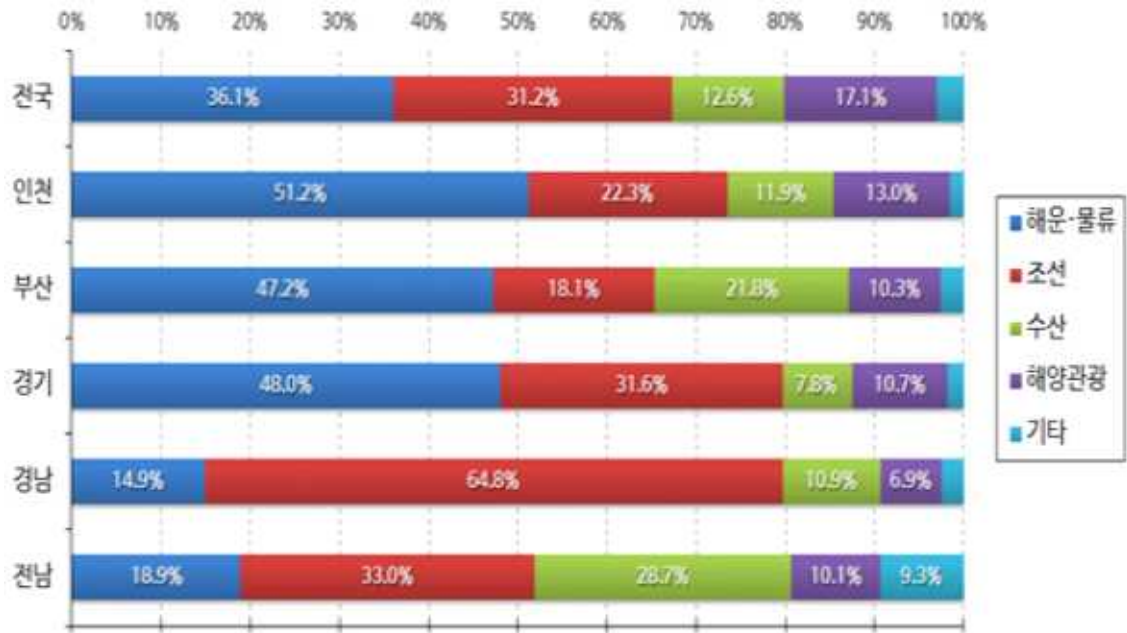
(단위:명)



자료 : 인천항 해양경제특별구역 도입에 관한 연구 (2015년)

<그림 3-8> 주요 지역 해양산업 종사자 비교

- 인천의 전체 해양산업 종사자 중 73.5%가 해운 및 조선 산업에 종사하는 것으로 파악되었음
- 해운은 전국 36.1%보다 15.1%가 높은 51.2%가 종사하는 것으로 파악되어, 전통적인 해양산업 위주의 산업구조인 것으로 나타남



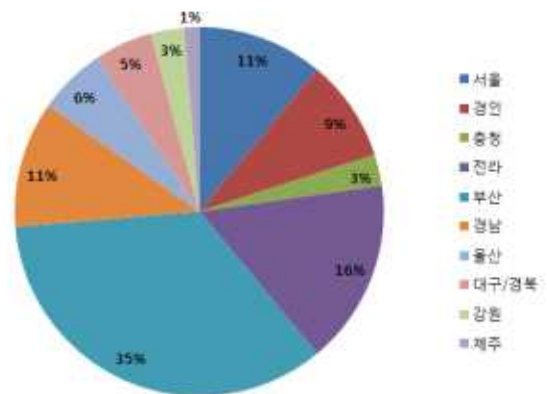
자료 : 인천항 해양경제특별구역 도입에 관한 연구 (2015년)

〈그림 3-9〉 주요지역 해양산업 종사자수 비중

- 인천이 위치한 경인지역에는 전체 업체 중 9%인 1,646개 업체가 위치하고 있는 것으로 조사되어, 부산의 34.7%, 6,328개 보다 적은 것으로 조사되었음

〈그림 3-10〉 국내 해양산업 지역별 사업체 현황 (2015년 현재)

구 분	사업체 수 (개)
서울	2,033
경인	1,646
충청	503
전라	2,983
부산	6,382
경남	2,037
울산	1,082
대구/경북	941
강원	538
제주	241
합 계	18,385



자료 : 해양산업통계조사 (2017년)

나. 인천광역시 해양레저산업 현황

- 관련법에 의해 등록된 레저선박은 총 8,110척으로 인천은 전체 7%인 602척이 등록된 것으로 나타남

〈표 3-7〉 지역별 모터보트 및 동력요트 등록 현황

구 분	모 터 보 트(척)	동 력 요 트(척)	합 계 (척)
서울특별시	590	35	625
부산광역시	403	24	427
대구광역시	125	1	126
인천광역시	601	1	602
광주광역시	65		65
대전광역시	102	1	103
울산광역시	173	4	177
경기도	1,457	21	1,478
강원도	622	13	635
충청북도	139	1	140
충청남도	657	5	662
전라북도	178	1	179
전라남도	651	14	665
경상북도	468	15	483
경상남도	1,301	22	1,323
제주특별자치도	415	5	420
합 계	7,947	163	8,110

자료 : 인천시 해양레저산업 육성계획 연구 (2016년)

- 인천의 해수면 수상레저사업장은 사업장과 수상레저기구 보유량 모두 전국에서 최하위권인 것으로 나타났음

〈표 3-8〉 해수면 수상레저사업장 현황

관할지역구분		사업장 (개소)	수상레저기구(척)		
			합계	동력기구	무동력기구
인천	인천	7	82	24	58
동해	속초	61	446	129	317
	동해	38	449	133	316
	포항	28	194	68	126
서해	평택	13	157	28	129
	태안	28	316	77	239
	군산	11	70	37	33
	목포	10	69	25	44
	완도	4	40	18	22
남해	울산	10	66	27	39
	부산	14	75	55	20
	창원	12	284	38	246
	통영	94	1,040	264	776
	여수	8	62	21	41
제주	제주	16	125	39	86
	서귀포	14	95	45	50
합계		368	3,570	1,028	2,542

자료 : 인천시 해양레저산업 육성계획 연구 (2016년)

- 인천에는 2018년 현재 93개의 어항이 위치하고 있으며 옹진군이 전체의 50.5%인 47개 어항이 위치하고 있는 것으로 나타났다

〈표 3-9〉 인천 지역별 어항 현황

구분	합계	어촌어항법지정관리 어항				항만법지정관리항			기타법률관리 (미지정)항		
		소계	국가 어항	지방 어항	어촌 정주 어항	소계	무역 항	연안 항	소계	육지 소규모 항	도서 소규모 항
합계	93	51	5	15	31	3	1	2	39	7	32
중구	11	7		2	5	1	1		3	3	
남동구	1	1	1								
서구	1	1			1						
강화군	33	14	1	6	7				19	4	15
옹진군	47	28	3	7	18			2	17		17

다. 인천시 마리나 개발 계획

○ 왕산마리나 (2011년 준공 및 2019년 3월까지 일부시설 추가 준공)

구 분		왕산마리나
주소		인천광역시 중구 을왕동 980
운영사/연락처		(주)왕산레저개발 / (032-202-9960)
총사업비		1,702억원(국비 50억원, 지방비 117억원, 민자 1,535억원)
보유시설 현황	기본시설	○ 외곽시설 : - 방파호안(1,051m), - 방파제(82m) - 임항교통시설(교량 1개소(119m) - 계류시설(부잔교)
	기능시설	○ 안전시설 - 항로표지 : 등대 1개소 - 상하가시설 : 크레인(35톤) 1기, - 경사로 4개소 - 선박보급시설 : 급유시설 (휘발유 2만리터/경유 3만리터, 주유기 2대), - 급수/급전시설(폐데스탈 139기) - 보안시설 : CCTV 25개소 - 환경정화시설 : 오수탱크 1개소
	서비스 편의시설	○ 편의시설 - 주차장 2개소(707.7㎡ / 717.7㎡) - 공원시설 : 공원 1개소(6,260.4㎡), - 방파호안공원 2개소(1,172.7㎡/1,919.9㎡) ○ 운수시설 - 상점,사무소,학습장, 보트창고 19년 3월 준공 예정(대지 43,053.10㎡ 건축면적 6,380.16㎡)
척수		○ 해상계류 최대 척수 - 266척 ○ 육상보관 최대 척수 - 34척
선석임대료기준		○ 해상(35ft 기준) - 일 : 27,000원 - 년 : 7,560,000원 ○ 육상(35ft 기준) - 일 : 14,000원 - 년 : 4,540,000원 ○ 선석 규모, 기간에 따라 차등 적용
입출항 빈도	평상시	재적 선박의 약 5%
	피크시	재적 선박의 약 20%

○ 덕적마리나

구 분		덕적마리나	
주소		인천광역시 옹진군 덕적면 서포리 산20 일원	
운영사/연락처		미정	
총사업비		민자 711억원	
시설계획	기본시설	마리나항만의 조성 및 관리 등에 관한 법률 시행령 제2조 (마리나항만시설)의 2에 해당하는 각 시설의 수량, 규모	· 해상기능시설 - 계류시설, 부잔교, 도교 등
	기능시설		· 육상기능시설 - 클럽하우스, 보관시설, 수리야드, 세정시설, 상하가시설
	서비스 편의시설	마리나항만의 조성 및 관리 등에 관한 법률 시행령 제2조 (마리나항만시설)의 3에 해당하는 각 시설의 수량, 규모	- 숙박시설 : 별장식 콘도 미니엄 - 레저시설 : 해양레포츠 교육 / 체험공간 - 상업시설 : 수변레스토랑, 카페, 특산품판매장 등 - 문화·복지시설 : 다목적 공간, 미술관 등
척수		해상계류 최대 척수 (해상계류 가능 최대 선박) 육상보관 최대 척수	해상계류 : 70척 육상보관 : 30척
추진 동향		덕적도 마리나항만은 수도권내 도서와의 크루징 네트워크 구축시 최적지이며, 덕적도 섬 자체가 가진 관광자원이 우수하여 휴식과 해양레저 활동에 긍정적 요소를 가지고 있으며 마리나항 개발에 따른 지역경제 활성화와 주민 고용창출효과가 기대됨	

○ 영종마리나

구 분		영종마리나
주소		인천광역시 중구 중산동 산 354-1일원
운영사/연락처		(주)세계한상드림 아일랜드 (02-2093-2187)
총사업비		민자 596억원
시설계획	기본시설	• 방파제 : 652m(부방파제 24함) • 호 안 : 320m(소파블록직립제) • 부잔교 : 함선 2기, 폰툰 1식 • 항 로 : B=40.0m, L=300.0m • 선회장 : D=64.0m
	기능시설	• 주정장 1식 • 경사로 1기 • 리프트 2기 • 선박보급시설 1식 : 급유, 급수, 급전 등 • 수리/세정시설 1식 • 클럽하우스 1식
	서비스 편의시설	• 주차장 1식 • 조정시설 1식
척수		해상 200척 육상 100척
추진 동향		○ 현재 영종도 항만재개발사업은 해양수산부로부터 2017년 12월 29일 실시계획 승인을 받아 착공 준비 중에 있으며, 공사기간은 2018년 12월 ~ 2022년 6월(42개월)까지 부지조성 및 기반시설공사를 완료할 예정 ○ ‘영종 마리나항만’의 향후 사업추진계획은 영종도 항만재개발사업 부지조성공사 완료 (‘22. 6월 예정)후 사업계획을 수립하여 추진할 예정

○ 인천마리나

구 분		인천마리나
주소		인천광역시 연수구 송도동 국제여객부두 주변 수역
운영사/연락처		인천항만공사 / 032-890-8156
총사업비		민자 986억원
시설계획	기본시설	- 방파제 600m, 방파호안 190m, - 접안호안 590m, - 기타(내부도로, Apron) 16,700㎡
	기능시설	- 육상주정장 1,400㎡, - 상하가시설 300㎡, - 수리/보급시설 1,100㎡, - 클럽하우스 960㎡,
	서비스 편의시설	주차장 3,600㎡
척수		해상 135척, 육상 165척
선석 임대료 계획		해상 567,600원/월 육상 338,000원/월
추진 동향		○ 마리나항만법에 따른 기반시설(방파제, 호안, 도로 등)에 대한 정부의 비용 보조 ○ 공유수면관리 및 매립에 관한 법률 시행령에 따른 공유수면 점·사용료의 한시적(2020년 까지)인 감면을 영구 감면으로 조정 건의

3. 인천광역시 해양산업 차별화 방안 도출

가. 해양산업의 다각화 필요

- 현재 인천광역시의 해양산업은 조선, 항만 등 전통적인 산업을 중심으로 구성되어 있지만 이들 산업은 세계적으로 비중이 감소하는 추세임
- 인천광역시가 해양중심도시로 발전하기 위해서는 전통적인 해양산업과 함께 향후 급격하게 성장할 것으로 예측되는 해양레저산업 발전에 집중할 필요가 있음

나. 지역의 풍부한 해양자원 활용

- 지역의 풍부한 해양자원을 연계한 투어프로그램을 개발하여 방문객 유치률 통한 주민 소득 증대 및 지역경제활성화 도모
- 다양한 홍보수단을 활용한 지역의 우수한 해양자원의 명소화 추진
- 신규 시설을 설치하는 것 보다 기존의 시설(어항, 항만 등)의 자원을 활용하여 시너지 효과를 달성할 수 있는 개발 방식 필요

다. 다양한 해양관광 아이템 개발

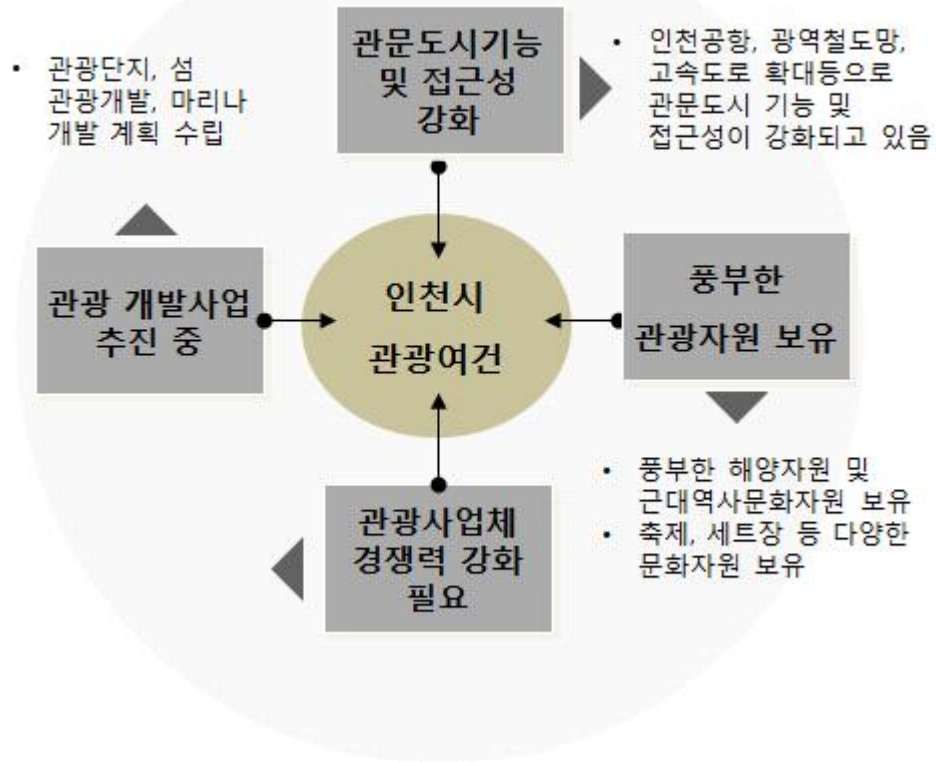
- 기존의 섬 투어, 갯벌체험 등이 중심이 된 해양관광 아이템에서 벗어나 다양한 유형의 관광 아이템 개발 필요

라. 도서관광활성화 필요

- 기존의 도서관광의 한계점(접근성)을 극복하기 위한 방안 수립 필요
- 인천지역 섬의 우수성을 극대화 할 수 있는 방안 수립 필요
- 경인권의 인구 및 해외 관광객을 위한 프로그램 개발 필요

마. 마리나산업 육성 필요

- 인천지역은 마리나 관련 수요가 충분하나 그에 따른 인프라가 부족하여 이를 활용한 부가가치 창출이 미흡한 상태임
- 마리나산업은 관광-레저-조선-교통이 접목되어 있는 종합적인 산업으로 이를 적극적으로 육성하여 인천의 새로운 부가가치 창출 수단으로 육성할 필요가 있음



<그림 3-11> 인천시 관광여건 및 발전방안

IV. 인천시
해양산업 중점
투자 분야
발굴 및
기본방향 설정

IV. 인천시 해양산업 중점 투자 분야 발굴 및 기본방향 설정

1. 인천시 해양레저산업 발전 및 해양레저클러스터 추진의 거시적 발전방향 도출

가. 거시적 발전방향 도출을 위한 해양레저관광의 이해

1) 해양레저관광의 개념 정립

- 일상에서 벗어나 이루어지는 여가활동 중에서 공간적으로 해역과 연안에 접한 지역에서 일어나는 활동, 직접 또는 간접적으로 해양공간에 의존하거나 연관되어 이루어지는 모든 레저활동
- 해양레저는 크게 해양의존형과 해양연관형으로 분류
- 국민의 건강·휴양 및 정서생활의 향상을 위하여 해양과 연안에서 이루어지는 관광활동 및 해양 레저·스포츠 활동(해양수산발전기본법 제28조)
 - 유럽은 해양레저관광을 해변(Costal) 관광과 해양(Maritime) 관광으로 구분
- * 해변관광: 수영, 서핑, 해수욕 등 해안에서 일어나는 관광활동
- 해양관광: 보트, 요트, 크루즈, 수중레저 등 해양을 기반으로 하는 관광활동
- 일본 해양성관광청은 해양레저 활동을 해양관광, 관련관광, 관련 활동 등으로 세분하여 표현

2) 해양레저관광의 자원

21세기 주도산업으로서 이미 해양관광산업이 정보통신(IT), 생명공학(BT) 등 고부가 가치산업과 함께 급부상하고 있으며, 관광산업 중에서도 해양 자원을 활용한 레저 관광 산업이 확산되고 있는 추세

최근 해양수산부에서는 국민의 다양한 레저수요 증가 추세에 발맞춰 해양관광 수요를 예측하고 많은 정책들을 쏟아내고 있으며, 특히 해양자원을 활용하여 해양레저관광 방향을 설정

나. 인천시 해양레저산업 발전 및 해양클러스터 추진의 거시적 발전방향 도출 절차

1) 연구절차

가) 기초지자체별 발전 전략과 연계한 해양레저산업 발굴

- 인천시 소재 기초지자체의 전략사업과 관련된 해양레저산업을 중심 소재 발굴
- 지역의 중점 해양레저산업육성과 연계 가능한 사업요소 색출

나) 차별화된 세부산업발굴

- 해당 지역의 산업집적도 및 소재한 기업들의 니즈를 반영한 해양레저산업을 우선적으로 선정
- 지역경제기여도와 융복합 효과가 높은 산업을 중심 육성

다) 세부산업에 대한 적합한 맞춤형 지원

- 세제 및 인력양성 등 공통적인 지원방안 이외에 세부산업별 특성을 고려한 차별적 지원방안 수립
- 기초지자체별 자율적인 지원체계 구축

라) 지역 경제 연계 네트워크 구축

- 지역 연계발전 강화를 위한 발전협의체 구성
- 지역의 다양한 주체들이 참여하는 혁신 네트워크 구성 추진

마) 해양레저산업 발전 단계별 육성 전략 구축

- 해양레저산업 발전 단계별 전략 및 지원방안 마련
- 해양레저산업 초기의 조기 안정화를 위한 기반조성 및 세부산업별 지원 프로그램 마련

바) 지속가능한 세부산업 생태계 조성

- 해양레저산업의 지속발전을 위한 세부산업 생태계 조성 추진
- 세부산업 활성화 수준을 정기적으로 분석 및 평가하여 수준별 지원체계 구축

2) 중점투자 세부산업 후보군 발굴절차

가) 해양레저산업 분류

- 국내 및 인천시 해양레저산업의 현황 분석을 통한 세부 해양레저산업 항목 도출
- 기존 전통적인 해양레저산업으로 분류된 항목뿐만 아니라 타산업과 연계된 신 해양산업으로 분류되는 항목 포함

나) 인천시의 특화성 검토

- 전문가 인터뷰 및 자문위원회 실시를 통해 인천시와의 해양레저산업 특화성이 부각되는 1차 중점투자 세부산업 후보군을 선정하고 이들 산업의 지역 파급효과를 분석하여 2차 후보군으로 선정

다) 파급효과 분석

- 인천시와의 해양레저 특화성이 높은 중점투자 세부산업 후보군들의 지역 경제기여도(고용창출, 부가가치창출 등), 기존 지역산업과의 융복합 효과(전후방산업 연쇄효과) 등을 비교

라) 수요조사

- 2차 중점투자 세부산업 후보군과 관련 있는 기업과의 인터뷰 및 수요조사를 통해 기업의 니즈 및 파생산업 등을 종합적으로 판단

마) 중점투자 세부산업 후보군 발굴

- 인천시와의 특화성, 파급효과, 해당 기업들의 니즈를 종합 판단하여 인천시가 중점투자 할 수 있는 최종 세부산업 후보군 발굴

2. 세부산업분야별 인천시 중점 투자(육성)분야 후보군 발굴

가. 전문가 인터뷰 및 자문위원회 실시를 통해 기본방향 도출

1) 전문가 인터뷰

- 인천시 해양레저산업 및 서비스 활성화를 위한 정책과제 도출 및 전문가 의견 수렴
- 외부 전문가 및 기업들은 인천시의 해양 관광 자연조건 이외의 해양레저 인프라, 기업밀집도 및 지원정책 등에 있어 타 지자체 대비 열악한 것으로 지적함
- 인터뷰 주요 내용
 - 경인권 인구 밀집도 고려아이템의 문제이며 마케팅 대상은 대한 충분함
 - 초기에는 서비스 활성화 경쟁력 없는 사업에서 경쟁력 있는 사업으로의 신속한 전환 필요
 - 인천시에 적합한 해양레저산업 인프라 구축 필요
 - 도서(섬)의 레저선박 계류가 우선 사업 1순위
 - 도서에 핵심 관광 아이템 부족(모든 섬의 관광 콘셉트가 동일)
 - 섬별 관광특성화 및 차별화전략을 통한 타깃 관광 마케팅 필요
 - 일회성 관광이 아닌 다시 방문하게 하는 관광전략 확보 및 숙박하고 가는 관광 전략 필요

- 인천시 및 기초단체의 해양관광 부서 및 담당 공무원 정원 증가 요구
- 지속적인 전문가 활용방안 제시가 중요
- 수도권 마이요트 시대 대비 레저선박 전용 수로 검토
- 인천 해양레저사업자 위한 사업자금 지원정책 검토 필요

2) 델파이 조사를 통한 전문가 중점투자분야별 주요군 조사

○ 1차 설문지

「인천시 해양레저산업 육성 종합발전계획 수립 용역」에 대한 의견조사

안녕하십니까!
본 설문조사는 인천시 해양레저산업 육성 종합발전계획 수립 용역에 대한 귀하의 의견을 묻기 위해 수행하는 것입니다. 본 조사의 결과를 토대로 **올로 그른 답이 없는 것이 아니므로**, 제시된 질문에 대해 솔직히 생각하고 현상을 최대한 반영하여 객관적인 입장에서 귀하의 의견을 말씀해 주시면 됩니다.

귀하의 의견은 인천시가 추진하는 해양레저산업 육성 종합발전계획 수립 용역에 중요한 자료로 활용될 것입니다. 설문조사에 참여하신 귀하의 의견은 통계법에 의거하여 비밀이 철저히 보장되며 통계적 분석을 위해서만 사용될 것입니다. 귀하의 의견이 반영 수월해 반영될 수 있도록 진지하고 성실한 답변을 부탁드립니다. 감사합니다.

■ 기초자료 조사(귀하의 의견을 자유롭게 작성해 주세요)

■ 직장명 () ■ 직책 ()

■ 담당자 성명 () ■ 연락처 ()

해양레저산업 육성종합 발전 계획 중요도 조사

질문 : 인천시 해양레저산업 육성 발전을 위한 4가지 주제에 대하여 세부적으로 어떤 세부 항목들이 중요하다고 생각하십니까? 서술해 주십시오.

■ 인프라 기반조성 분야 :

■ 해양관광분야 :

■ 인천시 지원정책분야(정부나 시가 지원해야 할 분야) :

■ 파생산업분야 (해양레저산업으로 인해 수익창출이 가능한 산업) :

○ 2차 설문지

「인천시 해양레저산업 육성 종합발전계획 수립 용역」에 대한 의견조사

안녕하십니까?
본 설문조사는 인천시 해양레저산업 육성 종합발전계획 수립 용역에 대한 귀하의 의견을 묻기 위해 수행하는 것입니다. 본 조사의 결과를 토대로 **올로 그른 답이 없는 것이 아니므로**, 제시된 질문에 대해 솔직히 생각하고 현상을 최대한 반영하여 객관적인 입장에서 귀하의 의견을 말씀해 주시면 됩니다.

귀하의 의견은 인천시가 추진하는 해양레저산업 육성 종합발전계획 수립 용역에 중요한 자료로 활용될 것입니다. 설문조사에 참여하신 귀하의 의견은 통계법에 의거하여 비밀이 철저히 보장되며 통계적 분석을 위해서만 사용될 것입니다. 귀하의 의견이 반영 수월해 반영될 수 있도록 진지하고 성실한 답변을 부탁드립니다. 감사합니다.

■ 기초자료 조사(귀하의 의견을 자유롭게 작성해 주세요)

■ 직장명 () ■ 직책 ()

■ 담당자 성명 () ■ 연락처 ()

해양레저산업 육성종합 발전 계획 중요도 조사

구분	구분명	비중(중요도 1~5점, 1:가장 중요, 5:가장 중요하지 않음)
인프라 기반조성	신규 조성사업 건설	
	기존 조성사업 건설	
	기존 조성사업 유지·관리	
	해양레저산업 육성을 위한 인프라 조성	
	해양레저산업 육성을 위한 인프라 조성	
해양관광	해양레저산업 육성 정책 수립	
	해양레저산업 육성 정책 수립	
	해양레저산업 육성 정책 수립	
	해양레저산업 육성 정책 수립	
	해양레저산업 육성 정책 수립	
해양레저산업 육성	해양레저산업 육성 정책 수립	
	해양레저산업 육성 정책 수립	
	해양레저산업 육성 정책 수립	
	해양레저산업 육성 정책 수립	
	해양레저산업 육성 정책 수립	
파생산업육성	해양레저산업 육성 정책 수립	
	해양레저산업 육성 정책 수립	
	해양레저산업 육성 정책 수립	
	해양레저산업 육성 정책 수립	
	해양레저산업 육성 정책 수립	

*1차 설문지 조사 후 2차 항목별 조사

<그림 4-1> 1차 설문지 조사 후 2차 항목별 조사

나. 수요조사를 통해 수요자 니즈를 반영한 후보군 도출

1) 해양레저관광 관련 동향조사 및 문헌, 인터넷 자료검색 등 데이터 분석

(가) 국외 마리나 산업 이슈 및 동향 탐색

(1) 국외 마리나 단체별 이슈 및 동향 분석

① ICOMIA

○ 아시아 프로젝트 진행

- ICOMIA는 아시아의 보트 산업의 개발과 발전을 위해 공헌하고 있음.

아시아 프로젝트는 이것의 일환임

- 홍콩, 말레이시아, 마카오, 싱가포르를 대상으로 아시아 프로젝트를 진행함
- 주요 내용은 4개국 각각에 대한 보트 인구, 선착장 및 기타 보트 시설, 보트 및 요트 제조업체를 포함한 산업 및 인프라 통계를 포함한 국가 통계임
- 세부적인 통계수치 외에도 관세정책과 정부태도 등을 포함한 아시아 시장의 SWOT분석을 실시함. 또한 친숙하게 레저 보트를 즐길 수 있는 환경을 개발하기 위한 제언도 포함됨

○ 무역 전쟁 축소 촉진활동

- 미 행정부의 전 세계 철강 및 알루미늄 관세 부과로 인해 해양 업계의 원재료 비용 상승과 글로벌 수출 감소가 있었음. 관세를 상쇄하기 위해 유럽 집행위원회(European Commission)가 채택한 최근의 균형 조정 조치는 무역 전쟁을 가속화시킴
- 미국과 유럽의 무역전쟁은 글로벌 마리나 산업에 부정적인 영향을 미침. EU와 캐나다의 마리나 딜러들은 상승하는 보트 비용으로 인해 미국산 보트 주문을 취소하는 경우가 발생함. 또한 유럽 내의 보트 딜러들과 마리나 서비스 산업에도 악영향을 끼침
- ICOMIA, EBI 및 NMMA는 미 행정부의 관세 부과 정책에 대해서 공동 선언문을 발표함
- 또한 ICOMIA는 유럽 연합 집행위원회와 미국 행정부 등에 현재의 무역 분쟁의 문제점을 제기하고, 합리적이고 균형 잡힌 해결책을 찾을 것을 촉구함

② IFBSO

○ #ReThinkPlastic 캠페인

- IFBSO는 회원사들에게 일회용 플라스틱 포장재를 행사에서 제거하고 지구 환경 오염 문제를 해결하기 위한 환경 인식 확산 운동에 동참하도록 하고 있음
- IFBSO 보트 쇼는 전시자 및 방문객의 생태 인식을 높이거나 높이기 위해

플라스틱 오염 관련 문제에 대한 다양한 정보를 전달하는 캠페인을 진행함

- 이 캠페인은 수질, 소음, 자연 및 생물 다양성, 폐기물 및 수자원 관리에 대한 정책 개발, 지속 가능한 도시 개발에 대한 보트쇼 내 전시 계획을 포함함
- 또한 보트쇼 내에서는 일회용 플라스틱(식품 포장, 식료품 가방, 병, 빨대, 용기, 컵, 수저, 비닐봉지, 판촉 품목 등)을 줄이거나 없애는 규칙을 제정함

○ ICOMIA / IFBSO 2018 베를린 회의

- 2018 베를린 총회에서 IFBSO는 비즈니스 스피드 네트워킹 세션을 반복적으로 진행하여 1:1 인적 네트워킹을 가능토록 만들어줌
- 환경 문제와 해양의 플라스틱 오염에 대한 주제도 주요 의제로 다뤄짐
- 새롭게 구성된 IFBSO / ICOMIA 합동 그룹은 합작 투자를 촉진하고 업계의 발전을 목적으로 해양 산업 협회(MIAs)와 보트쇼 주최사 간의 협력을 위한 참조 가이드를 소개함.

③ ABYC

○ Annual Boating Access Conference에서 특별상 수상

- 미국 보트 및 요트 위원회의 Aquatic Invasive Species(AIS) 프로젝트 기술 위원회가 States Organization for Boating Access(SOBA)로부터 2018년 특별상을 수여함
- 매년 SOBA는 레크리에이션 보트의 개발, 보호 및 안전에 크게 기여한 개인, 단체를 대상으로 상을 수여하고 있음
- ABYC의 이번 기술 정보 보고서는 AIS의 확산을 최소화하기 위해 보트, 트레일러, 엔진, 부품 및 액세서리의 설계 및 제작에 대한 지침을 제공함
- 또한 AIS의 레저 보트 위협이 증가함에 따라 이 보고서는 보트 및 고객 교육 방법에 대한 정보뿐만 아니라 제조업체에 모범 사례 및 권장 사항을 제공함

- 미국 내 4개 학교에서 ABYC의 해양서비스 커리큘럼 채택
 - 2018년 9월에 네 개의 학교가 교육 과정 중 AYBC의 프로그램을 채택함
 - 이 프로그램은 해양 서비스 커리큘럼을 쉽게 구현할 수 있도록 구축되었음. 참여 학교에는 교과서, 강사 가이드, 파워포인트 프레젠테이션, 샘플 테스트 문제 및 온라인 비디오가 제공됨

④ MIA

- 새로운 Clean Marina 파트너 발표
 - 호주 마리나 산업 협회는 국제 클린 마리나 프로그램과 연계해서 Petrolink Engineering사와 2년 파트너십 계약을 체결함
 - Petrolink Engineering사는 1990년대 초반부터 MIA의 회원사로 마리나 산업발전을 위해 적극적으로 참여해왔음
 - 파트너십 내용은 마리나 인프라 보호와 관련한 안전 서비스, 전기 및 폐수 처리, 폰툰 유지 보수까지 확대함

⑤ Boat Us

- 보트 이슈에 대한 고문 그룹 모집
 - 회원들과 Boat US 직원들은 레저보트에 영향을 미치는 주요 이슈를 논의함
 - 주요 의제는 보트 공유 클럽을 통해 보트를 소유할 필요 없이 요트, 보트를 즐기는 사람들을 포함하여, 레저 보트 이용자들의 변화하는 요구에 대한 입법적인 문제들임
 - 연례 토론에서 논의되는 의제들에 대한 자문을 해줄 Boat US 자문위원회 고문 그룹을 모집 중임
- 여성 세일링 홍보
 - 캘리포니아 코로나 델 마르(Corona del Mar)의 바 히아 코린 티안 요트 클럽 (Bahia Corinthian Yacht Club)에서 여성 세일링 컨벤션(Wailing Convention for Women)이 개최되고 있음
 - 컨벤션에는 초보자에게 항해에 관한 모든 것을 배울 수 있는 해안 및 보트 기반 세션이 포함됨

-
- 컨벤션의 목적은 여성 선원들의 네트워크 형성과 교육임. 여성들에게 다른 여성 선원들을 만날 기회를 주고, 그들 지역의 기존 여성 항해 단체와 교육 프로그램에 대해 알아볼 수 있는 기회를 줌

⑥ AMI

○ American Boating Congress에서 상 수상

- AMI는 ABC를 가장 크게 프로모션한 공으로 상을 수여 받음
- AMI는 웹사이트를 통해서 ABC 커뮤니케이션을 직접 담당함. 무역 잡지에 홍보하기도 했으며, 이외에도 많은 프로모션으로 ABC를 홍보함

○ RI Fiber Glass Boat 재활용 프로젝트 후원

- 최근 로드 아일랜드 섬유 유리 용기 재활용 프로젝트의 후원 사실을 발표함
- 이 프로젝트는 Rhode Island Marine Trades Association, Rhode Island Sea Grant와 합작으로 진행되었음
- 프로젝트 내용은 미국에서 최초로 섬유유리관을 친환경적으로 새롭게 재활용하는 방법을 개발하는 것임
- 이 공정은 최근에 유럽에서 사용되고 있는 것으로, 보트 선체에서 나온 섬유 유리 재료를 시멘트 생산에 들어가는 대체 연료와 원재료로 사용해서 자재가 땅에 매립되지 않도록 하는 공정임

⑦ World Sailing

○ Hempel과 타이틀 파트너십 재계약 체결

- Hempel은 8월에 덴마크에서 개최 된 Hempel Sailing World Championships 2018의 타이틀 파트너였음
- 이 행사의 성공에 따라 Hempel은 2019년~2022년 월드컵 시리즈 및 2019년 청소년 세일링 세계 선수권 대회 타이틀 파트너가 되었음
- 향후 4년 동안 Hempel은 2020년, 2021년 및 2022년 청소년 세계 및 파라월드, 해외 세계 선수권 대회 및 2022년 범선 세계 선수권 대회의 이벤트 파트너로 활동하게 됨
- 월드 세일링 행사의 파트너 권리와 함께 Hempel은 연례 세계 항해 팀

(World Sailing Team of the Year Award)을 후원함

○ 2024년 파리 올림픽 세일링 장비선정 입찰을 위한 회원국 초청

- 2024년 파리 올림픽 남, 녀 1인 덩기보트 경기에 사용될 장비 선정을 위한 입찰에 회원국을 초청함

(2) 국외 마리나 국가별 이슈 및 동향

① 미국

○ 산업 현황

- 12,000개의 마리나, 560,000개의 계류시설을 갖추고 있음
- 마리나 사업체는 29,370개, 산업 종사자 수는 293,175명임
- 총 325,400,000명의 인구에 보트 수는 13,087,154대로 보트 1척당 인구수는 25명임
- 세계 마리나 시장에서 가장 큰 비중을 차지

○ 이슈 및 동향

- 연간 미국 내 보트, 엔진, 악세사리 부품시장, 서비스 관련 판매량은 2017년에 사상최고치인 44억 달러에 도달했으며, 이는 지난 10년 간 3% 상승한 수치임
- 파워보트 시장이 2017년 5% 증가, 2018년엔 7% 증가로 크게 성장하고 있음
- 2017년 보트 수입은 7% 증가해 총 15억 달러 규모였고, 요트수입은 2,344척으로 3% 증가해 총 1억 5천만 달러 규모였음. 대부분의 요트(75% 정도)는 유럽의 프랑스, 영국, 독일로 부터 수입하고 있음

② 호주

○ 산업 현황

- 340개의 마리나, 67,000개의 계류시설을 갖추고 있음
- 마리나 사업체는 1,969개, 산업 종사자 수는 27,084명임
- 총 24,500,000명의 인구에 보트 수는 996,645대로 보트 1척당 인구수는 25명으로 미국과 같음

○ 이슈 및 동향

- 호주 내륙 호수에서 사용되는 소형 보트에 대한 수요가 크고 한해 수입은 1,000대, 1,700만달러 수준
- 소형 세일링 보트와 모터보트 시장도 지속적으로 성장 중임
- 2017년 트레일러 세일보트와 중고보트 시장의 이익을 증가했으나, 모터보트 시장은 이익이 전년대비 감소하였음

③ 영국

○ 산업 현황

- 2016년 기준 538개의 마리나, 186,000개의 계류시설을 갖추고 있음
- 마리나 사업체는 약 2,000개, 산업 종사자 수는 18,480명임
- 등록 보트 수 464,304대, 보트 1척당 인구수는 131명임

○ 이슈 및 동향

- 내수시장에서의 거래는 증가하였고, 요트 수입도 증가하였음. 하지만 수출은 감소하였음
- 해양산업 총 판매량은 35억 달러 규모이며 꾸준히 성장 중임
- 영국의 마리나 선박은 EU시장의 45%를 차지하지만 브렉시트의 영향으로 불확실한 경기가 예상됨

④ 스페인

○ 산업 현황

- 360개의 마리나, 130,250개의 계류시설을 갖추고 있음
- 마리나 사업체는 436개, 산업 종사자 수는 16,445명임
- 등록 보트 수 200,350대, 보트 1척당 인구수는 233명임

○ 이슈 및 동향

- 경기회복에 따라 스페인 경제가 유로존 3위 시장으로 성장하면서 국내 보트 소비량이 11% 성장하는 등 2017년 마리나 관련 소비도 3.1% 증가
- 보트 비즈니스의 경우 안정적으로 유지되고 있으며 4억 유로의 매출 규모를 나타냄
- 스페인 보트 수입 시장의 대략 70%가 8m 이하 소형 모터보트로 구성
- 전체 보트 시장 및 내수시장, 수출입 시장에서 모두 성장세를 보임

⑤ 네덜란드

○ 산업 현황

- 1,160개의 마리나, 200,350개의 계류시설을 갖추고 있음
- 마리나 사업체는 4,122개, 산업 종사자 수는 21,500명임
- 등록 보트 수 502,000대, 보트 1척당 인구수는 34명임

○ 이슈 및 동향

- 내수시장의 약세에도 불구하고, 수출량이 8% 상승하는 등, 해양 산업 매출액은 꾸준히 증가하고 있음(2017년 매출액 21억 7천만유로, 전년 대비 0.9% 상승)
- 대형 요트 산업 경기가 활성화됨에 따라 2017년 10억이 넘는 60m 길이의 요트 17척을 인도했으며, 90m이하의 주문 제작 대형 요트 시장에서 세계 주문량의 약 15%를 차지할 정도로 독점적인 활약을 했음

⑥ 독일

○ 산업 현황

- 2,700개의 마리나를 가지고 있음
- 마리나 사업체는 3,606개, 산업 종사자 수는 7,000명임
- 등록 보트 수 480,000대, 보트 1척당 인구수는 173명임
- 유럽 경제를 이끄는 독일은 높은 고용율과 소비자의 지출을 나타내고 있음

○ 이슈 및 동향

- 슈퍼요트 판매를 제외한 해양 제품 및 서비스는 전년도 대비 11% 증가
- 2018년 초 제조업자로부터 투자를 철수 시킨 후 바이에른의 파산에도 불구하고 선외형 파워 모터보트 생산량은 지난해보다 규모가 두 배 커졌음
- 선내/스턴드라이브 모터보트 부분은 2,500척을 넘어 18%의 증가율을 보였으며 독일 전체 보트 제조 생산량은 9,300척으로 70% 증가하였음
- 독일의 대형 요트 는 6척의 요트를 인도했고, 10척을 제작 중임

⑦ 스웨덴

○ 산업 현황

- 1,500개의 마리와 100,000개의 계류시설을 갖추고 있음
- 마리나 산업체는 82개, 산업 종사자 수는 1500명 정도로 추산됨
- 등록 보트 수 754,300대, 보트 1척당 인구수는 13명임

○ 이슈 및 동향

- Krona(스웨덴 화폐단위) 가치하락으로 인해 스웨덴 보트 시장의 가치는 2017년 6% 상승, 1억 9,500만 유로로 추정
- 내수 수요는 8m 이하의 소형 모터보트가 90%의 시장을 점유하고 있으며, 수입된 선외기 파워보트 판매량은 한 해 동안 14% 상승하였음. 핀란드, 노르웨이, 폴란드, 영국 브랜드가 인기임
- 총 보트 생산 대수는 5,768대이며 2,278대가 수출되었음

⑧ 프랑스

○ 산업 현황

- 403개의 마리나, 253,000개의 계류시설을 갖추고 있음
- 마리나 사업체는 6,767개, 산업 종사자 수는 33,906명임
- 등록 보트 수 491,237대, 보트 1척당 인구수는 132명임

○ 이슈 및 동향

- 2016년 기준 총 보트 생산 대수는 47,726이며, 세부적으로는 세일보트 3,435대, 인보드 모터보트 4,819대, Inflatable 보트 6,057대, 기타 모터보트 33,415대임
- 보트수입은 총 8,373대였으며, 수출은 27,375대였음
- 중고 보트 시장 외의 전반적인 보트 시장은 모두 수익이 증가하는 추세를 보였으며, 보트 거래는 수출과 내수시장 거래에서 증가세를 보임

(나) 국내 마리나 산업 이슈 및 동향조사

(1) 단체별 이슈 및 동향

① 한국마리나협회

- 마리나 투자설명회 및 워크숍 개최

- 한국마리나협회가 대한마리나산업진흥회와 공동으로 2018년 10월 26일 국립해양박물관에서 마리나투자설명회 및 워크숍을 개최함
- 워크숍에서는 국내 마리나업계 현황, 투자전략·금융기법 등 마리나산업 활성화 방안이 논의 됨

○ 2018 해양레저관광 SNS 이모티콘 공모전 개최

- 해양수산부가 주최하고 한국마리나협회와 (주)킨텍스가 공동 주관하는 ‘2018 해양레저관광 SNS 이모티콘 공모전’ 을 개최함
- 공모전은 민간의 창의적인 아이디어를 수집해 관련 정책, 상품, 홍보 콘텐츠 및 일자리를 발굴하고자 추진하는 이벤트임
- 또한, 트렌드에 맞춰 해양레저관광에 대한 인지도를 제고하고, 친숙한 해양레저 정책 환경 조성을 위해 ‘SNS 캐릭터 이모티콘 공모전’ 을 개최하게 되었음

② 대한마리나산업진흥회

○ 대한마리나진흥회, 마리나산업 활성화 방안에 대한 투자설명회 개최

- 대한마리나산업진흥회는 국립해양박물관에서 ‘마리나산업 활성화 방안 에 대한 투자설명회 및 워크숍’ 을 성공리에 개최했음
- 마리나 산업에 대한 대중적 관심을 높이고, 금융 기법을 활용해 마리나 산업을 활성화하기 위해 이번 투자 설명회를 개최하였음

③ 중소조선연구원

○ ‘2018 마리나 및 레저선박 산업육성 포럼’ 개최

- 2018년 11월 30일 ‘2018 마리나 및 레저선박 산업육성 포럼’ 을 진행함
- 부산시가 주최하고 중소조선연구원이 주관한 이 행사는 ‘동북아 마리나 및 레저선박 중심도시로 도약’ 이라는 주제로 산학연관 관계자 50여 명이 참가한 가운데 개최되었음
- 마리나 및 레저선박 산업육성 포럼은 부산에 소재한 레저선박 제조, 마리나 운영, 요트 운영서비스, 요트 수리서비스 등 마리나 및 레저선박 관련 산학연관 전문가들이 폭넓게 참가해 지역산업의 발전을 모색하기 위해 해마다 개최되고 있음

○ 조선해양 발전 포럼 개최

- 부산테크노파크, 전남테크노파크와 공동으로 2018년 8월 18일 창원컨벤션 센터(CECO)에서 국내 조선해양 관련 산·학·연 전문가 150여명이 참석한 가운데 조선해양 경량화 및 융복합소재 발전 포럼을 개최함
- 이 포럼에는 조선해양 경량화 및 융복합산업분야 네트워크 발대식을 통해 민간중심의 산업간 협력체계 마련을 논의하였음
- 산업통상자원부의 지원으로 수행하고 있는 조선해양 플랫폼 사업과 해양 융복합소재 산업화 사업의 성과와 향후 계획에 대한 발표가 이루어짐
- ‘조선해양 플랫폼 사업’은 조선해양 산업 경량화 부품 개발에 따른 소재·부품·제품·인증에 이르는 과정을 한 번에 지원하는 플랫폼을 마련하는 사업임

④ 한국해양수산개발원

○ ‘2018년 동북아 크루즈 협력과 발전을 위한 국제세미나’를 개최

- 크루즈시장 성장과 경제산업 발전을 주제로 국제 세미나를 개최함
- 세미나에서는 국내 주요 크루즈 관련 기관뿐만 아니라 중국의 연변대학교, 상해해사대학교, 일본의 크루즈종합연구소, 미츠비시중공업, 러시아의 연해주관광국 등 동북아 주요 4개국에서 연사들이 참가하였음
- 동북아 크루즈 발전 전략 및 크루즈 조선업 등 연관 산업 발전 가능성에 대해서 토론과 발표가 진행되었음

○ 여수광양항만공사·한국해양수산개발원, 해운항만물류 협약

- 한국해양수산개발원(KMI)과 여수광양항만공사는 2018년 4월 9일 해운항만물류 연구·사업 개발과 인사 교류를 위한 업무협약(MOU)을 체결하였음
- 협약에 따라 해양수산분야 국내 최고의 싱크탱크인 KMI와 수출입물동량 국내 1위인 광양항을 관리·운영하는 공사는 다양한 교류 협력 프로그램을 통해 여수광양항의 정책적 대안을 마련하는데 협력하기로 함

- 울산발전연구원과 한국해양수산개발원 MOU 체결
 - 울산발전연구원과 한국해양수산개발원은 2018년 8월 14일 울산발전연구원에서 해양수산분야의 연구교류 및 협력을 통한 경쟁력 강화를 위해 MOU를 체결함
 - 양 기관은 이번 협약을 계기로 해운, 항만, 물류, 해양환경, 해양관광, 수산분야의 공동연구 및 조사를 실시하고, 세미나·워크숍 등 학술행사를 공동으로 개최하기로 함
 - 향후 학술정보, 출판물 등 정보자료와 각종 시설·장비를 공유하고, 직원 파견을 통한 인적교류가 있을 것으로 전망됨
- ⑤ 한국해양레저네트워크
 - ‘마리나 산업 육성을 통한 지역균형발전 방안’ 토론회 개최
 - 한국해양레저네트워크 이사장 겸 부산 MBC 대표이사인 이희길 사장은 이날 개최사에서 “마리나 산업의 육성을 통해 지역경제발전을 촉진시키고 새로운 성장동력으로 만들어 나가야할 것”이라며 “해양을 기반으로 하는 문화, 관광, 교육 등 다양한 해양레저산업이 지역 경제 활성화와 지역균형발전에 기여하고, 대한민국경제의 혁신성장 모델이 될 가능성은 충분하다”고 주장함
 - 토론회는 윤준호 의원과 한국해양레저네트워크가 각각 주최, 주관했으며, 해양수산부, 부산광역시, 부산 MBC가 후원함
 - 부산국제보트쇼 해운대에서 개막
 - 부산시와 해양수산부가 주최하고 한국해양레저네트워크와 벅스코가 공동 주관하는 2018년 4월 26일부터 나흘간 개최되었음
 - 보트·요트, 엔진·부품·액세서리, 서비스·시설 등을 비롯해 낚시 장비·카누 카약·서핑·워터스포츠 장비·캠핑카 등 다양한 품목이 전시되었음
 - 국내 보트 제작 전문기업인 홍진티엔디, SMT-대한, 한국컴포짓, 씨월스마린 등 8개 업체가 동남권 클러스터 공동관을 푸른중공업, 신우산업, 빈센, 에스컴텍 등이 호남권 클러스터 공동관을 꾸며 다양한 보트와 요트를 선보임

○ 한국해양레저네트워크 주관 ‘KIMA WEEK’ 개최

- 해양수산부가 주최하고 한국해양레저네트워크가 주관하는 ‘제6회 대한민국 국제해양레저워크(KIMA WEEK 2018)’가 8월 10일~15일 부산 송도해수욕장과 수영만 요트경기장, 광안리, 용호만 일대에서 개최되었음
- 주제는 ‘전 세계가 함께 즐기는 대한민국 해양레저축제’였으며, 2018 대한민국 해양레저산업 대상 시상, 해양레저 체험, 요트투어 체험, 요스킹(요트+버스킹) 등 다채로운 프로그램으로 진행되었음
- 카약·고무보트 체험행사는 송도해수욕장에서, ‘요트 맛보기’와 신설 프로그램 ‘요스킹’은 수영만요트경기장과 용호만 선착장에서 개최되었음

⑥ 한국수상레저안전협회

○ 동력수상레저기구 등록사항 안전검사 대행기구 선정

- 한국수상레저안전협회가 목포, 울산, 인천, 완도, 평택, 부안 등 국내 여러 지방자치단체의 해양경찰청이 실시하는 동력수상레저기구 등록사항 일제정비에 대행업체로 참여하게 됨
- 안전검사 대상은 수상레저기구로서의 기능 상실, 멸실, 소재 불분명 등 말소 대상 기구의 방치와 미등록 또는 안전검사 기간 경과, 보험가입 여부 등을 확인함
- 등록 대상 수상레저기구로는 수상오토바이, 총 톤수 20톤 미만의 모터보트와 세일링 요트, 추진기관 30마력 이상의 고무보트 등임

○ ‘2018 제3회 한국해양수산산업대상’ 최우수상 수상

- 한국수상레저안전연합회 서울지부는 K-STAR 한국해양수산산업대상에서 레저스포츠 부문으로 최우수상을 수상함
- 한강 난지지구공원에 자리한 한국수상레저안전연합회 서울지부는 수상레저 안전과 사고예방을 위한 안전 교육, 인명구조, 수중정화 활동 등을 진행하고 있음
- 또 동력수상레저기구조종면허(일반, 요트) 면제교육 및 시험업무를 대행해오고 있음

- ‘2018 제3회 한국해양수산산업대상’은 국내 해양·수산시장의 발전, 수출 증대 및 내수시장 확대를 위해 다양한 분야에서 힘써 온 기업을 발굴하여 격려하기 위해 제정된 상임

⑦ 선박안전기술공단

○ 해양교통안전 전담 ‘한국해양교통안전공단’ 설립 확정

- 신설될 공단은 기존 선박검사, 여객선 운항 관리 업무를 수행하고 있는 선박안전기술공단을 확대·개편해 설립될 예정임
- 기존의 업무에 추가해 해양교통과 관련한 교육·홍보, 안전기술 개발과 보급, 해양교통 관련 조사·연구, 선박 분야 대기오염 물질 관리 등의 정책·연구기능을 수행하게 됨

○ 선박안전기술공단, ‘2018 해양안전 포럼’ 개최

- ‘4차 산업혁명 대응과 차세대 선박안전 확보’를 주제로 ‘2018 해양안전 포럼’을 개최함
- 포럼 개최 목적은 급변하는 해양환경기술에 대응하고 신기술 소개 등 차세대 해양안전기술의 민관교류와 협력을 위해서였음
- 포럼에는 선박안전기술공단과 중소조선연구원, 한국조선해양기자재연구원을 비롯해 해양수산부, 선박해양플랜트연구소, 한국해양대학교 등 산·학·연·정 관계자 200여명이 참석하였음

○ 선박안전기술공단, 중소형 선박설계 품질향상 기술세미나

- 중·소형 선박설계 전문가 및 관련 종사자를 대상으로 ‘제3회 중·소형선박설계 기술세미나’를 개최함
- 세미나는 중·소형 선박설계 실무자간 최신 기술정보 공유하기 위해 마련된 자리였으며, 공단 관계자를 비롯한 중·소형 선박설계 실무자 130여명이 참석했음
- 세미나는 해외선박의 선형 및 중소형선박 설계사례, 항만건설작업선의 검사규정 및 구조안전성 평가고찰, 4차 산업기술기반의 선박충돌경보 시스템 개발 소개 등 다양한 주제 발표에 이어 현안사항에 대한 의견을 나누는 시간으로 진행되었음

(2) 지역별 이슈 및 동향

① 인천

- 덕적 · 북도 · 자월면 3곳에 ‘마리나 인프라’ 건설 계획
 - 해양레저산업 활성화를 위해 오는 2020년까지 인천 섬 곳곳에 마리나 계류시설 등 관련 인프라를 대폭 확충하기로 함(2018년03월04일 발표)
 - 옹진군 덕적, 북도, 자월면 등 3곳에 요트, 모터보트 등을 정박시킬 수 있는 마리나 계류시설을 구축할 방침임
- 제2차 마리나항만 기본계획(2020~2029년)에 인천 지역 연안 6곳 신규 포함
 - 해수부에서 발표한 제 2차 마리나 항만 기본계획에 인천시 내 6곳이 신규부지로 선정되었음
 - 선정부지 6곳은 영종도 ‘한상드림아일랜드’ 예정부지, 옹진군 신도, 중구 무의도 광명항 일원, 옹진군 선재도 해변, 송도국제도시 워터프론트 사업 지역, 송도국제도시 ‘골든하버’ 임
 - 인천시는 6곳을 2차 기본계획에 반영시켜 수도권 마리나 거점 도시로서의 발판을 마련한다는 구상임
- 인하공전, 일반인 대상 레저보트정비 교육과정 운영
 - 인하공업전문대학이 FRP 레저보트 선체정비를 위한 일반인 대상 전문인력 양성 교육과정을 개설하고 2018년 07월 24일 개강식 개최함
 - 교육과정은 FRP 레저보트의 수리 및 정비를 위한 실습 중심의 무료교육으로 8월 17일까지 4주간에 걸쳐 진행되어짐
 - 지난 2017년 수료생 10명 중 군 입대자를 제외한 70%가 관련 산업에 취업 및 창업하였음
 - 2018년에는 지원자가 2배 증가했으며, 면접을 통해 12명의 교육생 선발하였음

② 부산

○ 동백항 마리나항 개발

- 동백항 마리나항 개발은 해운대구 우동 747 현재 약 9만 1500㎡ 부지에 동백섬과 광안대교, 마린시티를 볼 수 있는 다목적 방파제터와 250척 규모의 요트계류장과 공원, 산책로, 클럽하우스를 개발하는 사업(2021년 준공 예정)임
- 찬반양론에 따라서 주민 공청회를 개최하였음. 찬성 주민들은 상권 활성화와 관광객 유치 효과를 주장하였으며, 반대하는 주민들은 특정 업체 특혜 논란과 환경훼손을 주장하였음

○ 제6회 대한민국 국제해양레저위크(KIMA WEEK 2018) 개최

- 부산 송도해수욕장, 수영만요트경기장, 광안리, 용호만 일대에서 2018년 8월 10일부터 2018년 08월 15까지 개최되었음
- 이 이벤트는 ‘전 세계가 함께 즐기는 대한민국 해양레저축제’라는 주제로 문화공연, 2018 대한민국 해양레저산업 대상 시상(KIMA Awards), 해양레저 체험, 요트투어 체험, 요스킹(요트+버스킹) 등 다채로운 프로그램으로 진행됨

○ 마리나 비즈센터 부산 건립

- 정부의 지역 관광 거점 육성사업의 일환으로 마리나 비즈센터를 부산에 건립하겠다고 발표함
- 관광객의 서울 쏠림 현상을 해소하고, 지역 경제 활성화를 위해 공항·항만·KTX역이 있는 도시를 중심으로 국제적 지역 관광 거점을 육성하겠다는 목표임

○ 부산 북항 ‘볼보오션레이스’의 기항지 유치 도전

- 부산 북항이 세계 3대 요트대회 중 하나인 ‘볼보오션레이스’의 기항지로 참가하기 위해 2018년 07월 08일, 26명으로 구성된 유치위원회를 발족하였음
- 유치위원장은 출범식에서 “세계 3대 요트대회 중 먼저 볼보오션레이스의 기항지를 부산 북항에 3회 연속(2021년, 2023년, 2025년) 유치 및 개최

하는 게 유치위원회의 목표다”며 “앞으로 다가올 스포츠 패러다임은 요트와 같은 해양 및 레저 스포츠로 유치위원회는 이를 발전시키기 위해 중요한 역할을 수행할 것”이라고 강조하였음

○ ‘제4회 대한민국 해양안전 엑스포’ 개최

- 부산시는 해양수산부와 함께 2018년 7월 4일부터 6일까지 벡스코에서 ‘제4회 대한민국 해양안전 엑스포(Korea Maritime Safety Expo 2018)’를 개최함
- 해양안전 엑스포는 해양안전문화 확산과 해양안전 관련 산업의 육성 지원을 위해 2015년부터 개최되어 올해로 4회째를 맞이하였음
- 대한민국 해군·해양경찰청·수협중앙회를 비롯한 30개의 해양안전 관련 기관 및 업·단체가 후원하며, 150개사 450여개 부스가 운영되었음
- 엑스포 행사는 해양안전·사고예방 홍보전, 해양(조선)안전 기술 및 기자재 산업전, 국제 해양안전 컨퍼런스, 부대행사 등으로 구성되었음

○ 부산 수영만 슈퍼컵 국제요트대회 개최

- 2018년 04월 29일 부산 수영만 앞바다에서 제13회 부산 슈퍼컵 국제요트대회를 개최하였음
- 부산 슈퍼컵 국제요트대회에는 한국, 일본, 러시아 등 12개국에서 50여개 팀, 400여 명의 선수가 참가하였음

③ 경기도

○ 2018 경기국제보트쇼 개최

- 해양수산부와 경기도가 주최하고 킨텍스, 코트라(KOTRA), 워터웨이플러스, 한국마리나협회가 주관하는 2018 경기국제보트쇼가 2018년 5월 24일~27일 고양 킨텍스와 김포 아라마리나에서 개최되었음
- 해양레저 일자리박람회 및 수출상담회, 올해의 제품상 시상, 해양레저산업 정책토론회의 부대 행사를 포함한 역대 최대 규모로 치러짐
- 20여 업체, 130여 부스에 이르는 ‘스타트업&융합 특별관’ 운영하였음

- 안산시 「방아머리 마리나항만 개발」 추진
 - 2018년 2월 23일 해양수산부로부터 ‘안산시 방아머리 마리나항만 개발 사업’ 타당성조사에 대한 결과를 통보받고 대부도 방아머리에 추진 중인 마리나항만 개발을 본격 추진하겠다고 발표함
 - ‘방아머리 마리나항만 개발사업’은 안산시 대부도 시화방조제 전면 해상에 14만4천700제곱미터 규모로 레저선박 300척을 수용할 수 있는 육상 및 수상 계류시설(승객 및 화물이 오르내릴 수 있는 접안시설)과 클럽하우스, 호텔, 상업시설, 마리나 빌리지, 해상공원 등을 조성하는 사업이며, 총 비용 1천228억3천3백만 원이 투입될 계획임
 - 한국지방행정연구원에서 발표한 타당성 조사에 따르면, 안산시 방아머리 마리나항만 개발사업이 지역경제에 미치는 파급효과는 2천306억 원의 생산, 762억 원의 부가가치 그리고 1천389명의 취업 유발 효과가 발생 하는 것으로 추정됨
- 안산시, 스웨덴 마리나 전문기업과 1000억원 MOU 체결
 - 율화섬 안산시장과 군나르 오데 SF-마리나 그룹 회장이 2018년 10월 15일 프랑스 파리에서 1천억 원 투자양해각서를 체결하였음
 - MOU 체결에 따라 향후 SF-마리나 그룹은 대부도와 시화호를 포함하는 안산시 지역에 해양관광·레저 시설 건설 및 운영을 위해 1,000억원(1억 달러 규모)을 투자할 계획임
 - 이에 따라 대부도 방아머리를 중심으로 추진하고 있는 마리나 항만 개발 및 해양관광·레저 사업도 탄력을 받을 전망임
- 화성도시공사 취약계층 요트체험 서비스 제공
 - 화성도시공사 시설관리부 마리나관리팀이 지역사회 공헌활동의 일환으로 취약계층 대상 요트체험 서비스를 제공하였음
 - 이를 위해 사회공헌 활동에 참여 할 요트 후원 선주를 모집하였고, 화성시 관내 읍면동사무소 및 화성시 자원봉사센터와 연계하여 체험활동에 참여할 장애인 및 보호아동 등 취약계층인 복지시설 어린이, 청소년 대상자를 선정하여 무료 요트체험 기회를 제공했음

-
- 8월 21일 화성시 팔탄면사무소와 연계하여 지역 복지시설인 팔탄지역 아동센터 아이들 약 25명이 전곡항 마리나에 방문하였고, 선주의 후원으로 요트 3척을 지원받아 전곡항마리나 인근 해상에서 요트승선 체험을 진행하였음

④ 충청남도

○ 당진항만관광공사, 요트체험 아카데미 개설

- 당진항만관광공사는 2018년도 7월 23일 ~ 8월까지 당진시민, 관광 피서객 600명(초등학교 4학년 이상, 선착순 사전 예약제)을 대상으로 요트체험 아카데미를 개설·운영하였음
- 요트체험교실 운영을 통해 해양 레포츠 활성화 기여 및 당진시를 방문하는 관광객과 당진시민들에게 세일 요트에 대한 교육체험 기회를 제공하고, 왜목 마리나 조기조성 정착을 위한 초석을 다지기 위해 프로그램을 운영하였음

⑤ 경상남도

○ 통영 바닷물길 요트체험 성황

- 통영시 광도면에서 주최하는 수국수국(水國水菊) 축제의 개최를 기념하고 통영해양레저문화 활성화를 위한 바닷물길 요트체험이 경상 남도요트협회의 주관으로 2018년 6월 23일~24일 양일간 죽림만 일원에서 개최되었음

○ 통영 마리나 비즈센터 건립 계획

- 통영시 산양읍 일원 4만 5000㎡ 부지에 2021년까지 257억원을 투입해 레저선박과 해양레저기구 제조·수리·정비, 전시·판매시설, 해양레저 서비스산업을 집적화하는 ‘마리나 비즈센터’를 건립할 계획임
- 경남지역에 구축되어 있는 조선산업 관련 인프라와 인력을 활용해 조선업에 편중된 산업구조를 해양 마리나산업으로 빠르게 전환해 침체된 조선 경기를 보완한다는 전략임
- 이 사업은 정부가 발표한 ‘조선업 침체 지역경제 회복을 위한 지원대책’에 포함된데에 따라 오는 2019년 국비 확보를 통해 공사에 착수할 계획임

- 고성군 당항포 ‘해양레포츠 아카데미센터’ 건립
 - 고성군 당항포 마리나 부지에는 총 5523㎡ 규모의 국내 최초 해양레저 전문 인력 양성기관인 ‘해양레포츠 아카데미 센터’가 조성될 예정임
 - 수상·수중레저 교육시설 설치, 표준화된 교육프로그램을 구축해 해양레저분야 전문 인력을 양성할 수 있는 시설로 2020년까지 182억 원이 투입될 예정임
- ‘창원 명동 마리나’, ‘거제 근포마리나’, ‘고성 당항포 마리나’ 등 3곳 조성 예정
 - 해양수산부 지정 거점형 마리나항만 ‘창원 명동 마리나’는 450억원을 투입해 300척의 계류시설을 설치할 계획으로 2018년 하반기에 공사를 착공해 2020년 완공할 계획임
 - ‘거제 근포마리나’는 계류시설 104척 규모로 사업비 155억 원을 투입해 2019년 완공 예정임
 - ‘고성 당항포 마리나’는 계류시설 100척 규모로 사업비 156억 원을 투입해 2018년 말 완료 예정
- 통영 9개 도서를 잇는 ‘어촌 마리나역’ 구축
 - 2025년까지 64억 원을 투입해 통영시 9개 도서지역의 섬과 섬을 연결하는 ‘어촌 마리나역’을 구축하는 사업을 추진함
 - 2017년 매물도항 준공을 시작으로 2018년 옥지도, 사랑도, 한산도에 계류시설을 설치해 요트 등이 정박할 수 있는 마리나 역을 구축한다는 계획임
- 제12회 이순신배 국제요트대회 개최
 - 제12회 이순신배 국제요트대회가 2018년 11월 7일부터 11일까지 통영에서 개최됨
 - 중국 차이나컵, 타이 킹스컵과 함께 아시아 3대 요트대회로서 10개국 85척 600여 명의 국내외 선수들이 참가했음
 - 해당 대회 기간 동안 요트수조와 세계요트포럼, 요트클럽 친선의 밤 등 국제교류행사를 마련하고 다양한 해양레저스포츠체험 및 전시홍보, 체험부스 등을 운영했음

○ ‘내수면 마리아’ 개발 추진

- 해양수산부가 추진 중인 ‘내수면 마리아 타당성 조사 용역’에 김해 낙동강변과 하동 섬진강변, 진주 진양호 등 6곳의 후보지를 추천해 도심 접근성을 반영한 내수면 마리아를 조성할 계획임
- 큰 강과 아름다운 호수가 많은 경남의 지리적 강점을 살려 해수면 마리아와 내수면 마리아를 함께 육성함으로써 국민들이 어디서나 수상레저를 즐길 수 있는 마리아산업의 대중화를 선도해 나갈 것으로 전망됨

⑥ 경상북도

○ 포항 형산강 하구, 내수면 마리아항 최종 후보지 선정

- 해양수산부는 요트와 모터보트 등을 위한 항구인 마리아 설치를 위해 전국 64곳을 대상으로 입지조건을 평가해 포항을 포함한 최종 후보지 12곳을 선정함
- 경상북도는 형산강 하구에 100억 원을 투입해 계류시설과 교육장, 클럽 하우스 등을 만드는 등 동해안 해양레저관광 중심으로 키울 방침임

○ 포항 영일대해수욕장서 국제해양레저워크 개최

- 해양수산부와 포항시가 2018년 7월 21일부터 2018년 8월 25일까지 영일대해수욕장 일원에서 ‘국제해양레저워크(KIMA Week)’ 개최함
- 영일대해수욕장은 전국의 유일한 해상위터파크를 개장 운영하고, 포항 국제불빛축제 기간 중에는 ‘쿨 디제이 파티’로 무더운 여름 시원한 물놀이와 함께 즐거움을 선사하였음
- 포항 영일대 해상위터파크는 해양수산부 추천 ‘바다에서 먹고, 보고, 즐기자!’에도 소개되는 등 전국적으로 관심을 모으고 있으며, 지역경제 활성화와 관광객 유치에 기대를 모으고 있음

⑦ 전라남도

○ 강진군-(주)가우도해양레저, 강진만 해양관광 체험시설 운영 MOA 체결

- 전남 강진군 가우도를 중심으로 마량 미향과 강진만 생태공원을 연결하는 마리아 요트가 운항할 예정임

- 강진군과 (주)가우도해양레저는 2018년 03월 30일 아트홀에서 강진만 해양관광 체험시설 운영을 위한 MOA(투자합의각서)를 체결하였음
- MOA는 사업(요트 운항) 중단시 원상복구 및 용도전환, 계류장 위수탁계약 및 수탁료 징수, 강진 군민에 대한 할인혜택 부여 등을 포함한 계약임

○ 전남벤처포럼, 요트제작업체에 10억 투자협약

- (재)전남창조경제혁신센터에서 열린 제5회 전남벤처포럼에서 엔젤투자자와 요트제작업체 간 10억 원 규모의 첫 엔젤투자협약을 맺음
- 엔젤투자협약에 따라 전남엔젤투자클럽의 회원인 이정기 퍼스트인투자자문 대표가 5억 원, 황현수 클럽회장이 3억 원, 정문수 한국기술투자대표가 2억 원을 각각 요트제작업체인 (주)에스컴텍(대표 박미라)에 투자하기로 함
- 생산된 요트는 인도네시아, 필리핀 등에 수출할 예정임

○ 목포해수청 ‘2018년 청소년 해양체험 프로그램’ 운영

- 목포해수청은 2018년 4월부터 운영하고 있는 ‘2018년 해양체험 프로그램’을 전남 서남권 지역에 위치한 해양문화 단체·시설을 이용해 운영할 계획임
- 2017년에는 전남 서남권 지역 30개 학교 약 1,500명의 청소년이 해양체험활동에 참여하였으며, 2018년에는 6월까지 21개 학교 약 1,200명의 청소년들이 해양체험활동에 참여한 가운데 연말까지 36개 학교 약 3,200명의 청소년들이 참여할 것으로 예상됨

○ 광양시, 윈드서핑 체험교실 운영

- 광양시가 ‘2018 해양레저스포츠 체험교실 윈드서핑 아카데미’를 섬진강변 태인동 근린공원 앞 수역에서 운영하였음
- 광양시 세일링 연맹이 주관하여 7월부터 8월까지 총 18회에 걸쳐 매주 토, 일요일 진행되었고, 동호인과 시민 등 총 440여 명이 참가하여 성황을 이룸

⑧ 전라북도

○ 부안 격포항서 새만금컵 국제요트대회 개최

- 제4회 새만금 국제요트대회가 2018년 6월 21일부터 당월 24일까지 격포항에서 개최되었음
- 일본, 러시아, 중국, 미국 등 10개국 300여명의 세일러가 참가하였음
- 연인원 1,500여명의 관람객을 파워요트와 크루저요트 및 유람선에 무료로 승선시켜 해상에서 직접 경기를 관람 할 수 있게 했으며, 특설무대에서는 국제요트인의 밤 행사와 새만금노래자랑이 열려 참가선수단은 물론 지역주민과 관광객 등이 함께 어우러졌음

⑨ 강원도

○ 춘천시 마리나 항만 기본계획 대상지 지정

- 해양수산부에서 주관하는 내수면 마리나 항만 기본 계획에 춘천 의암호가 포함되었음
- 내수면의 경우 바다 외곽 방파제를 갖추지 않아도 되어 건설비용 절감, 해수면에 비해 수면이 잔잔해 초보자도 안전하게 교육이 가능하다는 이점이 있음
- 춘천 의암호에는 호수와 내수면 리조트, 호텔 등과 연계한 ‘전원 휴양형’ 마리나가 조성될 예정임
- 사업비는 마리나 조성 300억원, 리조트 조성 1,500억 원 등 모두 1,800억 원이며, 2018년 민간 투자자 유치, 2019년 본격적으로 사업을 추진해 2022년 상반기 개장을 목표로 함
- 춘천시는 인근 삼악산 로프웨이와 관광요트를 연계하는 의암호 관광벨트 사업을 추진하겠다고 밝힘

○ 고성, 공현진항에 어촌 마리나역 건설 계획

- 동해지방해양수산청과 고성군은 해양관광 및 레저 활성화를 위해 19억 원의 사업비를 투입해 2018 연말까지 고성군 죽왕면 공현진항 남방파제 일대에 보트와 요트 14척을 동시에 계류할 수 있는 ‘어촌 마리나역(驛)’을 조성할 계획임

- 공현진항은 거점 마리나시설인 강릉 속초 양양 등 인근 시·군 마리나 시설과 연계한 중간 기착지로 레저선박에게 물이나 연료 공급 또는 휴식처를 제공하고 비상시 안전한 피난처로 활용될 예정임

○ 양양 수산항 요트 계류시설 확충 계획

- 양양군은 양양 수산항 요트마리나 계류시설을 요트 110척 이상이 정박할 수 있는 규모로 확충하겠다는 계획을 발표함
- 양양군은 2018년 국비 등 10억 원의 사업비로 요트 30여척이 정박할 수 있는 계류시설에 이어 2019년 8억 원을 투입해 15~20척 규모로 계류시설을 추가할 계획임
- 양양 수산항은 지난 2006년부터 2012년까지 52억원을 투자해 35t급 56척과 55t급 4척 등 총 60척의 요트를 정박할 수 있는 계류시설과 함께 지상 2층, 연면적 338㎡ 규모의 클럽하우스를 건립해 강원도 요트협회에 위탁, 운영하고 있음

⑩ 제주도

○ 2018 제주도 장애인 요트대회 10월 개최

- 제주지역 장애인의 해양스포츠 참여 독려와 선수들의 경기력 향상, 신인 요트선수를 발굴하기 위한 제주도 장애인 요트대회가 10월 4일부터 7일까지 4일 간 제주시 도두항 마리나요트에서 개최되었음
- 제주특별자치도 장애인요트연맹이 주최하고 대한장애인요트연맹이 공동으로 주관했으며, 도내 장애인과 비장애인 200여명이 참가하였음

○ 제주해경-제주도요트협회 업무협약

- 제주해양경찰서와 제주특별자치도 요트협회가 2018년 8월 8일 해양안전 문화 확산과 해양경찰의 수상레저활동 역량강화를 위한 업무협약을 체결하였음
- 양 기관은 협약에 따라 해양안전 캠페인 등 해양안전문화 확산을 위한 프로그램 공동참여 등에 상호 협력하기로 결의하였음

(3) 국내 영역별 마리나 산업 이슈 및 동향

① 국내 마리나 인프라 관련 이슈 및 동향

○ 해수부, 크루즈 부두·마리나 개발·관광·레저산업 육성 박차

- 해양수산부는 올해 부산항 개발에 총 896억원을 집행했는데 이 중 53억원을 부산 북항의 영도 동삼동 크루즈 전용부두 확충에 사용했음. 정부는 북항 동삼혁신지구에 준공되는 크루즈 전용부두를 통해 관광객이 들어오면 관광이 활성화될 것으로 기대하고 있음
- 내수면 마리나 사업에도 박차를 가하고 있음. 내수면 마리나에는 요트, 보트 등 레저선박 시설뿐만 아니라 리조트·쇼핑센터·테마파크까지 함께 들어설 예정임

○ 해양수산부 ‘제2차 마리나항만 기본계획’ 수립용역 착수보고회 개최

- 해양수산부는 2018년 07월 24일 ‘제2차 마리나항만 기본계획’ 수립용역 착수보고회를 개최하였음
- 해양수산부는 ‘마리나 항만의 조성 및 관리 등에 관한 법률’에 따라 10년마다 마리나 항만 기본계획을 수립하고, 5년마다 타당성을 검토해 이를 보완하겠다고 밝혔음
- 2010년에 제1차 기본계획(2010년~2019년)을 수립한 뒤 수정계획(2015년~2019년)을 통해 전국 마리나항만 예정구역 58곳과 마리나 항만구역 7곳을 지정하였음
- 2차 기본계획에는 지난 1차 기본계획 등에 대한 평가를 통해 기존의 인프라 설치 중심에서 벗어나 마리나 정비업 신설, 내수면 마리나 도입 등 해양관광 진흥을 위한 다양하고 구체적인 정책 방안 포함할 예정임

○ 해양수산부 ‘어촌 뉴딜 300’ 올 핵심사업 추진

- 해양수산부는 ‘어촌 뉴딜 300’ 정책을 통해 2022년까지 1조2000억 원을 들여 낙후된 어촌의 항·포구에 여객선이나 요트가 정박할 수 있는 시설을 마련해 해양관광레저산업을 활성화하겠다고 발표함
- ‘어촌 뉴딜 300’은 2022년까지 전국의 소규모 어항이나 포구 2400여 곳 가운데 300곳을 선정해 우선적으로 정비하고, 객선이 오가는 170곳과 경치가 좋거나 역사적 유적이 있는 등 관광자원으로서 가치가 높은 130곳을 선정할 예정

- 2018년에는 시범사업으로 경남 통영시, 전북 군산시, 전남 목포시 등의 여객선 기항지 접안시설 8곳(107억 원)과 경남 거제시 외포항, 울산 방어진항 등 4곳(75억 원)의 시설을 개선하고 있음

② 국내 마리나 제조업 관련 이슈 및 동향

○ 2018 경기국제보트쇼

- 2018 경기국제보트쇼가 5월 24일부터 27일까지 나흘간 고양 킨텍스와 김포 아라마리나에서 국내외 참가업체 및 바이어 270개사 1,705부스가 참가한 가운데 역대 최대 규모로 개최됨
- 북미 최대 해양레저용품 유통사인 ‘오션마케팅’사를 비롯한 해외 유력 바이어 20개국 126개사가 참여하고, 역대 최초로 대만요트산업협회의 국가관이 개설되었음
- 국산보트의 참가 수가 외산보트를 월등히 뛰어넘는 첫해였고, 국산 보트제조사가 심혈을 기울인 제품이 대거 소개돼 현장 판매와 문의가 쇄도하였음

○ SMT대한 국내 첫 알루미늄 동력 카타마란 요트 개발

- 알루미늄 요트 전문업체인 SMT대한이 국내 처음으로 친환경 알루미늄 동력 카타마란 개발에 성공해 2018년 11월 21일 부산시 강서구 신호항에서 진수식을 거행하였음
- 이 요트는 중소조선연구원이 주관하는 고속보트 생산기술 고도화 지원 사업으로 개발하였고, 재활용 가능한 알루미늄 소재를 적용한 40피트급 상업용 요트임
- 침실과 욕실 2개, 냉난방 시스템 등을 갖췄고, 330마력 엔진 2기를 장착해 27노트 속도로 항해가 가능함

○ 2018 마리나·레저선박 산업육성 포럼 개최

- ‘동북아 마리나 및 레저선박 중심도시로 도약’을 주제로 한 ‘2018 마리나 및 레저선박 산업육성 포럼’이 2018년 11월 30일 산학연관 관계자 50여명이 참가한 가운데 개최됨
- 부산시가 주최하고 중소조선연구원(원장 강병운)이 주관하는 행사로,

부산에 소재한 레저선박 제조, marina 운영, 요트 운영서비스, 요트 수리서비스 등 marina 및 레저선박 관련 산학연관 전문가들이 폭넓게 참가함

- 러시아 요트협회 미하일 일리치 예르마콥 부회장이 ‘러시아 극동지방 요트산업 현황과 한·러 비즈니스 협력 활성화 방안’을, 중소조선연구원 임장곤 본부장이 ‘marina 비즈니스 R&D센터 기획 현황’에 대해 발표함

○ 해양수산부 marina 정비업 등록제 신설, 규제개혁 종합계획 시행

- 해양수산부는 2018년 4월 2일 ‘2018년 규제개혁 추진 종합계획’ 시행안을 발표하고 marina 정비업 등록제도를 신설해 레저선박 수리·정비 분야의 창업을 지원하기로 결정함
- 이번 계획은 미래 신(新)산업, 일자리 창출, 민생안정 등 3개 분야에 관한 규제개혁 추진 종합계획을 마련해 24개 과제를 선정
- 미래신산업 부문에서는 항만운송사업 관련 법령의 ‘선박급유업’ 개념을 ‘선박연료공급업’으로 확대하고, 기존 ‘선박급유업’ 개념 하에서는 선박연료의 범위가 유류에 한정돼 액화천연가스(LNG) 등을 연료로 하는 친환경 선박 및 관련산업 육성에 어려움이 있어, 법령 정비로 해양수산 신산업 육성 기반을 마련할 계획
- 일자리 창출 부문에서는 marina 정비업 등록제도를 신설해 레저선박 수리·정비산업 분야의 창업을 지원하기 위한 법적 기반을 마련하고, 어항 개발 사업으로 조성한 토지 매각 시 민간투자자의 참여 기회를 확대해, 민자 유치를 활성화하고 어항 개발을 촉진하기로 함

③ 국내 marina 해양관광 관련 이슈 및 동향

○ ‘해양레저관광활성화 추진계획’ 발표

- 이번 계획은 ‘즐거움이 있는 바다, 바다가 있는 삶’을 비전으로 고품격·고부가가치 해양관광산업 육성, 해양레저관광 하드웨어·소프트웨어 구비, 해양레저관광 저변 확대 등으로 구성되었음
- 고품격·고부가가치 해양관광산업으로 해수부는 marina, 크루즈, 수중레저,

해양치유 등을 육성하기로 함. 이를 위해 마리나 선박 정비업을 신설하고, 신규 마리나 창업자에게 부담이 되는 의무보험료를 인하하는 등 창업을 촉진하기로 했음. 또 소규모 마리나와 어항을 중점 개발해 계류시설을 확충하고, 거점 마리나와 상호 연계해 마리나 계류선석을 확대해 나가기로 함

- 이와 함께 대만과 홍콩 등으로 크루즈 시장을 다변화하고 국내 크루즈 수요를 20만 명까지 확대하는 등 크루즈 산업의 체질을 개선하기로 함
- 아울러 해중경관지구 지정, 해중공원 시범사업을 통해 수중레저 여건을 개선하고 소금, 해송, 진흙(머드) 등 천연 해양자원 치유효능 검증과 사업화모델 개발을 통해 해양관광의 계절적 한계를 극복해 나가기로 함
- 해양레저관광 저변 확대를 위해서는 해양레저스포츠 체험교실을 작년 64개소에서 올해 80개소로 확대하기로 했으며, 생존수영교실 운영 확대와 낚싯배 안전기준 강화 등 안전한 해양레저 환경 조성도 만들어 나간다는 방침을 밝힘

○ 정부, 경제관계장관회의서 마리나업 관광사업 인정 방안 발표

- 2018년 4월 16일 경제관계장관회의를 개최해 하반기에 마리나업 등 신유형의 관광사업을 법령상 관광사업으로 포괄할 수 있도록 관계법령을 개편하는 내용을 골자로 한 ‘지자체 투자 프로젝트 지원방안’을 발표함
- 민간기업 등의 투자 수요가 있지만 규제 등으로 인해 실제 투자로 연결되지 못하고 있는 과제를 발굴해 규제 완화 등 지원 방안을 마련한 것임
- 마리나업이 관광업으로 등록이 되면 관광개발진흥기금 융자를 받을 수 있고 5년간 세금 면제 등의 혜택 가능

○ 마리나 선박 대여업의 등록 기준 완화 전망

- 정부는 2018년 9월 27일 혁신성장 관계장관회의를 개최하고 여가·레저 산업의 성장촉진을 위한 규제를 대폭 완화할 방침이라고 발표함
- 회의에서는 마리나 선박 대여 사업위한 임대차 계약기간 요건 완화 등 총 31가지 규제혁신 사례를 통한 ‘현장 밀착형 규제혁신 방안’을

발표함

- 현재 마리나 선박 대여업을 하려면 선박을 소유하거나 타인의 선박을 3년 이상 사용할 수 있도록 임대차 계약을 해야 하지만 소규모 창업자의 경우, 선박을 3년 이상 빌리는 것에 대해 부담을 크게 느끼고 있다는 점을 고려하여, 향후 임차한 배로 마리나 선박 대여업을 하는 경우 임대차 기간과 상관없이 허용할 계획임
- 정부는 이를 위해 마리나항만의 조성 및 관리 등에 관한 법률 개정안을 2018년 12월 발의할 계획

○ 국회의원 김두관, 경기도 등과 함께 ‘해양레저포럼’ 개최

- 더불어민주당 김두관 국회의원과 경기도, 김포시가 공동 주최한 ‘2018 제3회 경기해양레저포럼’이 2018년 11월 12일 국회 의원회관에서 개최되었음
- 포럼 주제발표는 임지현 해수부 해양레저관광과장의 ‘한국마리나산업의 현재와 미래’, 김충환 경기도 전문위원의 ‘경기해양레저육성사업 성과 및 계획’, 장보현 한국리서치 본부장의 ‘통계로 보는 대한민국 해양레저산업’, 정연승 단국대 교수의 ‘유통산업과 해양레저산업의 상호융합’, 이석기 워터웨이플러스 팀장의 ‘김포 아라마리나의 해양레저 경쟁력’ 순으로 진행되었음

○ 문체부-해수부, 해양관광 활성화를 위한 업무 협약 체결

- 문체부 도종환 장관과 해수부 김영춘 장관은 2018년 7월 11일 서울 정부서울청사에서 해양관광 활성화를 위한 양 부처 간 업무협약을 체결함
- 문체부와 해수부가 국가경제를 발전시키고 국민행복을 증진하기 위해 해양관광을 더욱 활성화해야 한다는 데 인식을 같이하고, 해양관광 활성화를 위한 양 부처 간 지속적인 업무 협력 체계를 구축하기 위해 마련되었음
- 양 부처는 세계적인 해양관광 관문도시 육성, 마리나·크루즈 등 고부가가치 해양관광 산업 육성, 해양치유 등 해양관광 신산업 육성, 해양생태,

섬 등 해양관광 자원 개발 등 해양관광산업을 육성하고 상호 협력할 것을 약속함

- 또한 해양관광 제도 개선과 상호 교류를 위해서도 공동 협력할 것을 합의함. 아울러, 협력사업의 원활한 추진과 공동사업 발굴 등을 위해 양 부처 차관을 공동 의장으로 하는 ‘해양관광활성화협의회’를 구성해 운영하기로 함

④ 기타 이슈 및 동향

○ 해수부, 해안권역별 마리나 창업설명회 개최

- 해양수산부는 2018년 2월 20일~2월 27일 동안 전국 해안권역을 중심으로 총 4회에 걸쳐 ‘2018 권역별 마리나 창업설명회’를 개최함
- 이번 설명회에서는 마리나업 예비 창업자들이 어렵게 생각하는 창업 관련 행정절차를 사례 중심으로 알기 쉽게 안내하고, 마리나업과 연계할 수 있는 다양한 수익창출 모델을 소개함
- 해양레저 분야 주요 창업·구직계층의 연령대를 고려해 선상에서 음악 공연을 펼치는 ‘마리나 선상공연(버스킹)’을 비롯해 맛집과 해양레저를 연계한 ‘마리나 맛집투어’ 등 청년층을 겨냥한 창업 방식도 안내되었음

○ 부산시, 해양·수산 분야 ‘규제혁신 민관합동 토론회’

- 부산시가 2018년 11월 22일 해운대 벅스코에서 윤준호 국회의원(농림축산식품해양수산위)과 정현민 부산시 행정부시장의 공동 주재로 ‘규제혁신 민관합동 토론회’를 개최하였음
- 토론회는 부산항을 사랑하는 시민모임 박인호 공동대표의 ‘동북아 해양수도 구현을 위한 해양자치권 확보’에 대한 발제를 시작으로 규제혁신 과제에 대한 질의, 답변과 현장 견의 순으로 진행되었음
- 이날 토론회에서 다룬 규제혁신 과제 안건은 ‘마리나 항만 개발사업 시행 권한 지방 이양’, ‘마리나 서비스업 관련 권한 지방 이양’, ‘공유수면 점·사용료 산정 방식 개선’, ‘LNG 관공선 도입 및 실증사업 지원’, ‘수상레저기구(요트 등) 항해구역 허가가준 완화’, ‘수

상레저기구(요트 등) 승선·운항자격 이중면허간소화’, ‘어육 판매 시장 활성화’를 위한 소분 판매 허용’ 등 총 7건이었음

○ “해양 관광·레저산업 적극 육성“, 해수부 기능 집중

- 해수부는 ‘해수부와 그 소속기관 직제 시행규칙 개정안’을 입법예고했다고 밝힘
- 개정안에 따르면 기존 ‘해양레저과’가 ‘해양레저관광과’로 재편되고, 기존 해양 관광 진흥정책 수립 등 업무와 함께 마리나항만 개발, 크루즈산업 육성 등 해양 관광 기반업무를 추가로 책임지게 됨
- 해수부는 다른 업무에서도 합리적으로 업무를 분장하기 위한 직제개편을 단행할 예정으로, 수산 분야의 자연재해 업무, 귀어·귀어촌 업무, 항만시설 유지·관리 업무 등이 조정 대상임
- 해수부 주요 업무 강화를 위한 인력 증원도 이뤄질 예정으로 해수부 본부에 총 9명이 증원됨. 해당 업무는 해운 산업 경쟁력 강화(1명), 해양산업클러스터 활성화(1명), 선박평형수관리협약 이행(1명), 한국형 이(e)내비게이션 도입(2명), 해적피해예방대책 추진(1명), 항만건설작업선 안전관리(1명), 정보보안 관제센터 운영(2명) 등으로 계획하고 있음
- 소속기관에서도 국립수산물품질관리원(11명)을 비롯해 국립해양조사원(연구사 1명), 어업관리단(3명) 및 어업지도선 종합상황실(7명), 지방해양수산청(각 7명), 해양안전심판원(2명) 등의 인원이 보강되며, 국립수산물학원(2명)과 해양수산물인재개발원(1명), 국립해양측위정보원(1명)의 인력도 보충할 예정임

2) 자문위원을 활용한 전문 의견반영

○ 오랫동안 해양레저관광분야에서 교육 및 연구, 및 사업으로 활동해온 전문가로 구성된 자문위원들의 인천시 해양레저 관광에 전반에 대한 주제별 의견 교환

○ 목적 : 인천시 해양레저산업 및 서비스 활성화를 위한 정책과제 도출 및 전문가 의견 수렴

○ 일시/장소 : 1차 2018년 9월 21일, 2차 2018년 10월 31일 / 마리나연구회 회의실

○ 참석자 : 김성귀 교수외 9명

○ 자문내용

- 해양레저산업의 범위가 어디까지인지 불분명
(학술적으로 정의 및 개념 정립필요)
- 종합계획이지만 많은 아이템제시보다 몇가지 성공가능한 사업아이템 발굴 필요
- 인천시는 관심과 지원만 있으면 자연 인프라 및 접근성이 좋아 다른 어떤 지자체보다 해양레저 및 해양관광의 활성화의 성공 가능성이 큼
- 바다만 생각지 말고 경인운하 및 호수공원 등 내수면 수상레저 및 관광에도 관심을 가져야 함
- 도서 어촌의 해양관광 활성화를 위해서는 어민들의 해양레저 및 관광에 대한지속적인 마케팅 교육이 필요하며 젊은이들의 귀어를 적극 권장할 필요가 있음
- 인천시의 경우 해양레저제조사업보다는 요트/보트 등 완성품 시장을 성화시키는 것이 지역경제에 도움을 줄 것으로 판단됨
- 특히 요트 딜러 브로커 양성을 통해 요트 보트 판매 촉진을 장려할 필요가 있음
- 인천의 해양레저산업은 지리적 이점을 이용 중국과의 해양레저 산업 및 해양관광 정보 교류를 통해 새로운 상품끼리를 개발하면 양국 간 경제적 시너지가 부가됨
- 연구보고서로만 끝나지 않기를 바람

다) 어촌 현장 조사, 중간보고 및 간담회를 통한 후보군 발굴

(1) 어촌현장조사

○ 목적 : 2019년도 어촌 요트계류시설 대상지역 사전답사 및 기초조사

○ 조사방문지

- 1차 조사(2018년 4월 16일 ~ 17일) : 자월도, 승봉도, 이작도, 덕적도, 굴업도, 백아도, 문갑도
- 2차 조사(2018년 3월 24일) : 신도, 장봉도, 의도
- 3차 조사(2018년 5월 2일) : 진두항, 후포항, 어류정항

○ 시사점

- 기존 인천섬 소규모 요트계류시설 설치 대상지의 열악한 조건 확인
- 추후 연구과제 도출 : 대상지 재검토 및 추가 탐색 필요
- 기존 어항 중심의 요트계류시설 추진이 아닌 별도의 도서(섬)별 소규모 요트계류 시설 위치 탐색 필요
- 어항별 특성과 환경에 맞는 2-3가지의 소규모 요트계류시설 모형 개발 필요
- 2019년 사업비의 산출근거 재편성 및 모형 개발에 따른 예산소요 추가 작성
- 요트계류장 설치 이외의 해양레저 관련 산업의 병행 조사 필요성 인식 및 추후 별도 조사
- 옹진군 및 강화군 담당 공무원과의 네트워크 형성을 통한 정보 공유 및 현안 과제 발굴 필요
- 인천 섬 대상지와 비슷한 어항의 계류시설 벤치마킹을 위한 국내외 어항 탐색 및 방문 조사

(2) 간담회

○ 1차 간담회(2018년 7월 17일)

- 장소 : 인천시청 회의실
- 참석대상 : 인천시 도서정책과, 옹진군 강화군 중구 담당 공무원, CKIPM 대표 및 마리나 설계 전문가, 유홍주 인하대교수, 정상천 차장 등
- 발표자 : 인하대 유홍주 교수

○ 2차 간담회(2018년 11월 26일)

- 장소 : 인천경제산업정보테크노파크 중회의실
- 참석 대상 : 시(항만과, 수산과), 중구, 동구, 서구, 남동구, 강화군, 옹진군, 인천연구원, 한국마리나협회 등
- 발표자 : 인하대 유홍주 교수

(3) 중간보고(2018년 9월 7일)

- 장소 : 인천광역시 미추홀 회의실
 - 참석범위 : 인천시의회 의원 3명, 해양항공국장, 해양도서정책과장 외 인천시 산하 지자체 담당관, 인천발전연구원, CKIPM 대표 및 마리나 설계 전문가 등
 - 발표자 : 인하대 유홍주 교수
-

V. 인천시
해양산업
발전을 위한
해양클러스터
발전모델 구축

V. 인천시 해양산업 발전을 위한 해양클러스터 발전모델 구축

1. 인천시 해양레저산업 발전 및 해양클러스터 비전 및 목표 설정

가. 비전 : 인천! 해양레저산업의 미래를 열다.

누구나 쉽고 즐겁게 찾을 수 있는 해양레저관광 국제도시 및 수도권 해양레저관광 중심지로서의 도약을 통한 동북아 최고의 글로벌 해양레저산업 허브 구현

나. 목표

본 계획의 비전 및 목표달성을 위한 추진전략 및 세부 실행방안은 IV장의 인천시 해양산업 중점투자분야 발굴 및 기본방향을 통해 다음과 같이 설정함

- 1) 해양레저산업육성을 위한 인프라 구축
- 2) 해양관광 국제화 및 명품 브랜드화
- 3) 해양레저산업 개발 및 축진을 위한 지원서비스 강화
- 4) 해양레저 관광과 연계된 파생산업 발굴



<그림 5-1> 인천시 해양레저산업육성 비전 및 목표



〈그림 5-2〉 인천시 해양레저관광산업 발전을 선도할 중점 관리지역

2. 중점투자분야 선정 및 발전전략 구축

인천시 중점투자분야 선정을 위하여 우리나라 지방정부의 해양레저관광 주요 사업을 조사하였으며, 통계처리를 위한 데이터는 시군의 출판자료(통계연보, 백서 등)를 활용하여 객관적이고 사실적인 신뢰성 있는 자료를 참고로 하여 수집하였음

1) 정부 및 전국 지방정부 해양레저산업관련 주요업무 검색

가) 부산광역시

(1) 해양관광지 명소화/브랜드화

- 해수욕장 명소화 사업
- 해양관광 종합공원 조성
- 해변친수 인프라/공간 정비
- 해양관광 도시 브랜드 구축

(2) 해양레저 친수문화 확산

- 해양관광 콘텐츠 발굴 사업
- 해변 문화공간 정비/연계사업
- 해양레저교실/이벤트 육성
- 해양관광행태/실태조사

(3) 고부가가치 해양관광산업 육성기반 강화

- 마리나산업 클러스터 구축
- 소규모 마리나/어항시설 정비
- 크루즈산업 경쟁력 개선

나) 강원도

(1) 해양관광육성을 위한 기반구축

- 지역민의 해양의식 강화
- 해양관광 인프라 구축
- 해양관광개발에 관한 법률적 제도적 기반 마련

(2) 해양관광사업 지원

- 다양한 해양관광상품 및 시설의 개발
- 정보화시대에 걸맞은 해양관광 시스템 구축
- 해양관광 기술증진 전문가 양성 및 안전관리체계 확립
- 민자투자유치 촉진을 위한 인센티브 제공
- 해양관광의 국제화 및 국제협력강화

(3) 해양관광행정 효율화

- 해양관광 행정주체별 역할 정립
- 해양관광개발정책의 우선순위 확보 및 환경보전
- 해양관광부서의 기능 강화

(4) 지역축제를 통한 해양관광 육성

- 독창적인 축제 테마 발굴과 계절성 극복
- 축제의 지속적 관리 제도 마련
- 기획과 홍보를 위한 전문인력양성

다) 경기도

(1) 해양레저산업과 서비스 육성 선도

- 경기국제보트쇼 지속 확대
- 경기도 해양레저서비스 종합발전계획 수립
- 해양레저 관련 국가 사업 유치 추진단 운영
- 경기도 서해안 해양레저서비스 및 관광 통합 지도제작 및 홍보시스템 구축
- 경기도 해양산업육성조례에 해양레저관련 조항 추가 추진

(2) 해양레저 인프라 개선

- 전곡마리나 고객중심의 환경정비
- 전곡마리나 방문자 확대를 위한 대중교통 인프라 확충
- 전곡마리나 친수환경 개선을 위한 보안시스템 구축
- 해양레저 기업을 위한 지경부의 창업 보육센터 설치 사업 유치
- 해양레저 생산기술지원센터 유치

(3) 해양레저 부품사업 발굴 및 육성

- 해양레저 부품 및 서비스 기업 자금 지원
- 해양레저 기업협의체 운영지원

(4) 해양레저 정책 추진체계 강화

- 해양레저 기업협의체 운영 지원
- 해양레저 산업에 대한 정책 연구 및 기획기능 강화
- 도내 해양레저 산업 추진체계 강화

(5) 요트스쿨

- 도내 교육 단체와 프로그램 연계 및 홍보 강화
- 내수면 체험 교육 프로그램 확대
- 경기청소년 해양수련원 건립

(6) 요/보트 차터링

- 요/보트 체험 프로그램 확대
- 해양레저 바우처제도 도입
- MICE 산업과의 해양레저서비스 산업의 연계

(7) 요/보트 유지보수 및 관리

- 요/보트 수리소 조기 건립추진
- 요/보트 정비 관련 직업교육 제공

(8) 방문자를 위한 공용계류

- 계류장 규모 확대
- 마리나 네트워크 구축
- 입출항 서비스 고도화

(9) 클럽하우스

- 클럽하우스 운영지원
- 클럽하우스 운영 프로그램 개발 및 운영
- 지역주민과의 문화교류 서비스 제공

라) 충청남도

(1) 충청남도 관광 랜드마크 조성

- 가로림만 융합형 관광지 조성
- 천수만 관광 휴양벨트 조성
- 원산도 테마랜드 조성
- 안면도 관광지 개발
- 대천 머드관광 고부부가가치화
- 해수욕장 종합정비 및 차별화 사업

(2) 사계절 관광포트폴리오 구축

- 음섬포구 ~ 삼교호 해양친수공간 조성
- 레버리지형 MICE 관광 육성
- 신두리사구 관광패키지 개발
- 장항 해양생태마을 조성
- 영목항 나들목 해양관광 거점 조성

(3) 서해안권 해양레저거점 조성

- 서해 요트아일랜드 조성
- 홍원항 관광지 조성

-
- 해양관광 바다낚시공원 조성
 - 수도권 맞춤형 해중레저 관광여건 조성
 - 왜목 해양레저타운 조성

(4) 해외 관광객 유치 확대

- 중간기착형 크루즈 관광지 개발
- 대산항 관광기반시설조성 및 외국인 수용태세정비
- 안흥 스토리텔링형 중국 역사자원 발굴

(5) 충남 고유의 해양문화 창달

- 충남 해양관광브랜드 구축
- 지역대표 해양문화 축제 육성
- 희망 서해안 한마당 축제

(6) 도서의 관광 자원화

- 유형별 도서관광지 개발
- 무인도 생태여행코스 개발
- 연안 관광지 연계형 소도서 개발

마) 전라북도

(1) 섬 관광 특성화 전략

- 자원유형별 개발
- 도서권역 재설정
- 재설정에 따른 해양관광 활성화 전략

(2) 관광 연계성

- 섬간 테마관광코스 개발
- 허브와 스포크 운항 전력 도입
- 여객선 야간운행
- 친환경 해상 케이블카 운영

(3) 관광 인프라 개선

- 연육교 건설 확대
- 상수도시설 및 관리체계 개선

- 전기공급 확대
- 환경 위생시설 개선
- 원격의료 서비스 시행

(4) 홍보 및 마케팅

- 섬 브랜드 홍보
- 스탬프 미션 프로그램 운영
- 섬 투어 지원

(5) 요트 스쿨 및 요트 클럽 육성

- 초중등학교 교직원 대상 요트체험 프로그램 운영
- 유소년을 위한 바다사랑 요트체험 프로그램 운영
- 지역대학 평생교육원
- 요트체험 프로그램 운영
- 공무원 교육훈련 과정 중 요트체험 프로그램 운영
- 국내 및 해외 요트 동호인대회 유치
- 연안 7개 시 군별 공공 요트스쿨 운영
- 요트스쿨 지도자협의회 결성 및 운영 장려

(6) 국제 요트 레이스 개최

- 아메리카즈 컵 도전
- 2020년 이후 국내 요트산업 여건 성숙시 자연스럽게 도전
- 대륙 간 요트레이싱 대회 신설 : 호주 퀸스랜드 - 경남
- 호주 브리즈번 - 다윈 - 마닐라 - 홍콩 - 상해 - 통영 연결 레이스 개최
- 이순신 장군배 국제요트대회의 국제 브랜드화
- 엘리트 선수와 생활 체육인이 함께 참여하는 통합 브랜드로 육성

(7) 대한민국 국제 보트쇼 지속적 개최

- 산업 전문 전시회로 육성
- 국제보트쇼연맹(IFBSO) 인증 추진
- 세계 유명보트쇼와 업무협력 네트워크 구축
- 민간주도의 보트쇼 추진

(8) 슈퍼요트산업 육성

- 슈퍼요트 선체 및 실내 인테리어 기술개발 프로젝트 추진
- 슈퍼요트 행정선 건조
- 국내 슈퍼요트 건조 가능업체 투자유치
- 국내 중소조선업체와 해외 슈퍼요트 업체 간 합작 투자 지원
- 슈퍼요트 해외마케팅 지원

(9) 해양레저산업 클러스터 조성

- 조성위치 : 통영시 용남면 일원
- 조성규모 : 900,000㎡
- 유치업종 : 요트 금속가공, 전자제품, 전기장비, 기계장비, 운송장비, 가구 등
- 벤치마킹 : 골드코스트 해양산업 클러스터

(10) 마리나 개발사업 시행

- 국가 지정 마리나의 체계적 개발(8개소)
- 피셔리나 개념의 시군 자체 마리나 사업 적극 지원(12개소)
- 다기능 어항 개발 시 계류시설 보강(6개소)

바) 전라남도

(1) 해양관광 낚시를 결합한 피싱요트 사업 추진

- 피싱요트 설계 및 디자인 공모전
- 보급형 피싱요트 선체 및 실내 디자인 개발 프로젝트 용역
- 낚시어선 및 일반 어선의 피싱요트 전환사업 추진
- 어촌계 공동운영 피싱요트 비즈니스 모델 발굴
- 사업자와 소비자를 연결하는 피싱요트 이용 인터넷 공동 네트워크 구축
- 피싱요트와 운항 해상지도 GP
- 피싱요트와 남해안 섬 탐험 연계 관광상품 개발

(2) 요트 생산 전문인력 양성 제도 개선

- 도내 대학 요트전문학과 개설
- 요트 디자인 및 건조 작업훈련 프로그램 개발
- 호주 퀸스랜드 주립 전문대학 요트학과 연수생 선발 지원

- 도 조직 내 요트산업 전담부서 신설
- 요트산업 관련 제도개선 용역 시행
- (3) 해양산업 국제협력 협의체 구성
 - Global Marine Diamond Belt 구축
- (4) 정부차원의 정책적 지원 확대
 - 해양레저산업에 대한 국가정책 반영 강화
 - 해양산업 복합단지의 중복 투자 방지
 - 선진국과의 긴밀한 네트워크 구축 강화
 - 추진체계 마련 및 로드맵 수리
 - 세계개선 및 금융, 보험 지원체계 구축
- (5) 지역특성을 고려한 대표 해양레포츠 발굴/육성
 - 교육적 측면의 해양레포츠 교육 실시
 - 해양레포츠 이벤트 유치 및 프로그램 개발
 - 지역사회 설정을 고려한 마케팅 전략 개발
 - 해양레포츠에 관한 정보화 구축과 홍보
- (6) 해양레포츠산업의 활성화
 - 해양레포츠 문화에 대한 교육적 인식 개선
 - 레포츠장비의 국내 수요공급 확충과 부품산업의 강화
 - 선박/엔진 등의 전문 인력 육성
 - 전남 해양레포츠 관련 산업의 연계를 통한 활성화
 - 해양레저산업 업무통합과 전문부서 신설
 - 전문지도자 및 기반조성 TF팀의 육성
 - 해양레포츠 인력양성기관의 설립
 - 갯벌과 연계한 해양레저산업육성
- (7) 해양레포츠기반시설 확충 및 정비
 - 해양레저기반시설 구축
 - 연계교통망 확충 및 신 교통체계 구축
 - 숙박시설의 확충 및 현대화

-
- 해양레저 관련 SOC의 확충과 기존어항의 정비
 - 난개발 방지를 위한 협력체계 구축
 - 친환경 부유체식 마리나 시설 구축
 - 다도해 어촌/어항의 해양레저관광기능 확보
 - 친환경 부유체식 마리나 시설 구축
 - 다도해 어촌/어항의 해양레저관광기능 확보
 - 친환경 부유체식 수상가옥 조성
 - 크루즈 선박 유치
 - 해양레포츠 콘텐츠 개발
 - 해수욕장과 도서를 활용한 해양레포츠 확대

(8) 법/제도적 현황 및 개선

- 규제중심의 관련 법규 개선
- 해양레포츠 시설개발을 위한 법/제도적 규제 완화
- 정책혼란으로 인한 법/제도적 혼선 방지
- 해양레포츠 관계법령 정비

사) 통영시

(1) 기반조성

- 신규마리나항 건립
- 한국형 피서리나 조성
- 도남동 요트 특구 조성
- 해양스포츠 국가대표 해상훈련장 유치 추진
- 어업인 해양레저 교육센터
- 외국인 스마트 맞춤형 시설
- 해양레저 해변 조성

(2) 지역경제 기여

- 해양레저 체험마을 사업
- 해양레저 체험타운 사업
- 해양레저 귀촌마을 조성

- 해양레저 전시컨벤션 센터
- 해양레저용품 판매거리 조성
- 해양생물교육 프로그램 개발/운영
- 지역기반 해양레포츠 벤처기업 육성

(3) 국내외 수요자 니즈 충족

- 국제 해양레저 인증 취득
- 영문홍보책자 발간
- 해양레저 인터넷 사이트 / SNS운영
- 요트항해코스 개발
- 해양레저 정보센터 운영
- 국외 해양레저 도시 교류 사업
- 해상관광택시 도입
- 공항리무진 운행 지원

(4) 국내해양레저선도

- 해양레저 선수 육성 지원
- 해양레저스포츠아카데미 지원
- 해양안전관리 순찰대 운영
- 해양레저 전문인력 육성
- 해양레저 기반시설 관리
- 해양레저 거버넌스 체계 구축
- 이순신장군배 요트대회 효과 제고
- 트라이애슬론 대회 효과 제공

아) 제주도

(1) 인프라 관점 전략

- 육상 계류시설 구축
- 해양복합 문화 공간 marina 빌리지 조성
- 휴먼어항을 활용한 네트워크 방식 marina 개발
- 제주 marina Hub항 선정
- marina 산업 전문 인력 양성을 위한 대학과의 연계

(2) 법/제도 관점 전략

- 마리나 관련 법안의 통일
- 민자 유치 시 제도 완화 및 금융 지원
- 마리나 이용시설 대중화를 위한 교육기관 설립

(3) 콘텐츠/프로그램 관점 전략

- 제주 해양 동물보호 요트투어 캠페인 실시
- 제주해녀 요트투어 개발

(4) 홍보/마케팅 관점 전략

- 제주도의 지리적 위치를 활용한 홍보
- 마리나 관련 통합적인 DB 구축 및 홍보사업 추진
- 마리나 항만에 대한 인식 및 관심도 제고

2) 중점투자분야 선정 및 발전전략 구축

- 요인분석을 통하여 전국 해양레저관광사업의 자료를 요약하고 그 중 애매하거나 불필요한 자료를 제거하고 변수의 구조 파악을 한 후 타당성을 평가하여 해양레저관광 사업의 카테고리를 추출하였으며, 각 사업별 추진실적과 성공 가능성으로 요인들을 측정하였음. 최종적으로 요인분석결과 4개의 카테고리로 요인이 추출되었음
 - 마리나 및 해양관광시설 인프라 구축
 - 해양관광산업의 특성화
 - 해양레저관광 지원서비스 강화
 - 해양레저 제조 산업 지원과 제도 개선
- 위의 4개의 카테고리를 바탕으로 4장의 전문가 인터뷰 및 자문회의, 중간보고, 간담회 등의 결과를 반영하여 최종으로 아래와 같은 인천광역시 중점투자분야를 선정하였음
 - 해양레저산업육성을 위한 인프라 구축
 - 해양관광 국제화 및 명품 브랜드화
 - 해양레저산업 개발 및 촉진을 위한 지원서비스 강화
 - 해양레저 관광과 연계된 파생산업 발굴

3. 전략분야별 세부 추진전략 및 단계별 Action Plan 도출

가. 해양레저산업 육성을 위한 인프라구축

1) 마리나항만 인프라 조성

☐ 비전

국제 해양도시로서의 마리나 인프라 구축

☐ 목표

- ▶ 수도권 마이요트시대 대비 마리나 선석 확보
- ▶ 지역별 마리나 기능 특성화 추진

가) 개요

(1) 필요성 및 목적

- 인천 연안 기초 지자체간 난개발을 방지하고 시설수요에 부합된 적정수준의 마리나 항만 개발 유도를 위한 인천시 및 국가차원의 법정기본계획수립 필요
- 마리나항만 개발에 관한 중장기적 정책방향을 설정함으로써 마리나항만 개발사업의 발전과 효율을 도모하여 인천시 및 국가경쟁력 제고 및 경제발전에 기여
- 마리나항만 등 관련 인프라의 적기 확충, 체계적인 개발 유도 및 고부가가치 해양레저산업 육성 및 연관 산업과의 유기적 체계 구축으로 국가의 전략 기간산업으로 육성
- 인천시 마리나 항만 개발을 통해 해양레저관광 인프라 강화, 생산고용 효과 및 일자리 창출, 관광, 제조, 서비스업 등의 성장 기반을 마련하고자 함
- 국제 해양도시에 걸맞은 마리나 수요가 필요하며 수도권 마리나 항만 수요를 대상으로 현재 운영 중인 마리나 개발 현황 및 장래 마리나 조성 계획을 고려하여 인천시 마리나 중장기 전략수립이 요구됨

(2) 공간적 범위 : 인천광역시 일원

- 연수구(3개소) : 인천, 송도1, 송도2
- 중구(3개소) : 왕산, 무의, 영종
- 옹진군(4개소) : 서포리, 북리, 선재도, 북도

○ 서구(1개소) : 경인항(내수면 마리아)

(3) 내용적 범위 : 마리아항만 추진시 주요검토사항

○ 마리아항만의 조성 및 관리 등에 관한 법률」 제4조의 규정에 근거하여 마리아항만 기본계획수립의 기본원칙과 정책방향을 제시

○ 마리아항만의 중·장기 정책방향에 관한 사항

○ 마리아항만 입지지표 등 마리아항만구역 선정기준 및 개발 수요 등에 관한 사항

○ 마리아항만의 지정·변경 및 해제에 관한 사항

○ 마리아 관련 산업의 육성에 관한 사항

○ 추정사업비

○ 마리아항만 예정구역의 위치 및 면적 등

나) 기본자료 및 조사 분석

(1) 마리아의 이해

(가) 마리아의 의의

○ 마리아(Marina)의 어원은 라틴어로 ‘해변의 산책길’ 또는 ‘해안에서 생선 요리를 파는 곳’이라는 뜻으로, 수변지역에 플레저 보트(Pleasure Boat)를 계류·보관하기 위한 수역시설, 레저를 즐기기 위한 숙박시설, 레스토랑 등 이용자의 편의를 제공하는 서비스 시설을 겸비한 복합적 해양레저공간을 의미

○ 이탈리아에서는 ‘Marina’를 작은 항구라는 뜻으로 유래. 이러한 마리아는 유럽에서 1930~1940년대에 주로 부유층이 여가활동 중 각종 보트를 즐기기 위한 시설물로 지칭

○ 1950년대 중반에 전후 세대의 경제적 수익 증가와 생활수준의 향상에 따른 여가 수요가 다양해짐에 따라 기존 전통적인 마리아 시설에서 보트의 정박뿐만 아니라 숙박시설, 레스토랑, 보트판매, 보트수리, 상가, 극장, 클럽 등의 다양한 시설이 포함

○ 최근 국내에서도 마리아는 요트 및 보트의 생산, 판매, 임대요트, 레스토랑, 숙박시설 등 각종 서비스 시설을 갖춘 종합리조트 형태로 점점 발전하는 추세

○ 국내에서는 마리아를 요트, 보트, 제트스키 등의 위락용 선박(Pleasure

Boat)등의 계류를 목적으로 하는 소규모의 정박소로 보는 협의의 개념과 계류시설(해상, 육상), 상하가 시설(크레인), 수리 및 보관시설, 보급 및 청소시설, 안전관리시설, 연수 및 교육시설, 숙박 및 휴식시설, 문화교류시설 등을 갖춘 종합적인 해양레저시설로 보는 광의의 개념이 있음

- 국외의 경우, 프랑스는 마리나를 해변에 조성된 인간을 위한 오락센터라는 의미를 지닌 장소로 이해. 다시 말해 해양 레크리에이션의 기지로서 레저 선박의 보관 계류시설과 함께 레스토랑, 낚시, 산책시설 외에 호텔 등의 숙박시설을 포함한 종합적인 레저시설로 총칭
- 미국엔진보트제조업협회(NAEBM : National Association of Engine and Boat Manufactures)는 마리나를 다양한 종류의 오락용 보트류를 위한 계류시설, 수역시설 및 이와 관련된 다양한 서비스 시설을 갖춘 일종의 항만시설로 규정
- 일본의 경우 마리나는 각종 해양스포츠를 즐길 수 있는 보트를 계류·보관하기 위한 시설을 비롯하여 호텔, 레스토랑, 각종 문화시설 등 인간적 요소를 담아내기 위한 모든 시설이 집적된 폭넓은 개념으로 이해하고 있고, 특히 일본 항만법 제39조에서는 ‘마리나 항구는 스포츠 또는 레크리에이션에 사용되는 요트, 모터보트, 기타 선박의 편의성에 이바지하는 것을 목적으로 하는 구역’이라고 정의
- 일본 마리나 비치협회에 따르면 ‘마리나는 플레저 보트(Pleasure Boat)의 편의를 위한 항만시설로 일반적으로 플레저 보트(Pleasure Boat)의 계류, 보관, 업무를 수행하는 관리자로서 워터프론트(waterfront)에 존재하는 시설’이라고 하여 통상적으로 보트의 관리, 상하가 시설, 보트의 보수 및 유지, 급수, 급전 등 보트의 계류 업무와 보관 업무를 중심으로 하여 호텔, 콘도미니엄 등의 숙박시설과 각종 레크리에이션 시설 등 다양한 편의 시설을 모두 갖춘 종합적 시설로 마리나를 규정
- 각 나라마다 보는 견해에 따라 마리나에 대한 이해의 차이가 존재. 실제로 세계 해양산업을 이끌고 있는 ICOMIA(International Council of Marine Industry Associations)의 공식적 입장을 보면, “마리나의 정의는 우리 모두가 알고 있듯이 수변지역에 해양레저활동을 할 수 있도록

각종 시설이 조성된 복합적 공간을 총칭

- 우리나라의 경우 요트 하버(Yacht Harbor)와 마리나(Marina)를 구분해야 하며, 요트 하버는 단순 요트 계류를 위해 설계된 항구이며, 마리나는 상업시설과 주거, 관광 기능이 포함된 워터프론트(waterfront)로 구분
- 프랑스에서 개최되었던 ICOMIA Marine Committee 회의에서 마리나 정의에 대하여 각 국가별 마리나 협회 대표들과 심도 있게 토의가 이루어졌고, ICOMIA에서 제공하는 마리나의 기본적인 정의를 기초로 각 나라 및 지역의 특성에 따라 탄력적으로 표현할 수 있으나 종합적으로 마리나란 수변지역에 해양레저 활동을 즐길 수 있는 각종 시설(기본 시설, 기능시설, 편의시설)이 제공되는 복합적 레저공간으로 규정
- 마리나는 해양관련 파생산업을 발전시키는 견인차 역할을 하는 가장 중요한 기반시설(Infra-structure)의 의미를 갖고 있으며, 해양관광산업의 핵심시설로서 중요한 의의를 가짐

(나) 마리나의 기능

① 계류기능

마리나 기능은 가장 근간을 이루는 것으로 평온한 수역과 보트를 고정하기 위한 시설(계류시설)을 필요로 하며, 평온한 수역을 확보하기 위해서는 천연 항 등을 이용하는 것이 가장 경제적이지만, 자유롭게 시설을 배치할 수 있다는 점에서 방파제를 건설하여 평온한 수역을 확보하는 경우가 대다수임. 계류시설로서는 안벽, 잔교, 브이 등이 이용되고 있으나 조위 차에 대한 대응, 승·하선의 편리성과 안전성, 각각의 선형에 대한 적응 유연성, 정비 비용 등의 관점에서 부잔교가 이용되는 경우가 많고, 덩기요트만 있는 마리나의 경우에 계류시설을 소유하고 있지 않은 경우도 많음

② 보관기능

마리나 기능의 본질을 이루는 것으로 보관형태로는 수면보관과 육상보관이 있으며, 수면보관은 부잔교 등의 계류시설에 보트를 계류한 채로 보관하는 것이고 육상보관은 육상에 보트를 끌어올려 보트 야드나 보트보관소에 보관하는 것으로 대형 모터보트나 크루저 요트 등은 수면보관이 일반적이고 소형 모터보트나 덩기요트는 육상보관이 대부분

③ 상하가 기능

육상보관의 경우 출입하려고 하는 보트를 수면에서 상하가할 필요가 있으며 수면보관의 경우에도 수리·보수·점검을 위해 상하가가 필요. 상하가에는 경사로, 포크리프트(fork lift), 크레인 등이 이용되며, 상하가시설의 형식·규모는 취급 보트의 선형종류에 따라 달라지는데 상하가 시설의 불량은 마리나 출입항의 능력을 결정하는 중요한 요인이 되기 때문에 상하가 시설의 선정 시 신중해야 함

④ 수리·점검기능

보팅의 안전 확보를 위해서는 보트의 적정한 수리·점검이 불가피하며, 마리나에서 정비되는 수리시설에는 간편한 수리만 하는 것에서부터 본격적인 수리를 하는 공장까지 매우 다양

⑤ 보급·청소기능

마리나에 있어서 보관선박 또는 방문객의 선박을 위해 물, 연료, 식음료 등을 보급해야 하며, 특히 장거리 항해가 성행하고 있다는 점에서 마리나의 보급기지로서의 중요성이 높아지고 있는 추세. 이러한 시점에서 쓰레기, 폐유 등의 폐기물 처리를 위한 시설을 완비하여, 양호한 주변 환경을 유지해야 할 필요성과 더욱이 보트를 청결하고 쾌적하게 유지하기 위해 세정시설 등의 청소시설이 필요. 이외에도 대부분의 마리나에서는 선박용품을 판매하기 위한 선구점을 갖추고 있어서, 안전하고 쾌적한 보팅을 위해 필요한 각종 용품을 제공

⑥ 정보제공기능

최근에는 해양 여가활동이 세계적으로 다양화함에 따라 마리나에 있어서도 기상·해상 등의 안전상 필요상 정보에서부터 이벤트 등의 정보까지 다양한 정보의 제공이 요구되고 있으며, IT등의 발달로 항해술의 보급과 마리나의 네트워크화가 진행된다면 해양 여가활동에 관한 정보의 제공은 더더욱 중요

⑦ 숙박·휴식시설

마리나에는 이용자의 휴식을 위한 시설이 불가피하여 샤워 등의 시설을 포함한 화장실은 대다수의 마리나에 갖춰져 있으며, 최근 해양 여가활동이 장기적이고 체류형으로 변화하는 경향이 있어, 마리나에 있어서도 호텔 등의 숙박시설로서의 기능이 요구되고 실정. 현재 공공·민간을 포함하여 숙박시설의 수준은 아직 낮지만 이후 종합적 마리나에서는 필요한 시설로 그 건설은 점점 더 증가하고 있는 추세

⑧ 연수·교육기능

요트, 그 중에서도 덩기요트는 레저로서보다 오히려 스포츠로서의 색채가 짙어 요트스쿨, 강습회 등이 많이 열리고 있으며, 마리가 주최하는 강습회 등도 많아 앞으로 이용자층의 확대를 위해서는 이와 같은 기회가 더욱 늘어남에 따라 이를 위해서는 연수시설이 필요하며 연수를 효율적으로 진행시키기 위해 숙박시설이 완비되는 것이 바람직. 연수시설의 일환으로서 차터요트의 요청이 높아지고 있어 이후에도 차터요트는 증대할 것으로 예측

⑨ 안전관리기능

마리나는 외양을 항해하는 레저보트의 피난·휴식 등의 안전 확보를 위한 기능·역할을 하므로 이를 위해서라도 마리나의 네트워크 형성이 필요. 더욱이 마리나의 관리·운영에 있어서 가장 중요한 점은 이용자의 안전 확보가 최우선. 마리나 관리자는 마리나 내부의 안전뿐만 아니라 이용자가 외양에서 항해할 때의 안전대책에 대해서도 배려하지 않으면 안 되며, 어업의 문제방지도 유의

⑩ 문화교류기능

마리나는 해양 여가활동의 기지인 동시에 이것을 통한 지역문화 양성과 교류를 촉진하는 경우도 많아 근년 들어 지역개발의 관점에서도 그러한 기능을 갖춘 종합적인 마리나의 정비를 중요하게 여기고 있으며, 이를 위해 마리나에 박물관, 도서관 등의 문화학술시설이나 이벤트 광장, 집회장 등의 교류시설의 완비가 요구됨

(다) 마리나의 시설

① 외곽시설

마리나라고 불리는 것 중에는 수면계류를 하지 않는 것도 있지만, 대부분의 마리나는 수면계류를 위한 시설이 있어야 하며, 수면계류를 하지 않는 마리나는 상상하기 어렵고 창고와 같은 느낌을 받아 친근감도 없을뿐더러 여러 가지의 즐거움을 누릴 수 없음. 레저보트의 정박, 계류, 보관, 상하가를 위해서는 조용한 수면의 확보가 필수적. 호수나 늪지, 하천 또는 내륙의 만 등과 같이 천연 그대로에서의 수면이 비교적 온화한 경우에는 수면에서 항시 계류보관을 하지 않으면 방파제를 건설하지 않더라도 플레저 보트에 대한 바다의 게이트로서의

기능을 하는 것이 가능하여 소규모 민간 마리나에서도 이러한 경우는 자주 찾아볼 수 있으나 항구의 안쪽에서는 모래사장을 그대로 경사로로 이용하는 경우도 있는데 일반적으로는 호안·안벽을 가진 방파제에 의해 수역을 둘러싸고 조용한 정박지를 건설하여 각종 선박의 계류와 상하가를 행하고 있음. 이제까지 천연의 조용한 수면을 보유하고 있는 경우에는 방파제를 설치하지 않고 정박지로서 이용해 왔으나 이러한 천연의 좋은 항은 모두 어항 또는 일반적인 항만으로 이용되는 경우가 많아 도시 근처에서 이것을 확보하기가 현재로서는 매우 어려우며, 천연의 좋은 항이 아닌 경우 수면에 양륙이 어려운 대형요트나 모터보트를 보관하려 하는 경우 외해로부터의 파랑을 차단하여 조용한 수역을 얻기 위해서 방파제 등의 설치가 불가피. 육상의 보관선박이나 클럽하우스 등의 시설을 태풍 등에 의한 파랑으로부터 보호하기 위해서는 방파호안이 일반적으로 필요하며, 이 방파제와 방파호안 및 정박지 내의 호안을 모두 합쳐서 외곽시설이라고 호칭

② 수역시설

㉠ 정박지

레저보트의 안전한 계류·정박·수면보관 및 원활한 선박의 조종을 가능하게 하기 위해 평온하고 충분한 수심과 면적을 소유하는 수면을 확보할 필요가 있으며 방파제로 둘러싸인 정박지의 형태나 넓이는 보관선박의 종류나 크기, 계류방법과 밀접하게 관련되며 건설비와도 관련되기 때문에 계획단계에서 수요동향 등을 충분히 검토해야 함은 물론이고 그 후의 관리를 원활하게 하기 위해 레이아웃에 대해서도 충분히 검토하는 것이 바람직

㉡ 항로

항내의 항로는 항풍(恒風) 방향과의 관계를 고려하여 선박의 이동을 위해 평온하고 충분한 수심과 폭을 소유한 수면을 확보할 필요가 있으며, 항로의 폭은 엔진부착 선박의 경우에는 선박길이의 2배 이상, 엔진이 없는 경우에는 5배 이상의 폭이 확보되도록 하는 것이 바람직. 특히 레이스 등의 개최를 고려하는 마리나에서는 다수의 선박이 동시에 항해 가능하도록 배려할 필요가 있으며, 큰 항만의 항의 끝부분을 시작으로 하여

화물선, 어선 등 일반 선박이 모여드는 해역에 마리가 위치하는 경우 레저보트의 활동수역에 이르는 안전한 교통수단이 있는 항로의 확보가 중요하여 해사관계자나 관련행정기관과 충분히 협의, 조정하여 이용자의 안전을 위한 항로를 충분히 확보

㉔ 활동수역

마리나의 건설계획에 있어서 선박의 종류와 대응하여 선박항해, 어업 등의 수역이용을 감안하여 선박의 활동에 필요한 넓이의 수역을 확보하도록 유의할 필요가 있으며, 오늘날과 같이 여가활동에 의한 정신적인 충족을 보다 강하게 구하는 시대에는 기존의 수역이용에 더하여 레저보트의 의한 수역의 이용 등 새로운 공간이용의 요청에 적극적으로 대응하여 어업 등 다른 수역이용과 재조정을 함으로써 레저보트가 안심하고 활동할 수 있는 수역을 확보

③ 계류시설

계류시설은 크게 구분하여 순수하게 해상에서 레저보트를 계류 보관하는 목적과 육상 보관선박을 해상에 내릴 때의 출항준비 등의 일시 작업 및 점심을 먹기 위해 귀항하거나 방문객 선박의 계류에 대응할 목적 등의 2가지로 나누어지며, 요트의 크기도 소형 요트가 주류를 이루었으며 모터보트도 소형이 주류를 이루었으나 최근에는 크루저급 요트가 증가하면서 모터보트도 대형화하는 추세임. 소형요트의 보관은 육상의 야드 또는 선반식 보관시설 등으로 유도하며 해상 계류시설은 크루저급 요트 보트 위주로 사용. 한편 크루저 요트 및 모터보트는 대형화, 고급화 할수록 육상보관이 곤란해지면서 마리나에 와서 바로 탈 수 있거나 선상파티를 여는 등, 고급 서비스를 제공하는 관점에서 계류보관이 되는 경향으로 해양 여가활동의 연장과 고급화라는 경향으로 항해가 성행하고 있어 방문객용 버스의 필요성이 높아져 이후 마리나에 있어 계류 시설은 이와 같은 배경을 근거로 점점 더 중요한 위치를 차지할 것으로 사료

④ 상하가시설

마리나에서 육상에 보관하는 선박을 정박지와 육상 보관시설을 오가며 양륙·이동하는 시설이나 설비를 말하며, 육지에서 수면으로, 수면에서 육지로 그리고 보관 장소에서 양륙시설, 급유나 수리창고 등으로 이동할 때 필요. 계류선박(대형선박)의

수리 등을 할 경우에도 양륙선박이 필요하므로 능률적인 선박의 상하가시설이 있어야 하며, 마리나의 자연조건·입지조건 등을 고려하여 가장 적합한 기종이나 상하가 시스템을 선정할 필요가 있음

㉔ 상하가시설의 분류

마리나의 상하가시설의 기능 및 시설을 아래 표와 같이 분류

<표 5-1> 상하가시설의 종류

육상과 수면 사이의 관계 (보트 양륙)	슬로프	원치(전동, 수동, 차량)
	레일램프	
	포클레인	
	보트리프트	포크형
		테이블형
	크레인	트럭 크레인
		주행식
		고정식
		이동식
	기타	특수차량
		타 기종의 개조
		독자개발시설
육지에서의 이동 (양륙시설과 보관 장소)	선대	
	차량	포크리프트
		각종 소형운반기
	기타	
복합시스템	엘리베이터 방식	
	천장크레인 방식 (보트양륙, 이동, 보관 장소)	
	기타	

㉔ 슬로프(경사로, 슬립, 램프)

슬로프는 주로 덩기 등 소형선박의 양륙에 이용되며 킬이 있는 요트 이외의 보트라면 상당한 대형선박까지 대차(臺車)와 윈치나 포크리프트를 조합한 것에 의해 사용. 슬로프의 경사각도와 폭은 공간과 양륙방법(인력, 동력) 및 선박의 종류(요트, 모터보트)에 의해 달라지지만 경사각도는 1 : 6 ~ 1 : 12가 적당하고, 이 이상이 되면 인력에 의한 양륙은 극히 소형의 선박이 아니면 어려우며, 슬로프의 폭은 육지에 두는 소·중형 선박의 수나 그 이용밀도에 의한 이용효율을 주기 위해 한번에 2척 이상이 양륙 가능하게 설계. 또한 소형요트가 주류가 되는 공공마리나 등에서는 레이스 개최 등도 많이 예상되기 때문에 슬로프의 폭은 가능한 넓고 2면 이상으로 나누어져 있는 편이 좋으며, 레이아웃과 공간이 가능하다면 육지에 보관해 놓은 선박의 총 척수의 5분의 1의 척수가 동시에 양륙 가능한 면적이 있는 것이 바람직. 슬로프의 위치는 자연조건이나 마리아의 형태, 보트 야드의 위치, 관련시설의 위치 등에서 동선을 생각하여 전체적인 레이아웃에서 적절한 위치를 선택하고 슬로프 선단의 수중부분은 조석에 의한 수위의 상하가 있는 경우 L. W. L보다 더욱 깊게 건설. 소형선박이나 포크리프트 등의 중량을 생각하여 슬로프의 콘크리트는 충분한 내구성을 가진 것이 필요하며 그 두께는 최저 15cm, 가능한 30cm 정도는 있는 것이 바람직

⑤ 육상보관시설

㉕ 보트 야드(육외 평면보관)

보트 야드는 매립에 의한 토지구성을 제외하고 넓은 토지가 있는 경우엔 비교적 공사비가 저렴하고 선박의 출입, 이동, 유지, 보수 등이 용이하지만 상당한 점유면적이 필요. 하지만 항만구조물은 비교적 고액의 건설비를 필요로 하므로 정박지의 규모도 작게 한정되는 경우가 많아 보트 야드의 확보가 필요. 특히, 레저보트의 대형화가 진행되고 있어 보다 넓은 야드의 면적이 요구되고 있는 추세이며 보관선박 1척당 필요면적은 선박의 크기나 계류방법, 양륙시설로의 이동방법이나 서브통로의 취급방법에 따라 달라지지만 이동용 공간(포크리프트 등에 의한 이동통로 등)을 포함한 1척당 필요공간은 선박 종류의 실질적인 필요장소 면적의 2배 정도의 공간이 필요. 보트 야드의 레이아웃 시 넓은 면적의 보트 야드를 계획하여 다수 선박의 종류를 보관하는 경우에는 먼저 선박의 종류별

(요트, 모터보트) 보관 장소를 구분하고 선박의 길이별로도 구분하여 각각에 적합한 양륙시설을 설치하고, 양륙시설에서 가까운 거리에 대형선박을 배치하고, 순차적으로 이동하기 쉬운 선박을 끝부분에 배치하는 것이 기본 레이아웃. 이렇게 하여 선박을 효율적으로 보관하는 것이 이동 시의 안정성으로도 연결. 선박의 배치에 있어 선박의 출입, 이동용 통로의 폭도 중요한 요소

㉠ 드라이 스택

드라이 스택(실내 선박보관소)은 반드시 필요한 시설은 아니지만 옥외보다 옥내의 보존상태가 좋기 때문에 모터보트의 경우 선박 보관을 원하는 이용자가 증가 추세. 보트 야드가 좁은 경우 계단식으로 해야 보관 척수를 많이 수용하게 되어 보관요금의 수익을 증대시킬 수 있으며 현재 공공마리나에 있어서 선박 보관소의 취급은 클럽하우스와 일체로 처리하는 방법이 많아 선박 보관소에 클럽하우스를 설치하여 여분의 공간에 감시탑, 기상계기, 조명, 방송설비 등의 부대설비를 효율적으로 배치 운영. 선박 보관소는 원칙적으로 창고식을 말하며, 각각의 평면(1층)식, 계단식이 있지만 대부분이 포크리프트나 엘리베이터를 이용한 계단식이 많고 각 단이 층으로 되어 있는 것과 선박을 일정공간으로 나눈 장소에 쌓아올리는 조립식 래크(rack) 등이 있음

㉡ 래크

래크 보관방식은 실외 혹은 실외에 간이시설 등을 건설하여 선박식 보관을 하는 방법이며, 모터보트 혹은 덩기요트의 보관에 많이 쓰임. 선박 보관소에 건설비도 저렴하고, 소·중형 요트, 보트를 좁은 부지에 다수 보관하는데 적합. 특히 최근 11~12피트 클래스의 보트가 증가하고, 스포츠 세일링을 위한 간이 마리나가 점차 증가함에 따라 저렴한 파이프 래크를 채용하고 있는 마리나가 증가하는 추세. 또, 모터보트의 경우 하단에는 비교적 중·대형 선박을 넣고 상단으로 갈수록 소형선박을 적재하여 포크리프트 또는 포크리프트와 소형 크레인을 사용하여 50척분의 선박을 효율적으로 보관

⑥ 관리운영시설

관리운영시설은 이용자에 대하여 양질의 충분한 서비스를 제공함과 동시에 인명 및 선박의 안전을 확보할 수 있도록 계획. 관리운영시설은 일반적으로 클럽하우스로서

그 기능이 집약되어 있어야 하며 클럽하우스의 형태는 마리나의 성격에 따라 각각의 타입이 있는데 공통적인 기본기능은 <표5-2>와 같이 3가지 기능으로 크게 분류

<표 5-2> 클럽하우스의 기능

기능	시설·설비	비고
마리나시설 및 이용자의 관리기능	프런트, 관리사무실, 하버사무실, 응접실, 당직실, 화장실, 로비	마리나 고유의 것
항해자 및 오너에 대한 서비스 기능	탈의실, 샤워실, 욕실, 선구라커, 세면실, 마린shop, 클럽룸, 연구실(회의실)	마리나 고유의 것
항해 후 선원 및 방문자에 대한 서비스 기능	커피shop, 매점, 레스토랑, 숙박시설, 연수실(기업연수 등)	제3자에 의한 영업도 가능

기본적으로 클럽하우스는 이용자의 공간과 관리자의 공간으로 구성. 이용자의 공간은 접수(프런트), 로비, 라커룸, 샤워실, 욕실, 화장실, 선구라커, 클럽룸, 마린shop, 연수실(음식, 숙박) 등으로 되어 있으며, 관리자 공간은 접수(프런트), 사무실, 하버사무실, 응접실, 회의실, 당직실 등으로 구성. 또, 물에 젖은 옷이나 수영복차림으로 로비나 프런트 앞을 지나지 않으면 라커룸, 샤워실, 화장실 등에 갈 수 없는 등 동선상의 문제도 크게 지적되고 있어 클럽하우스 내의 동선도 앞서 말한 것처럼 이용자의 동선과 관리자의 동선으로 분리하여 각각 독립되어 있으면서도 능률적으로 연결되도록 고려하여 계획

(라) 마리나 관련 선박

① 요트

㉓ 당기요트 : 전장 3~6m, 1개 마스트와 1·2개의 세일로 구성되는 소형 Yacht로 올림픽경기 등에서 이용

㉔ 크루저 요트 : 거주설비 등을 갖추고 대양항해 등에 사용되는 Yacht

② 모터보트

㉓ 파워보트 : 모터보트와 동의어이며 20m 이하의 동력선으로 선실은 없고, 빠른 속도를 위주로 발전

㉔ 크루즈 : 원거리 항해가 가능한 장비와 선실을 갖추고 있는 80피트(24m) 이하의 동력 선박

- ㉔ 슈퍼요트 : 80피트(24m) 이상 500피트(150m) 이하의 동력 선박으로 크루즈선 보다는 적은 승선인원으로 원거리 항해를 할 수 있는 대형 모터보트형 선박
- ③ 기타레저선박
 - ㉔ 카누 : 통나무를 파서 만든 배로 신석기시대에 마제석기가 발달하면서부터 세계 각지에서 생산. 통나무로 만든 배라고는 하지만 범위를 넓혀 아이누 · 아메리카 인디언들 사이에서 볼 수 있는 나무껍질배, 에스키모의 카약과 같이 짐승가죽을 둘러싼 스킨카누 등의 가죽배도 포함
 - ㉔ 카약 : 대개 1인승으로 여름철 바다 수렵 때 사용. 길이 7m, 너비 50cm 정도로 선체의 뼈대는 나무로 만들어졌고, 거기에 털을 없앤 바다 표범 가죽을 붙여서 만듦
 - ㉔ 하우스 보트 : 크루저보다 생활공간이 넓은 선박으로 트레일러 주택이나 이동형 주거시설로부터 발전된 형태의 선박
 - ㉔ 하이드로포일 보트 : 비행기의 날개와 같은 형태의 ‘포일’을 장치한 구조의 보트로 빠른 속도로 운행할 경우 수면 위를 부양하여 항해
 - ㉔ 고무보트 : 보통 10피트(3m) 이하의 작은 선박이지만 더 큰 것도 있음. 작은 공간에서 공기를 수축할 수 있으며, 노보다는 작은 엔진으로 추진
 - ㉔ RIB : Right-Hull 인플레터블 보트로 전통적인 파워보트와 인플레터블 보트를 결합한 형태로 높은 안전성과 고속운항의 장점이 있음
 - ㉔ PWC : 개인용 수상선박(Personal Water Crafts). 13피트(4m) 이하의 선박으로 제트스키 등 생산자 상표로 불리기도 함. 제트보트는 발전된 형태로 4명까지 탑승이 가능하며 제트드라이브는 더 큰 크기의 파워보트 형태

(마) 마리아나의 분류

① 마리아나 항만 개발 유형

제1차(2010~2019) 마리아나 항만 기본계획에서는 마리아나 유형을 기능과 역할에 따라 <표5-3>과 같이 거점형, 레포츠형, 리조트형 가지로 분류. 거점형은 도시근교에 계류 · 보관 시설과 수리 · 기능 시설을 중심으로 거점 마리아나가 될 수 있도록 300척 규모로 개발하며, 레포츠형은 간이형 마리아나로서 해양 레포츠 활성화를 위해 접근성 뛰어난 곳에 100척 규모로 개발되고, 리조트

형은 숙박시설과 중·대형 복합 레저 공간을 갖춘 대규모 마리나 리조트로 200척 규모로 개발 하는 유형으로 분류

〈표 5-3〉 1차 마리나 항만 기본 계획

구 분	분 석 결 과	개발규모
거점형	- 도심심권 인근으로 중간 규모 이상의 도시근교 거점 기지형 마리나	300척
레포츠형	- 중소 규모의 수요에 대응하는 연안 중간지항지 및 간이형 마리나	100척
리조트형	- 중·대형 복합 레저공간을 갖춘 마리나	200척

자료 : 국토해양부(2010).

② 기능 및 역할에 따른 마리나 유형

〈표5-4〉와 같이 마리나의 기능 및 역할에 따라 일상형 마리나와 리조트형 마리나로 분류하였고, 관리 주체에 따라 공공 마리나, 민간 마리나, 공사합동 마리나로 분류. 그리고 성립조건, 건설형태, 대상보트 등에 따라 마리나를 세분화

〈표 5-4〉 다기능어항에서의 마리나 조성방안

구 분	마리나의 분류
성립 조건	- 천연항 : 천연적인 만, 강 입구 등에 형성 - 인공항 : 방파제 등의 외곽시설에 의존
지리적 조건	- 해항, 하천항, 호항, 운하항
건설형태	- 매립항 : 바다 쪽으로 매립하여 방파제 등을 건설하여 만든 항 - 굴입항 : 저습지, 소만 등 바다 안쪽을 이용하여 만든 항
기능 및 역할	- 일상형 마리나 : 단기체류형, 대도시 근교 - 리조트형 마리나 : 장기체류형, 숙박체재형, 관광지 인근
대상보트	- 덩기 요트 중심 : 최소한의 시설 구비, 경기용 마리나 - 크루저 요트 중심 : 대도시권 및 관광지 - 모터보트 중심 : 낚시 중심지
정비관리주체	- 공공 마리나 : 공공기관 건립, 직영 혹은 민간 위탁 - 민간 마리나 : 민간 건립 및 운영 - 공사합동 마리나 : 자본 합동하여 건립

김성귀, 홍장원(2006). 다기능 어항에서의 마리나 조성방안 연구

③ 개발 형태에 따른 마리나의 유형

마리나 유형을 제공되는 서비스 형태로 개발 규모(Size), 입지적 특성(Location), 운영 형태(Operation)에 기초하여 분류. 〈표5-5〉와 같이 개발

규모에 기초한 분류는 계류시설만 설치하는 계류형 마리나, 워터프론트(waterfront)에 복합시설을 연계하여 개발하는 복합형 마리나, 배후 단지를 연계하여 개발하는 단지형 마리나로 유형화 하였고, 입지에 기초한 분류는 도심에서 접근성이 우수한 도심형 마리나, 관광 여건이 우수하고 관광기능이 결합된 관광지형 마리나, 레저보트가 경유하는 지역으로 도심이나 관광지에 이격된 지역에 조성되는 경유형 마리나로 유형화. 또한 운영 형태에 기초한 분류를 살펴보면, 마리나 이용 권리를 획득한 특정인만이 이용할 수 있는 멤버십(membership)형 마리나, 일반인에게 제공되는 대중(public)형 마리나, 멤버십과 퍼블릭이 공존하는 하이브리드(hybrid)형 마리나로 유형화

〈표 5-5〉 개발 형태에 따른 마리나 유형

구 분	개발 규모	입지적 특성	운영 형태
A	계류형 마리나	도심형 마리나	멤버십형 마리나
B	복합형 마리나	관광지형 마리나	퍼블릭형 마리나
C	단지형 마리나	경유형 마리나	하이브리드형 마리나

(2) 국내외 마리나 산업 동향

(가) 국내 마리나 개발 추진 동향

- 국내에서는 34개 마리나가 운영 중
- 초기 국내 마리나 구축 계획이 해양관광레저를 위한 요트 계류장 확충에 초점이 맞춰지면서 상하가 설비를 구축하고 수리 서비스가 가능한 마리나는 5개 수준
- 마리나 항만의 조성 및 관리 등에 관한 법률(이하 “마리나 항만법”)에 근거하여 해양수산부 장관이 10년마다 수립하며, 기본계획에 대하여 5년마다 그 타당성을 검토하여 수정계획을 수립
- 2010년 수립된 제1차 마리나 항만 기본계획 수정을 통해 국내 해양관광활동 인구 증가, 레저보트 등록 및 면허자수의 급격한 증가 등 해양레저·스포츠 문화에 대한 여건 변화 및 해양레저 활동에 대한 다양한 국민의 요구를 반영

-
- 계획 수립에 앞서 조사된 지자체 수요를 바탕으로 104개소의 후보지에 대한 현장조사 및 관계자 자문, 관계기관 협의 등을 거쳐 마리나 항만 개발 예정구역 최종 확정
 - 마리나 항만 개발을 위한 수요 확산 및 활성화 전략, 마리나 항만 개발을 위한 정책 방향, 민간투자 촉진을 위한 제도개선 등의 과제를 반영
 - 총 9,400척을 9개 권역에 배분 마리나 항만구역 6개소, 마리나 항만 예정구역 58개소 선정, 예정구역 위치 등 제시
 - 3가지 수요 추정 인자에 따라서 예측 후 평균치를 산출하여 총 수요 반영, 2019년까지 전체 수상레저선박은 2019년 14,310척으로 추정
 - 전국 차원의 추정 결과를 조종면허 취득자 비중, 해수면 요·보트 소유자 비중을 고려하여 9개 권역에 배분
 - 인문·사회여건(접근성, 시장성, 이용성, 사업추진 용이성) 및 자연환경여건(해상조건, 기상조건 및 자연조건)의 선정기준에 따라서 후보지 평가를 거쳐 최종 대상지 선정
 - 지자체 수요 조사를 통하여 104개소의 후보지를 검토하여 운영 중이거나 개발 중인 마리나 항만은 우선 대상지로 선정
 - 마리나 항만구역 6개소 및 마리나 항만 예정구역 58개소 선정, 예정구역은 유형별 시설규모를 중심으로 육상 및 해상구역으로 지정하였으나, 수정계획은 계획지점에 육역점점 기준으로 반경 500m이내 지역을 예정구역으로 지정
 - 마리나 항만의 규모, 시설형태 등 민간투자자에게 사업계획 수립의 자율성을 부여하여 민간투자 유치 활성화 도모
 - 10년마다 마리나항만에 관한 기본계획을 수립하기 위하여 제2차 마리나 항만 기본계획 타당성 검토 및 수립 용역(2018-2019) 진행 중
 - 기본계획의 주요 내용은 마리나항만의 중 장기 정책방향에 관한 사항, 마리나항만구역 선정기준 및 개발 수요, 마리나 항만의 지정 변경 및 해제에 관한 사항, 마리나 관련 산업의 육성에 관한 사항 등으로 구성
-

〈그림 5-3〉 국내 마rina 구축 기본계획과 수정계획의 예

기본계획(예시)	수정계획(예시)
유형별 시설규모를 육상, 해상으로 구분하여 예정구역 지정	육역점점 기준 반경 500m 이내를 예정구역으로 지정
	

〈표 5-6〉 마rina 항만 예정구역 대상지 현황

권역	제1차 마rina 항만 기본계획 (47개소)	제1차 마rina 항만 기본계획 수정계획 (58개소)
수도권	왕산, 덕적도, 방아머리, 제부, 흘곶, 전곡, 김포	전곡, 덕적도, 서울, 인천, 시화호, 영종, 흘곶, 방아머리
충청권	석문, 오천, 보령, 홍원	홍원, 창리, 왜목, 안흥, 무창포, 장고항, 원산도
전북권	고군산, 비응	고군산, 비응
전남권	목포, 소호, 여수엑스포, 화원, 팽목(진도), 완도, 남열, 함평	목포, 소호, 여수엑스포, 응천, 화원, 계마, 팽목(진도), 완도, 광양, 남열
경남권	구산, 당항포, 물건, 하동, 명동, 삼천포, 사곡, 충무	충무, 삼천포, 명동, 당항포, 지세포, 동환, 구산, 하동
부울권	부산북항, 백운포, 수영만, 고늘, 진하	부산북항, 수영만, 운촌, 백운포, 동암, 다대포, 고늘, 진하
경북권	두호, 후포, 양포	두호, 후포, 양포, 강구, 감포
강원권	속초, 덕산, 강릉, 수산	속초, 덕산, 강릉, 수산
제주권	강정, 김녕, 도두, 중문, 이호, 신양	강정, 김녕, 도두, 이호, 신양, 화순

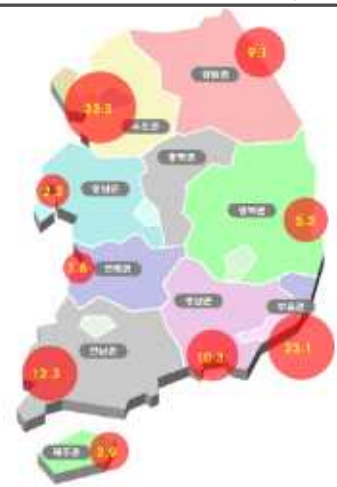
※ 마rina 항만(6개소) 구역 : 김포터미널, 제부, 왕산, 목포, 충무, 중문

- 현재 운영되고 있는 마rina 계류선석 수를 기준으로 권역별 계류선석 분담율은 수도권 33.3%, 부울권 23.1%, 전남권 12.3%, 경남권 10.3% 순으로 나타남

<표 5-7> 권역별 운영 중인 마리나 현황 및 분담율

(단위: 개소, 척, %)

구 분	운영 중인 마리나 수	계류선석	분담율
수도권	4	784	33.3
충청권	1	50	2.2
전북권	1	37	1.6
전남권	5	290	12.3
경남권	5	242	10.3
부울권	3	545	23.1
경북권	4	123	5.2
강원권	3	215	9.1
제주권	8	69	2.9
합계	34	2,355	100.0



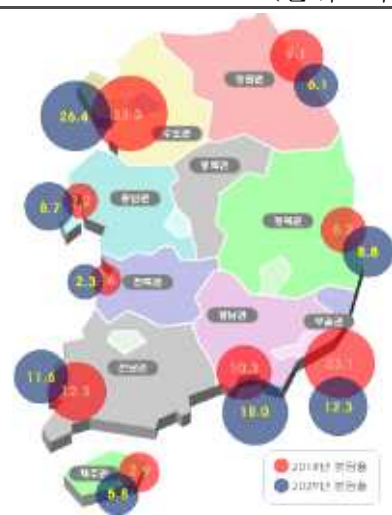
자료: 해양수산부 2018. 06 내부자료 재구성

- 또한 제1차 마리나항만 기본계획 수정계획(2015년~2019년)의 권역별 마리나 수요 분담율 추정치에 따르면 2029년 기준 수도권 26.4%, 경남권 18.0%, 부울권 12.3% 순이 될 것으로 예측함

<표 5-8> 수요추정에 따른 권역별 마리나 수요 분담율

(단위: 척, %)

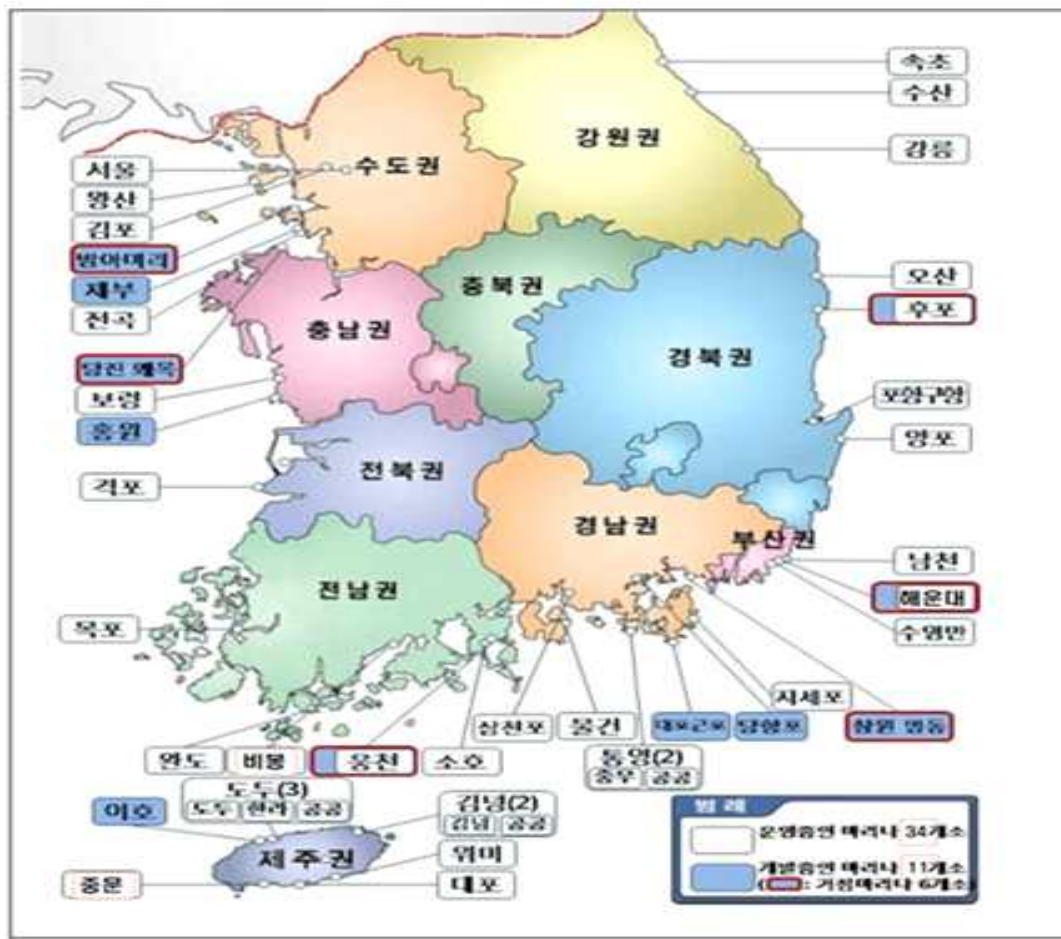
구 분	2019년	2024년	2029년	최종 분담율
수도권	2,479	3,223	3,935	26.4
충청권	820	1,066	1,302	8.7
전북권	216	281	343	2.3
전남권	1,092	1,420	1,733	11.6
경남권	1,692	2,199	2,685	18.0
부울권	1,152	1,498	1,829	12.3
경북권	832	1,081	1,320	8.8
강원권	574	746	911	6.1
제주권	543	706	862	5.8
합계	9,400	12,220	14,920	100.0



자료: 해양수산부, 제1차 마리나항만 기본계획 수정계획(2015)

- (마리나산업 수도권 및 남해안에 집중) 현재 마리나 활동은 수도권을 제외하면 남해안 지역에서 활발하게 일어나고 있으며, 미래 마리나 수요 역시 남해안을 중심으로 수요가 집중 될 것으로 예측되며 따라서 마리나산업 역시 수도권 및 남해안 지역에서 수요가 증가할 것임

- (레저선박 등록 및 조정면허 취득인원 지속적 증가) 국내 마리나산업 수요를 잘 보여주고 있는 레저선박 등록 및 조정면허 취득현황을 살펴보면 그 수가 지속적으로 증가하여 2017년 기준 등록된 레저선박은 20,272척이며, 조정면허 취득인원 누계는 206,725명임
- 레저선박 등록 현황은 매년 증가한 것으로 나타나고, 2013년~2017년 4년 사이에 전체 등록현황이 2배 이상 늘어났으며, 연평균 22.07% 증가율을 보임
 - 조종면허 취득인원 역시 매년 증가한 것으로 나타나고, 2013년~2017년 4년 사이에 전체 취득인원이 67,139명 늘어났으며, 연평균 10.32% 증가율을 보임



출처 : 해양수산부(2018.6.11.), 전국 마리나항만 현황, 해양레저관광과.

<그림 5-4> 우리나라 마리나 항만 현황도

※ 마리나 항만개발은 민간사업 추진, 방파제, 인프라는 국(시)비로 추진

- 운영 중인 마리나 : 34개소 (2,355선석)
- 개발 중인 마리나 : 11개소 (거점 마리나 6개소 포함)

〈표 5-9〉 국내마리나 이용가능 서비스

구분	세일 보트	파워 보트	슬립 웨이	급전	급수	상하 가	수리 정비	보안	식당	샤워
서울	○	○	○	○	○			○	○	○
김포 (아라)	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
전곡	○	○	○	○	○	○		○	○	
보령 요트			○							○
격포항요 트	○	○		○	○		○			
목포	○	○		○	○	○	○	○		○
완도항	○	○		○	○		○			
소호 요트		○	○							○
물건	○	○	○	○	○			○	○	○
삼천포	○	○	○					○		○
통영1 (통영)	○	○	○	○	○			○		
통영항 (충무)	○	○	○	○	○	○	○	○		○
사곡		○	○							○
지세포	○	○		○	○			○		○
수영만	○	○	○	○	○		○	○	○	○
양포	○	○								
포항 구항	○	○								
후포	○	○								
오산항	○	○								
강릉	○	○	○	○	○		○	○	○	○
수산항	○	○	○	○	○	○	○		○	○
속초	○	○		○	○					
김녕항 (제주)	○	○		○	○	○				
김녕항 (김녕요트)	○	○		○	○	○				○
도두항 (제주)	○	○		○	○					
도두항 (한라대)	○	○		○	○					
도두항 (blue one)	○	○		○	○					
중문	○	○		○	○				○	
대포항	○	○								

(나) 국외 마리나 개발 추진 동향

- 세계 마리나 산업은 최근 회복세로 기업체 10만개, 고용인력 100만명, 마리나 선박 3,000만척, 운영 마리나 수 2.5만개, 연간 매출액 450억유로를 기록
- 세계 마리나 산업의 시장 비중이 가장 큰 미국은 최근 달러화 강세 기조가 유지됨에 따라 2011년 글로벌 금융 위기 이후 시장이 꾸준히 회복되는 추세
- 또한 몇몇 EU 주요국의 금융 혼란으로 야기된 EU의 잠재적 해체 가능성, 영국의 EU탈퇴와 중동 및 북아프리카 분쟁과 테러로 인한 대규모 난민 사태를 겪어 유럽의 마리나 산업에 악 영향을 끼침
- 전 세계 두 번째로 큰 시장인 유럽은 신조 보트 등록률 48% 감소와 함께 관련 제조업 영업률 60% 하락하였고 수요 감소로 인해 지난 8년간 마리나와 해양레저 산업의 구조조정과 인수합병 추진
- 유럽 메이저 기업의 지속적인 생산혁신 투자가 진행되면서 2015년을 기점으로 이들 기업들의 수익률이 처음으로 흑자로 전환
- 레저선박 임대사업, 보트 공유(sharing) 프로그램, 인터넷을 통한 P2P 대여 서비스, 레저선박 항해 멤버십 프로그램 운영 등 많은 기업들이 신개념의 프로그램으로 신규 수요 대응
- 마리나 산업과 관련된 스타트업 기업이 등장하였으며, 2012년 이래, 미국 28개, 호주 6개 스타트업 기업을 통해 161%의 비약적인 성장을 기록
- 이외 남아메리카, 러시아, 중국, 중동, 일본 등은 자국 정치현황 및 금융 위기로 촉발된 경제적 어려움에서 서서히 벗어나는 국면으로 회복될 전망

〈표 5-11〉 호주마리나산업협회 마리나 유형분류

구 분	내 용
요트클럽형 마리나 (Yacht Club Type Marina)	- 클럽 운영위원회와 멤버십 조직 - 계류장을 포함한 50선석 이상의 수용능력 - 식음료 서비스와 편의제공을 위한 클럽하우스 - 오락시설(슬롯머신 등), 자체 수리시설 구비
관광형 마리나 (Tourism/Accommodation Marina)	- 계류장을 포함하여 50선석 이상의 수용능력 - 식음료 서비스와 편의제공을 위한 숙박시설 및 생필품 등을 공급하는 쇼핑시설 - 레저선박 이용 관광 및 이동(수상택시), 해양레저 체험
쇼핑복합형 마리나 (Retail Marina)	- 계류장을 포함하여 50선석 이상의 수용능력 - 육상보관장(Drystack) 확보 - 마리나의 주요기능으로 2,000㎡ 규모 이상의 쇼핑시설 확보 - 레저보트의 상하가 운반시설과 수리시설 구비
전통적 마리나 (Traditional Marina)	- 계류장을 포함하여 50선석 이상의 수용능력 - 육상보관장(Drystack) 확보 - 마리나의 주요기능으로 2,000㎡ 규모 이하의 쇼핑시설 확보 - 레저보트의 상하가 운반시설과 수리시설 구비
수리, 제조형 마리나 (Service and Repair Marina)	- 계류장을 포함하여 50선석 이상의 수용능력 - 육상보관장(Drystack) 확보 - 중소 규모의 상업시설 확보 - 레저보트의 수리, 점검을 위한 운반 보관시설(슈퍼요트의 정박 및 수리 능력 확보)

〈표5-12〉 주요국 마리나 관련 현황

국가	마리나 수	계류시설 수	등록 보트 수	보트1척당 인구수	마리나 산업체 수	총매출 (백만€)
아르헨티나	280	140,000	208,456	213	162	N/K
호주	340	67,000	996,645	25	1,969	5,371.0
브라질	652	88,000	64,300	3,233	138	463.4
캐나다	1,472	N/K	8,600,000	4	4,628	7,065.9
중국	101	13,000	116,475	11,906	1,824	N/K
크로아티아	N/K	N/K	102,475	40	186	N/K
체코	58	940	15,518	709	140	N/K
덴마크	83	-	N/K	N/K	316	606.0
핀란드	1,300	80,900	1,157,500	5	231	390.3
독일	2,700	-	480,000	173	3,606	N/K
그리스	60	8,100	176,936	60	1,154	860.0
인도	N/K	2,500	N/K	N/K	169	N/K
일본	560	57,000	288,600	439	33	N/K
네덜란드	1,160	200,000	502,000	34	4,122	2,165.0
뉴질랜드	215	15,000	734,147	14	1,180	1,026.0
노르웨이	N/K		800,000	7	432	N/K
폴란드	1,306	48,400	77,364	496	194	N/K
스페인	360	130,250	200,350	233	436	4,109.0
스리랑카	1	32	1,138	26,161	56	135.8
스웨덴	1,500	100,000	754,300	13	82	-
스위스	N/K	N/K	97,899	87	178	142.0
터키	78	32,000	94,757	854	1,380	501.0
영국	576	95,000	553,707	120	4,600	3,319.2
미국	12,000	560,000	15,759,165	25	29,370	66,652.9
합계	24,802	1,638,122	31,781,732	-	56,586	92,807.5

출처: ICOMIA's Recreational Boating Industry Statistics, 2017

- 마리아 관련 시장 규모는 글로벌 금융위기 등 세계적인 악재에도 마리아 및 해양레저 시장은 여전히 큰 규모를 유지
- 전 세계 시장의 가장 큰 비중을 차지하는 레저선박의 크기는 8m 이하이며 이들 신조선 구매비용은 약 \$24,600 달러(한화 2,650만원), 중고가는 약 \$10,000 달러(한화 1,077만원) 수준
- 미국과 프랑스는 자국내 8m 이하 마리아 선박이 각각 95%, 91%로 가장 큰 비율을 가지며, 일본은 3m이하 마리아 선박이 66% 비율을 차지

다) 인천시 마리아 개발 현황 및 방향

- 해양수산부에서는 제1차 마리아항만 기본계획('10-19) 및 수정계획을 운영 중에 있으며 기본계획 재수립 기간이 도래됨에 따라 기 계획에 반영된 마리아항만에 대한 추진 운영실태, 마리아항만 설치에 위한 수요분석 및 계획의 타당성 검토 등을 진행중에 있음
- 인천시는 1차마리아항만 기본계획 및 수정계획에 총 5개의 마리아가 반영 되어 추진되어 왔으나, 왕산마리아 이외에는 민간 투자자 미확보 등으로 추진이 보류되어 있는 상태임
- 이번 2차 마리아항만 기본계획에는 기존 5개 이외에 4개를 반영하였으나 추진 여부는 불투명한 상태
- 따라서 1차에 반영된 5개의 마리아는 제3장의 인천시 현황에 제시되었으며 이장에서는 5개의 마리아는 추진동향만 제시하고 나머지 4개의 마리아는 추진 계획 현황을 제시함.

(1) 왕산 마리아(2011년 준공 및 2019년 3월까지 일부시설 추가 준공)

(가) 현황 : 2장에 수록 생략

(나) 추진동향

○ 마리아항만 안전수역 지정 고시

- 현황 : 일반적인 항만의 경우, 입출항 항로 및 항계 지정 고시하고 있으며 어항 주변은 어선의 안전을 위해 어로 행위를 금지하고 있으나, 마리아 항만은 별도 조치사항 없음
- 문제점 : 마리아항만 주변 어로 행위로 인한 레저선박 안전사고 발생

- 기대 효과 : 레저선박 및 어선 안전사고 예방
- 마리나항만 공유수면 점·사용료 면제 기간 연장
 - 현황 : 공유수면 관리 및 매립에 관한 법률 및 시행령에 따라 마리나항만 시설에 대해서 2020년까지 공유수면 점·사용료 면제
 - 문제점 : 막대한 초기 투자금액이 소요되고, 사업 안정화까지 상당 시일이 소요되는 산업적 특성상 점·사용료 부담이 매우 커서 민간 사업자의 경쟁력 저하 및 사업성 확보 방해요인으로 작용 (국가·지방자치단체와 이들로부터 사업을 위탁받아 수행하는 법인의 경우 전액 감면)
 - 기대 효과 : 기존 마리나사업자의 사업 활성화와 향후 마리나 개발 수요 창출 가능
- IALA (Int'l Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities, 국제항로표지협회) 해상 부표 설치 및 공해상 부표 표기 강화 및 어망 정리
 - 현황 : IALA 해상 부표가 설치되어 있지 않고 공해상 미표기 부표와 어망이 다수 설치되어 있음
 - 문제점 : 운항 중 해상 사고가 빈번히 발생되고 있으며, 특히 야간운항 시 식별 불가에 따른 대형사고 발생 가능
 - 기대 효과 : 레저선박 안전 확보, 어민 소유의 부표/어망 파손에 따른 재산 손실 방지
- 섬 정박을 위한 앵커링 및 소형 선착장 설치
 - 현황 : 다수의 섬이 우수한 관광자원으로 개발 가능하나, 선박 정박을 위한 시설 부재
 - 문제점 : 레저선박을 포함한 섬 관광 수요는 증가하고 있으나 시설 미비로 관광 불가
 - 기대 효과 : 요트 저변 확대 및 섬 관광 활성화에 따른 지역경제 발전 도모
- 마리나업 등록사업자에 대한 보험 가입 제도 보완
 - 현황 : 등록사업자는 보험 또는 공제에 가입 (마리나항만법 제28조의8)토록

하고 있으며 그 가입금액을 일괄적으로 「자동차손해배상 보장법 시행령」에 따른 금액 이상으로 정하고 있음

- 문제점 : 「자동차손해배상 보장법 시행령」에 따른 기준으로 보험 가입 시 보상액이 대인의 경우 1인 1.5억/사고당 무한으로 되어 있어, 마리나보관·계류업의 경우 보험사에서 인수 거절하는 경우 발생
- 선박대여업자와는 상이하게 모객을 통한 선박 운항 등과 무관한 보관계류업자에게 동 기준을 적용하는 것은 무리가 있다고 판단됨
- 기대 효과 : 마리나업 사업자 부담 경감을 통한 사업 활성화 및 위법 사항 개선

○ 육상계류장 재산세 별도합산과세 대상으로 포함

- 현황 : 지방세법 시행령에 따르면 공장용 부속토지, 주차장, 차고용 토지, 자동차 관리사업용 토지에 대해서 재산세 별도합산과세 대상으로 규정 (지방세법 시행령 제101조)

문제점 : 국내 마리나 산업 미활성화에 따라 주차장, 자동차 관리 사업용 토지와 유사한 성격의 육상계류장에 대한 별도 조항이 없어, 재산세 및 종합부동산세 부담이 가중됨

- 기대 효과 : 마리나업 사업자 부담 경감을 통한 사업 활성화

(2) 덕적마리나

(가) 추진 계획 : 2장에 수록 생략

(나) 추진 동향

- 덕적도 마리나항만은 수도권 내 도서와의 크루징 네트워크 구축시 최적지이며, 덕적도 섬 자체가 가진 관광자원이 우수하여 휴식과 해양레저 활동에 긍정적 요소를 가지고 있으며 마리나항 개발에 따른 지역경제 활성화와 주민 고용창출효과가 기대됨

※ 1차시 지정된 거점형 서포리마리나항만을 지속적으로 추진할 수 있도록 적극적인 지원 협조를 지역주민들이 요청한 상태임

(3) 영종마리나

(가) 추진 계획 : 2장에 수록 생략

(나) 추진 동향

- 제1차(2010년~2019년) 마리나항만 기본계획 및 수정계획(2015년 7월)상 마리나항만 예정구역으로 반영되어 있는 '영종 마리나항만'은 인천 국제공항 및 인천항을 통한 외국관광객 그리고 인천항 영종도 준설토 투기장 항만재개발사업(이하 '영종도 항만재개발사업')에 따른 국제 해양관광레저단지 조성으로 수도권역의 마리나 활성화를 대비한 국제 복합 마리나항만으로 계획
- 수도권 마리나 활성화 입지를 구축하기 위하여 왕산마리나, 전곡마리나 등 수도권역의 마리나 클러스터를 구축하고, 경인 아라뱃길과 연계된 리조트형 마리나시설 조성, 수도권 마리나항만의 개발수준인 300척(육상 100척, 해상 200척) 규모로 개발계획을 수립하여 제1차 마리나항만 기본계획 및 수정계획에 '영종 마리나항만'을 예정구역으로 반영
- '영종 마리나항만'은 영종도 항만재개발사업과 연계하여 추진하고자 하는 사업으로 영종도 항만 재개발사업의 진입도로, 부지조성(연약지반개량) 및 기반시설(도로, 상하수도, 전기등) 등의 인프라가 조성된 이후 사업 추진이 가능한 입지조건을 보유
- 현재 영종도 항만재개발사업은 해양수산부로부터 2017년 12월 29일 실시 계획 승인을 받아 착공 준비 중에 있으며, 공사기간은 2018년 12월 ~ 2022년 6월(42개월)까지 부지조성 및 기반시설공사를 완료할 예정
- '영종 마리나항만'의 향후 사업추진계획은 영종도 항만재개발사업 부지조성공사 완료(2022년 6월 예정)후 사업계획을 수립하여 추진할 예정이며, 주변 사업여건 등을 고려하여 제2차 (2020년~2029년) 마리나항만 기본계획에 '영종 마리나항만'의 예정구역 유지를 요청

(4) 인천마리나

(가) 추진 계획 : 2장에 수록 생략

(나) 추진동향

○ 마rina항만법에 따른 기반시설(방파제, 호안, 도로 등)에 대한 정부의 비용 보조

→ 항만공사법 제8조 제1항에 따라 외곽시설인 방파제는 항만공사에서 시행할 수 없음

○ 공유수면관리 및 매립에 관한 법률 시행령에 따른 공유수면 점·사용료의 한시적 (2020년 까지)인 감면을 영구 감면으로 조정 건의

(5) 송도 국제 마rina(가칭)

(가) 추진 계획

구 분		인천 송도마rina항만 조성 사업계획
주 소		인천광역시 연수구 송도동 송도지구 10공구(인천신항 신규 준설토 투기장)
운영사/연락처		-
사업비		678,769백만원
시설계획	기본시설	- 공공시설 20,000㎡ - 도로 20,000㎡ - 보행자도로 61,000㎡ - 공원 70,000㎡
	기능시설	- 수상계류장 284,000㎡ - 클럽하우스 29,000㎡ - 마rina 지원시설 68,000㎡ - 교육·연구시설 80,000㎡ - 공장/수리시설 106,000㎡ - 육상계류장 52,000㎡
	서비스 편의시설	- 전시장 30,000㎡ - 주차장 42,000㎡ - 호텔/리조트 467,000㎡ - 주상복합시설 91,000㎡ - 캐널형 테마몰 및 월드푸드 스트리트 55,000㎡ - 문화시설 24,000㎡
척수		2800척(해상 800척, 육상 2000척)

(6) 송도 마리나(가칭)

(가) 추진 계획

구 분		송도마리나 개발
주소		인천광역시 연수구 송도동 12-1 전면해상 일원
사업비		460억
시설계획	기본 및 기능시설	- 마리나 해상정박 시설 57,675㎡ - 육상정박 시설 14,700㎡ - 상하가시설 1,000㎡ - 수리시설 4,200㎡ - 클럽시설 2,250㎡ - 주차장 8,910㎡
	서비스 편의시설	- 콘도미니엄 시설 76,000㎡ - 아파트 부지 40,000㎡ - 단독주택 단지 118,000㎡ - 해수변 공원 부지 40,000㎡
척수		300척(해상 250척, 육상 50척)

(7) 경인항 마리나(가칭)

(가) 추진 계획

구 분		경인항 인천T 마리나 항만구역 신청(안)
주소		인천광역시 서구 오류동 1562, 1563(경인항 인천터미널 內)
사업비		약 300억원(토지비용 제외)
시설계획	기능시설	- 육상계류장 - 수리시설 - 급유시설 - 상하가시설 - 클럽하우스
	서비스 편의시설	- 휴게편의시설(음식점 등) - 문화·교육시설 - 공원시설
척수		2800척(해상 800척, 육상 2000척)

(8) 덕적 북리항 마리나(가칭)

(가) 추진 계획

구 분		수도권 해양레저관광 블루오션 (덕적 북리항 마리나항 조성)
주 소		덕적면 북2리 북리항 289㎡
사 업 비		300억원(매립 100억원, 계류·휴양시설 200억원)
시설계획	기본시설	- 도로 17,700㎡
	기능시설	- 클럽하우스 3,400㎡ - 육상계류시설 3,750㎡ - 상하가시설 1,350㎡ - 선박보급시설 1,300㎡ - 수리시설 2,100㎡
	서비스 편의시설	- 숙박시설 9,500㎡ - 캠프장 2,700㎡ - 체육시설 3,200㎡ - 주차장 4,900㎡ - 공원 7,200㎡ - 논지 5,000㎡ - 광장 3,500㎡

(9) 무의 마리나(가칭)

(가) 추진 계획

구 분		무의도 마리나 개발
주 소		인천광역시 중구 무의동 50-8일대
사 업 비		1,020억
시설계획	기본시설	- 도로 및 기타 시설 면적 19,800㎡
	기능시설	- 마리나 해상정박 시설 81,000㎡ - 육상정박 시설 44,000㎡
	서비스 편의시설	- 콘도미니엄 시설 76,000㎡ - 아파트 부지 40,000㎡ - 단독주택 단지 118,000㎡ - 해수변 공원 부지 40,000㎡
척수		610척(해상 360척, 육상 250척)

<표 5-13> 인천지역 제2차 마리나 항만 기본계획 수요조사 (해수부 제출)

신청기관	위 치	사 업 계 획		사업주체	조사 현황	기본계획 반영여부	제출서류		비 고
		사업비	시설규모				신청 서	보고 서 등	
	9개소					기존:4개소 신규:5개소			
왕산레저 개발	중구 을왕동 980 일원	1,702억원	224,750㎡ (300선석)	왕산레저개발	-	마리나항만 지정	○		왕산마리나 (운영중)
인천항만 공사	연수구 송도동 국제여객부두 인근	986억원	50,300㎡ (300선석)	인천항만공사	-	마리나항만 기본계획 반영(1차)	○	용역 보고 서	인천마리나 (유지)
세계 한상드림 아일랜드	중구 중산동 산354-1 일원	596억원	300,000㎡ (300선석)	세계한상드림 아일랜드	-	“	○	사업 계획 서	영종마리나 (유지)
해수부 (옹진군)	옹진군 덕적면 서포리 산20 일원	711억원	69,340㎡ (100선석)	민간투자유치	-	“	○		덕적 마리나 (유지)
옹진군	옹진군 덕적면 북리항 일원	300억원	72,000㎡	민간투자유치	자체 조사	신규	○		
연수구	연수구 송도동 송도지 구 10공구 일원	6,787억원	1,194,000㎡ (2,800선척)	민간투자유치	용역	신규	○	사업 계획 서	
인천경제 자유구역청	연수구 송도동 12-1 일 원 (워터프런트내)	460억원	88,735㎡ (300선석)	민간투자유치	자체 계획	신규	○	기본 구상 보고 서	
중 구 (민간)	중구 무의동 50-8 일원	720억원	289,000㎡	민간투자유치	자체 조사	신규	○	사업 계획 서	
한국수자원 공사	서구 오류동 1562 일원 (경인항인천터미널내)	약 300억원	76,000㎡ (100선석)	민간투자유치	용역	신규	○	사업 계획 서	내수면 마리나

라) 인천지역 마리나 개발을 위한 마스터플랜 추진

(1) 사업계획서 검토의 절차

사업계획서 검토의 절차는 아래 그림과 같이 기초자료분석, 마리나 수요추정, 마리나 항만 계획, 타사업과의 간섭해소방안 검토, 경제성 분석, 정책성 분석, 종합평가로 이루어짐



〈그림 5-5〉 사업계획서 검토 수행 흐름도

(2) 사업계획서 검토의 주요 내용

(가) 기초자료분석

- 사업계획서 검토를 위하여 우선 사업대상지가 속해있는 인천지역 기초지자체 현황에 대한 조사를 수행하고, 마리나 항만의 효율적인 사업시행 및 체계적인 관리를 위해 관련계획 및 관련법규를 검토함
- 국내·외 운영 중인 마리나 시설현황 및 마리나 산업현황에 대한 검토를 수행하고, 마리나 선박 보유자 및 관련 사업장을 대상으로 설문조사를 실시함

(나) 마리나 수요추정

- 마리나 수요추정은 사업의 시설규모 검토 및 사업성 분석에 있어 매우 중요한 요소로 마리나 수요 추정에 앞서 국내 해양레저 산업의 현황 및 문제점을 분석하고, 향후 마리나 수요를 추정함
- 수도권 마리나 항만 수요를 대상으로 현재 수도권 내 운영 중인 마리나 개발 현황 및 장래 마리나 조성 계획을 고려하여 최종적으로 인천지역 마리나 사업의 수요를 추정함

(다) 인천 마리나 항만 개발 필요성

- 국내 마리나는 지역적 및 일반 국민들의 인식상 문제점과 인프라 투자 부진, 마리나 관광 기반 취약, 마리나 관련산업 지원 미흡 등으로 인한 문제점이 있으나, 성공 가능성의 가장 핵심요소인 인구 밀집지역과 경제여건 등의 장점을 활용하는 마리나 및 마리나 산업을 복합 조성하는 계획이 필요함
- 마리나 항만 개발의 입지로서 접근성, 안정성 및 인천 해양국제도시 워터프론트 조성사업과의 연계성 등의 본 사업대상지의 특성을 검토함

(라) 마리나 항만 계획

- 마리나 선박 제조업체, 교육·연구기관, 유통업체 등과 연계하여 마리나 산업의 시너지 효과 극대화를 위한 마리나 항만 개발방향을 설정하고, 마리나와 연결되는 해양산업 전반에 관한 인프라 조성 및 해안으로 연결되는 제2외곽순환 고속도로, 항만배후단지에 기 수립된 계획과 부응한 평면 및 각 영역별 배치계획을 수립함
- 마리나 항만이 갖추어야 도입시설은 해상기본시설, 육상기능시설, 서비스 편의시설 등으로 이에 대한 시설계획을 수립하고 각 영역별 토지구상을

통해 세부시설계획을 수립함

- 마리아 항만의 주요시설인 마리아 시설(호안, 계류시설, 상하가 시설 등) 뿐만 아니라 마리아 산업 시설(리조트, 상업·문화시설, 교육·연구 및 수리·공장시설 등) 계획을 수립함으로서 마리아 항만과 관련된 다양한 분야의 종합적인 발전이 가능토록 개발 계획 추진
- 공공시설물계획, 교통계획 등의 기반시설계획과 경관 및 조경계획을 통해 마리아 항만의 효율적인 운영과 경관성을 고려 추진
- 기타 사업을 시행함에 있어 주요 쟁점사항 및 해결방안·과제를 검토

(마) 마리아 추진 사업비 산정

- 인천 지역 마리아 항만 조성사업 비용추정은 KDI의 항만부문 사업의 예비타당성조사 표준지침에 따라 비용추정을 산정하고, 예비타당성 조사단계에서 정확한 공사비를 산정하기는 사실상 어렵기 때문에 인근에 최근 개장된 왕산마리아 및 제부마리아 등의 내용을 참고로 공사비를 추정함
- 부대비는 엔지니어링 사업대가의 기준에 의한 공사비 비율과 건설공사 감리대가 산정기준을 준용하여 산정함

(바) 사업타당성 분석

- 경제성 분석은 조사 대상사업을 추진할 경우 예상되는 경제적 파급효과와 적합성을 분석하는 핵심적인 조사과정으로서 비용-편익분석을 기본적인 방법론으로 채택하고, 경제성 분석에서는 마리아 항만사업과 타 사업과 평가의 일관성을 기하기 위하여 예비타당성조사의 일반 지침 및 부분별 표준지침을 적용함
- 사업 수행의 타당성을 평가하는데 중요한 정책적 차원의 평가항목들을 정량적 또는 정성적으로 분석함. 또한 본 검토에서는 위험도 분석, 사회적·경제적 파급효과에 대하여 분석함

(사) 종합평가 및 제언

- 사업에 대한 대상지역현황 및 관련계획검토, 주요쟁점을 분석하고 경제성 및 정책성 분석 결과를 종합적으로 검토하여 사업의 타당성여부를 객관적으로 판단하고, 경제성 분석과 정책성 분석 결과를 바탕으로 사업계획

서에 참여한 관련자들의 의견을 수렴하여 사업의 타당성을 종합적으로 평가하는 절차가 필요함

(3) 사업계획서 인천지역 마리나 항만 개발방향 설정

(가) 마리나 항만 개발목표

- 수도권 해양·레저 수요의 지속적인 증가 추세에 따라 해양레저 기반시설 조성과 더불어 해양·레저 스포츠 저변 확대 등 활성화를 위한 신성장 동력을 조성함
- 국제적 마리나 거점 도시 및 기업과의 협력 등 네트워크 구축에 최적화된 인천 지역마리나 항만으로서 마리나 항만과 배후지역간의 상호작용을 통해 한국을 대표하는 세계적인 마리나 도시로 도약을 목표로 함



<그림 5-6> 인천 지역 마리나 항만 개발목표

(나) 인천 지역 마리나 항만 개발 유형

- 수도권, 항만권, 도서해안권, 내수면 등 권역별 입지특성, 타겟층, 발전 가능성을 고려한 마리나 특화전략이 필요함
- 수도권 및 도심지역은 상업시설형으로 도심근교 지역 커뮤니티형 마리나를 조성하여 사교모임 및 주말 관광지로 활용함
- 항만권은 수리허브형으로 인근 산업단지와 연계하여 경제효과를 극대화 함
- 도서해안권은 리조트형으로 펜션, 호텔 등 숙박시설을 완비하여 가족 단위 및 장기적 휴가에 적합 하도록 함

〈표 5-14〉 인천지역 마리나 개발에 따른 평가요소

평가항목		평가지표	평 가 요 소
인문·사회조건	접근성/편의성	■ 접근용이성 ■ 접근수단 ■ 진입도로	■ 수도권, 광역, 인근에서의 접근용이성 ■ 철도, 항공, 도로, 해운 등 접근수단의 다양성, 편리성 ■ 계획지 진입도로 개설 여부 ■ 진입도로 개설시 부지매입 등 용이성 ■ 도시인근, 생활편의, 환경문제, 이용편의, 수리, 차량/항공교통
	시장성/경제성	■ 인접도시 인구분포 ■ 해당지역 연간 관광객 수요 ■ 관광지 개발상태 ■ 육·해상레저개발상태	■ 반경 50km이내 직접세력권 및 반경 50 ~ 100km이내 간접세력권 인구밀도 ■ 연간 관광객 규모 및 관광객 증가추이 ■ 지역 내 관광단지, 관광지, 관광특구, 국립공원 등의 개발계획 여부 및 개발상태 ■ 골프장, 온천, 놀이공원, 리조트 등 육·해상레저 개발계획 여부 및 개발상태 ■ 운영효율, 태풍의 영향, 건설비용, 육상계류장, 경관, 미관
	이용성/안정성	■ 인프라 확보 ■ 기개발 항만시설 이용 및 유용 ■ 주변 레저수역 분포 ■ 사용 가능한 수역 ■ 어업권	■ 도심권 연계, 주변개발에 따른 인프라 연계성 ■ 기존 방파제, 호안 등의 항만시설 활용 가능성 ■ 개발을 위한 가용 및 활용부지의 유무 ■ 계획지로부터 주변수역에 세일링, 피싱, 크루징할 수 있는 수역분포여부 ■ 항로, 박지, 레저수역 이용시 무역·연안 상선과의 간섭여부 ■ 항로 및 박지준설 여부 ■ 보상이나 간섭이 있는 어업권 존재 여부 ■ 주민의 동의 및 개발참여 의지 ■ 정온수역, 수상안전, 요트·보트 안전, 육상계류장
	타당성	■ 관련계획 ■ 관련산업 파급효과 ■ 인센티브	■ 상위계획, 권역별·지역별 계획 ■ 관광, 레포츠, 문화 등 지역산업에 미치는 파급효과 ■ 선점, 점유, 개발완료, 운영, 시공 등
자연조건	자연조건	■ 기상, 기온, 바람, 시계 ■ 파랑, 조위, 조류 ■ 지형 및 토질 등 ■ 경관 및 생태계	■ 풍속 및 풍향의 변화 ■ 안개발생 빈도 및 시계정도 ■ 파랑영향의 여부, 해류의 흐름 및 조위차 ■ 육상배후지 고저차 및 급경사, 해상 토질조건 ■ 내만 등 방파제시설 필요지형 ■ 개발사업을 통한 해당지역의 생태계 훼손이나 소멸 ■ 보존지구 등으로 지정여부

<표 5-15> 인천지역 마리아 항만 모델 예시

구 분	마리아 개발 예정지	모 델	특 징
수도권 등 도심지역	왕산마리나, 송도10공 구마리나, 한상 드림아 일랜드마리나	상업시설형	- 도심근교 지역 커뮤니티형 마리나 - 도심 사교모임 및 주말 관광지에 적합 - 쇼핑몰, 컨벤션 센터 등 연계
항만권	인천항만 공사 마리나, 송도위터프론트	수리허브형	- 산업단지 인근 경제효과 극대화 - 고급요트 구매, 수리 단지 - 슈퍼요트 선원용 생활편의시설 등
도서해안권	덕적도 마리나(북리, 서 포리), 북도, 선재도, 무 의도	리조트형	- 펜션, 호텔 등 숙박시설 완비 - 가족단위 휴가, 장기 휴가에 적합 - 레포츠(골프, 워터파크 등) 시설 연계
내수면지역	경인항	주거형	- 고급주택, 아파트를 갖춘 실버타운 - 고급 주거단지 조성에 적합 - 극장, 병원 등 도심 인프라 연계

주변 수익용지 개발

공익시설(요트경기장)



<그림 5-7> 마리아 자원 조달 방안 개념도

※ 선재도 및 북도는 차후 여건 조성시 검토 가능 지역임

〈표 5-16〉 인천시 마리나항만 개발 계획 대상지(검토대상포함)

신청기관	위 치	사 업 계 획		사업주체	권고유형
		사업비	시설규모		
	11개소	총 13,462억원			
왕산레저개발	중구 을왕동 980 일원	1,702억원	224,750㎡ (300선석)	왕산레저개발	요트클럽형 마리나
인천항만공사	연수구 송도동 국제여객부두 인근	986억원	50,300㎡ (300선석)	인천항만공사	관광형 마리나
세계한상드림 아일랜드	중구 중산동 산354-1 일원	596억원	300,000㎡ (300선석)	세계한상드림 아일랜드	리조트형 마리나
해수부 (옹진군)	옹진군 덕적면 서포리 산20 일원	711억원	69,340㎡ (100선석)	민간투자유치	목적지 마리나
옹진군	옹진군 덕적면 북리항 일원	300억원	72,000㎡	민간투자유치	목적지 마리나
연수구	연수구 송도동 송도지 구 10공구 일원	6,787억원	1,194,000㎡ (2,800선척)	민간투자유치	슈퍼요트 및 쇼핑 복합형 마리 나
인천경제자유 구역청	연수구 송도동 12-1 일원 (위터프런트내)	460억원	88,735㎡ (300선석)	민간투자유치	요트클럽형마리나
중 구(민간)	중구 무의동 50-8 일원	720억원	289,000㎡	민간투자유치	관광 및 낚시 전용 마리나
한국수자원 공사	서구 오류동 1562 일 원 (경인항인천터미널내)	약 300억원	76,000㎡ (100선석)	민간투자유치	내수면 마리나
옹진군 (선재도)	영흥면넛출항 내 선착 장	600억원	200,000㎡	민간투자유치	낚시 전용마리나
옹진군(북도)	옹진군 북도면 신도리 523-62	300억원	80,000㎡	민간투자유치	낚시 전용마리나

(다) 인천 지역 마리나 개발에 따른 미래 차별화 전략

① 미디어 레저시티의 공간 및 건축 디자인 콘셉트 적용

㉠ 미디어 테크놀로지

해양+건축+전통+미디어+테크놀로지 융합 콘셉트

㉡ 미디어 스킨

해양미디어 스킨을 활용한 세계유일의 미디어레저시티로 랜드마크화 가능

㉢ 건축디자인

색상 조명 음향 효과를 통합하여 건물의 외관 디스플레이를 해양미디어

㉣ 미디해양클러스터

최첨단 비즈니스(IT, 전자) + 해양레저+휴양+명품쇼핑+ 교육 등이

이루어지는 클러스터로 자리매김

㉤ 광고

해양을 모티브로 살아 움직이는 생물체로 간주 : 광고 효과 극대화

㉥ 미디어아트

해양문화 +전통+환경+첨단 기술을 미디어아트 디자인을 통해서 표현

㉦ 미디브랜드

건축물의 광고화, 지속적인 광고 효과

㉧ 축제 콘텐츠

해양미디어아트 국제페스티벌

② 투자비 조성을 위한 마리나개발 모델

주변 수익용지 개발을 통한 개발이익의 조성을 바탕으로 투자비 충당

2) 인천도서 레저선박 계류장 모델 개발 및 조성

□ 비전

어촌의 새로운 수익창출을 위한 해안접근 기반조성

□ 목표

▶ 인천 도서(섬)중심의 레저선박 정박 계류 모델 개발

▶ 레저선박 계류를 통한 어촌의 수익증대 극대화

가) 사업 개요

(1) 필요성 및 목적

- 섬 개발 및 관광 지원 등 지속적 관심에도 불구하고 섬 유입인구 및 관광 인구 증가는 답보상태
- 가고 싶으나 가지 못하는 가장 큰 이유는 접근성의 제한으로 연육교를 건설하거나 정기 여객선 이외에는 접근방법이 없음
- 해양관광은 이동수단 자체가 하나의 관광 상품이기 때문에 레저관광선의 계류장 확보가 섬 관광의 시작
- 따라서 도서 관광활성화를 위한 많은 정책에도 불구하고 최종적으로는 섬 접근성을 위한 편리성과 다양성이 확보되지 않으면 거주 섬주민들을 위한 생활환경 개선의 효과 정도만 거둘 수 있음
- 고가의 레저활동으로 인식되었던 요트관광활동이 일반인들이 즐기는 레저 개념으로 보편화되고 국민소득 증가에 따라 요트 및 보트를 비롯한 국내 해양관광레저에 대한 수요가 증가추세에 있음
- 최근 해양레저산업 경쟁력을 강화하기 위해 요트관광 사업자를 위한 규제 개선 정책으로 마리나 대여업을 신설하고 5톤 이상의 요트 대상에서 2톤 이상으로 대폭 그 대상을 확대함에 따라 요트를 매개로 하는 해양관광업은 증가할 것으로 예상됨 (마리나법 개정 이후 마리나대여업 약70개소 창업, 2017년 2배 이상 증가 예상)
- 인천 서해 섬들의 잠재적 가치 색출 및 풍부한 경인권 배후 도시의 인구 유입으로 요트를 소유한 마리나 대여업 및 수상레저 사업자들의 증가 추세이나 사업 마케팅 부재
- 관광객 유치 전략 미흡 (4계절 해양관광 상품 개발) 하나, 인천 도서들의 특성화 사업 추진에 따른 인프라 구축 가시화 및 실제적 정책추진
- 국내외 관광객의 해양 및 섬 관광 프로그램 개발에 따른 이동수단 수단 다양화 필수
- 요트 1대를 통한 일자리 창출 극대화 및 경제적 수익 모델 창출
- 최근 주5일 근무제의 시행, 소득 증가 등으로 해양스포츠에 대한 관심이 증대되어 모터보트, 요트 등 레저 선박(일명, 遊船)을 이용한 레저가 서서히 일어나고 있어 이를 수용할 마리나에 대한 수요도 증가하고 있음

- 그러나 마리나는 전국에 수 개소에 지나지 않아 유사 기능을 가진 어항으로 레저 선박들이 많이 들어옴으로써 어업인들과의 갈등도 생겨나고 있음. 따라서 향후 이를 어항에서 적극적으로 수용해야 할 필요성이 높아지고 있음
- 한편 어촌에서는 자원의 감소로 상당수의 어선이 감척되거나 폐선되어 어항에 유휴 공간이나 시설이 많이 생겨나고 있음. 또한 노령화로 인하여 줄어드는 인구가 어업 인력의 감소로 이어지고 있음
- 특히 어업인들의 소득은 도시근로자 소득의 70% 수준으로 하락하여 새로운 어업 외 소득원 개발이 절실함. 따라서 유휴 어항 등의 활용을 통하여 새로운 수익 창출이 대단히 필요함
- 이와 관련하여 정부(해수부)는 어촌활성화 대책의 일환으로 어촌의 혁신성장을 견인하고 지속가능한 성장 토대를 마련하기 위한 ‘어촌뉴딜 300’ 추진 계획을 발표. 추진계획에서는 ‘국민소득 3만 불 시대에 걸맞은 가고 싶고 살고 싶은 혁신 어촌 구현’이라는 비전 아래, 3대 추진방안과 이와 관련된 세부사업 추진내용 등을 제시
- 이에 따라 현행 어항 실태, 어항 내 마리나 조성 사례 분석과 해양레저 수요 도출, 어항 내 레저선박 계류장 조성 방안을 검토하고 어항 내에서의 레저선박 계류장 관리·운영 방안과 어업인 소득화 방안을 검토하여 향후 어항에서의 레저선박 계류장 조성을 위한 기본적인 정책방안 수립에 목표를 두고자 함

(2) 사업비

- 총 450억

사업비 구분	기 관	금 액(억)	용 도
소규모 레저선박 계류장	해수부	283.5	계류장 선석, 시설·장비 구축
	인천광역시	60.75	
	기초지자체	60.75	
합 계		450	9개소×50억

※ 450억의 산출 근거는 20석 기준 어촌계류장 1개 건설시 약45억의 추정 개발비 (ckipm 자문)를 근거로 2019년부터 22개 어촌 대상지 중 9개의 어촌 요트 계류장을 목표로 추진시 예산임

(3) 사업규모

○ 기간 : 2019년 1월 1일 ~ 2023년 12월 31일 (총 60개월)

○ 위치 : 인천 연안 일원(추후 검토 지정)

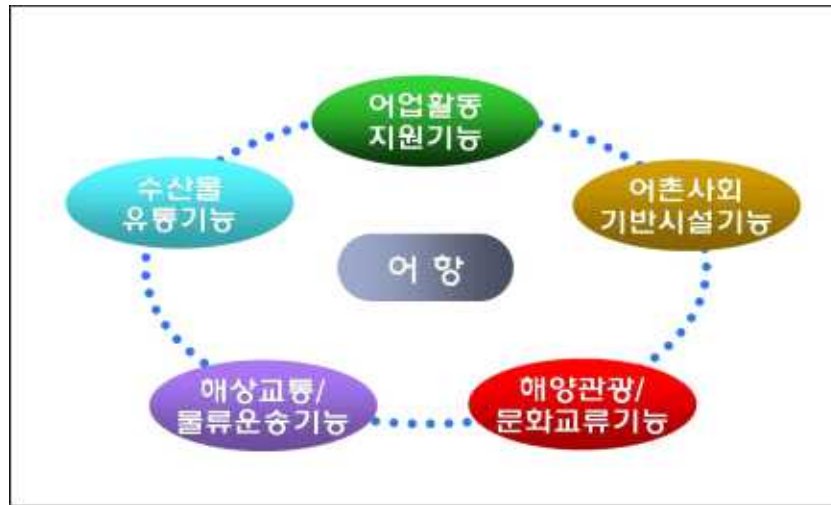
(4) 사업 주체

○ 인천광역시

나) 기본자료 및 조사 분석

(1) 어항의 환경변화

- 최근 해양스포츠에 대한 관심 증대로 모터보트, 요트 등 레저 선박(Pleasure Boat, 일명 遊船)을 이용한 레저가 서서히 일어나고 있어 이를 수용할 마리나 이외에 소형 레저선박 계류장에 대한 수요도 증가
- 마리나는 전국에 수 개소에 지나지 않아 유사 기능을 가진 어항으로 레저 선박들이 많이 들어옴으로써 어업인들과의 갈등도 생겨나고 있어 이를 어항에서 적극적으로 수용해야 할 필요성이 증가
- 한편 어촌에서는 자원의 감소로 상당수의 어선이 감척되거나 폐선되어 어항에 유휴 공간이나 시설이 증가추세이며, 노령화로 인하여 인구가 줄어들어 어업을 위한 인력의 감소 추세이며, 어업인들의 소득도 도시근로자 소득의 70% 수준으로 하락하여 새로운 어업에 소득원 개발이 절실한 상황으로 유휴 어항 등의 활용을 통한 새로운 수익의 창출도 대단히 필요한 부분
- 어항은 어업활동 지원 기능, 수산물 유통기능, 어촌 사회 기반시설 기능, 해상 교통 및 물류운송 기능, 해양관광 및 도시와의 문화교류 기능 등 크게 5가지 기능으로 구분할 수 있는데, 최근 해양관광 및 도시와 어촌의 문화교류 기능은 어촌지역의 관광활성화에 따라 새롭게 부각되고 있는 기능으로서 어항공간을 활용한 해양관광 및 레크리에이션 기능 제공과 더불어 어촌문화 체험공간을 활용하여 어민들의 미래의 새로운 수익 창출영역으로 인식



<그림 5-8 > 다기능 어항의 기능

- 정부는 어항의 개발 또한 방과제와 계류시설 조성 등 기본적 시설 위주의 개발에서 벗어나 관광, 교통, 수산물 유통 등 종합적 기능을 수행할 수 있는 방향으로 전환되었으며 여러 개발방향을 설정하고 다목적 기능을 가지는 어항을 조성하려는 정책 추진
- 어촌의 레저선박 계류 시설 개발 방향은 첫째, 도시민의 휴양 공간 제공 및 어촌소득 창출을 위한 다기능 종합어항 개발, 둘째, 여건변화와 미래수요에 대응하여 어촌종합개발사업과 연계한 새로운 어항 모델 창출, 셋째, 수산 인프라시설 구축과 주변 어촌관광자원의 활성화를 위한 집중투자로 어업에 소득증대 기반조성 등임
- 이를 통하여 어업인들의 소득증대 및 신규고용 창출, 어촌경제 활성화 촉진으로 도시인구 분산 유도 및 국토균형발전 기여, 깨끗한 어항환경 및 어족자원 보호를 위한 기반조성으로 정책 목표를 설정
- 어항개발에 대한 정책방향이 변화되면서 어항의 개발전략은 단기적으로는 기존 어항 중 수산자원, 관광, 복지기능 등 개발 잠재력이 있는 어항을 대상으로 기능을 다양화하고, 중장기적으로는 개발 잠재력이 많은 어항을 다양한 기능을 갖춘 종합어항으로 개발하여 어업인의 소득증대와 도시민의 친수 문화공간으로 조성하도록 전략을 수립

(2) 다기능 어항의 개념

- 우리나라 어촌 사회의 환경변화에 따른 어촌관광 정책 도입 및 어항의 개발방

향에서 살펴본 것처럼 어촌과 어항의 개발방향은 수산업활동 중심에서 벗어나 다양한 기능을 수행할 수 있도록 변화되고 있음

- 어항의 개발은 수산업 중심기능 외에 지역의 특성에 따라 수산물 유통·가공, 어촌관광, 교통, 생활거점 기능 등을 포함하도록 진행되고 있으며 이러한 측면에서 ‘다기능 어항’이라는 개념이 등장
- 다기능 어항은 광의적 개념으로 어업활동과 함께 교통, 유통, 가공, 관광 기능을 함께 수행하는 어항을 말하며, 이를 유형에 따라 분류해 보면 <그림5-8>과 같이 교통어항형, 유통어항형, 관광형 어항, 복합다기능형으로 구분



<그림 5-9> 다기능 어항의 유형

- 다기능 어항 개발 시 어항의 다목적 활용 및 실질적 개발을 이루는 데 효과를 보기 위한 세 가지 고려 사항

첫째, 쾌적하고 자연과 조화를 이루는 환경친화형 어항개발로서 체험어장, 해양스포츠, 해양관광, 문화 등과 연계하여 도시민과 어업인이 어우러진 휴식 공간을 제공하고 어업인 소득증대에 기여하여야 하며, 또한 어항구역 내 오·폐수차집관로를 확대 설치하고 어항 내 수질보전을 위한 해수교류형 방파제 및 부방파제 시설을 도입하여 환경친화형 개발이 되도록 개발

둘째, 어항을 수산자원의 효율적 관리·생산의 장으로 활용하는 것으로서 어항 내에 종묘생산 및 중간 육성장 시설을 확충하고 나아가 고급 활어의 수요 증가에 맞추어 활어 일시 보관 장소 및 양식업 유치와 청정해수 공급 장소로 활용하여 양식장 피해 예방 및 어업인 소득 증대에 기여

셋째, 민간자본의 적극유치를 통한 어항기능 및 이용 활성화로서 어항배후여유

부지를 민간에 매각하고 민간자본유치 어항시설에 대한 인센티브(어항시설 관리권, 저장권 등)를 부여하며 수산물 시장·직매장, 냉동·가공공장 등 유통·가공시설 및 회 센터, 숙박·목욕, 오락시설 등 휴게시설 유치를 도모

(3) 일본의 피셔리나 사업

○ 일본의 어항·어촌의 활성화 대책으로 추진되고 있는 피셔리나 정비사업의 세부 추진목적을 살펴보면 어업의 진흥, 어업과 해양성 레크리에이션의 공존, 어항·어촌지역의 활성화이며 이들의 내용을 살펴보면 다음과 같음

첫째, 어업의 진흥으로 피셔리나 정비사업의 목적은 어업활동을 개선하기 위하여 어촌 및 해양관광의 활성화 정책에 따라 급격히 증가한 레저 선박 및 유어선 등이 어업활동과 마찰을 일으키는 것을 방지하고 어항이나 어장 이용의 도모가 요구되는데, 어업활동 측면을 강조하여 레저 선박이나 유어선 등의 활동을 일방적으로 제한할 경우 어촌의 새로운 소득향상에 어려움이 따르게 되므로 상호 대립적 위치에 놓일 수 있는 어업활동과 관광활동을 상호보완적 관계로 유지하도록 할 필요성이 있음. 이를 위하여 어업에 지장이 없는 범위에서 어항구역 내의 유어선과 관광객의 관광활동을 보장하고 어업인과 관광객 간의 이해 및 신뢰를 마련하는 것이 필요하며 어업인과 관광객 각 주체의 활동성 보장을 위한 구역 조정이 필요

둘째, 어업과 해양성 레크리에이션의 공존인데 어업과 해양레저활동의 공존을 도모한다는 것은 어업인과 관광객의 교류공간을 조성하는 것으로 즉 어촌지역을 방문하는 관광객은 방문지역의 어촌과 수산업 여건을 이해하고 어항 및 어장에서 지켜야 할 사항들을 숙지해야 할 필요가 있음. 그리고 어업인들은 방문객에 대하여 무조건적으로 이들의 관광활동을 배제시킬 것이 아니라 어촌 관광을 어업진흥을 위한 수단으로 적극 활용해야 하며, 어업과 해양레저 활동의 공존은 어업인과 관광객 간의 상호이해 및 어업활동과 관광활동의 조화로운 발전을 의미

셋째, 어항과 어촌지역의 활성화로 피셔리나 정비사업의 핵심은 해양레크리에이션 활동을 통한 도시주민과 어업인 간의 커뮤니케이션을 도모하고 미래 세대를 위해 매력 있는 어항·어촌으로 가꾸어 나가는 것. 이를 위하여 어항

시설의 관광자원화와 함께 배후지역을 대상으로 해산물 식당, 피셔맨즈 와프 (Fisherman's Wharf) 등을 정비하여 환경을 개선하고 어업인 스스로 피셔리나의 경영에 참가

- 피셔리나의 소유권은 정부에 있으나 관리·운영은 지역의 어협에 위탁 운영하고, 어협에 위탁 경영함으로써 지역주민에 대한 고용창출 효과가 다소 발생하며, 어항 사용자가 사용료를 현(縣)에 지불하면 현은 이 가운데 일부를 어협 등 어항/피셔리나를 실질적으로 관리하는 단체에 지급하여 어업인에게 간접적인 소득원 발생
- 주요 수입원은 보관료이며 그 외 방문객 선석(visitor berth) 이용료로 수입. 관리비용은 관리자 1~2명에 대한 인건비 외에는 거의 들지 않아 경상이익을 올리고 있으나, 막대한 규모의 초기 투자비를 회수할 정도는 되지 않아 경제성이 있지는 않음
- 보관료는 25피트를 기준으로 지방자치단체에서 자체적으로 책정하고 있으며, 레저선 소유자들이 선호하는 도시 인근 피셔리나의 경우 보관료가 높음
- 최근에는 민간사업유치(PFI: Private Financial Incentive)로 이러한 사업을 유치하기 위해서 총력

(4) 국내외 어항 레저선박 계류장 동향

(가) 국내 어항 레저선박 계류장 동향

- ① 보성 비봉 마리나 (2017년 6월 오픈)
- ㉠ 위치 : 전라남도 보성군 공룡로 722-84
- ㉡ 사업비 : 100억
- ㉢ 선석 : 24석
- ㉣ 도입시설

분류	도입시설
클럽하우스	마리나 사무실, 교육/세미나실, 샤워/세탁실
계류장	레저선박 24선석
슬립웨이/보트야드	요트, 모터보트, 고무보트 상하가 및 육상보관
수리소	요트, 모터보트 경정비 지원, 디자인 요트개발

- ㉤ 프로그램 : 요트/보트승선, 레프팅보트, 바다카약, 요트스쿨, 항해학교



<그림 5-10> 보성비봉 마리아 전경

② 서산 삼길포 마리아 역(2018년 10월 오픈)

㉠ 위치 : 부산 기장군 기장읍 대변리

㉡ 사업비 : 24억

㉢ 선석 : 16석

㉣ 도입시설

분류	도입시설
클럽하우스	추후 추진
계류장	레저선박 24선석
슬립웨이/보트야드	요트, 모터보트, 고무보트 상하가 및 육상보관
이용요금	6m 이내 7000원, 6-9m 1만원, 9-12m 만이천원

㉤ 프로그램 : 마리아 역 및 피항지 활용



<그림 5-11> 삼길포 어항 마리아 전경

③ 물건항 - 다기능 마리나

- ㉠ 위치 : 경상남도 남해군 삼동면 물건리 일원
- ㉡ 사업연도 : 2018년 착공 / 현재 시공 진행 중
- ㉢ 개발규모 : 마산지방해양수산청 30선석 및 엘림존 10선석
- ㉣ 적용타입 : 콘크리트 부잔교 & 강관파일공



<그림 5-12> 물건항 어항 마리나 전경

④ 대천 피서리나

- ㉠ 위치 : 충청남도 보령시 신후동 일원
- ㉡ 사업연도 : 2016년 준공
- ㉢ 개발규모 : 30.0m x 3.3m x 3EA / 54선석 규모(5톤 미만 어선)
- ㉣ 적용타입 : 콘크리트 부잔교 & 강관파일공



<그림 5-13> 대천 피서리나 전경

⑤ 모슬포 피서리나

- ㉠ 위치 : 제주특별자치도 서귀포시 대정읍 하모리 일원
- ㉡ 사업연도 : 2013년 준공

㉔ 개발규모 : 14선석 규모 (30~50ft)

㉔ 적용타입 : 콘크리트 부잔교 & 강관파일공



<그림 5-14> 모슬포 피셔리나 전경

⑥ 목포 북항 피셔리나

㉔ 위치 : 전라남도 목포시 죽교동 일원

㉔ 사업연도 : 2010년 준공

㉔ 개발규모 : 400선석 규모

㉔ 적용타입 : 콘크리트 부잔교 & 강관파일공



<그림 5-15> 목포 북항 마리나 전경

⑦ 국내 추진 계획 중인 어항 다기능 마리나(계획)

- 강원 고성군 고성항 마리나(계획)
- 강원도 양양군 수산항 마리나(계획)
- 거제도 지세포 마리나(계획/실시설계 완료)
- 거제시청 사곡 요트장(계획)
- 경남 거제시 능포항 마리나 (계획/실시설계 완료)
- 경남 거제시 일운면 지세포항 마리나(계획/실시설계 완료)
- 경남 기장군 대변항 마리나(계획)
- 경남 남해군 삼동면 물건항 마리나(계획/실시설계 완료)

-
- 경북 울릉군 저동항 마리아 (계획/실시설계 완료)
 - 군산 비응항 마리아 개발(계획)
 - 부산시 사하구 다대포항 마리아(계획/실시설계 완료)
 - 신안군 보트마린피아(계획)
 - 여수시 화양면 마리아(계획)
 - 완도 청해진 마리아(계획)
 - 울산 일산 고늘지구 마리아(계획)
 - 울진후포요트장(경북요트협회)(계획)
 - 전남 여수시 남면 안도항 마리아 (계획/실시설계 완료)
 - 전남 여수시 소호 요트장(계획)
 - 전남 진도군 임회면 서망항 마리아(계획/실시설계 완료)
 - 전북 부안군 격포항 마리아(계획)
 - 전북 부안군 위도항 마리아 (계획/실시설계 완료)
 - 제주 중문단지 마리아(계획)
 - 제주도 남원읍 위마항 마리아(계획)
 - 제주시 서귀포 남원읍 위미항 마리아 (계획/실시설계 완료)
 - 충남 당진 성구미항 마리아(계획)
 - 충남 보령시 요트 경기장(계획)
 - 충남 서천군 홍원항 마리아(계획)
 - 충남 태안 안흥 마리아(계획)
 - 충남 홍성군 남당항 마리아(계획/실시설계 완료)
 - 전남 해남 화원관광단지 마리아(계획)

(나) 국외 어항 레저선박 계류장 동향

① 일본 사례

- 일본에서의 ‘피셔리나’란 어류(fish)와 장소(arena)를 조합시킨 단어로 어항·어촌이라고 하는 무대 안에서 풍부한 자연환경을 배경으로 하역 수산업 자원을 중심으로 사람들이 모인 공간을 의미
- 일본에서는 해양 및 어촌관광의 활성화에 따라 레저 선박과 유어선의

전용시설을 정비하고 어업 활동을 위한 구역과 해양성 레크리에이션의 기지로서의 구역을 구분하기 위하여 피서리나 정비사업을 추진하고 있음. 즉 피서리나란 어항 및 어항 주변 해역에서의 어업과 해양성 레크리에이션 활동의 공존을 목표로 한 종합시설로 마리아의 한 형태

- 일본은 1990년 전후 버블 경제 침체로 어업이 침체되고 어선의 감축 및 노후화된 어항을 재건하기 위해 어항을 레저항으로 재정비하였는데, 어항 내 마리아를 만드는 각종 이유와 일본의 주요 어항 정책의 하나인 피서리나를 분석

㉓ 가나가와 현의 미사키 어항

미사키(三崎) 어항에는 국민의 여가시간의 증대에 따라 레저 선박에 의한 어항 이용 수요가 높으므로 요트 및 보트의 계류장인 특별박지(特別泊地)를 설정하여 어항과 분리하여 수용하고 이 때 어항시설 사용료 등의 징수로 어항관리비에 충당. 참고로 가나가와 현 내의 레저 선박 정박료는 다음과 같음

<표 5-17> 가나가와 현 내의 레저 선박의 정박료

시설명	연간요금	징수액	수용	비고
宮川港	약 30만엔	20,332천엔	70정	특별박지, 시설정비
油壺港	약 30만엔	33,873천엔	86정	특별박지
小網代港	약 7만엔	4,081천엔	54정	일반의박지
諸磯灣	약 7만엔	9,468천엔	128정	〃
계		67,754천	338정	-

㉔)고지마 어촌계

1980년부터 고지마 어항 내 레저선의 계류가 늘어나기 시작하여 어선의 계류 및 물양장의 사용에 지장을 주기 시작함. 그 대책으로서 레저 선박을 배제하려고 하였으나 효과가 그다지 없었음. 따라서 레저 선박을 별도의 장소에 이동하는 방안을 고려하여 1983년 레저 선박 전용의 양강(揚降) 시설 및 선치장을 정비하며 어협 자영(漁協 自營)의 마리아 사업을 시작

○ 시설의 규모

선양장 및 주차장은 2,757㎡(보트 60척 수용 가능)이고, 호이스트 1기(2.8톤 급), 사무소 1동(36㎡), 급유시설 1기 등

○ 이용 상황

이용척수는 58척이고 이용자 소재지는 지역, 인근 도시. 이용 방법은 고지마 마리나 이용규칙에 의거하고 안전 대책으로 어협에 의한 어항 내의 항로 지정, 안전 강습회 참가 등 해안청과 제휴하고 있음. 기타 고지마 마린 클럽을 결성하고, 매너의 준수, 지선어업자와의 친목, 바다 환경 미화 협력 등에 노력

○ 기대효과

마리나 사업 수입에 의한 지역 경제에의 파급효과, 레저선 소유자의 어획 물구입, 지선평산품의 소비확대 기여 등, 레저선 소유자와 지선영업자와의 친목을 통한 도시와 어촌과의 교류 촉진에 기여, 마리나 사업에 의한 취업 기회를 제공

㉔ 미우라 미야가와 마리나

○ 전형적인 피셔리나의 형태로 가나가와 현의 미우라 시 소재의 1종어항인 미우라 항에 입지

○ 2003년 10월 1일 개장, 가나가와 현에서 건설하였으며 미우라 어협에서 운영과 관리

○ 당초에는 유어선과 요트 등이 인근의 크고 작은 여러 어항을 이용하여 어민과의 갈등이 심각하였으나, 가나가와 현에서 본 피셔리나를 건설하여 이곳만을 이용하도록 함으로써 갈등관계가 해소

○ 외곽시설인 방파제가 풍랑을 거의 완벽하게 막아 주기 때문에 매우 정온한 상태를 유지. 91척이 등록되어 있으며 주말마다 약 50% 정도의 선박이 출항하며, 출항의 주요 목적은 바다낚시

○ 선박 소유자는 반드시 가나가와 현에 거주해야만 등록이 가능하며, 자연을 즐기러 오기 때문에 특별한 편의시설에 대한 요구가 없고 운영 사무실 겸 약간의 물품(바비큐용석탄, 맥주 정도)만을 판매

㉠ 히라츠카(平塚) 피셔리나

- 가나가와 현의 히라츠카 시 소재의 2종어항인 히라츠카 항에 입지하고 있으며, 약 60억 엔을 투자하여 새로이 어항을 건설하였는데, 어항 내에 유어선과 보트 등을 이용할 수 있는 구역을 별도로 설정
- 어선과 레저 선박이 함께 이용함에 있어서 갈등관계는 거의 발생하지 않고 있으며, 피셔리나 시설(유어선, 레저선박 등의 계류시설)을 동시에 개장. 개장 이래, 매년 많은 이용객이 방문
- 현재 히라츠카 피셔리나는 외부 선박이 시간단위로 이용하도록 한정적으로 운영하고 있으며, 급유/급수 등 각종 편의시설과 보관시설 정비가 완료되지 않았기 때문에 연간 계약에 따른 장기 계류와 보관 등은 어려움
- 매년 약 1,500척 정도가 방문하고 있으며 연간 가동일 수는 250일 전후이며, 시설 이용료로 징수하는 금액은 매년 200만 엔 전후로 그다지 많지는 않은 편

㉡ 다네이치 피셔리나

- 다네이치 피셔리나는 일본 이와테 현의 28개 어항(제1종 어항 23개, 제2종 어항 5개) 중 수산업활동이 비교적 활발한 지역으로 연안어업의 핵심어항
- 이와테 현에서는 「어항정비 장기계획」에 따라 안전하고 이용이 편리한 어항시설의 정비, 어업의 진흥을 위한 시설 정비사업을 추진
- 이 중 다네이치 항은 어항의 기본적 기능수용과 함께 어촌관광의 수요에 대응한 친수시설의 조성 및 해변 공원의 정비 등 어항·어촌의 종합적인 정비를 목적으로 피셔리나 항으로 개발
- 다네이치 피셔리나는 어업활동 공간과 요트의 계류를 위한 공간이 분리되어 있으며 배후 지역은 다네이치 해변공원에 해수욕장 시설과 함께 캠핑장, 공원이 조성되어 있으며 바다낚시 활동을 위한 유어선 안내시설과 수산물 식당이 있음

② 유럽 사례

- 유럽 다기능 어항의 특징은 첫째, 관광지 부근에 있는 천연의 기존 어항에 소규모 마리나 시설을 조성하여 단기간 체류를 하거나, 둘째, 어선·여객선·화물선 등의 터미널과 함께 대규모의 마리나를 조성하고 있으며, 시설면에 있어 어시장 등 기존의 부대시설과 어촌 및 주변 관광시설과 연계하여 관광과 휴식 및 해양 레크리에이션의 장소로 활용
- 이탈리아의 경우 지중해와 접하고 있기 때문에 이러한 장점을 활용하여 기존 어항을 이용한 마리나 시설을 아래 그림과 같이 조성
- 유럽에서 어항 내 마리나 조성을 한 경우, 관광지 부근에 있는 천연의 기존 어항에 소규모의 마리나 시설을 조성하여 단기간 체류를 하거나, 어선, 여객선, 화물선 등의 터미널과 함께 대규모 마리나를 조성

〈표 5-18〉 Cetraro, Acciaroli

Cetraro		Acciaroli	
			
해상계류	-	해상계류	-
육상보관	-	육상보관	-
시설/서비스	단기 체류지로 사용되는 어항	시설/서비스	헤밍웨이 방문지

- 유럽에서 어항 내 마리나 조성을 한 경우, 관광지 부근에 있는 천연의 기존 어항에 소규모의 마리나 시설을 조성하여 단기간 체류를 하거나, 어선, 여객선, 화물선 등의 터미널과 함께 대규모 마리나를 조성
- 시설면에 있어 어시장 등 기존의 부대시설과 어촌 및 주변 관광시설과 연계하여 관광과 휴식 및 해양 레크리에이션의 장소로 활용

〈표 5-19〉 일본과 유럽의 다기능 어항 시설

구분		해상계류	육상보관	시설/서비스	비고
일본	미야지하	85 척	38 척	계류, 정박지, 상륙시설, 급유, 급수, 상하가 시설, 화장실, 주차장	피셔리나
	이시다	17 척	60 척	계류, 정박지, 상륙시설, 급유, 급수, 상하가 시설, 화장실, 주차장	〃
	고베	142 척	0 척	계류, 정박지, 상륙시설, 급유, 급수, 상하가 시설, 화장실, 주차장	〃
	오니자키	144 척	67 척	계류, 정박지, 상륙시설, 급유, 급수, 상하가 시설, 화장실, 주차장	〃
유럽	Penzance	50 척	-	계류, 정박지, 상륙시설, 급유, 급수, 상하가시설, 화장실, 주차장, 선박수리소	복합형마리나
	Troon	400 척	-	클럽하우스, RO-RO선 부두, DRY DOCK, 어선부두, 컨테이너 부두	〃
	Oostende	200 척	-	클럽하우스, RO-RO선 부두, 어선부두, 컨테이너 부두, 화물선부두, 카페리선 부두	〃

③ 미국 사례

㉓ Whittier Small Boat Harbor 피셔리나

- 위치 : Whittier, Alaska, USA
- 개발규모 : 150선석 (24~52ft)
- 적용타입 : 콘크리트 부잔교 & 팀버파일



〈그림 5-16〉 Whittier Small Boat Harbor 피셔리나 전경

㉔ Crescent City Harbor 피셔리나

- 위치 : Crescent City, California, USA
- 개발규모 : 240선석 (30~70ft)
- 적용타입 : 콘크리트 부잔교 & 강관파일공



〈그림5-17〉 Crescent City Harbor 피서리나 전경

다) 인천광역시 어촌 레저선박 계류장 개발 계획

○ 목적

인천 섬 지역의 해양레저 활성화 및 인프라 구축을 위한 소규모 마리나(요트 계류시설) 설치

(1) 인천 섬 소규모 요트계류시설 설치 타당성 및 우선순위를 위한 조사

○ 3차에 걸쳐 신청지 14개소를 비롯한 추가 조사지 포함 22개 항 조사

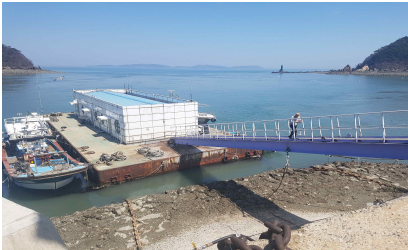
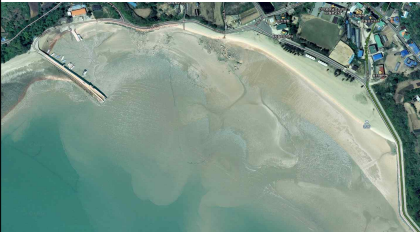
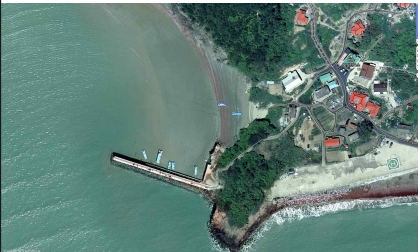
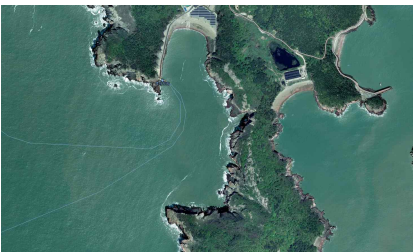
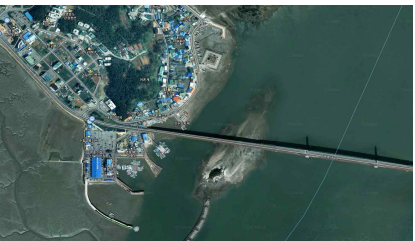
〈표 5-20〉 인천시 요트 계류장 개발 대상지

구·군	위 치	어 항 명	비 고 (추가조사 8개소)
옹진군 (16)	덕적면 덕적도	북리항(국가어항)	
	덕적면 소야도		소야리항(어촌정주어항)
	자월면 대이작도	대이작항(어촌정주어항)	
	자월면 승봉도	승봉리항(어촌정주어항)	
	자월면 자월도	자월1리항(지방어항)	자월2리항(어촌정주어항)
	덕적면 울도	울도항(국가어항)	
	덕적면 백아도	백아2리항(어촌정주어항)	백아1리항(어촌정주어항)
	덕적면 굴업도	굴업리항(어촌정주어항)	
	덕적면 문갑도	문갑리항(어촌정주어항)	
	영흥면 영흥도	진두항(국가어항 지정대상)	
	북도면 장봉도	옹암항(어촌정주어항)	야달선착장
	북도면 신도	신도2리항(어촌정주어항)	수변광장 예정지
강화군(4)	삼산면 매음리	어류정항(국가어항)	
	화도면 내리	후포항 (지방어항)	선수포구, 매음리선착장
중 구(2)	무의도	광명(지방어항)	
	팔미도	-	

(2) 인천시 어항별 요트계류장 후보지 선정에 위한 조사 현황

<표 5-21> 인천시 어항별 요트계류장 후보지 선정에 위한 조사 현황

어 항 명	어항 인프라			수심확 보거리 (m)	준설 필요 여부	저조시이 안 접안 가능성	주변마리나 이동거리(단위:km)			항로 확보 가능성
	방파제	부두	선착장				왕산	김포	전곡	
북리항(국가어항)	○	○		200	○	×	32	78	48	○
소야리항 (어촌정주어항)		○		50	△	○	32	78	45	○
대이작항 (어촌정주어항)			○	30	△	○	30	70	36	○
승봉리항 (어촌정주어항)			○	20	△	○	25	65	33	○
자월1리항(지방어항) 자월2리항 (어촌정주어항)		○	○	50 100	○ ○	× ×	20	60	30	○
울도(국가어항)	○	○		100	○	×	52	105	60	○
백아2리항 (어촌정주어항)			○	100	○	×	50	100	60	○
백아1리항 (어촌정주어항)			○	0	×	○	50	100	62	○
굴업리항 (어촌정주어항)			○	50	△	×	45	95	60	○
문갑리항 (어촌정주어항)			○	100	○	×	35	80	50	○
진두항 (국가어항 지정대상)	○	○		30	△	○	28	55	20	○
용암항(어촌정주어항) 야달선착장(미지정항)		○	○	100	○	×	35	80	50	△
신도2리항 (어촌정주어항)		○		100	○	×	35	70	50	△
어류정항(국가어항)	○	○		30	△	×	25	85	70	×
후포항(지방어항) 선수리,매음리 (미지정항)		○		30	△	×	26	85	70	×
광명(지방어항)		○		30	△	○	16	48	40	○
팔미도			○	30	△	○	25	45	40	○

		
덕적북리항	소야리항	대이작항
		
승봉리항	자월1리항	자월2리항
		
울도항	백아도 백아2리항	백아도 백아1리항
		
굴업리항	문갑리항	진두항
		
용암항 및 야달선착장	신도2리항,	어류정항
후포항	선수 및 매음리선착장	광명항

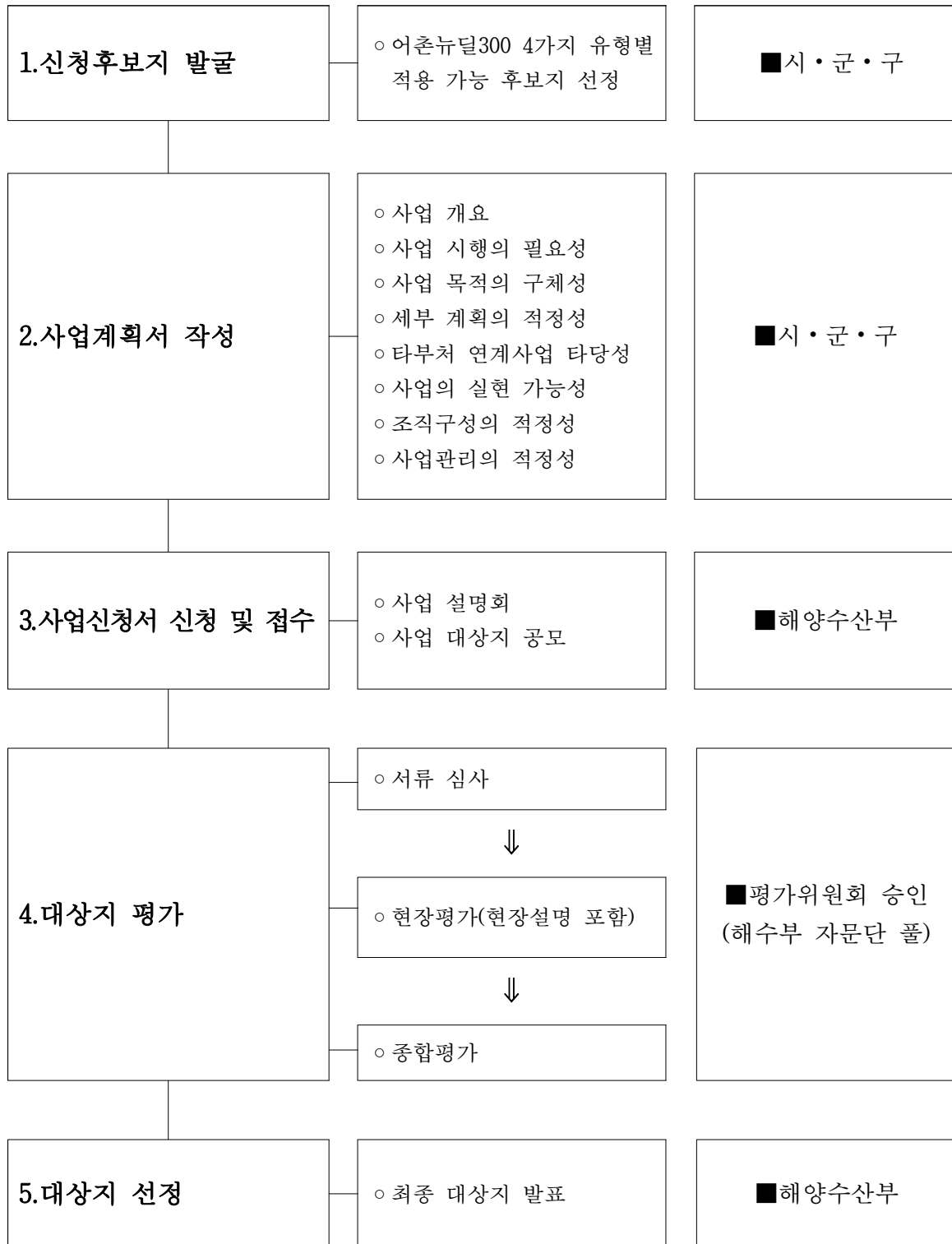
〈그림 5-18〉 인천 도서 요트 계류 대상지 전경

(3) 어항별 현장 조사에 대한 시사점

- 인천지역 22개소의 요트계류장 대상지역을 탐사한 결과 거의 모든 항이 기존에 있는 인프라를 그대로 활용하여 설치 가능한 장소는 거의 찾을 수 없었음
- 인천지역 요트계류장 우선순위 선정을 위한 기준 항목으로는 어항인프라, 수심확보 거리, 준설여부, 최저조시 접안 가능성, 접근성, 시장성, 이용성, 타당성, 자연조건 등을 고려하여 최종 결정되어야 하나, 몇 곳을 제외하면 장기간의 공사와 많은 예산이 투자되어야 할 어촌어항이 대부분이었음
- 그럼에도 요트계류장 선정기준 요인 중 가장 핵심요소인 수심이 확보되는 지역을 발견한 것은 매우 의미 있는 탐사 출장이었음
- 따라서 요트계류장 조건 중 가장 중요한 수심의 문제가 다른 지역에 비해 확보되는 도서와 기존 선착장등을 연계 활용 가능한 도서, 그리고 인천 및 경기지역 마리나에서 이동 항로가 확보되어 있는 도서, 자체의 관광인프라가 다른 섬에 비해 경쟁력이 있는 도서, 해상 관광 요트 투어의 지리적 우수성이 뛰어난 도서를 우선 설치 도서로 선정 추진해야 함
- 추후 검토사항
 - 계류장설치에 따른 규모와 필요기능에 따른 시설 구성 검토
 - 서해안 특성에 맞는 별도의 계류시설 모델 개발(예시 : 별도 설명)
 - 운영 관리 주체
 - 요트계류장 종합 안전 관리 대책
 - 계류장 인근 해양환경조사
 - 현재 어업인들이 이용하는 어항이 대부분으로 민원발생 소지가 있으며, 해결방안으로 어촌어항법에 따른 “어촌관광을 위한 구역의 설정” 검토를 제안함

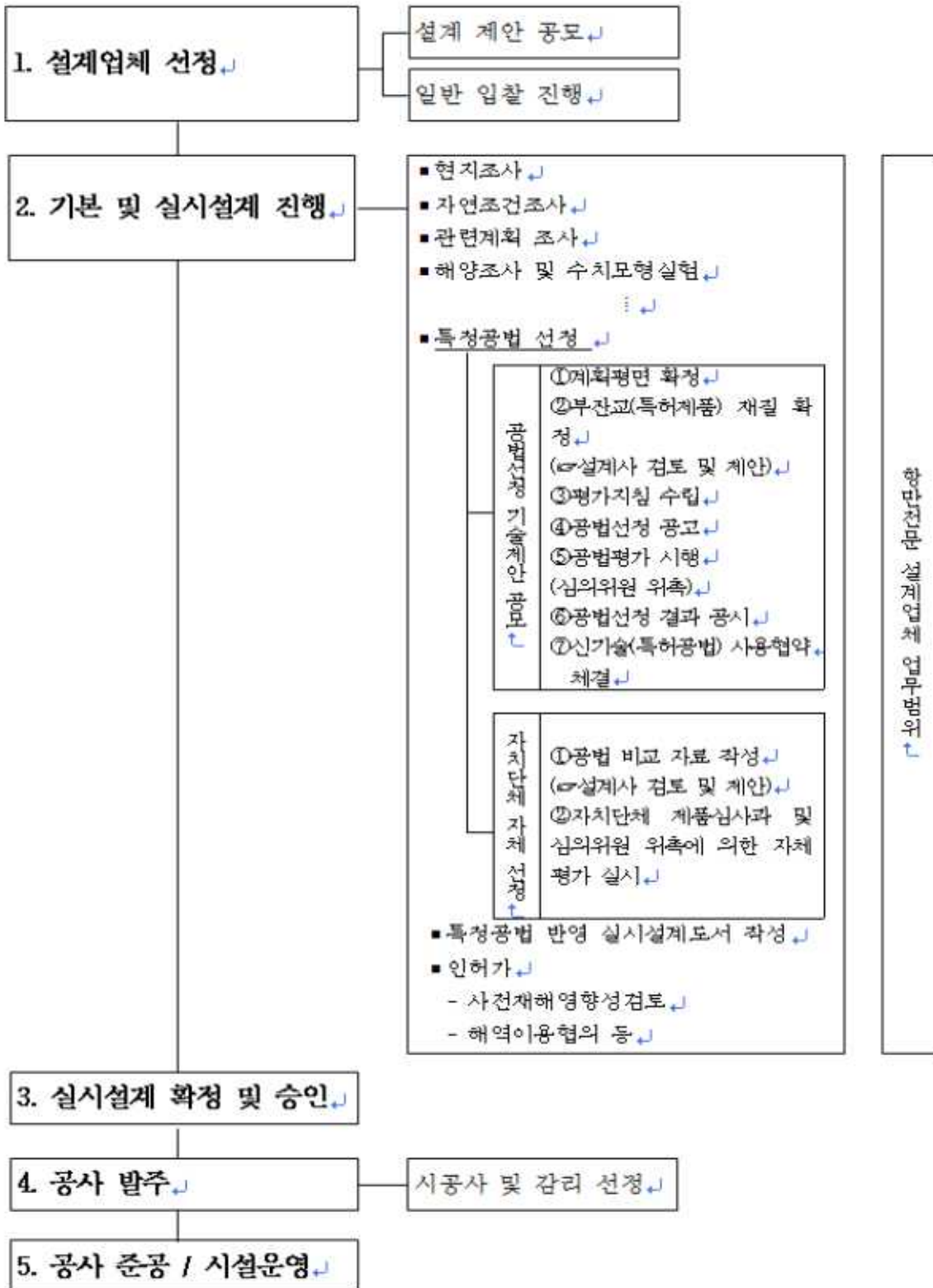
(4) 어촌 뉴딜 300 사업(해수부)에 따른 어촌 요트 계류장 개발 절차

(가) 1단계 어촌뉴딜 300 대상지 선정 이전 절차



<그림 5-19> 1단계 어촌뉴딜 300 대상지 선정 이전 절차

(나) 2단계 어촌뉴딜 300 대상지 확정 이후 절차

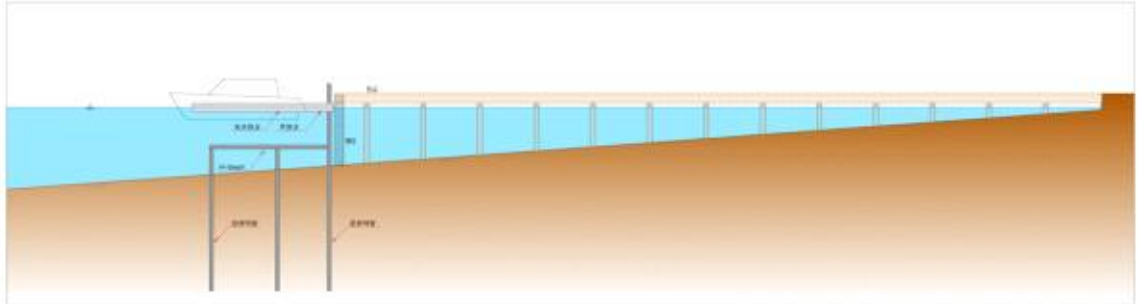


<그림 5-20> 2단계 어촌뉴딜 300 대상지 선정 이전 절차

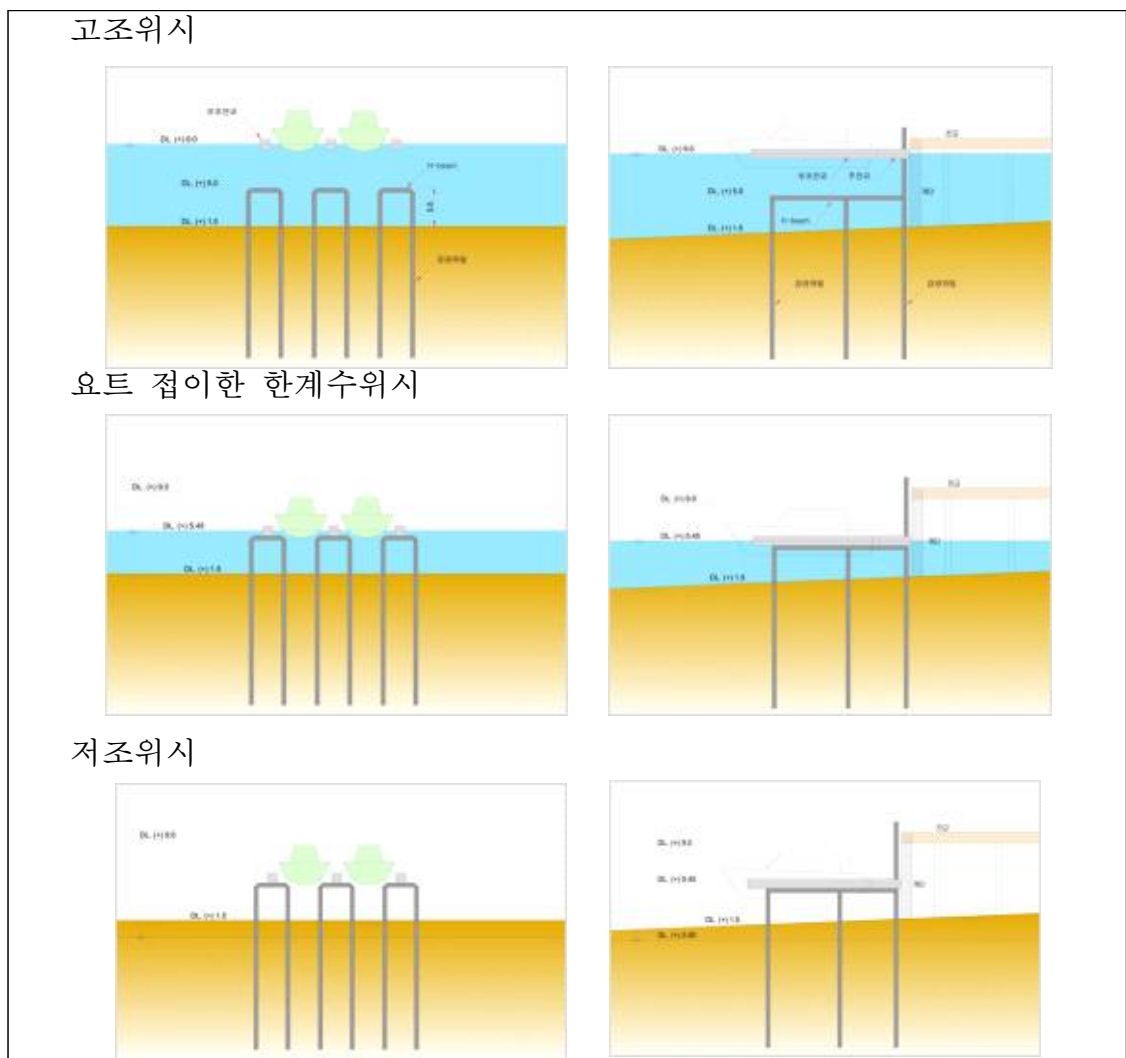
(3) 어촌 뉴딜 300사업에 따른 어촌요트계류장 개발(안)

(가) 간만의 차를 고려한 어촌요트계류장 개발개념 (프레임 계류장형)

- 잔교와 부잔교 혼합방식으로 육상으로부터 적정수위 확보지점까지 잔교로 조성하고 잔교 끝지점에서 부잔교로 연결되는 방식
- 부잔교 계류공간 내에 H-beam 프레임을 통한 저조위시 요트 계류능력 확보



<그림 5-21> 요트계류장 개발개념 단면도



<그림 5-22> 수위별 정면도 및 측면도



〈그림 5-23〉 소야도 배치안

(나) 프레임 계류장형 장단점

① 장점

- 수심 확보를 위한 준설 방식 대비 매우 합리적인 공사비
- 저조위시 안전한 정박 및 선박 보호

② 단점

- 저조위시 접안 및 이안 불가

(다) 예상 견적(안)

구분	금액(원)	비고
콘크리트 부잔교	1,170,289,283	
강관파일공	189,086,247	
강관파일 방식공	48,891,975	
거치대용 강관파일공	647,142,584	
거치대용 H-beam	264,836,753	
잔교공	705,600,000	
순공사비	3,025,846,842	
제경비	1,089,153,158	
총원가	4,115,000,000	
부가가치세	411,500,000	
총공사비	4,526,500,000	
- 계류시설 20선석 기준 (부잔교, 강관파일공, 요트거치대, 잔교) - 현장조건(파랑, 유속, 바람, 수심, 지반조사 등)을 반영하지 않은 개략공사비로 본 설계시 공사비 변동 있음 - 구조검토비 별도 - 페데스탈(급전, 급수시설) 비용 별도		

(4) 인천광역시 어촌 레저선박 계류장 개발을 위한 정책 또는 제언

(가) 제언 배경

- 인천광역시의 어촌어항은 경인아라뱃길 및 서해바다 통한 수도권 레저요트 이용자들이 선호하는 거리와 환경을 갖춘 최적의 세일링 포인트이지만 적합한 계류시설 미비로 접근에 한계
- 인천광역시 연안은 조수간만의 차, 갯골의 변화, 빠른 조류 등으로 일반적인 형태의 레저선박 계류장 개발여건 취약
- 다양한 형태의 168개 도서지역을 지닌 인천광역시에는 각 지역의 특성에 맞춘 레저선박 계류장 도입 필요

(나) 제언 내용

- 준설, 방파제 등의 대규모 사업비가 수반되는 일반적인 마리아나가 아닌 인천광역시 도서지역별 특성에 맞춘 3가지 타입의 어촌 레저선박 계류장 제언
 - ① 일반 마리아나형 - 항시 수심 확보가 가능한 지역
 - 도서지역 인구 1천명 이상이나 우수한 관광자원, 지속적인 레저선박 수가 있는 곳에 기존 항을 최대한 활용하여 배치하는 부잔교형 마리아나 대상 도서 예시) 덕적도(북리항), 무의도, 연평도 등



<그림5-24> 부잔교형 어촌 마리아나

② 프레임 계류장형 - 저조위시 수심 확보가 어려운 지역

- 도서지역 인구 1천명 이하이지만 풍부한 관광잠재력과 우수한 세일링 입지를 갖춘 곳에 상시 안전한 정박이 가능한 프레임 고정형 부잔교 계류 시설 대상 도서

예시) 이작도, 소야도, 울도 등



〈그림5-25〉 프레임 고정형 부잔교 계류시설

3) 부이 정박형

- 인구 1백명 내외의 도서나 무인도서이지만 자연환경 및 해양자원으로 세일링 포인트 적합한 곳에 앵커 부이 통한 임시형 정박시설 대상 도서

예시) 사송봉도, 지도, 굴업도 등



〈그림5-26〉 앵커 부이 통한 임시형 정박시설

3) 마리나 비즈센터 및 R&D 센터 조성

비전

▶ 해양레저산업 선도를 위한 마리나 비즈니스 플랫폼 구축

목표

▶ 마리나산업의 원스톱 서비스 제공

▶ 마리나서비스 산업을 통한 지역 일자리 창출

가) 사업 개요

(1) 필요성 및 목적

- (국외 · 내 마리나 산업의 지속적인 성장) 연매출 450억유로 거대 시장 보유, 기업체 10만개, 고용인력 100만명 규모 (ICOMIA, 2016)
- (산업 성장에 따른 일자리 창출 기회) 마리나 서비스 분야는 기업체 수 82.7%, 종사자 55.8%, 매출액 58.6%를 점하여 고용, 창업, 매출효과 1순위
- (산업 육성에 따른 경제적 효과 우수) 마리나 산업은 시장규모 1척억원 당, 123.8개사와 4,768명 고용창출, 호주는 GCCM을 통해 41.6억불, 정규직 고용 2,500명 등 경제적 효과 창출
- (동북아 마리나 비즈니스 중심으로 성장 기회) 우리나라는 러시아와 일본의 중심에 위치하여 동북아 마리나 비즈니스 중심으로 성장 용이
- (해양 신산업을 통한 국내 제조업 위기 대응) 조선해양산업과 자동차산업의 위기, 축적된 ICT기술과 부품소재기술을 접목하여 신수종 산업 육성 필요
- (마리나 선박 인력보급 기반 전무) 마리나 산업이 지속적으로 성장하고 있는 실정에도 불구하고 인력 양성과 공급체계가 전무하여 일자리 창출에 한계
- 선체, 기관, 전기 등 기술 분야별 전문인력 양성과 공급기반을 확보하여 마리나 선박 서비스 활성화
- (마리나 선박 고품질 수리기반 부족) 마리나 선박의 수리정비를 위해서는 품질을 담보하고 환경문제를 해소할 수 있는 지원 전문시설 필요

-
- 국내외 마리나 산업 성장에 대응한 수리정비 전문시설 부재, 고부가가치 수리물량이 해외로 유출, 양질의 산업 일자리 창출에도 악영향
 - (마리나 산업 전문 R&D 기반 부재) 마리나 산업의 기술개발과 구조 고도화를 위한 전후방 산업은 충분히 발달되어 있음에도 불구하고 전문 R&D 기반이 전무하여 국내기업의 산업 진출 미비
 - 기반기술이 확보된 마련된 국내 기업이 마리나 산업으로 진출할 수 있도록 마리나 산업의 종합 R&D와 기술을 지원할 수 있는 기능 확보 필요
 - (원스톱 비즈니스 플랫폼 부재) 다양한 업종이 연계되어 있는 마리나 산업을 전략적으로 육성하기 위해서는 호주 Gold coast city marina와 같은 비즈니스를 통합 지원할 수 있는 플랫폼 필요
 - 마리나 선박 구입에서 검사, 매매, 보험, 수리, 부품소재 공급 등 비즈니스 연계 애로를 해소하고 비용을 절감하기 위해 통합 플랫폼 필요
 - (중소기업 자체적인 인프라 조성 불가) 마리나 산업은 제조, 수리, 유통 등 분야가 다양하고 기업 대다수가 중소기업으로 자체적인 비즈니스 및 R&D 인프라 조성 불가
 - 마리나 산업의 후발국인 우리나라로서는 마리나 산업에 특화된 비즈니스 및 R&D를 지원할 수 있는 전문시설과 기관이 필수적
 - (국가 정책 부합하는 산업 필수 인프라) 마리나 비즈니스 R&D센터는 정부의 국정목표 및 전략에 대응하여 산업 육성을 위한 필수적인 시설
 - 마리나 산업 클러스터를 통해 고부가가치 창출 미래형 신산업을 육성하고 마리나 서비스 분야 일자리를 창출하여 일자리경제에 기여 필요
 - 인천은 우리나라 국제해양거점도시로서 타 지역대비 마리나 산업 수요, 전문기업, 혁신기관 등 육성 기반이 우수
 - 인천은 수도권의 해양관광 및 레저선박 수요를 선도적으로 구축하고 발달된 교통망의 이점으로 타 지역 대비 중대형 마리나 선박이 포진
 - 조선해양산업 중추도시로 ICT, 소재, 기자재 등 관련 기업체가 밀집하여 마리나 산업으로 진출 또는 전환할 수 있는 기업이 풍부
 - 마리나 비즈니스와 R&D 지원을 위한 수도권 해양 관련 연구원과 지원기관, 검사기관 등이 밀집하여 혁신 자원 우수
-

- 중국 동부 지역 및 인천공항과 접근성이 우수하여 해외 해양관광객 유치
가 용이하여 동북아 중심 도시로의 성장 잠재력 우월
- (중대형 마리나 선박을 위한 충분한 계류 환경 보유) 차후 인천은 항만
재개발의 일환으로 마리나 비즈니스 R&D 센터를 유치함으로써 대형 요
트까지 계류할 수 있는 충분한 계류 환경 보유
- 최근 세계 보호무역주의 등에 따라 인천의 주력산업인 조선, 해운, 자동차
산업의 경쟁력 악화, 연관 산업을 육성하여 지역 경쟁력 확보 필요
- 세계 조선경기 둔화, 저선가 및 물량부족 등에 따른 조선산업 경쟁력 약
화, 해운산업의 국적선사의 파산, 자동차산업의 경쟁력 약화 등 지역 제조
업 전반에 경기침체가 심각, 미래 신성장 동력산업인 해양레저산업 진출
과 유휴인력의 일자리를 마련 필요

(2) 사업비

- 총 500억

사업비 구분	기관	금액(백만원)	용도
마리나 비즈니스 센터 구축	해수부	210	센터 건축, 시설·장비 구축
마리나 R&D 센터 구축	산업부	60	R&D 장비
지방자치단체	인천광역시	210	센터 건축, 시설·장비 구축
운영기관 출자	관련 협회	20	센터 운영 및 기업 지원
합 계		500	-

(3) 사업규모

- 총 4년 : 2020.1.1 ~ 2023.12.31. (48개월)
- 위치 : 인천 연안 일원(추후 검토 지정)

(4) 사업 주체

- 소규모 레저선박 계류장, 일명 소규모 피셔리나의 소유권은 인천시 및 군·
구에 있으나 관리 및 운영은 해당 어항의 어촌계 및 수협 등에 위탁하여
지역주민의 적극적 참여 및 고용창출을 유도함

나) 기본자료 및 조사 분석

(1) 마리나 비즈센터 개념

(가) 개념

- 마리나 비즈센터는 마리나산업 관련 인적자원, 물적자원, 정보 등의 집적과 활용을 통해 국가 마리나산업을 육성 발전시키고 마리나 관련 기업의 경쟁력 향상과 지역경제 활성화에 기여하기 위해 마리나 비즈니스를 지원하는 비즈니스 플랫폼(Business Platform)으로 하드웨어(시설, 장비 등)뿐만 아니라 소프트웨어(기술개발, 교육 등)적 지원을 기반으로 함



〈그림5-27〉 마리나 비즈센터 개념

- 마리나 비즈니스란 요트/보트 제작업, 요트/보트 대여업, 요트/보트 검사 및 수리업, 요트/보트 판매업, 요트/보트 부품업, 마리나시설/배후단지 건설 및 운영사업, 이용편의시설(주거 및 숙박시설, 문화시설, 친수시설, 레스토랑, 지역 주민 이용시설) 건설 및 운영사업, 이벤트사업, 교육 및 연구사업 등 마리나산업 관련 사업을 총칭함

(나) 역할

- 마리나 비즈센터는 지역 마리나산업 활성화를 위한 플랫폼으로서 다음과 같은 역할을 담당함
 - 마리나 비즈니스 R&D 센터

- 요트/보트 개발, 제작, 유통 지원센터
- 마리나기업 법률, 금융, 경영 지원센터
- 마리나 비즈니스 공동장비센터
- 마리나 비즈니스 디자인개발센터
- 마리나 비즈니스 인력양성센터

(다) 기능

○ 마리나 비즈센터는 기술혁신촉진, 산업구조 고도화 등을 위하여 마리나산업 관련 기업을 지원하고 마리나 이용을 활성화하기 위하여 다음과 같은 구체적인 기능을 가짐

- 국가 및 지역 마리나산업 경쟁력 고도화 업무
- 마리나 비즈니스 관련 시설구축 및 지원
- 마리나 비즈니스 관련 기술개발 및 지원
- 마리나선박 및 관련 장비 표준개발
- 마리나선박 및 관련 장비 개발, 제작, 검사, 수리, 유통 지원
- 마리나 비즈니스 공동장비 구축 및 지원
- 마리나 비즈니스 법률, 금융, 경영 지원
- 마리나 비즈니스 디자인개발 및 지원
- 마리나 비즈니스 창업 및 사업화 지원
- 마리나 비즈니스 전문가 양성 및 기술교육

(라) 구성개념

○ 지역 마리나 비즈센터는 지역별 선도비즈니스를 중심으로 특화된 마리나 비즈니스 지원을 통한 지역별 차별화된 마리나산업 생태계 구축을 목적으로 중심 기능과 다양한 지원기능이 유기적으로 결합된 형태로 구성됨



〈그림 5-28〉 마리나 비즈니스센터 구성 개념

- 따라서 마리나 비즈니스센터는 지역별 마리나산업 여건에 따라 차별화된 비즈니스 지원 기능을 가진 센터가 마리나산업 성장 및 요구에 따라 다양한 형태로 조성 될 예정임

(2) 마리나 비즈니스센터 효과

(가) 비즈니스 촉진

- 지역 산업여건을 고려한 마리나 비즈니스센터 구축을 통해 특화된 마리나 비즈니스 창출로 창업, 고용, 민간투자 등 비즈니스를 촉진하여 지역의 ‘산업 빅뱅지’로 부상

(나) 지역경제 활성화

- 마리나산업을 포함한 해양산업은 블루오션으로 불릴 정도로 부가가치 높은 신산업이 다수 포함되어 있어, 지역의 특화된 비즈니스를 통해 지역 경제 활성화 도모

(다) 지속적인 고용창출

- 보트/요트 수리업은 조선, 자동차, 기계, 건축 등 인력 진출이 용이한 대체산업이자 고수익 일자리 분야로 전문교육을 통한 직업전환과 새로운 인력양성으로 지속적 고용창출

(라) 부가가치 증대

- 기술개발, 지원을 기반으로 고부가가치 마리나선박 개발·생산·판매 및 전문인력양성, 인프라 구축을 통한 고급보트/요트 수리시장 확보를 통한 마리나산업 부가가치 증대

(2) 국내외 마리나 비즈센터 동향

(가) 국내 마리나 비즈센터 동향

○ 정부(해수부) 부산·경남 마리나 비즈센터 조성 타당성 조사

- R&D 센터, 선박 유통시설, 마리나 금융 관리센터, 마리나 선박 기자재
설비 공동이용센터, 관련 표준개발 센터 적합지 분석

○ 마리나 산업 및 동향 분석을 통한 인프라 구축 방안 수립

- 선박 계류 현황, 국내외 산업 수요 분석을 통하여 마리나 산업의 전략적
육성을 위해 필요한 인프라 기능 및 추가 건립 적정지 선정

* 비즈센터 조성 예정인 부산, 경남을 제외한 나머지 권역에 대한 수요 입지 조사

(나) 부산 마리나 비즈센터

① 사업개요

○ 사업명 : 부산 마리나 비즈센터 구축 사업

○ 위치 : 부산시 남구 우암동 265-3(우암부두, 해양산업클러스터 내)

○ 사업규모 : 부지면적 25,553㎡ / 건축연면적 13,480㎡

○ 사업기간 : 2019년~2022년(4년간, 2022년 상반기 운영시작)

○ 총사업비: 663.3억(사업비: 480억, 부지매입비 180.3억)

- 사업비(공사비 315억, 부대비용: 165억)
- 사업비는 해양수산부 50%, 부산시 50% 비율로 투자 예정
- 부지매입비는 100% 부산시에서 투자

② 주요기능

㉠ 마리나 서비스 지원

중대형 고급 요트, 보트 검사, 수리 등의 기본적인 마리나선박 수요 대응

㉡ 마리나 비즈니스 지원

창업, 기술개발, 경영 등 입주기업 및 관련 기업의 전반적인 비즈니스 지원

* 부가가치 순환창출: '입주-비즈니스 지원-기업성장-부가가치 창출-일자리 창출'

㉔ 전문인력양성

선박건조, 수리, 마리나 운영, 선박 운항 등 마리나산업에서 요구하는 전문인력 양성을 위한 교육체계, 프로그램 개발 → 전문인력양성

㉕ 마켓 플레이스

국내 제조, 수입 요·보트 유통, 부품, 용품, 장비, 보험, 등 전후방 업종의 one-stop 비즈니스 연계 지원

㉖ ICT 소재 융복합 기술개발

ICT기술 기반의 제품, 운영시스템 등 개발을 통해 관련 기업체 애로기술 해결, 첨단 제품생산, 기술사업화

③ 시설계획안

㉑ 본동(아카데미)

- 마리나비즈센터 운영, 마리나산업 아카데미, 마리나선박 운용 아카데미
- 국가대표 트레이닝, 시민체험 지원, 창업기업 입주 및 육성, 보험 및 금융

㉒ 마리나서비스 지원동

마리나 선박 수리, 검사, 등록 지원, 고급선박 특화 수리 지원, 마리나선박 서비스 실습 지원, 마리나선박 첨단 수리기술 개발 및 보급, 입주기업 장비공동활용 지원 등

㉓ 마켓플레이스

종합 Mall 마켓포털 운영, 마리나선박 거래, 부품, 용품 판매, 보험 금융 지원

㉔ 마리나 ICT 기술동

마리나 ICT 융복합 기술 개발, 마리나 ICT 제품 시험, 인증, 서비스 지원 등

㉕ ICT 소재 융복합

마리나선박 및 제품 거래 지원, 마리나선박 상하가, 마리나선박 안전점검

(다) 통영 마리나 비즈센터

① 사업개요

○ 사업명 : 경남 통영 마리나 비즈센터 구축 사업

○ 위치 : 경남 통영시 산양읍 신전리 324-5번지 일원

○ 사업규모 : 부지면적 45,000㎡ / 건축연면적 8,120㎡

○ 사업기간 : 2019년~2022년(4년간, 2022년 상반기 운영시작)

○ 총사업비 : 257.7억(사업비: 190억, 부지매입비 67.7억)

- 사업비(공사비 137.6억, 부대비용: 52.4억)

- 사업비는 해양수산부 50%, 지방비 50%(도비 25%, 시비 25%) 비율로 투자 예정

- 부지매입비는 100% 통영시에서 투자

② 주요기능

㉑ 마리나 서비스 지원

중소형 레저선박, 해양레저장비 검사, 수리 등의 기본적이고 지속적인 수요 대응

㉒ 기술 및 사업화 지원

생산기술 지원, 애로기술 해결, 공동 장비개발, 아이디어 제품의 사업화 등 지원을 통해 생산성 향상, 우수장비 개발, 창업, 경영 등 전반적인 지원

* 부가가치 순환창출 : ‘입주→비즈니스 지원→기업성장→부가가치 창출→일자리 창출’

㉓ 성능(수조, 실험역)평가

개발·생산된 제품, 장비의 정보(제작공법, 일반배치, 부속설비 등), 성능 등에 대한 Test Report를 생성하여 완성제품의 전체적인 특징을 분석 사업화 및 판매 촉진

㉔ 공동판매지원

생산제품, 장비 홍보, 전시, 판매 등 비즈니스 지원, 통합브랜드 구축

용품, 장비, 보험, 등 전후방 업종의 one-stop 비즈니스 연계 지원

㉕ 집적(Cluster)화 지원

동종업체 간 협력(기술지원, 비즈니스 연계 등), 집적화됨으로서 시너지 효과를 얻을 수 있도록 지원, 공동장비, 공동구매, 연관 산업 one-stop 비즈니스 지원

(라) 마리나 비즈니스 센터 해외 유사사례

① (산업 클러스터를 통한 비즈니스 극대화) 해외 마리나 비즈니스 센터는 마리나 관련 ‘산업 클러스터 구축’에 초점이 맞춰 개발된 호주 골드 코스트 시티 마리나(GCCM)가 대표적이며, 비즈니스 협력과 효율 극대화를 목표

-
- GCCM은 선체 수리, 제조, 보관, 판매 등 다양한 비즈니스를 원스톱으로 지원하기 위해 2000년도 초반에 구축, 산업 클러스터의 대표적인 사례
 - 65m급 요트 계류시설과 육상보관 시설(Dry storage), 250톤 상하가 시설을 포함하여 50,000㎡의 규모로 구축
 - 60개 이상의 업체가 입주하여 산업 클러스터 구성하고 약 500명의 고용창출
 - 특히, 슈퍼요트 선체 수리와 도장을 위한 50m×8m 시설 구축
 - 수상오토바이부터 슈퍼요트에 이르기까지 모든 서비스 제공
 - 골드 코스트 국제공항으로부터 50분, 골드 코스트 시의 주요 마리나로부터 20분 이내에 접근 가능
 - 15년간 마리나 선박의 유지보수, 수리, 개조 등 50,000척이상의 비즈니스 실적 달성
 - 산업 특화 클러스터의 대표적 성공 사례로 전 세계적인 마리나 비즈니스 센터의 벤치마킹 사례
 - ② (산업 클러스터의 자연적 성장) 골드 코스트 시티 마리나와 연계한 신규 클러스터의 추가 구축과 부품, 소재 등 산업 관련 기업체 결집 효과 발생, 자연적인 산업 클러스터 확장과 성장 지속
 - 세계 수준의 중형 마리나 선박 제조사인 Riviera, Maritino 조선소가 위치하여 ‘부품소재 조달→제조→수리→유통→보험’ 까지 원스톱 지원
 - 산업 성장과 함께 신규 클러스터인 더 보트 워크스(The Boat Works) 구축과 주변 잉여부지의 개발 기대
 - 기 구축된 산업 클러스터를 기반으로 ‘카타마란(쌍동형) 요트’에 특화된 더 보트 워크스 신규 구축
 - 호주의 최대 마리나 선박 집적지인 골드 코스트 시티 마리나와 연계한 신규 산업 클러스터 구축과 110ft급의 카타마린 요트 상하가 시설과 선고 15m까지 입고 가능한 친환경 시설 등 기존 골드 코스트 시티 마리나와 차별화
 - 특히, 클러스터 운영 시스템을 개인까지 확대하여 시설 개방과 자가 수리 및 도장, 기업 및 제조사 연계, 수리 및 건조 프로젝트 토털 지원, 야간 시설활용 및 보안 시스템 운영 등 폭넓게 지원
-



[대형 요트 정비 공장]



[카타마린 요트 리프트 장치]



[요트 모바일 리프트]



[요트 수리 공간]

<그림 5-29> 클러스터 내 업체 입주 공간

③ (현장과 직결된 인력양성 및 보급) 클러스터 내 전문 인력 양성센터를 구축하여 학습에서 현장실습까지 연계함으로써 현장형 인력양성 추진

○ Riviera 조선소 내 마리나 선박 훈련 센터인 Marine Training Centre 설치, 마리나 선박 건조와 엔진분야에 대한 전문 인력 양성



<그림 5-30> 훈련센터 전경

다) 인천시 마리나 비즈센터 개발 추진 방안

(1) 사업목표 : 마리나 비즈니스와 융복합 R&D 종합 지원 플랫폼 기반의 산업 육성 및 일자리 창출

- 마리나를 중심으로 창출되는 선박 및 부품 마켓, 수리서비스, 보관 및 관리, 금융 보험, 검사 등의 기능을 종합한 원스톱 비즈니스 플랫폼 구축을 통해 기업 육성과 신규 일자리 창출
- ICT 및 소재 융복합 기술을 마리나 선박과 서비스 분야 접목하여 글로벌 시장 개척과 기술 경쟁력 강화, 해양 강소기업 육성
- 유희항만 재개발에 따른 도심 마리나 항만으로서의 대국민 교감 이벤트 개최를 통해 해양레저 문화의 저변확대와 마리나 서비스 산업으로의 취업기회 확대



<그림 5-31> 마리나 비즈센터를 통한 사업 비전, 목표, 기능, 추진전략

(2) 기능

- 센터 서비스 설비와 마켓 플레이스 기반의 창업과 전문기업 유치 및 육성
- 마리나 산업에 ICT기술을 접목한 4차 산업화 기술 리드
- 첨단 및 해양전문소재 접목을 통한 마리나 기술 및 제품 육성
- 마리나 산업 기술교육 체계구축으로 전문 인력양성과 일자리 창출
- 마리나 선박의 안전성과 신뢰성 확보를 위한 마리나 선박 표준화 및 국제교류
- 국제급 경기대회 유치, 대국민 참여 이벤트 등으로 마리나 산업 문화 확산

(3) 추진전략

- 마리나 및 전후방 산업 통합 플랫폼 구축
 - 마리나 선박 서비스 전문기업과 부품, 소재, 금융, 보험, 검사 등 전후방 전문 기업을 유치, 협력 클러스터 구축, 기업지원을 통해 분야별 대표기업으로 육성
 - 마리나 선박 서비스 인프라를 친환경적으로 구축하여 개방형 장비 공동활용 시스템 도입하여 활용도를 극대화하고 국내외 클린 마리나의 표준사례 제공
 - 마리나 선박 선체, 기관, 추진, 전기, 항통장비 등 서비스 전문인력을 양성 하고 일자리를 발굴할 수 있는 취업 포털 사이트 운영 및 현장 실습 지원
- 마리나 산업 ICT 및 소재 융복합 기술개발
 - ICT기술 기반의 마리나 통합 관리 및 운영 시스템 분야의 기술 개발을 통해 4차 산업이 접목된 첨단 마리나로의 업그레이드 추진
 - 마리나 제품의 생산, 유통, 관리, 보관, 유지보수 등 분야별 자동화 기술을 개발하여 산업 경쟁력 강화에 기여
 - 고강도 초경량 첨단 신소재를 기반으로 마리나 선박, 계류 설비, 보관 이동 설비 등의 기능 및 성능 고도화 유도
- 해양레저 문화 및 취업 저변 확대
 - 해양레저 안전 체험 프로그램을 제공하고 마리나 비즈니스에 대한 보라바이트 기회를 제공하여 대국민 해양관광레저에 대한 접근성을 증대
 - 마리나 비즈니스 센터를 통해 국민 누구나 산업으로 접근할 수 있는 기회를 제공하고 대국민 참여형 해양문화 이벤트 개최를 통해 적극적인 참여 유도
 - 국내 및 국제급 경기대회를 유치·개최하고 운영에 필요한 계류공간,

육상 보관 및 수리 시설 등을 지원하는 경기 베이스캠프 역할 수행

(4) 기능별 중점 추진 방향 및 세부 추진 내용

○ 기능별 중점 추진 방향 및 세부 추진 내용은 아래 표와 같음

<표 5-21> 기능별 중점 추진 방향 및 세부 추진 내용

기능	중점 추진 방향	세부 추진 내용
창업과 전문기업 유치 및 육성	· 창업 필수 인프라 제공 · 청년 창업자 육성 · 패키지 창업지원	· 센터 내 창업자를 위한 기반시설 구축 및 제공 · 창업 성공을 위한 업종별 비즈니스 모델 컨설팅 · 사업 활동을 위한 시설과 장비, 네트워크 지원 · 사업화 역량 향상 교육 지원
마리나 4차 산업화 기술 리드	· 스마트 마리나 운영 플랫폼 · 신뢰성 인증 · 스마트 마리나 시설 및 장비 개발 지원	· 스마트 마리나 운영 플랫폼 핵심기술 개발 · 마리나 선박 및 시설 통합 신뢰성 검증 및 인증 체계 구축 · 스마트 마리나 선박 ICT 융합 장비·설비 기술개발·유지보수 지원 인프라 구축
신소재 융복합 기술 및 제품 육성	· 설계·해석 Engineering 기술 지원 · 마리나 산업 메이커스 플레이스 운영	· 마리나 산업 기업 지원 설계·해석 기술기반 S/W 구축 · 신소재 융복합 기술이 접목된 마리나 선박 및 시설 시제품 생산 지원 장비 구축 · 사업화를 위한 신뢰성 평가 및 국제인증 지원 체계 구축
전문 인력양성과 일자리 창출	· 현장 중심의 인력양성 · 직무별 프로그램 표준화 · 인력양성과 자격제도 연계	· 산업 전문 인력양성 · 현장 인력 리콜 교육 · 교육 체계 및 표준 프로그램 개발 · 기술 자격제도 운영
마리나 선박 표준화 및 국제교류	· 안전과 환경 중심의 표준 추진 · 점진적인 표준 강화 · 표준 개발과 교육 프로그램 연동	· 마리나 선박 및 부품 표준 개발 · 국내 마리나 선박 표준관련 기관과의 협력체계 구축
대국민 마리나 산업 문화 확산	· 해양안전 체험과 직업 연계 · 문화 확산 대상별 프로그램 제공 · 국내외 경기대회 베이스캠프로 육성	· 마리나 Safe & Job 운영 · 대국민 참여 프로그램 운영 · 마리나 선박 예비 선주 교육 · 국내외 경기대회 운영 및 개최 지원

자료 : 부산과학기술평가원 (2018)

(5) 마리나 비즈니스와 융복합 R&D 종합 지원을 위한 통합 플랫폼 구축

- 센터 건축을 위한 마리나 비즈니스와 융복합 R&D 종합 지원을 위한 통합 플랫폼 구축은 아래 그림과 같음



〈그림 5-32〉 마리나 비즈니스와 융복합 R&D 종합지원센터 조감도(예시)

〈표 5-22〉 마리나 비즈니스 R&D센터 건축 내역

구분	주요 기능	세부 구성	규모(m2)
본동	· 산업전문 아카데미, 취업포털, 자격제도 운영 · 창업기업 입주 및 육성 · 마리나 산업 클러스터 운영 · 마리나 산업 관련 우수기업 유치 및 지원 · 마리나 산업 표준개발 및 보급 · 마리나 산업 종합 Mall 및 마켓포털 운영 등	기업입주실, 창업보육실, 교육실, 교구보관실, 비즈니스 지원실, 운영지원실, 회의실 등	2,500 (지상5층)
마리나 서비스 지원동	· 마리나 선박 및 부품 서비스 종합 지원 · 마리나 선박 서비스 실습 지원 · 마리나 선박 첨단 수리기술 개발 및 보급 · 입주기업 장비공동활용 지원 등	도장실, 연마실, 세척실, 설비실 등	2,940 (지상1층)
마리나 소재 기술동	· 마리나 산업 소재 융복합 기술 개발 · 마리나 산업 신소재 및 제품의 시험, 인증 지원 · 마리나 산업 메이커스 플레이스 · 마리나 선박, 추진 시스템, 부품 품질평가 등	소재 융복합 시험실, 추진시스템 평가실, 메이커스 플레이스, 선박 품질 평가실 등	1,450 (지상2층)
마리나 ICT 기술동	· 마리나 ICT 융복합 기술 개발 · 마리나 ICT 제품 시험, 인증, 서비스 지원 등	ICT 융복합 연구실, ICT 교육실 및 실험실 등	630 (지상2층)
육해상 계류장	· 마리나 선박 및 제품 거래 지원 · 마리나 선박 상하가 · 마리나 선박 안전검사 및 등록 지원 · 대국민 문화 이벤트 등	해상계류장, Dry Stack, 육상 야드 계류장,	3,048 (100선석, 해상 68, 육상 32)
기반 시설	· 주차 시설 · 마리나 선박 상하가, 서비스 대기장(야드) 등	주차장, 상하가 설비, 대기장(야드)	14,985
합 계			25,553

자료 : 부산과학기술평가원 (2018)

(6) 마리나 산업 비즈니스와 융복합 R&D 육성에 필수적인 장비 및 설비 구축

- 마리나 비즈니스 지원을 위해 마리나 선박 서비스 지원, 상하가 및 계류 지원, 인력양성 지원, 센터 운용 지원을 위한 시설과 장비를 구성
- 마리나 R&D 지원을 위해 마리나 기술개발 지원과 마리나 선박 품질 측정 시설 및 장비를 구성

〈표 5-23〉 마리나 비즈니스 R&D센터 설비 및 장비 구성

구 분	설비 및 장비	구 성
마리나 선박 서비스 지원	· 마리나 선박 선체 클리닝 설비 · 마리나 선박 고품질 도장용 설비 · 마리나 선박 Refit 설비 · 마리나 선박 선체수리 설비 · 마리나 선박 부품가공 설비 · 마리나 선박 서비스 안전 설비 · 마리나 선박 서비스 기반 설비	· 정화시스템, 클리닝 집진기 등 · 도장 품질제어 시스템 등 · 호이스트, Refit용 집진기 등 · 용접기, 선체 수리 시스템 등 · 금속 및 목재 가공, 3D 프린터 등 · 모바일 리프트, 비계시스템 등 · 지게차, 공압 공급 시스템 등
마리나 선박 상하가 및 계류 지원	· 마리나 선박 상하가 설비 · 마리나 선박 계류 설비 · 마리나 선박 보관 및 이동 설비	· 리프트 트래블러, 보트 포크 리프트 등 · 계류설비 등 · 드라이 스택, 마리나 선박용 크레들 등
마리나 선박 인력양성 지원	· 교육 기반 설비 · 설계 교육 장비 · 엔진 교육 장비 · 전기, 전자 시스템 교육 장비 · 도장 교육 장비 · 리깅 교육 장비	· 교육용 마리나 선박 플랫폼, 강의설비 등 · 마리나 선박 설계 교육 S/W 및 H/W 등 · 선내기, 선외기, 추진기, 측정 장비 등 · 마리나 선박 전기전자 시뮬레이터 등 · 에어리스 도장기 등 · Rigger 시뮬레이터 등
센터 운영지원	· 정보 관리 장비 · 센터 관리운영 장비	· 데이터 스토리지, 네트워크 시스템 등 · 마리나 보안 설비 등
마리나 기술개발 지원	· 마리나 선박 ICT융합 기술개발 장비 · 소재 기술개발 장비	· 마리나 선박 항해통신 SW 인증 장비 등 · 소재 특성 시험 장비 등
마리나 선박 품질 측정	· 마리나 선박 선체 품질 측정 장비 · 마리나 선박 진동 소음 측정 장비 · 마리나 선박 부품 품질 측정 장비 · 마리나 선박 형상 측정 장비	· 선체 구조 탐상기, 도막 결함 측정기 등 · 마리나 선박 소재결함 측정 장비 등 · 마리나 선박 소재 마찰결함 시험기 등 · 3차원 형상 측정 장비 등

자료 : 부산과학기술평가원 (2018)

4) 해양레저장비 용품 판매 복합단지 조성

☐ 비전

▶ One Stop 요트 쇼핑 도시 인천

☐ 목표

▶ 요트와 관련된 모든 것을 한 곳에서 구매할 수 있는 '원스톱 쇼핑 공간'으로써의 해양레저장비 복합단지 조성

▶ 마리나 인근 지역에 해양레저선박 전시, 체험, 관광, 유통 중심지로 육성

가) 개요

(1) 필요성 및 목적

- 해양레저장비산업은 국민의 삶의 질 개선과 경제성장을 함께 이뤄낼 수 있는 신성장동력 산업이자 미래형 고부가가치 산업으로 각광받고 있으며, 인천은 우리나라 대표적 해양도시로서 산업 성장 잠재력을 구축하고 있음
- 인천이 해양레저산업의 메카로 자리매김하고 지역 내 조속한 관련 산업기반을 마련하기 위해서는 보트·요트 제작업체, 부품 업체, 수리업체가 직접 가능한 해양레저장비 복합단지 조성이 시급한 실정임. 특히 해양레저장비 복합단지는 타 산업단지와 달리 해안과 접하여야 하는 특성으로 입지적 제약이 있으며, 관련업계의 클러스터 구축 요구가 증가하고 있는 실정임
- 반면, 복합단지 조성이 늦을 경우 타 시도에 선점을 당할 우려가 있으며, 추후 복합단지를 조성하더라도 입주기업이 적고, 인천지역 업체의 타지역 이전 및 인천지역으로 이전 예정인 업체들의 유치애로가 예상되기 때문에 조기 조성의 필요성이 요구됨
- 또한, 요트 제작업체, 부품제작업체, 부품판매업체, 설계업체 등 해양레저 산업 집적단지를 조성함으로써 인천의 위상에 부합한 해양레저 신성장 산업 육성과 클러스터 구축을 추진하고자 함

(2) 공간적 범위 : 인천시 연안 일대

(3) 내용적 범위

- 인천 지역 내 해양레저장비 복합단지의 입지가능 후보지 도출

-
- 해양레저장비 복합단지의 개발구상 수립
 - 복합단지의 합리적인 토지활용방안 제시

나) 기본자료 및 조사 분석

(1) 해양레저장비산업의 이해

(가) 해양레저장비산업의 개념 정의

- 현재 해양레저라는 말은 수상레저, 수상레저스포츠, 해양성레크레이션 등의 개념과 더불어 다양하게 사용되고 있는데, 이에 관해서 일반적으로는 “일상에서 벗어나 이루어지는 여가활동 중에서 공간적으로 해역과 연안에 접한 지역에서 일어나는 활동을 직접 또는 간접적으로 해양공간에 의존하거나 연관되어 이루어지는 모든 레저활동”과 “바다, 강 등에서 동력과 무동력의 각종 장비를 이용하여 이루어지는 경제적, 체계적인 스포츠형의 해양스포츠와 취미적, 비체계적인 레저형 해양스포츠를 포괄하는 광의의 개념” 등으로 정의하고 있음
- 해양레저장비산업은 이 같은 해양레저장비를 모두 총괄하는 산업으로써 요트 등 선박 및 선박부품 제조산업, 마리나 설치 및 운영산업, 서비스 산업 등을 모두 포함함. 그러나 본 장에서는 광의의 개념보다는 서비스 산업을 제외한 중소조선산업, 조선기자재산업, 부품소재산업, 전시산업, 요트산업을 중심으로 수행함

(나) 요트산업의 개념 정의

- 요트의 어원은 네덜란드어 야겐(Jagen)의 사냥하다, 쫓는다는 의미이며 일반적으로 운동경기 또는 유람용으로 주로 풍력으로 추진하는 것으로 보조 추진동력을 갖춘 것을 말함
- 요트는 레저·경기용 덩기(Dinghy)급과 연안·대양 항해용 크루저(Cruiser)급으로 분류됨. 레저·덩기급 요트는 동력 없이 풍력에 의존하여 조종자의 체중이동과 돛의 방향에 따라 조종하도록 건조되며, 3~6m 이하로 마스트 1개와 세일 1~2개를 갖추어 1~2인승 정도의 소형 요트이며 거주 공간이 없고 동력 없이 풍력에만 의존하여 항해하기 때문에 비교적 근해지역에서 이용됨

- 크루즈급 요트는 덩기에 비해 대형요트로 거주공간 및 각종 항해통신장비를 갖추고 있으며 동력추진기관과 풍력을 이용하여 대양항해가 가능하도록 제작되어 있음. 또한 요트는 돛에 바람을 받아 운항하는 세일링 요트(Sailing Yacht)와 엔진의 힘으로 추진하는 모터 요트(Motor Yacht)로 나눌 수 있음
- 요트산업(yacht industry)이란 안전하고 우수한 성능을 갖는 요트를 설계, 생산하는 조선공학과 디자인이 미려하면서도 거주 및 운항의 편의성을 추구하는 인간공학이 접목된 산업을 의미함. 또한 요트를 만드는 제조업, 요트를 보관·유지·보수하기 위한 마리나 산업, 그리고 요트를 싸고 쉽게 탈 수 있는 금융, 보험과 선수 훈련양성 등의 해양 레저 서비스산업을 말함

(2) 해양레저장비 산업의 육성 필요성

- 해양개발기본계획은 해양과 해양자원의 합리적인 개발·이용·보전에 필요한 기본정책 방향을 규정한 법적계획으로 이 중 세계를 선도하는 해양서비스산업 창출로써 해양관광산업을 전략산업으로 육성하려는 계획을 수립하고, 전국권역별로 해양관광산업을 전략산업으로 육성하고 있는 상황임
- 또한 우리나라 국민들의 1인당 소득이 3만불 시대로 진입됨에 따라 향후 관광의 행태가 육상관광에서 해상관광으로 전환이 추진되는 등 정부의 해양레저장비산업 육성 의지와 지방자치단체들의 요트를 근간으로 한 해양레저 스포츠산업 육성 경쟁이 심화되고 있음
- 하지만 우리나라는 세계최고 조선강국이나 요트건조는 매우 부진한 상황이고 국민의 요트보유량은 매우 미약한 상태이며, 현재 요트의 대부분은 수입에 의존하고 있는 실정임. 그러나 앞으로 요트 수요가 폭증할 것에 대비하여 요트 공급체계를 미리 확보해야 할 것으로 판단됨
- 따라서 인천이 우리나라 최대의 해양수도로서의 위상 확보와 더불어 실질적인 해양레저장비산업 육성책의 일환이라 할 수 있는 요트제조를 지역 소재 중소조선업의 기능 전환과 국내외 요트 제조업체 유치를 통한 요트 건조 산업의 경쟁력 제고 방안을 모색해야 할 것임

다) 국내외 사례

(1) 국내 사례

(가) 경상남도

- 현재 우리나라 각 지자체들은 해양레저장비산업이 고부가가치 및 고용창출로 지역경제 활성화에 중요한 산업임을 인식하고 본격적인 유치 경쟁에 돌입한 상태이나, 아직까지 지방자치제에 의한 해양레저장비산업 육성이 미흡한 실정임
- 경남을 중심으로 한 남해안지역은 천혜의 해양자연과 내륙의 관광자원을 연계할 수 있는 국제적 해양관광산업의 보고이며, 많은 연구결과에서도 해양관광, 해양레저·스포츠의 거점으로 성장할 유리한 환경적 조건을 갖추고 있는 것으로 평가되고 있음
- 경상남도는 국내 조선경기 침체에 대비하고 요트 생산기술을 정착시키기 위한 방안으로 국내 중소조선업체가 슈퍼요트산업에 진출하도록 적극 유도하는 한편 요트 실내 인테리어와 의장, 기자재, 선박연료전지 등 원천기술 개발에도 적극 나서고 있음.
- 또한 도립대학 등과 연계해 요트 관련 기술인력을 양성하고 집적화된 전문 생산단지도 조성하기로 했으며 파격적인 인센티브 제공 등을 통해 국내외 요트 제작 및 판매 업체 창업을 위해 노력하고 있음. 이밖에도 요트전시회와 해상 페스티벌, 국제요트경기대회 등을 준비하고 있음



〈그림 5-33〉 경상남도 보트 판매 아웃도어

(나) 경기도

- 경기도는 252km에 이르는 아름다운 해안, 생태학적 가치가 뛰어난 149km의 갯벌, 최적의 접근 인프라, 다양한 관광자원, 1100만 도민의 의지와 열정 등 해양산업 발전을 위한 완벽한 여건을 갖추고 있음
- 또한 세계 20위권에 달하는 경제 규모와 2천 4백만 수도권 해양레저 수요, 13억 중국시장을 포괄하는 엄청난 잠재력을 기반으로 해양레저산업 시장에 진출하였고, 다양한 국제 요트대회 개최는 한국 해양레저산업의 첫발을 내딛는 중요한 계기가 되었음
- 요트대회 이후 지리적 이점과 교통 등 최적의 인프라를 통해 새로운 해양레저 산업을 위해 경기도 화성시 전곡항과 제부도, 구봉항, 흘곶항 등 4곳에 1,113척의 보트계류가 가능한 대형 해양복합산업단지 조성계획을 발표하고 적극적인 투자 유치 및 다양한 활동을 펼치고 있음
- 따라서 경기도는 198만㎡(60만평) 규모의 산업단지를 조성하고 국내기업 99만㎡(30만평), 외국기업 66만㎡(20만평), R&D 및 교육·판매·수리 시설 등에 33만㎡(10만평)을 사용하도록 할 계획을 세우고, 조성된 산업단지 인근에 마리나, 보트·요트 계류, 숙박 및 쇼핑 등 종합 해양레저단지의 추가 조성을 통하여 국내 해양레저산업의 중심지로 육성할 계획을 가지고 있음

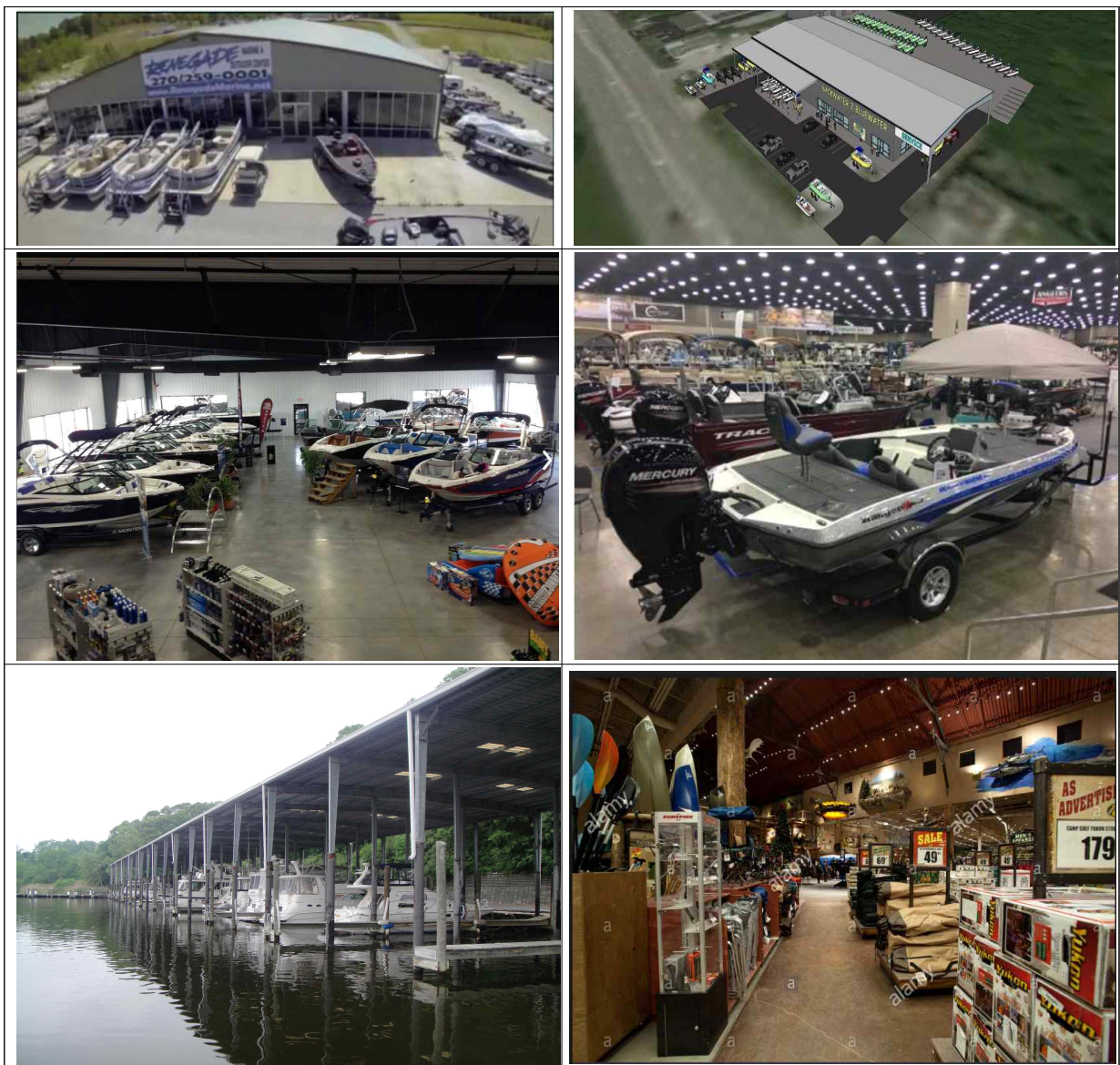


<그림 5-34> 경기도 보트 판매 아웃도어 (전곡항)

(2) 국외 사례

(가) 미국

- 영국해양협회에 따르면 세계요트시장에서 미국의 점유율은 80%로 압도적으로 평가되고 있으나 일반적으로 60%선으로 평가되고 있음
- 미국 내 요트 생산·수리 등 마리나 관련업체는 1,100여개가 있으며, 이들 업체에서 생산하는 요트 수는 75만대를 상회하고 50만 명의 고용인원을 보유하고 있음
- 국민 17명당 1대의 요트를 소유하고 있으며, 1만 2천개 이상의 마리나를 갖추고 있음



<그림 5-35> 미국의 보트 판매 아웃도어 전경

(나) 캐나다

- 캐나다 요트산업은 캐나다 요트의 제1의 수출국이자 수입국인 미국과 밀접한 관련을 가지고 있으며, 주력 요트는 유리강화플라스틱 및 알루미늄 소재의 중소형 일반 레저요트임
- 캐나다는 넓은 해안선과 온타리오 호수 등 크고 작은 호수를 보유하고 있어 레저보트 활동에 적합함. 레저보트 활동의 절반 정도가 온타리오 호수에서 이루어지고 대부분의 보트활동은 토론토로부터 반경 300마일 이내에서 이루어짐
- 캐나다의 요트 보유대수는 약 2천 2백만 대로 인구 15만명당 1대의 요트를 보유하고 있음

(다) 이탈리아

- 이탈리아 요트산업은 유럽 최대 규모이고, 세계에서는 미국에 이어 2위 규모임
- 이탈리아는 슈퍼요트 생산에서 세계시장의 절반 이상을 점유하고 있는 것으로 평가되고 있으며, 그 증가추세가 계속되고 있음
- 이탈리아 교통부에 따르면 국내에 45만대 이상의 요트가 있는 것으로 알려지고 있으며, 의무적으로 등록해야 하는 크기인 245피트급 이상의 요트나 7만대 이상인 것으로 나타남

(라) 프랑스

- 프랑스의 요트 산업은 이탈리아에 이어 유럽 2위를 차지하고 있으며, 세계시장에서는 3위로 소비기준으로 볼 때 유럽 판매액의 1/3, 생산기준으로 볼 때 유럽시장의 1/5를 차지함
- 프랑스의 요트 제조업체 중 베네포사와 듀포사가 판매액 기준으로 프랑스 시장의 60% 이상을 점유하고 있으며, 상위 8개사가 프랑스 시장의 80%를 차지하고 있음
- 프랑스의 요트는 4백만대 수준으로 기준 등록대수는 88만대 수준이며, 마리나수는 약 400개 이상으로 나타남

○

(마) 호주

- 호주는 마리나 시설 수에 있어 미국에 이어 세계 3위이며, 요트 등록대수는 미국, 스웨덴, 프랑스, 핀란드에 이어 세계5위임
- 국민 31명당 1대 꼴로 높은 보급률을 가지고 있으며, 요트 생산대수만으로는 미국에 이어 세계 2위 규모로 전 세계 생산량의 4.3%에 해당하고 매출액 기준으로 미국, 이탈리아, 프랑스, 영국에 이어 5위임



〈그림 5-36〉 호주시드니 해양마리나 전경

라) 사업세부내용

(1) 해양레저장비 복합단지 입후보지 검토

- 해양레저장비 복합단지의 선정에 앞서 입후보지를 검토하기 위해 인천시 연안 지역의 입지여건, 자연환경(지형·지세, 수계, 연안 현황) 등을 우선적으로 파악해야 함
- 또한 용도지역별 토지현황을 파악하여 개발가능지와 개발불능지, 기리고 개발보전지를 구분하고 대규모 개발 사업 추진이 가능한 지역을 선정해야함
- 생태계 보전 및 보호구역을 파악하고 해당 지역의 도로 및 철도 등의 교통 현황 파악도 중요한 검토 사항임

(2) 사업대상지 선정

- 평가기준 설정
 - 관련 상위계획에서 제시하고 있는 도시기본계획에서의 주변 토지이용 계획 기준
 - 수변지역에 접한 지역 대상
 - 입지조정 평가요인에 대한 정성적·정량적 평가항목 도출

- 평가항목: 지리적 환경요인, 도시계획과의 연계성, 산업단지 환경요인, 기타 행정지원

○ 부지선정 기준

- 부지선정에 있어서는 지리적 환경요인, 도시계획과의 연계성, 산업단지 환경요인, 기타 행정지원의 4개 기준으로 구분할 수 있음

〈표 5-24〉 해양레저장비 복합단지 부지 선정기준

구분	요인	내용
지리적 환경요인	가용부지 확보 용이성	후보지 인접지역의 가용토지 규모
	대상지 입지위치	해안변에 면한 연장길이
	공항·항만과의 접근성	원료 및 원자재 공급의 용이성
도시 계획과의 연계성	도시기반시설 확보 용이성	도시기반시설의 확보 용이성 (전기, 통신, 상·하수도 등)
	도시계획과의 연계성	후보지 주변의 주요 도시개발사업과의 연계성
	장래접근성	현황도로 및 도시계획도로 등 진입도로 연계성
산업단지 환경요인	주변편의시설 이용성	주변 산업단지 지원시설 연계성
	부지이용계획 수립 용이성	토지이용계획 수립 용이성
	산업단지의 쾌적성	매연, 소음 등이 없는 지역
기타 행정지원	사업추진 용이성	법·제도적 조기 추진 유무에 따른 사업 추진 용이성
	장래부지 확정성	후보지 일원의 가용토지 확보 용이성
	개별공시지가	후보지 일원의 토지 구입가격 및 정지와 개발 비용 산출

(3) 해양레저장비 복합단지 개발구상

- 해양레저장비 복합단지의 사업대상지 설정 후 구체적인 개발 단계가 진행되어야 함
- 복합단지 개발 시 고려사항은 ① 개발방향 설정, ② 개발수요 및 콘셉트 설정, ③ 공간구상, ④ 부지활용방안, ⑤ 토지이용계획, ⑥ 시설배치계획, ⑦ 교통동선계획 등이 있음

-
- 사업 추진 시 고려사항은 ① 개발제한구역 해제 절차, ② 산업단지 조성 계획 절차, ③ 사업추진방식 선정 ④ 개략사업비 산출 등이 있음

마) 종합평가 및 정책제언

(1) 법·제도 개선

- 인천지역 해양레저장비산업을 활성화시키기 위해서는 해양레저, 스포츠, 시설, 운영, 관리 등을 포함한 새로운 형태의 해양레저 산업을 제도적으로 충분히 반영할 수 있는 종합적인 법 제도의 개선이 필요함

(2) 해양레저장비산업 시너지 효과 제고

- 마리나가 생겨야 요트가 들어오고 발전하게 됨. 해양레저장비산업은 세일링 보트뿐만 아니라 모터보트, 낚시 배 등이 증가하는 부분으로 점차 고급화되어야 하지만 기술력이 낮으며, 영세함
- 또한, 기존의 요트 사업장들이 단순한 항해 위주의 수익사업과 계류장 임대 사업위주로 사업을 진행하고 있음. 따라서 해수욕장 주변 어항과 연계 방안으로 어촌계 주민과 협의가 이루어져야 함

(3) 인천시의 해양레저관광산업 복합화 개발의 필요성 인식

- 관광을 제외한 전 세계의 해양레저산업 시장규모가 연간 500억불이나 되며, 해양레저관련 사용자, 생산자, 운용자 간의 정보교류와 판매 및 해양레저활동을 한 번에 연결하여 관광, 교육, 체험, 생산, 판매, 애프터서비스 등의 하나의 공간에서 가능하도록 마켓플레이스를 제공해야 할 인천시 자체의 필요성 인식이 필요함

(4) 해양레저장비 전문 딜러 및 브로커 양성 및 협회 설치

- 선진국에서는 레저선박의 판매 촉진을 위해 딜러 및 브로커 협회가 조직되어 있으며, 그들을 통한 판매로 신뢰 구축 및 애프터 서비스를 통한 지속적인 거래를 유지시킴
- 한편 딜러 브로커 양성을 위한 전문 교육기관 설립도 동시에 검토되어야 할 사업임

바) 사업규모

○ 사업비/100억, 기간/2020-2021(24개월), 위치/인천 일원, 사업주체/인천시

사업비 구분	기관	금액(억)	용도
해양레저장비 복합단지 조성	정부	50	(마리나 개발부지 내) 설계 용역비, 부지구입비, 지역정비, 초기 경영지원, 교육, 홍보마케팅 등
	인천광역시	30	
	군, 구	20	
합 계		100	

나. 해양관광 명품 브랜드화

1) 레저선박을 활용한 도서 접근성 강화

☐ 비전

▶ 레저선박을 활용한 인천도서지역 경제활성화 제고

☐ 목표

▶ 레저선박을 활용한 인천 섬 관광 패키지 비즈니스 모델 운영

가) 개요

(1) 필요성 및 목적

- 인천 도서지역은 지리적 특성상 여객선 등의 한정된 교통수단 외에는 접근성의 제약이 따름
- 도서접근성 개선은 오래 전부터 이슈화되고 해결책이 검토되었으나 여객선 보조금 지원, 대중교통요금제, 준공영제 등 여객선에 한정된 방안들 및 소형항공기를 활용한 섬공항 조성 등이 현실성 없이 논의되어 왔음
- 한편 중앙정부는 레저선박 활성화를 위해 특별법인 마리나법 제정 등을 통해 레저선박 수요 증가를 장려하고 있으나 관련 사업 아이템은 미비하며 레저선박 향해의 주 기착지인 도서지역 접안 인프라와 주민과의 정보 교류 부재로 인해 섬을 활용한 레저선박의 경제적 수익창출 및 새로운 일자리 창출이 답보 상태임

-
- 본 도서 접근성 다양화를 위한 세부사업은 레저선박을 활용한 인천 섬 관광 패키지 비즈니스 모델 운영이 주요 목적임

(2) 공간적 범위 : 인천연안 및 도서지역

- 인천시 육역과 도서지역을 연결한 레저선박 및 도서지역의 숙박 및 식당 시설, 관광자원을 연계함
- 이에 인천시 육역의 레저선박 출항지와 계류장, 도서지역의 레저선박 계류장, 인천시 육역과 도서지역 간 레저선박 최적 항로 등을 고려해야 함

(3) 내용적 범위 : 레저선박을 활용한 도서 접근성 개선 방안 조사 및 레저선박 투어 프로그램 및 예약시스템 개발

(가) 레저선박을 이용한 섬 접근성 방안

- 인천 도서 접근 현황 및 실태조사 및 도서주민 현안 파악
- 섬 접근 가능 레저선박의 분류별 표준 조건
- 섬 접근을 위한 제반 규정(법) 검토

(나) 레저선박을 이용한 섬 관광 프로그램 개발

- 섬군도 투어 중심의 레저선박 투어 프로그램 개발
- 섬 간 네트워크 구축을 통한 레저선박 투어 프로그램 개발
- 수요자, 공급자, 지원자 등 이해관계자를 어우를 수 있는 중간조직 구성

(다) 레저선박 이용을 위한 온라인 예약 시스템 구축

- 예약시스템 구축 및 주체별 운영 방안 설계
- 스마트폰을 활용한 실용화 어플리케이션 개발 및 마케팅 홍보 전략 수립

나) 기본자료 및 조사 분석

(1) 이론적 배경

(가) 국내 해양관광시장 현황 및 전망

- 최근 여가문화 확산, 교통여건 개선, 웰빙 및 힐링 욕구 증대 등으로 관광 활동 수요가 지속적으로 증가하고 있는 추세임
- 2015년 기준 국내여행실태조사에 따르면 국내여행이동총량은 554백만일을 기록하였으며, 이 중 55%(305백만일)가 해양관광여행을 하고 있는 것으로 나타남

- 해양관광(Marine tourism)은 해양과 섬, 어촌, 해변 등을 포함하는 공간에 부존하는 자원을 활용하는 관광 목적의 활동으로 정의함
- 해양관광은 국내 관광 전체의 50% 수준으로 해수욕장, 낚시, 경관감상 등 전통적 활동 이외에 최근 도보여행, 스킨스쿠버, 요트·보트 등 신규 분야의 증가세가 뚜렷함
- 해양관광레저는 소득수준 향상에 따라 발전하는 선진국형 관광산업이며, 향후 2023년 국민 국내여행이동총량 대비 65%, 약 500백만일에 이를 것으로 전망함

〈표 5-25〉 해양관광의 전망

구분	2010년	2015년	2020년	2023년
국내여행이동총량	339백만일	554백만일	675백만일	765백만일
해양관광분야	169백만일	305백만일	406백만일	497백만일
비중	50%	55%	60%	65

자료 : 한국해양수산개발원(2013), 국민여행실태조사 및 해양관광실태조사 인용 추정

(나) 섬 및 해양레저·관광 현황 및 특성

- 국내 섬은 총 3,358개, 3,758km²으로 전국 총 면적의 3.8%를 차지하고 있으며, 이중 유인섬은 482개임
- 생활 인프라 부족에 따른 섬 지역 주민의 삶의 질에 대한 불만족은 인구 유출현상으로 이어지고 있어서 도시지역의 활력을 도모할 수 있도록 연안 여객선에 대한 지속적인 지원이 필요한 시점임
- 이외 섬 지역의 경제를 활성화하기 위해서 관광객들이 지속적으로 섬 지역을 방문하도록 해양관광 요소를 강화해야 함
- 섬 지역 활성화를 위해 정부는 「국토균형발전 특별법」을 통해 섬 지역을 낙후지역으로 분류하여 섬 지역의 생활, 경제 향상을 위해 국가균형발전정책을 수립하고 관련 지원을 하고 있음
- 이러한 노력의 결과 최근 섬에 대한 인식이 힐링·재생을 위한 휴식공간, 어촌체험, 생태환경 등 가족체험 여행지로 인식됨

(다) 인천시의 섬 지역 접근성 운영 현황

- 인천지역 이용객은 최근 10년간 연평균 1.9% 증가하고 2015년 138만 명을 기록하였음. 전국에 비해 섬 주민의 비율이 높으며, 일반인 72%를 점유함
 - 전국 연안여객 이용객은 최근 10년 동안 연평균 3.2% 증가하여 1,538만 명을 기록하였고 이중 관광객의 비중(75.9%)이 증가하는 추세임
- 인천지역 연안여객 항로는 총 13개(일반 10, 보조 3)이며, 8개 업체, 총 18 척을 운영하고 있으며, 일반항로 중 2개 회사가 2016년 2월 폐업처리 됨
- 인천지역의 연안여객 이용객은 하계(8월)에 집중되며, 최근 5월에 방문 빈도가 증가하고 있음
 - 특히 주말특송 수송비율은 129일(35.3%)이며, 덕적항로 및 이작항로가 60% 이상 점유함
- 인천시는 2008년부터 조례로 연안여객 이용객 대상으로 운임의 일부를 지원한 결과 일반인의 이용 증가, 특히 전국민 운임지원으로 확대 시 효과가 크게 나타남('11. ' 12년 20% 이상 증가세를 나타냄)
 - 인천시민으로 한정에서 타시도민까지 확대 지원(서해5도 지원, 옹진군 섬나들이 사업)
- 이용객 대상 설문조사를 시행한 기존 연구결과
 - 관광객의 섬 지역 체류시간은 '1박 2일' 이 가장 많으며, 비교적 가까운 덕적항로, 자월-이작항로는 개인여행 비중이 높음
 - 현재 여객선 운임수준에 대해서는 인천시민은 정상운임의 50% 지원받아 할인된 수준을 고려하여 타시도민의 인식 수준의 차이를 보임. 특히 연평항로 및 덕적항로의 타시도민이 비싼 편이라고 응답하고 있음
 - 여객선 운임지원을 전 국민으로 확장하거나 대중교통요금제를 도입하는 것에 긍정적이며, 운임지원 시 섬 방문을 더 자주할 것이란 의견이 77%를 점유함
 - 섬 지역 해양관광에서 중요하게 고려하는 것은 '불거리 체험' 과 '숙박 시설' , '먹거리' 임

(라) 인천시의 연안여객 운임지원 현황

- 연안여객 운임지원사업은 인천시가 지원액 규모와 지원율에서 전국에서 가장 많은 연간 100억 원 규모의 지원사업을 펼치고 있음
 - 타시도의 경우 섬 주민 운임지원 외에 거의 없으며, 일부 울릉군, 전남에서 귀성객 대상 30% 운임할인을 실시하지만 선사부담으로 시행
- 연안여객 대중교통요금제는 영국(모든 페리 이용승객 및 차량을 대상 육상요금수준)이 가장 앞선 대중교통수단화를 이뤘으며, 캐나다, 노르웨이, 일본 등은 보통 30%내외 할인 또는 손실보상금을 지원하고 있음
- 인천지역의 연안선사 2015년 총매출 규모는 360억 원 수준(여객 매출 301억 원), 서해5도 항로는 199억 원(66% 점유)
 - 우리나라 연안선사 2015년 총매출 규모는 2,730억 원이며, 이중 여객수입은 1,732억 원임
- 연안여객선의 단위운임은 362.9원/km로 수송수단 평균 111원에 비해 3.3배가 높음
 - 여객선 단위운임은 통근열차 11.5배, 항공기 1.7배, 시외버스 3.1배
 - 단위운임은 고속선 > 일반선 > 쾌속선 > 차도선 > 초쾌속선 > 쾌속카페리 순으로 장거리노선 단위운임이 더 낮음
- 인천의 항로별로는 연평항로가 509.7원으로 가장 높고, 덕적항로 433.9원, 백령항로 292.5원, 이작항로 374.3원 등임
- 지원액 규모 변화
 - 섬 주민 운임 수준으로 요금을 낮출 때, 지원액은 234억 원
 - 단위요금 수준으로 낮출 때, 지원액은 174억 원
 - 좌석버스 요금(인천시 좌석버스 요금 적용)으로 낮추면, 270억 원
- 운임지원율에 따른 지원액 규모 변화
 - 운임지원율 30%(85억 원), 40%(104억 원), 50%지원(124억 원)
 - 만약 운임을 50%지원하고 수요 증가에 따른 지원액은 10% 수요증가 151억 원, 20% 수요증가 시 165억 원 수준임

(마) 인천시의 섬 접근성 개선을 위한 대체교통수단 검토

- 섬과 섬을 직접 연계시키는 도선(자치선)은 도선면허가 불가하여 행정선으로 운행이 가능함. 시에서 선박을 구입·소유하고 운영은 마을기업형태에 위탁할 수 있음
 - 섬 순환선은 신규 여객항로 개설 허가를 득하고, 인천시가 직접 선박을 건조하여 운항이 가능하지만 섬 순환선의 수요가 많지 않아 적자운영이 불가피함. 우선 덕적권 순환선을 도입하고 향후 백령권까지 확대 가능
- 섬 간 케이블카 설치 타당성은 수요, 건설비 등 경제적 타당성이 없음
 - 섬 간 한정된 수요(대이작 방문객 53,408명, 승봉도 42,333명이 방문하여, 케이블카의 실제 수요는 10,000명 수준이 전망됨. 사업비는 2천만 원/m 소요 (2km시 사업비 600억 원), 요금은 유사케이블카 12,000원 수준임
- 공기부양정은 해군 및 해경에서 주로 사용, 아직까지 민간부문에서 상용화는 어려운 실정.
 - 전 세계 제조국도 6개국이며, 건조비 및 유지비가 선박보다 비싼 수준임. 우리나라의 경우 대청호에서 겨울에 운행하고 있으며, 하계에는 선박으로 운항함. 관광용 및 비상시 운송수단 외에 대중화는 아직까지는 어려운 상태
- 백령도 소형공항 개발사업은 현재 해양수산부 예타 진행 → 사업성은 밝을 것으로 보임
 - 울릉공항은 B/C=1.13, 흑산공항 B/C=4.38, 사업비는 흑산공항(1,433억)에 비해 작고 수요는 비슷한 수준임
- 위그선은 이용선례가 없고, 안전문제 해소가 필요함. 하지만 차세대 대안 수송수단으로 필요(8인승으로 보편적 운송수단보다는 관광 및 긴급수송이 우선 적용)
 - 운임이 2.5배 높은 수준(포항울릉 사업자 기준), 속도는 3배 빠름 (평균 180km)
 - 포항-울릉항로, 부산 광안리-한려해상국립공원 노선이 2017년 상용화 계획임

(2) 유사 사례

○ 크로아티아 레저선박 활용 도서관광 프로그램

- 크로아티아는 다양한 형태의 크루즈요트를 이용하여 도서 지역 연계 관광 프로그램을 운영하고 있음
- 향후 사업 수행 시 프로그램 운영 선사의 운영체제, 조직 및 인력 운영 모델의 면밀한 조사가 이뤄짐과 동시에 국제 네트워크 형성 필요



<그림 5-37> 크로아티아의 레저선박 활용 도서관광 프로그램

다) 인천시 레저선박 활성화를 통한 도서접근성 개선사업 추진계획

(1) 사업모델제시

(가) 도서접근성 개선사업 추진의 중요성

- 인천시는 유인섬 40개, 무인섬 128개 총 168개 섬을 보유하고 있으며 해안선은 1,023.7km로 웅진군이 490km를 차지함. 국내에서 두 번째로 넓은 갯벌을 보유하고 있지만 갯벌지역은 바닷물의 농도가 탁해 선박유람으로 바다를 체험하는 이용자 입장에서는 해양레저활동에 있어서는 여러 모로 불리하며, 인천 부근 조석간만의 차가 9.0m 이상으로 남해 2.5m ~ 4.0m, 동해 1.0m ~ 2.0m보다 조차가 커서 해양레저 활동 및 시설물 설치에 제약이 많이 따르게 됨

-
- 지난 1883년 인천항 개항 이후 처음으로 연안여객수가 150만명을 돌파했으며 2017년 연안여객수는 154만4천997명으로 2010년(142만3천797명)에 비해 8.5% 증가. 총 12개 항로 항로당 평균 승객은 12만8천750명, 여객선 1척당 9만6천562명, 1일 4천233명이 이용하였으며 인천항만청 관내에는 현재 보조항로(3개)와 일반항로(9개)를 포함한 12개 항로에 16척(보조선박 3척, 일반선박 13척)의 선박이 운항 중. 연안여객수는 일반항로의 경우 인천~연평도는 45%, 백령도 22%, 덕적도와 이작도가 10%씩 각각 늘어난 반면 인천~제주도는 13% 줄어듦. 보조항로는 진리·울도 11%, 서검·하리항로가 9% 증가했으나 대난지 항로는 8% 감소. 그럼에도 장기적으로는 관광 활성화 노력과 여객선사의 고객 서비스 향상 및 해양 관광 증가 추세에 힘입어 여객수가 늘어난 것으로 분석됨
 - 해양레저활동에 기상조건인 연평균풍속은 3.0m/sec로 세일링에 부합되는 풍속 10m/s 이하에 충족되며, 연평균 기온은 12.0℃로 적합하나 다만 인천 지역은 넓은 해역을 보유하고 있음에도 불구하고 영종도와 강화도 사이 갯벌지역, 어로한계선 아래 수상레저활동 금지구역 등 일부지역의 레저 활동이 제한적이므로 섬과 연계된 레저활동지역의 확대가 필요한 상황임

(나) 인천도서의 접근성 개선 선행연구 및 사업검토

- 백령-인천 여객항로 개설 추진
 - 단기대안으로는 사업자 선정 및 항로변경을 신청하고, 손실지원 및 책임성 강화를 위한 지원조건 명시
 - 장기적으로는 서북지역 섬 야간운행에 대한 협의 후 실시
- 섬 지역 접안 인프라 및 선박현대화
 - 섬 기항지 접안실태 조사를 실시하고 조사결과에 따른 우선순위를 선정하여 기항지 시설 정비 및 신증설 정비
 - 섬 지역에 다기능 터미널을 도입할 수 있는 기반 마련
- 이용객 대상 접근성 및 편의사항 개선
 - 단기적으로 연안여객터미널의 주차공간의 추가 확보, 육상 교통거점과 여객터미널 간 셔틀운행을 실시함. 또한 연안여객터미널 실시간 정보제공과

알림서비스 제공으로 이용자에 대한 눈높이 정보를 제공

- 중장기적으로는 인천항 여객터미널의 환승센터를 추진하여 육상 접근성을 높임

○ 간선 및 지선네트워크 구축

- 간선과 지선항로에 대한 신규 항로 개설과 변경신청을 실시하고, 간선서비스체계 구축을 위한 도입타당성 검토가 필요함. 또한 보조항로에서는 기항빈도를 늘려 안정적인 서비스체계 구축

○ 연안여객 대중교통요금제 및 공영제 도입

- 연안여객이 대중교통의 법적 근거를 확보하고, 대중교통요금 도입을 위해 타지자체와의 협력체계를 구축함. 이를 통해 정부에 공동대응 노력을 펼침
- 단기적으로는 대중교통요금제 및 공영제의 도입은 국가 정책적 차원에서 도입의지와 재정지원이 뒷받침이 되어야 가능함. 인천시차원에서 단기적으로는 보조항로 및 신규 순환선에 대해 공영제 또는 준공영제의 도입이 가능함. 하지만 여객운임지원사업과 병행 시 추가적인 공영제 비용지출이 수반됨

○ 인천 섬의 접근성 개선을 위해 상기 과제들에 대해 다양한 연구와 정책고려가 이루어져왔으나 아직까지는 의견제시에 그치고 있으며 특히 현실화되기까지는 상당한 시일이 소요됨

○ 특히 대다수 섬 접근성 개선 연구가 연안여객선을 중심으로 수행되었으며, 여객선 이외 대체 해상교통수단으로 섬 간 케이블카, 공기부양정, 소형공항, 위그선 등의 검토가 있었으나 수요, 건설비 등 경제적 타당성 및 민간 상용화, 안전성 문제를 동반하여 아직까지 본격적으로 관련 사업이 추진되지 못하고 있음

(다) 레저선박을 활용한 도서접근성 개선사업의 개념

○ 요트 및 보트항해를 원하는 대부분 항해자들이 세일링에 적합한 인근 및 타 섬 지역으로 가길 원하고 있어 각 섬에 레저선박이 계류할 수 있는 방안을 개발할 필요가 있음

○ 최근 개발이 가속화되고 있는 마리나를 각 섬 지역에 조성하는 것은 사업비 조달 문제, 일시적으로 많은 시설로 인한 시설잉여 문제 등이 동반될

수 있으므로 단계적 개발을 통해 레저선박 계류 시설을 확보하는 방안이 필요하며 그렇기에 대규모 시설사업이 동반되는 마리나보다는 플라스틱 폰툰으로 이뤄진 소규모 계류시설을 확보하는 것만으로 섬 지역을 방문하는 레저선박의 수요를 충족하는 것이 충분하다고 판단함

- 특히 덕적면과 자월면 등은 인접 수도권의 레저선박 출항지로 활용될 마리나로부터 약 50km 내외정도로 떨어져 있어 레저선박의 세일링에 의한 접근이 3~4시간 정도로서 데이세일링도 충분히 가능함
- 이를 통해 레저선박의 선주와 섬 지역의 숙박, 식당, 관광사업을 영위하는 주민들과의 네트워크를 구축한다면 이는 섬 지역 활성화와 더불어 섬 지역 주민의 소득수준을 높이는 섬 관광사업의 일환으로 추진할 수 있을 것임
- 섬 주민들도 점차 해양레저활동에 대한 이해도가 증가하고 있으며 자신들의 소득과 연계방안을 찾고 개선이 이뤄질 수 있음



<그림 5-38> 레저선박 활용 도서접근성개선 사업추진모델

(라) 레저선박을 활용한 도서접근성 개선사업의 단계별 추진내용

[1단계]

- 현황 및 실태
 - 연안여객선 운영실태

- 인천 연안여객선 특성 조사 : 독과점 / 영세성/ 노후화 / 운임지원 등
- 인천 근해 섬 접근 가능성 있는 레저 선박 수요조사
- 인천 지역 레저선박 등록 현황 조사 : 영업과 비영업 비율 / 선박 크기 / 운항 범위 기간 등
- 레저선박 관광 가능 지역 탐사
- 관광 인프라 및 접안 시설 실태 조사 : 레저선박 활용 관광프로그램 실시 여부 / 접안 가능성
- 섬 관광 온라인 예약 시스템 사례조사
- 인천 섬 관광을 위한 레저선박 온라인 예약시스템 구축 실태조사 : 업체 현황 / 예약현황 등
- 문제점 도출
 - 섬 주민 설문 조사 및 인터뷰
 - 레저선박 운영자 설문 조사 및 인터뷰
- 국내외 사례조사
 - 국내 조사
 - 국외 조사

[2단계]

- 레저선박을 이용한 섬 접근성 방안
 - 섬 접근 가능 레저선박의 분류별 표준 조건
 - 크기, 톤수, 정원, 디자인(모양), 운항 특성(항해 투어/숙박 등), 시범 운영
 - 섬 접근을 위한 제반 규정(법) 검토
 - 인허가에 따른 상호 충돌 법규 검토 및 인천시 자체 레저선박 운영 조례 제시
- 레저선박을 이용한 섬 관광 프로그램 개발
 - 섬군도 투어 중심의 레저선박 투어 프로그램 개발
 - 하나의 섬 중심으로 여러 섬을 항해 투어하는 프로그램 개발
 - 섬 간 네트워크 구축을 통한 레저선박 투어 프로그램 개발
 - 레저선박과 섬의 숙박 및 음식 업소 등과의 공동 마케팅 전략을 위한 네트워크 구축 프로그램 개발

○ 레저선박 이용을 위한 온라인 예약 시스템 구축

- 스마트폰을 활용한 어플리케이션 개발(홍보 및 예약, 결제 가능)

(2) 사업추진방안

(가) 사업추진조직

○ 선 인천시 통합연구, 후 옹진군 및 강화군의 도서별 사업 추진

○ 해당사업의 수요자, 공급자, 지원자를 연계하는 중간 관리조직 구성



<그림 5-39> 레저선박 활용 도서접근성개선 사업추진 조직

(나) 예산계획

○ 사업비/100억, 기간/2020-2024(48개월), 위치/인천 일원, 사업주체/인천시

사업비 구분	기관	금액(억)	용도
레저선박 활용 도서 접근성 개선사업	정부	50	프로그램 개발비 용역 및 컨설팅, 웹&시스템 개발, 레저선박 차터 초기 경영지원, 홍보마케팅 등
	인천광역시	25	
	군, 구	25	
합 계		100	

2) 해양문화가 있는 인천 섬 및 내항 거리 조성

□ 비전

▶ 해양문화도시로서의 이미지화를 통한 품격 국제해양도시화

□ 목표

▶ 찾아가고 싶은 인천 섬들의 이미지로 부가가치 창출

▶ 활력 넘치는 인천내항 국제 해양문화 도시 거리 조성

가) 개요

(1) 필요성 및 목적

- 해양도시에서의 해변이나 거리, 그리고 섬 관광정책과 관련된 다양한 시각과 접근방식이 존재하는 가운데, 해양 관광의 새로운 정책수단으로서 예술관광을 주목할 필요가 있음
- 육지와 차별적인 자연생태적, 사회·문화적 특성이 예술과 융합하는 과정에서 창의적인 관광매력을 창출하고 차별적인 관광경험을 제공하기 때문임
- 개발가능지 부족, 외부 자본투입 여건이 불리한 섬이나 구시가지 거리의 조건은 물론 문화소비 시장 성장, 콘텐츠 중심의 정책사업 증가, 공공예술 프로젝트의 활성화와 같은 외부 정책환경은 예술에 기반한 섬 및 구시가지 거리 관광정책의 가능성과 방향성을 시사하기도 함
- 또한 해양수산부와 인천시, 한국토지주택공사, 인천항만공사는 인천 원도심 재생의 핵심 사업인 인천 내항 재개발 청사진을 공동 발표. 특히 근대 건축물이 몰려 있는 개항장문화지구와 가까운 내항 1, 8부두는 체험형 도시 관광 중심의 해양문화지구로 이를 위한 선도 사업으로 8부두에 있는 폐(廢)곡물창고를 복합문화공간으로 리모델링하는 ‘상상플랫폼’ 조성 공사가 본격화되며 또 내항 수변을 걸어 다닐 수 있는 총길이 11km의 해안 둘레길을 조성할 예정
- 이와 같은 배경에서, 인천시의 내항 재개발과 168개의 매력있는 섬을 통해 해양 예술관광 진흥방안을 모색하는 것은 국제해양도시로서의 면모를 과시하고 해양관광의 새로운 먹거리를 창출하는 기회가 부여될 것임
- 이에 본 세부사업에서는 인천도서지역 및 내항지역의 예술관광도입을

위한 해양문화가 있는 인천 섬 및 거리 조성이 주요 목적임

(2) 공간적 범위 : 인천도서 및 인천내항

(3) 내용적 범위 : 인천도서 및 내항지역이 갖고 있는 고유의 문화적 자산을 발굴하고 이를 예술과 융합하여 가치화하여 해양문화가 있는 인천 섬 및 거리 조성을 추진

○ 관련 개념 고찰 및 통합적 논의

○ 인천시 관련 동향 검토

○ 관련 사례 검토

○ 인천시 해양문화의 섬 및 거리 예술관광 진흥방안 제안

나) 기본자료 및 조사 분석

(1) 해변 문화예술 관광의 개념

○ 해변 문화예술관광은 ‘해변이라는 지리적 공간에서 행해지는 문화예술 활동의 결과물과 창작활동, 이에 내재된 감성적 가치를 핵심 매력이자 경험의 대상으로 하는 관광’으로 정의할 수 있음. 문화 예술관광의 논의의 영역을 섬이라는 지역적 경계로 규정한 것으로 섬 지역의 과거 역사와 문화유산에 대한 경험보다는 해변 지역에서 일어나는 동시대의 문화예술 활동이 관광경험의 대상이 됨

○ 해변 지역의 환경과 조건은 육지와는 거리와 이에 따른 배후 수요시장, 해변 지역의 자연생태, 사회문화, 경제구조 등의 측면에서 다양하고 이에 따라 해변 지역에서 일어날 수 있는 문화예술의 활동 영역은 박물관 및 미술관과 같은 문화시설에서부터 시각예술이나 축제에 이르기까지 다양한 형태로 전개될 수 있음

○ 예술관광의 구성요소적 관점에서 본다면, 순수예술, 전통문화예술, 대중예술의 영역에 이르기까지 다양한 문화예술 영역에 기반한 관광매력 창출이 가능함

(2) 해변 문화예술에 대한 시각

○ 해변 예술관광은 기본적으로 해변 지역의 특성과 지속가능성이라는 관광 정책 이슈, 문화·창조관광의 하위 영역으로서 관광 및 문화예술 분야의 상호작용과 융합, 질적 가치에 기반한 대안 혹은 새로운 관광의 개척 등

의 관점에서 기본시각이 정리될 필요가 있음. 따라서 해변 예술관광은 본질적으로 해변 지역의 지속가능한 관광개발과 정합적 관계에서 접근되어야 하며, 해변 관광의 질적 성장과 가치 창조를 통해 문화 예술관광의 특징이 잘 발휘되는 구조를 지향할 필요가 있음

- 해변 문화예술관광의 기본 구조라는 관점에서 본다면, 해변 예술관광은
 - ① 해변이라는 지역사, ②예술관광자, ③해변 문화 예술관광 매개체 차원에서 기본시각이 정립될 필요가 있음. 이는 해변 예술관광의 공급처(객체)와 수요자(주체), 그리고 이를 매개하는(매개체) 해변 예술관광의 기본적인 구조를 의미함

(3) 인천시 관련 동향

(가) 인천 섬 예술관광 진흥 동향

- 해변 관광개발사업에 대한 정부지원 사업이 증가하는 가운데 인천시 관내 섬 지역을 대상으로 관광개발사업이 확대 추세에 있음. 문화예술을 주제로 한 해변 관광정책은 인천권 관광개발계획 등 여러 단위와 수준의 계획에서 그 필요성이나 방향성이 제시된 바 있어, 해변 문화예술관광은 인천시의 해변 관광정책 기조나 선행 계획과의 정합적 관계 하에서 도입 가능한 정책 영역으로 볼 수 있음
- 인천발전연구원에서는 인천시 섬 예술관광 진흥에 관한 연구(2013)를 통해 인천시 섬 예술관광 정책 로드맵을 구체화하여, 환경 분석(인천시 섬 현황 및 자원 조사, 관련 시장 동향, 사례 조사, 관련 제도 및 법규, 지역주민 및 관광객 조사, 국내외 문화예술인 현황 및 활동 실태 등), 정책기본방향(계획과제, 정책비전 및 목표, 전략추진과제), 전략별 추진계획(단기, 중장기 사업계획), 실행계획(단계별 계획, 투자계획, 재원조달계획, 정책효과 등) 등을 포함하여 기본계획을 제시한바 있음
- 연구에서 제안된 정책 기본방향과 세부 추진과제를 실행방안 수준으로 구체화시킨 인천시 섬 예술관광 진흥 기본계획에는 추진단이 구성되어 추진단이 계획수립 주체가 되고, 전문연구기관이 계획(안)을 수립하되,

관광 및 문화예술부문의 관련 전문가들이 폭 넓게 참여할 수 있는 개방적 형식을 제안하였음

(나) 인천 내항 재개발 동향

- 해양수산부와 인천시, 한국토지주택공사, 인천항만공사는 인천 원도심 재생의 핵심 사업인 인천항 재개발 청사진에 따르면 인천 내항 8개 부두를 해양문화, 복합업무, 혁신산업, 관광여가, 열린 주거 등 5개 특화 지구로 나눠 재개발을 통해 개항 창조도시 재생사업을 단계적으로 추진



자료 : 인천시 제공

〈그림 5-40〉 인천시 내항 재개발 5개 특화 지구



자료 : 인천시 제공

〈그림 5-41〉 인천 내항 1~8부두 재개발 조감도

- 이중 근대건축물이 몰려 있는 개항장문화지구와 가까운 내항 1, 8부두는 체험형 도시 관광 중심의 해양문화지구로 이를 위한 선도 사업으로 8부두에 있는 폐(廢)곡물창고를 복합문화공간으로 리모델링하는 ‘상상플랫폼’으로 조성.
- 해양문화지구 및 관광여가지구는 미래형 수변도시 조성을 위해 내항 재발의 50%이상의 공공시설 확보 계획으로 볼 때 마스터플랜이 현실화 될 경우 해양문화의 컨셉이 있는 지구로 개발될 가능성 큼
- 또한 장기적으로 수변은 워터프론트로 조성, 부두 유희화 시기 등을 고려해 플로팅 데크, 아일랜드, 마리나 등 공유수면 활용방안을 적극 검토
- 특히 내항내 마리나 계획은 5부두의 마리나와 연계한 마리나 리조트, 클럽하우스 센터 조성, 6부두에 월미자연부두를 통해 월미산과 이어지는 생태공간 및 플로팅 아일랜드 배치, 그리고 기존 항만자원을 재활용한 사일로뮤지엄 및 피어데크 배치 등 산업자원을 활용한 특화부두 공간을 창출할 예정



자료 : 인천시 제공

〈그림 5-42〉 인천 내항 마리나부두, 월미자연부두 및 사일로부두 조감도

(2) 유사 사례

(가) 국외의 섬 지역 문화예술정책

○ 일본의 예술 섬 ‘나오시마’

- 개발의 논리로 파괴된 섬인 나오시마는 작은 섬으로 일본 세토나이카이 내해에 있으며, 둘레16km 인구는 3300명 수준
- 후쿠 타케 소이치로 회장은 1992년 베네세 하우스를 세우는데 지속적인 섬 전체의 변화작업을 시행
- 섬을 예술공간으로 재탄생시키기 위하여 현대미술과 접목하여 아트 프로젝트를 추진
- 후쿠타케 회장을 비롯한 일본의 대표적인 건축가인 안도 타다오와 한국의 예술가 이우환과 공간에 맞춘 작품의 설치를 한 미야지마 다쓰오, 스기모토 히로시와 기획자 기타가와 프람 등이 프로젝트를 동참
- 이러한 프로젝트의 성공에는 섬주민과의 협업이 특히 중요한 핵심적 요소.
- 예술의 섬 나오시마를 일컫는 “베네세 아트사아트 나오시마”는 일본 열도의 혼슈, 시코쿠, 큐슈 사이의 좁은 바다인 세토 내해의 작은 섬 ‘나오시마’를 무대로, ‘베네세 홀딩스’와 ‘나오시마 후쿠다케 미술관 재단’에 의해서 운영되는 예술 활동의 총칭이고 베네세 아트사이트 나오시마는 세토내해의 자연과 예술, 건축과의 공생을 테마로 한 호텔 베네세하우스와 일본의 세계 적인 건축가 안도다다오가 설계한 전혀 새로운 개념의 땅속 미술관인 지중미술관, 일본을 중심으로 활동하는

한국인 예술가의 미술관 이우환 미술관 그리고 오래된 집을 현대미술작가들의 숨결로 되살아나게 한 ‘집 프로젝트’ 등을 공개

- “세토우치 국제예술제”는 3년에 한 번씩 개최되고 예술제가 개최되지 않는 해에도 관람객들을 유도하고 정보를 발신하는 등의 활동을 하는데, 이 활동 전체를 “ART SETOUCHI”라고 부름
- 각 섬은 예술제를 계기로 정비된 주요 시설과 작품 일부가 남아있어 예술제 기간 외에도 관람 가능하며, 봄, 여름, 가을의 행락 시즌에는 예술제 장소인 섬들에서 각 섬의 특징을 살린 이벤트를 준비
- 2013년 두 번째 세토우치 국제예술제를 치르면서 예술제에 참여하는 섬이 12개로 확대되었고, 어떠한 것을 재생하여 새로운 가치를 부여한다는 당초의 방침에 따라 현대미술 작가와 건축가 그리고 그곳에서 살고 있는 사람들의 협동으로 다양한 지역의 자원이 활용
- 위와 같은 일본의 예술섬 ‘나오시마’의 사례는 예술의 힘으로 지역활성화를 도모하는 모범적인 섬문화 사례이고, 특히 지역주민들과 이주해온 주민들이 같은 마음으로 자부심을 느끼며 활동하는 데에서 지역민의 자발적인 참여가 지역문화정책에서 얼마나 중요한지를 나타내는 사례
- 독특한 섬문화와 자연환경을 가진 인천 도서 연안의 공간적 특성과 생활공간의 현실성도 접목하면서 예술화 시키는 것이 바람직

○ 일본 세토우치

- 일본 세토우치 국제예술제(瀬戸内國際芸術祭)는 나오시마 등 세토나이카이(瀬戸内 海)에 있는 섬을 중심으로 한 예술 프로젝트를 의미함. 세토나이카이는 일본 최대의 내해로 고대부터 해상교통의 요충지 기능을 하면서 대륙에서 유입된 문화와 융합되면서 독특한 섬 문화가 발달해 온 지역임. 1934년에는 일본에서 최초로 국립공원으로 지정
- 나오시마를 포함하여 데시마, 메기시마, 오기시마, 쇼도시마, 오시마, 이누시마 등 7개 섬에서 2010년 1회 국제예술제가 개최되었고, 2013년에는 가가와현 중서부의 5개 섬을 추가하여 확대 개최될 예정임. 가가와현 예술관광권의 계획 구역에 속하며, 다카마츠항과 우노항과 연계되어 프로젝트가 진행 중

- 아름다운 경관을 중심으로 예술의 중심지를 만들겠다는 아이디어가 나오
시마를 통해 실현되어 왔으며, 이를 확장한 형태가 세토우치 국제예술제는
‘섬과 예술’을 주제로 매 3년마다 개최되는 트리엔날레이며, 제1회
행사는 세토우치 국제예술제실행위원회의 주최로 총무성, 경제산업성,
국토교통성, 관광청, 일본관광협회 등이 후원하면서 2010년에 개최되었
음. 예술제의 목표는 고령화, 인구감소, 지역 침체 등으로 고유성을 상실
하고 있는 세토나이카이 지역 섬들의 활력을 되찾아 전 세계에 ‘희망의
바다’가 되는 것에 두었음. 섬들이 지니고 있는 매력과 예술의 조화를
통해 세토나이카이의 섬과 바다의 매력을 세계에 알리고, ‘지역 활성
화’와 ‘바다의 복권(復權)’을 지향점으로 하였으며, 방문객과 지역주
민의 상호작용과 협력을 통해 세토나이카이 지역의 재탄생을 도모
- 제1회 예술제는 다카마츠항을 거점으로 나오시마, 데시마, 메기시마,
오기시마 등 7개 섬을 연계하여(<그림 4-2> 참조) ‘예술과 바다를
돌아보는 100일간의 모험’을 주제로 2010년 7월 19일부터 10월 31일
까지 개최되었으며, 예술제에는 일본의 안도 타다오, 한국의 이우환을
비롯하여 18개국의 예술가 75명이 참가
- 제2회 국제예술제는 2013년 봄(3월20일~4월21일), 여름(7월20일~9월1일), 가을
(10월5일~11월4일) 기간 중에 개최될 예정으로 제1회 예술제 개최지에 샤미
지마, 혼지마, 다카미지마, 아와시마, 이부키지마 등의 5개 섬이 추가되었음.
2012년 3월 세토우치 트리엔날레 2013에 작품 제안서를 제출할 예술가들을
대상으로 사전답사투어(art site observation tour)가 두 차례 진행

○ 일본 에치고즈마리

- 에치고즈마리 지역에서는 다섯 차례의 예술제를 거치면서 창작된 예술작
품을 매개로 예술관광과 관련된 다양한 현상이 나타나고 있음. 세계의
유명 예술가들이 창작한 대부분의 작품은 현지 주민들이 직접 관리
운영하며, 예술작품을 둘러보는 코스 곳곳에서 계단식 논과 너도밤나무
숲, 축제, 전통행사 등과 연계한 체험관광을 장려
- 민가를 활용하여 예술가들이 창작한 숙박시설인 「빛의 관」과 「꿈의

집」 등은 자체가 관광자원이 되고 있으며, 집에 가져갈 수 있는 「대지의 예술제」를 콘셉트로 하여 지역의 소재와 자연을 활용한 다양한 상품과 관광기념품이 개발

- 예술제가 지속되는 과정에서 조직된 자원봉사조직은 단순한 해설자가 아니라 관광방문객과 예술, 산촌을 이어주는 매개자 역할
- 대지예술제를 방문한 관광방문객 수는 제1회 예술제 약 163천명, 제2회 약 205천명, 제3회 약 349천명, 제4회 375천명 등 지속적으로 증가해왔으며, 관광자의 60%는 니가타현 외 관람객이고 40% 이상은 재방문객으로 보고된 바 있음. 그리고 2009년 대지예술제의 현내 경제효과는 35억 60만엔으로 추산

○ 캐나다 포고 섬

- 포고 섬(Fogo Island)은 캐나다 북동쪽 뉴펀들랜드 해안에 위치하고 있으며 생계를 어업을 중심으로 하고 있었으나 2010년에 시작된 예술프로젝트 포고 섬의 경제적 문화적 양상을 급속도로 변화시키는 계기가 되었고 전시와 출판, 레지던시, 포고 섬 다이얼로그(Fogo Dialogues), 디자인, 영화, 교육의 영역이 포함된 예술프로젝트가 존재
- 2010년부터 평균 10명 이상의 작가들을 매해 세계각지에서 초대해온 레지던시 프로그램은 참여한 작가들이 지속적인 결과물을 만들어 냈으며 완성된 작품들을 섬의 갤러리에 전시
- 단순히 지역 기반의 커뮤니티아트를 넘어선 세계적인 성과를 내는 섬의 프로젝트는 2015년 여름부터 포고 섬의 레지던시 프로그램에 참여할 예정인 프라카 할리티(Flaka Haliti)가 2015년 여름부터 레지던시 프로그램에 참여하는 대표작가로 선정
- 미술과 더불어 생태·환경을 포함하는 다양한 담론과의 연계도 포고섬 다이얼로그를 통해서 하고 있으며, 소외 지역의 생계와 재생과 관련된 이슈를 토론하는 자리인 국제적 컨퍼런스인 포고 섬 다이얼로그는 미술대학 교수, 주요 사상가, 기획자, 건축가, 연구자, 경제학자, 지리학자들이 섬 자체의 활성화만이 아닌 지역문화 재생의 방안이나 예술과 사회의 관계 등을 논의함과 동시에 예술이 지니고 있는 포괄적 역할에 대해 고민

- 지역과의 연계를 기반으로 한 프로그램도 진행하는 이 섬의 프로젝트 중 특히 재단이 운영하는 포고 섬 호텔이 지역 콘텐츠를 실내인테리어로 승화시킴으로서 단순한 숙박시설의 차원을 넘어선 지역적 콘텐츠 생산의 중심공간 역할을 담당
- 지역민, 예술가, 디자이너가 함께 만든 가구며 섬 특유의 무늬를 벽지에 수합해 실내디자인에 활용 하는 등 지역 콘텐츠를 발굴하고 상품화함으로써 지역 경제 활성화에 이바지
- 포고섬의 경우처럼 국제적인 컨퍼런스의 개최를 통해 다양한 전문가들의 의견을 수렴하고, 예술가들과의 연계로 섬이라는 환경과 문화 예술의 접목의 시도는 생태관광이 지향하는 보존의 지점과 독창적이고 경쟁력 있는 문화예술발전을 위해서 인천시가 현재 가진 보존과 개발의 딜레마와 한계에 대한 대안으로 자리 잡을 수 있는 기회의 장

(가) 국내의 섬 지역 문화예술정책

○ 인천의 섬 공공미술프로젝트와 평화미술프로젝트

- 인천에 속하고 섬주민이 약 8,700여명이고 170여개의 섬으로 이루어진 ‘평화와 예술, 그리고 인천의 섬’, 지리적 접근성이 떨어져서 다양한 문화예술이 접하기 쉽지 않고 문화시설 인프라도 부족한 문화예술 소외 지역이지만 최근 다양한 문화예술 프로그램으로 변신
- 그러한 배경에는 문화예술교육과 문화 복지라는 시민중심의 문화정책과 인천에서 그동안 추진한 문화예술 프로젝트의 꾸준한 섬지역으로의 확장이 그 배경
- 2011년에 처음 주최한 인천평화미술프로젝트는 인천문화재단이 주관하고 인천아트플랫폼이 기획하였는데 참여 작가들이 서해 5도 현장을 직접 답사하여 창작의 모티브를 발굴하는 전시기획의 새로운 방향성제시와 시각예술에 국한되지 않는 문학과 인문학이 어우르는 예술의 장르간의 소통과 협력모델을 구축
- 국제전시의 가능성은 인천 작가와 아트플랫폼 입주작가와 해외작가가 같이 함으로써 높은 평가를 받았으며, 더 성숙한 기획으로 60여명의 작

가들을 초대하면서 제2회 인천평화미술프로젝트가 열렸는데, ‘평화의 바다 물위의 경계’라는 타이틀로 2012년 9월 25일에 개막

- 사전기획답사와 작품제작으로 마침내 인천아트플랫폼과 인천종합문화예술회관을 무대로 전시회의 막을 올렸는데 전반적인 기획과 진행이 순조로웠고 출품된 작품의 수준이 향상되었으며 특히 백령도의 자연경관을 문화콘텐츠로 활용하여 실증적인 사례가 되었고 외국인의시선에서 본 서해5도의 작품 등, 해외작가의 참여가 이어짐
- 인천문화재단이 진행해온 아름다운 교문 만들기과 섬 공공예술프로젝트의 한계와 성과의 재점검이 2012년에 이루어 졌는데 주민과 마을, 공동체를 우선하는 사업방식을 채택하였고 ‘지역공동체 문화 만들기’의 타이틀을 가지고 사업들을 통합하하였는데 이는 비슷한 사업이 가진 행정절차의 통일이라는 측면과 사업들 간의 연계적인 효과를 위해 실시
- 해양도시의 특성상 도심과 섬의 구분을 중요하게 고려하였고, 과정중심의 프로젝트를 지향하고 지원사업의 체계를 보강하고자 공모와 기획지원의 병행, 다년지원 제도의 도입하고 비평프로그램과 컨설팅을 강화
- 문화소외계층으로 분류되었던 섬지역 주민의 삶의 변화는 섬지역에서 펼쳐진 인천평화미술프로젝트와 공공예술프로젝트에 의해 이루어 졌는데 지역민의 의견을 수렴하지 않은 채 문화예술 프로그램을 단순 공급하던 방식을 버리고 주민과 공동체를 우선하는 방식이 결실을 봄
- 예술가와 시민을 창작자와 소비자로 단순 분리하던 기존의 이분법적인 접근을 지양한 문화정책은 시민들에 의한 예술활동의 참여와 체험이 예술창작의 주체
- 인천의 섬 지역에서 이루어진 예술 프로젝트는 섬을 단순히 사업 대상으로 접근하거나 그 지역주민을 예술소비의 주체로 인식하지 않았음. 오히려 섬이라는 삶의 공동체를 가꾸어 가는데 예술이 어떠한 역할을 할 수 있으며, 주민의 삶의 변화가 예술을 통하고 예술가와 문화기획자의 도움으로 완성된 프로젝트

○ 신안군 예술의 섬

- 신안군 예술의 섬 사업은 작가 김환기의 출생지인 안좌도를 중심으로 시작
- 신안군 안좌도에서는 2006년 이후 ‘김환기 생가’를 기반으로 하여 김환기 미술관 건립사업을 목적으로 문화예술교육, 문화예술축제, 학술연구, 문화환경조성 등 다수의 사업들을 지속
- 2010년에는 안좌도가 문화체육관광부 마을미술프로젝트사업 우리동네 문화소동 사업대상지로 선정되어 ‘가다, 보다, 느끼다’ 사업이 반영되었으며, 이 사업을 통해 ‘김환기 작가의 작품과 삶’을 모티브로 한 ‘사슴 2010’, ‘집으로 가자’, ‘기억의 형상’ 등 다수의 작품이 기획
- 2011년에는 안좌도를 공간적 범위로 하는 신안군 예술의 섬 조성사업 기본계획 수립을 통해 선행 계획 및 사업들과 연속성을 유지하면서 통합적 관점에서 안좌도를 예술섬으로 개발할 수 있는 계획적 기반이 마련되기도 하였음. 기본계획에 따르면, 안좌면 내 모든 사업은 예술의 섬 조성과의 연계하여 수행하며, 민·관·전문가로 구성된 가칭 예술의 섬 조성위원회를 구성하고, 초기에는 관의 주도로 추진하되 점차 민간참여를 유도하고 자금·인센티브를 지원한다는 계획 작성
- 2012년 8월에는 신안군과 한국예술종합학교가 ‘섬 & 아트 프로젝트’ 협력사업을 위한 업무협약을 체결하고 T/F팀이 현지를 답사하였으며, 이후 9월 ‘섬 & 아트 프로젝트’ 비전 선포식을 개최하고 예술의 섬 사업을 지속한다는 방침
- 기존에 진행되어 온 주요 프로젝트는 크게 김환기 미술관과 연계된 예술의 섬 문화예술 축제, 예술의 섬 문화환경 조성사업, 학술연구, 주민교육 등의 형태로 추진
- 안좌도 예술의 섬(art island) 조성사업 기본계획안이 수립되었는데, 계획에 따르면 ‘주민·예술인·관광객이 함께 만들어 가는 예술의 섬’을 비전으로 ① 주민·예술인·관광객 모두가 공감하고 향유할 수 있는 예술의 섬, ② 문화·예술 기반 새로운 명소로서의 가치 부각과 지역 이미지 제고, ③ 입도 관광객의 양적·질적 수요확대를 통한 지역경제 활성화 등 실천 목표를 설정

- 목표 달성을 위한 전략으로는 첫째, 주민을 위한 ‘예술의 섬’ 만들기(주민 생활환경 개선), 둘째, 예술인을 위한 ‘예술의 섬’ 만들기(예술인 창작활동 지원), 셋째, 관광객을 위한 ‘예술의 섬’ 만들기(새로운 문화예술 콘텐츠 제공)를 설정전략은 다음과 같이 주요 사업을 통해 실천방안을 계획
- 2012년 3월 김환기 작가의 탄생 100주년을 맞아 전라남도가 추진하는 다도해 명소화 사업과 연계하여 예술인과 언론인을 대상으로 ‘아트 아일랜드 안좌도 찾아가기’ 여행이 추진
- 2012년 9월 신안군은 한국예술종합학교와 협약을 체결하고 ‘섬 & 아트 프로젝트’에 대한 추진 방침을 밝혔으며, ‘섬 & 아트 프로젝트’는 신안군이 보유하고 있는 청정자연과 생태환경을 한국예술종합학교의 다양한 장르의 예술 콘텐츠들과 접목시켜 ‘문화시설, 콘텐츠의 인적교류’, ‘문화예술 저변 확대를 위한 사회 공헌활동’, ‘해양 문화 발전을 위한 협력사업’을 추진한다는 내용
- 신안군과 한국예술종합학교는 위의 목표 실현을 위해, 지역주민이 예술과 친숙해지게 만드는 프로그램의 단기적 시도부터 지역의 자발적 생활 예술문화와 지역의 원형 콘텐츠 개발이 동시에 이루어져 자연스럽게 축제로 만들어지는 장기적인 비전을 준비하고 추진할 계획
- 신안군과 한국예술종합학교는 향후 1년간 섬주민이 예술과 자연스럽게 친해지고 소통할 수 있도록 ‘Around art’, ‘1004섬에서 천사를 만나다’, ‘섬 이야기’ 등 다양한 실험적 예술 프로그램을 협력하여 추진할 예정이며, 이러한 실험적 프로그램들로 지역과 예술이 자연스럽게 소통하도록 하고 탐구하여, 1년 뒤인 2013년 후반에 프로젝트의 중장기마스터 플랜을 발표할 계획을 가지고 있음. 프로젝트는 단순히 일회성의 사업으로 끝나는 것이 아니라 프로젝트를 총괄하고 있는 교수진과 학생, 졸업생이 계속적으로 이 프로젝트에 참여한다는 계획

다) 해양문화가 있는 인천 섬 및 거리 조성사업 추진계획

(1) 사업모델제시

(가) 예술관광이 융합된 해양문화가 있는 인천 섬 및 거리 조성사업 정책 개입 방향

- 섬 지역의 특수성과 인천내항의 거리에 대한 관광정책 및 문화예술정책의 사회적 가치를 고려하여 정책 원칙에 대한 검토가 선행되어야 함
- 인천시의 섬 및 내항거리 예술관광 정책개입 방향은 섬과 내항 예술관광의 개념 속성이나 기본구조, 섬 및 내항 예술관광과 관련되는 인천시의 관련 정책환경 및 여건, 선행 사례에서 확인할 수 있는 경험적 실천과정에 대한 통합적 이해에 기초하여야 함

유관 정책의 통합적 접근을 토대로 한 점진적이고 지속적인 접근

섬 다움의 가치 재발견과 섬 매력의 차별성을 부각하는 과정으로 접근

내항 역사와 기능 해양적 요소를 결합하여 해양문화의 가치를 거리에 투영

섬 및 내항의 정주성 제고와 지속가능한 지역 지원정책 차원에서 접근

유연한 지원 구조를 통한 민간의 창의성이 발휘될 수 있는 환경 구축

〈그림 5-43〉 해양문화가 있는 인천 섬 및 거리 조성 정책개입 방향

(나) 예술관광이 융합된 해양문화가 있는 인천 섬 및 내항 거리 조성사업 정책 목표 및 전략

- 인천시 섬 및 내항거리 예술관광 정책구조는 정책목표와 목표 실현을 위한 전략과제를 통해 체계적인 정책구조를 갖출 필요가 있음
- 일반적으로 관광정책의 목적은 방문자 만족, 경제활동과 사업성과의 개선, 지속가능한 자원 이용, 지역사회의 통합 등을 지향함. 섬 및 내항거리 예술관광은 섬 및 내항 매력의 창조를 통한 섬 및 내항거리 방문경험의 질 개선, 예술관광객 증대와 소비지출 확대에 따른 섬 지역 및 내항거리 활성화, 예술이 개입되는 과정에서 커뮤니티 가치의 재발견, 예술을 매개로

한 섬 및 내항거리 자원의 지속가능한 이용 등 관광정책의 목적과 정합적인 관계에서 설명이 가능함

- 제안한 섬 및 내항거리 예술관광 정책목표 달성을 위한 실천수단으로서의 전략은 섬 및 내항거리 예술관광의 기본구조 및 정책개입 방향에 기초하여
 - ① 예술을 매개로 하는 섬 및 내항거리 매력의 창조, ② 예술관광과 연계한 섬 및 내항거리 관광수용여건의 창의적 정비, ③ 예술관광 촉진시책 추진, ④ 예술 관광 매개자 육성과 지원, ⑤ 지역사회 예술관광 역량 강화 등 5개 전략으로 제안함
- 장기적인 관점에서 도서의 요트 계류장이나 내항의 특성화된 마리나를 개발하는 것은 주변 상권 및 거리 조성에 시너지 효과를 극대화 시킬 수 있음

〈표 5-26〉 해양문화가 있는 인천 섬 및 내항 거리 조성사업 과제

전략	세부 과제
〈해양예술문화를 매개로 하는 섬 및 내항 매력도 제고〉 섬 및 내항의 내부자원과 예술의 융합을 통한 지역자원의 재발견 및 매력도 제고	◆ 섬 및 내항 탐사를 통한 잠재된 지역 자원 발굴 및 특성 조사 ◆ 섬 및 내항마을 해양문화예술창작 거점 사업 추진 ◆ 공공과 결합된 해양문화예술마을 가꾸기 사업 추진
〈해양예술문화와 연계한 섬 및 내항거리 관광수용여건 개선〉 관광하기 좋은 환경과 해양예술문화 연계	◆ 섬 및 내항 공공시설의 해양문화예술적 리모델링과 활용 ◆ 해양문화예술과 융합하는 섬 및 내항의 숙박시설 조성 ◆ 해양문화예술관광 안내해설체계 정비
〈해양예술문화관광 촉진 시책 추진〉 섬 및 내항 관광 및 해양문화예술관광 수요와 유인책 발굴 추진	◆ 섬 및 내항 해양문화예술관광 프로그램 특화 ◆ 해양문화예술의 섬 및 내항 브랜드와 섬 및 내항 예술제 기획
〈해양문화예술관광 인적자원 육성과 지원〉 섬 및 내항 해양문화예술관광에 있어 창의성과 지속성을 담보할 수 있는 인적, 조직적 역량 구축 및 유연한 지원체계 구축	◆ 문화예술가와 섬 및 내항을 연계한 창작 지원 프로그램 시행 ◆ 섬 및 내항의 해양문화예술관광 지원 인력 육성
〈지역사회 해양문화예술관광 역량 강화〉 지역주민의 주도적 참여와 통제를 기반으로 하는 해양문화예술관광의 점진적 추진	◆ 주민 참여형 해양문화예술의 섬 및 내항 거리 만들기 워크숍 지원 ◆ 지역주민 해양문화예술관광 교육 체계화

(다) 전략적 세부과제

- 개별전략은 다시 하위 수단이 되는 세부과제를 통해 실천과정을 거치게 되며, 경험적인 성과의 창출과 학습을 통해 일정한 과도기를 거쳐 자기발전의 과정을 거치게 되며 이에 5개 전략별 12개의 세부 추진과제를 제안함

- 향후 인천 섬 및 내항거리 예술관광 추진단 등 관련 이해주체가 참여하는 의사 결정과정을 토대로 마리나 조기 착공 등 제안내용이 수정·보완되어 집행될 수 있을 것임

(2) 사업추진방안

(가) 사업추진조직

- 예술이 융합된 해양문화의 섬 및 내항거리 조성 정책은 기 추진되고 있는 정책 및 사업의 통합, 해양문화와 예술의 융합적 접근이 필요함에 따라서, 정책을 총괄하고 통합적 기획을 수행하는 가칭, 인천시 해양문화 섬 및 내항거리 추진단 구성 검토가 필요함
- 추진단에는 인천광역시 및 군·구의 유관부서, 인천문화재단 및 인천관광공사 등 유관기관, 학계, 연구원, 관련 전문가 등이 참여할 필요가 있음
- 초기에는 TF팀으로 발판을 마련하고 향후 추진단 형식의 집행구조를 갖추어, 이들이 시행계획 수립, 예산 확보, 사업별 기본계획 심의와 확정, 사업 중간 점검, 사업 평가 등 세부적인 정책집행체계를 구축하도록 함
- 또한 섬별, 그리고 내항거리마다의 세부 프로젝트 추진 시에는 개별 추진위원회를 설치하여 프로젝트 추진방식을 체계화하고 현장적용 할 수 있도록 하며 위원회에는 해당 프로젝트 관련 전문가, 해당 섬 및 내항거리 지역주민, 주민단체 대표 등이 참여하여 개별 프로젝트 기획, 공모사업 심의, 컨설팅 및 평가, 포럼 등을 통한 결과 공유 등의 역할을 수행할 필요가 있음

(나) 사업비

- 사업비/300억, 기간/2020-2024(48개월), 위치/인천 일원, 사업주체/인천시

사업비 구분	기관	금액(억)	용도
해양문화가 있는 거리 및 섬 조성	정부	150	거리 디자인 구성 용역 및 컨설팅, 지역정비, 초기 경영지원, 교육, 홍보마케팅 등
	인천광역시	75	
	군, 구	75	
합 계		300	

3) 바다낚시 공원 조성

□ 비전

▶ 바다 자원의 활용을 통한 수도권 인구의 친수화

□ 목표

▶ 어촌주민과 낚시객의 교류공간으로 활용

▶ 어촌관광의 중심공간으로 활용

▶ 어메니티가 뛰어난 친수공간으로 조성

(가) 개요

(1) 필요성 및 목적

- 국내외적으로 바다낚시를 즐기는 인구가 증가하고 있으나 우리나라의 경우 낚시레저와 관련된 제도 및 정책, 통계, 학술적 토대가 빈약한 실정임
- 정부는 최근 「낚시 관리 및 육성법」과 「낚시진흥기본계획」을 마련하였으나 낚시산업과 관련된 제반 문제점 해결에는 미치지 못하고 있음. 또한 국내 타 지역에서 이미 해양낚시공원을 조성하여 운영하고 있으나 어족 자원 부족과 접근성, 경제성, 관광 연계성 확보에 어려움을 겪는 경우가 적지 않음
- 인천의 경우 연안지역에 갯바위, 무인도서, 방파제 등에서 바다낚시레저 활동이 활발히 전개되고 있음에도 안전 및 환경관리 토대의 낚시관광 인프라는 전무한 실정임
- 바다낚시공원 조성은 바다낚시레저 활동에 따른 안전·환경문제 등 전근대적인 낚시레저 활동의 제반 문제점을 포괄적으로 해소할 수 있는 수단과 함께 외부 관광객을 위한 낚시관광 인프라 확보 등의 다목적 기능을 동시에 발휘할 수 있음
- 바다낚시공원이 활성화될 경우 낚시용품산업 발전에 촉진제 역할과 함께 일자리 창출, 어촌지역의 소득 증대 등의 긍정적인 직·간접적 파급효과를 기대할 수 있음
- 구체적인 사업의 목적은 아래와 같음
 - 인천시의 실정에 맞는 새로운 형태의 어업 소득원 창출
 - 인천시 해양관광 및 수산양식업 활성화

-
- 어촌과 도시와의 상호교류 촉진
 - 전 국민의 건전한 여가활동 공간 제공
 - 바다낚시로 인한 어장환경 오염 방지
 - 어촌주민과 낚시객의 교류공간 제공

(2) 공간적 범위 : 인천시 연안 및 도서 지역

(3) 내용적 범위

- 바다낚시공원 적지조사 및 평가
- 해역 특성을 반영한 바다낚시공원 유형별 개발계획 수립
- 국비 또는 지방비 투자로 시범 바다낚시공원 조성
- 민관 공동투자로 바다낚시 공원 조성

나) 기본자료 및 조사 분석

(1) 바다낚시공원의 이해

(가) 바다낚시공원의 역할

- 바다낚시공원은 도시 주민과 어촌 주민이 만날 수 있는 교류 공간으로써 어촌의 역할에 일익을 담당할 수 있음. 어촌이 교류 공간으로서 역할을 할 수 있는 것은 가족 중심의 관광이 증가하고, 어촌에서 문화체험, 어촌 경관 감상, 바다 생태계 관찰 및 체험 그리고 해양 레저 및 보양 등이 가능하기 때문임
- 또한 어촌문화 체험, 어촌경관 감상과 바다 생태계 관찰 및 어장체험은 어촌체험관광마을 조성사업을 통하여 활성화되고 있음. 그러나 해양스포츠 및 보양은 바다자원을 활용한 주요 관광상품임에도 불구하고 다른 어촌관광 상품보다 투자비용이 많이 소요되기 때문에 미진한 실정임. 소득이 증가함에 따라 해양스포츠에 대한 수요가 증가하고 있기 때문에 이러한 수요를 만족시킬 수 있는 공급이 필요함. 이러한 측면에서 바다 낚시공원은 다양한 어촌관광 상품에 대한 수요를 충족시킬 수 있는 관광 상품으로써 도시 주민에게 해양 레저 및 친수공간의 역할을 할 수 있음

- 해양스포츠 활동 인구가 증가함에 따라 바다낚시 참여인구가 점차 증가할 것으로 기대되는 우리나라에서도 바다낚시 공간, 바다생태환경 교육 공간과 친수공간 등 다양한 역할이 기대되는 바다낚시공원의 조성이 필요함
- 바다에서 이루어지는 낚시는 해황과 기상여건에 따라 위험의 변화가 심하여 전문 낚시객도 예상치 못한 기상변화로 인하여 안전사고에 직면하기도 함. 또한 바다낚시를 할 수 있는 공간의 접근성이 떨어지기 때문에 바다낚시를 위한 사전계획이 없는 경우에 바다낚시를 하기 어려운 실정임. 따라서 바다낚시에 대한 잠재적 욕구가 있는 청소년을 비롯하여 여성들도 바다낚시를 경험할 기회가 많지 않음
- 그러나 육지에서 바다낚시 공간까지 잔교로 연결한 바다낚시공원은 자연재해를 발생시키는 기상악화를 제외하고, 남녀노소와 계절에 관계없이 낚시를 할 수 있기 때문에 사계절 바다낚시 공간으로써의 역할을 기대할 수 있음
- 또한 바다낚시 공원은 바다 위를 걸을 수 있는 공간이 확보되어 있기 때문에 연안에 조성되어 있는 친수공간보다 어메니티가 높음. 따라서 바다낚시 공원은 낚시객뿐만 아니라 바다의 어메니티를 즐기려는 사람들에게 뛰어난 친수공간의 역할을 할 수 있음

(나) 바다낚시공원의 추진단계

① 바다낚시공원 적지조사 및 평가

삼면이 바다인 우리나라는 동해안, 남해안과 서해안의 특성이 다를 뿐만 아니라 해역에 산재한 섬의 특성도 다름. 또한 해역에 따라 서식하는 수산자원도 상이하기 때문에 이러한 특성을 반영하여 다양한 바다낚시공원을 조성할 수 있음. 따라서 인천의 자연환경과 수산자원의 특성을 조사하여 인천의 특색을 살릴 수 있는 바다낚시공원의 적지를 조사·평가하여 인천시 바다낚시공원 개발을 위한 데이터베이스 구축이 필요함

② 해역 특성을 반영한 바다낚시공원 유형별 개발계획 수립

바다낚시공원의 적지조사와 평가자료를 토대로 인천 연안 및 도서 지역별

바다낚시공원의 유형을 도출하고, 장기개발 계획을 수립함. 바다낚시 인구의 증가에 대비할 뿐만 아니라, 바다낚시공원의 다기능화를 포함한 바다낚시공원의 장기개발계획을 수립하여 효율적으로 바다낚시공원을 조성해야 함

③ 국비 또는 지방비 투자로 시범 바다낚시공원 조성

연안의 자연환경 보전은 개발에 앞서서 생각해야 할 문제임. 따라서 바다낚시공원의 조성을 민간에 확대하기 전에 시범사업으로 국비 또는 지방비 투자를 통하여 시행함으로써 개발에 따른 시행착오를 감소시킬 수 있음. 연차적 그리고 지역별 바다낚시공원 조성의 모델을 제시함과 동시에 개발 효과 증대를 위하여 바다낚시공원 시범사업을 수행하여야 함

④ 민관 공동투자(제3섹터 방식)로 바다낚시 공원 조성

바다낚시공원의 시범사업으로 다양한 기능을 수행하고, 또 하나의 친수공간으로 국민에게 긍정적인 역할을 할 경우에 민간 자본의 바다낚시 공원 투자를 유치함. 즉 바다낚시공원의 기반시설은 국비 또는 지방비로 조성하고, 바다낚시공원 시설은 민간자본으로 건설함으로써 효율적 관리 및 운영을 해야 함

다) 국내외 사례

(1) 국내 사례

- 우리나라 해양 낚시터는 동남권 해안, 남해안 일부 지역에 해상낚시공원이 많이 분포되어 있으며 대표적인 국내 해상낚시공원은 다음과 같음

〈표 5-27〉 우리나라의 주요 해양낚시레저파크 개요

대상지		시설 및 운영 개요	운영실적
정 남 진 낚 시 공 원		· 위치 : 전남 장흥군 · 주요설:수상펜션, 낚시교, 인공어초, 육상낚시터, 부잔교형 낚시터, 콘도식 낚시터, 가두리 낚시터 등 · 수용인원: 200명 · 이용료: 공원이용료 1,000원, 낚시시설 사용료	· 사업비: 50억원 · 운영성과: 월평균 이용객 865명, 수입액 13,778천원

		20,000원	
통영 등대 낚시공원		· 위치: 통영 산양읍 · 주요시설: 낚시도교, 낚시잔교, 인공어초, 부대시설(주차관리소), 자전거 등 · 이용료: 성인 10,000원, 청소년 5,000원	· 사업비: 2,200백만원 · 운영주체: 어촌계 · 운영성과: 2014년 7월말까지의 7개월 이용객 및 관람객 3,501명, 매출액 20,435천원
송정바다낚시터		· 위치: 울산 울주군 · 주요시설: 가두리 낚시터, 접안시설 · 수용인원: 64명 · 이용료: 가두리 낚시터 60,000원, 일반 생활낚시 15,000원	· 운영주체: 송정어촌계 · 사업비: 6.5억원 · 운영성과: 2014년 3월~8월까지(6개월) 이용객 4,125명, 입장료 수입 179,240천원 ※매월 유지비 약 25,000천원 소요(활어 구입 및 운임비)
당사낚시공원		· 위치: 울산 북구 · 주요시설: 220m 진입교량, 낚시잔교 풍력발전기 1기 등 · 이용료: 10,000원	· 운영주체: 어촌계 · 사업비: 3,450백만원 · 운영성과: 2014년 1월에서 9월까지 누적 이용객 51,414명 ※ 낚시객보다 단순 입장 관람객의 수가 많음

장 길 리 낚 시 공 원		· 위치: 포항시 남구 · 주요시설: 해상펜션, 잔디공원, 부유낚시터, 부유식물놀이장, 보릿돌 연결교량, 연결데크, 전망대 등 · 이용료: 해상펜션 이용요금(평일 150,000원, 주말 200,000원), 카약(10,000원), 부유식 수상 낚시터 이용료(배 샅 15,000원, 선상낚시 4시간 기준 30,000원)	· 운영주체: 장길리어촌계 · 사업비: 120억원

(2) 국외 사례

(가) 미국 사례

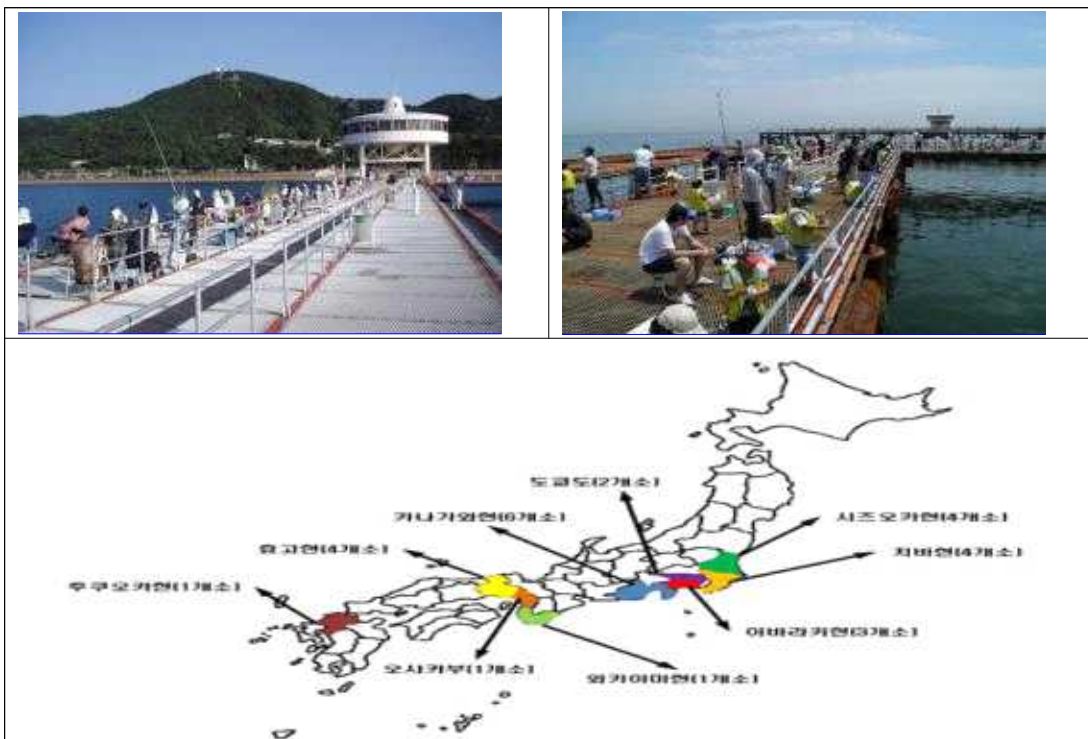
- 미국에서는 여가활동의 일환으로 낚시 인구가 증가하면서 주정부와 연방정부에서 이루어지는 낚시 활동의 규제가 강화되고 있고, 각 연방정부에서는 어획 할당제와 낚시 면허제를 실시하고 있음
- 상업적 여가낚시어선 또한 반드시 면허를 신청하여 발급받아야 하고 어획량 파악을 위해 어획한 어종에 대해 24시간 이내에 보고 할 의무를 가짐
- 특히 어획 어종에 대한 크기와 어획량에 대한 엄격한 규제를 두고 있으며, 낚시인들이 지켜야할 낚시 윤리강령을 작성하여 건전한 레저 낚시활동을 유도하고 있음

(나) 일본 사례

- 일본은 전국적으로 다양한 형태의 낚시터가 조성되어 있고, 낚시터의 길이 및 수심 등이 모두 달라 다양한 어종의 낚시를 즐길 수 있으며, 지하철, 버스 등 대중교통을 이용한 접근성이 양호함
- 민간단체를 주축으로 낚시 보급을 위한 다양한 활동이 전개되고 있으며, 낚시시설은 자교형, 방과제형, 호안형 등 다양한 형태가 있음. 운영은 해당 지자체에서 시설을 조성하고 지정관리자가 운영하는 방식임
- 대부분 낚시공원에서 초보 낚시객을 위한 교육이 이루어지고 있고, 여성과 다양한 연령층을 배려한 이벤트를 진행하고 있음



〈그림 5-44〉 미국의 바다낚시공원



〈그림 5-45〉 일본의 바다낚시공원

(다) 호주 사례

- 호주에서는 각 주별로 다양한 낚시 포인트가 있으며, 인공 구조물 도입 보다는 기존의 자원을 활용하고 편의시설을 더하여 낚시와 더불어 다양한 레저를 자유롭게 즐길 수 있도록 하고 있음
- 1880년대 이후 유어낚시의 질적 개선과 관리 필요성을 인식하여 호주도 유어낚시 면허제를 시행했으며, 시행 초기단계에서는 5년간의 국가적 홍보 활동이 있었음

〈표 5-28〉 호주 뉴사우스웨일스주 낚시공원 현황

위치	호주 남동부 뉴사우스웨일스주 낚시공원
유형	낚시와 더불어 각종 레저·캠핑 등을 함께 즐길 수 있는 공원 형태
낚시 면허제	- 유어낚시 라이선스(면허)제도 시행 중(지방정부 담당) - 낚시 기간에 따라 낚시면허 발급 비용이 상이함 ※ 낚시면허 발급비는 생활낚시 환경개선을 위한 기금으로 활용(지역 학교에서 낚시강의, 어린이를 위한 낚시교육 프로그램 등)
기타	- 낚시 가능한 어종과 개체 수, 도구 등의 낚시와 관련된 모든 것 면밀히 규제 - 소지가 용이한 낚시 어획량 및 크기 규제에 관한 접착식 가이드 제공, 다국어 유어낚시 가이드 팸플릿 제공 - 각 주의 유어낚시관련 가이드 제공, 낚시를 어획의 목적이 아닌 레저로 인식하여 잡은 물고기는 방생

라) 바다낚시공원 사업추진 방향

(1) 사업추진단계

- 해양낚시레저파크 조성 사업추진 단계는 초기 도입, 경제성 확보, 파급효과 등을 고려하여 단계별로 추진을 원칙으로 함
- 먼저 1단계 시범사업을 통한 운영성과 및 제반 문제점 분석·평가를 통해 2단계 사업 추진여부를 판단하는 단계별 사업 추진을 원칙으로 하여 시행착오 최소화를 도모함
- 1단계 사업을 통한 운영성과 및 제반 문제점을 종합적으로 재분석·평가하여, 2단계 사업추진 여부를 판단하여야 할 것이며, 낚시파크 유형 중 외래 관광객 대상의 관광형 낚시파크의 경우 민간 기업이 낚시파크 기본 인프라를 조성할 수 있도록 하는 법적 근거 및 정책지원을 통한 해양낚시레저파크의 건전한 경쟁을 유도할 필요가 있음

(2) 사업추진방식

- 해양낚시레저파크 유형별로 적합한 사업추진방식을 결정하여 효율적으로 사업이 추진될 수 있도록 해야 할 것임
- 해양낚시레저파크 사업추진은 계절적 한계 등으로 경제성 확보 불리, 다양한 개별법 저촉 등 많은 어려움이 있어 민간기업 단독의 투자 개발은 한계가 있음
- 사회기반시설의 하나인 낚시파크 해상 및 육상의 기본 인프라는 행정기관의 재정사업으로 추진해야 할 것임

- 낚시파크 운영은 지금까지의 낚시 및 관광분야의 전문성이 미약한 어촌계 관리방식에서 탈피하여 공공기관, 낚시관련 단체, 대학, 민간기업 대상 자격심사 등 공모를 통한 공공성, 환경성 확보 조건부 위탁 경영방식이 바람직할 것으로 판단됨

(3) 관리운영방안

(가) 기본방향

- 해양낚시레저파크에 대한 안전성, 상품신뢰, 차별성에 대한 강한 인식을 심어줄 수 있는 홍보·마케팅 전략의 다원화, 고도화, 차별화가 필요함
- 해양낚시레저파크는 지금까지 낚시 전문성과 관광마인드가 부족한 어촌계 중심의 관리운영에서 탈피하여 낚시파크 관리·운영자, 지자체, 지역주민, 해양낚시전문가(낚시관련 민간단체, 낚시잡지 기자 등)로 구성된 상호 보완 협력 관계를 가지는 협의체(Governance)를 구성하여 관광프로그램 콘텐츠 개발의 자문·안전시스템 확보, 건전한 낚시문화 창출, 낚시관광을 통한 새로운 비즈니스화를 도모해야 할 것임
- 전문성이 높은 협의체를 통한 낚시파크의 체계적인 관리 운영계획 수립, 낚시터의 보존 및 개발·관리에 있어서 지역주민의 적극적인 참여 유도 방안을 마련해야 할 것임
- 이 중 지역주민이 참여할 수 있는 사업(시설관리, 모객, 홍보, 안전관리 등)은 과거와는 다른 형태의 지역협약사업으로 추진(사회적 기업 설립을 통한 지역주민 참여)할 필요가 있음
- 낚시파크 관리자는 체계적인 매뉴얼에 의한 어족자원 및 시설물 관리, 홍보 및 이벤트 개발, 관광프로그램, 환경보호 및 정화를 위한 캠페인 개최, 다양한 낚시기술에 대한 지도·교육프로그램 등을 마련해야 할 것임
 - 낚시터의 각종 시설물 유지관리시스템, 해상·육상에서 다양한 안전사고 가능 요인 제거를 위한 안전관리시스템 구축
 - 낚시파크 이용객 증대 및 확보를 위해 이용객서비스 시스템 구축, 재방문 유도를 위한 효율적인 운영프로그램 구축
 - 이용계층 및 이용형태의 다양화 및 계절적 한계를 극복할 수 있는 관리 운영프로그램 설정

-
- 낚시파크 이용정보(요금, 시설, 이벤트, 현재기후 등)를 종합적, 리얼타임으로 제공하는 홈페이지 운영
 - 안전·환경관리 서비스 제공을 위한 관리자의 교육 실시
 - 낚시파크 해당 지자체의 관광정책에 부합되는 관리·운영, 이용규칙 조례 제정 및 홍보지원이 이루어져야 할 것임

(나) 시설물 관리운영

- 기후변화에 따른 태풍 등 고파랑 내습에 따른 자연재해위험 대응방안 마련과 해수면 상승 등을 고려한 해양낚시레저파크 해안 및 해상 시설물에 대한 신중한 검토가 필요함
- 국내외 유사사례의 낚시파크 구조물이나 디자인을 모방한 해양낚시레저파크는 활성화를 기대할 수 없음
- 낚시파크 관광수용태세 및 어메니티 개선을 통한 낚시파크의 고급화를 비롯하여 낚시파크 시설 및 건축물 축조 시 기존의 무미건조한 동일한 구조물에서 탈피하여 낚시파크 기능의 고도화 및 시설물의 미학적 설계가 필요함
- 이용객 만족도를 높일 수 있는 경관관리 프로그램 및 각종 구조물 설치 시 바다와 조화되는 디자인과 색채를 선택하여 낚시파크의 이미지를 아름답게 연출하는 어메니티 개선이 필요함
- 낚시파크 일원의 상징물은 그것이 지닌 강한 이미지 때문에 낚시파크 방문객의 기억에 오래 남도록 이미지화할 수 있는 매우 좋은 관광요소가 될 수 있기에 조성 필요함
- 낚시터 환경개선 쓰레기통 설치, 주기적 해양환경조사 및 낚시터 일원의 환경파괴와 해역오염방지를 위한 청정 환경 프로그램 구축, 낚시터의 안정적인 어류 확보를 위한 연안 정착성 어류 종묘 방류, 서식 환경 조성(인공어초 거치 등) 및 관리 프로그램 설정 등이 필요함

(다) 서비스 관리 프로그램

- 낚시파크의 낚시예절, 낚시교육 등의 아카데미 기능 및 다양한 낚시프로그램 개발 등 소프트웨어적 보완책이 필요함

- 인천 방문 외래 관광객의 경우 인천의 해상관광 체험 욕구가 높지만 해상공간을 활용한 해상관광교통수단이 미흡함
 - 따라서 해양낚시레저파크까지의 내륙교통 이동에 따른 교통체증과 시간적 낭비 요소를 고려하여, 대중교통 기능과 관광기능을 병행하는 해상택시·해상버스를 낚시파크 일원에 도입하여 이용객의 편의와 접근성을 제고시킬 필요가 있음
 - 그 외에도 수산자원 교육 프로그램을 비롯하여 낚시터에서 발생하는 각종 폐기물의 신속한 처리 등 공중위생 관리 프로그램 구축·안내와 연계 관광안내시스템 구축이 필요함
 - 낚시파크 육상시설에 태양열 온수 샤워시설 설치, 어린이 및 노약자 등 가족 이용객을 위한 안전시설물 설치(CCTV, 구명보트, 안전계단 설치 등)등의 세밀한 배려가 필요함
- (라) 바다낚시공원 배후 및 주변 연계 관광프로그램
- 낚시파크 유형 중 관광형 낚시파크의 경우 유형별로 목표시장을 명확하게 설정하고, 여행사와의 협약을 통한 적극적인 관광 상품화 추진이 필요함(1차 목표시장 : 주변지역 및 인근도시 이용객, 2차 목표시장 : 내륙지역 대도시 이용객, 3차 목표시장 : 중국 내륙지방 관광객 등)
 - 편리한 방문과 낚시활동을 위해 주요 교통 결절지에 안내간판 및 안내표식 설치로 이용객의 편리성 도모 및 주변 관광지와 연계 관광체계를 구축해야 할 것임
 - 해당 지자체와 공동으로 해양낚시레저파크 배후의 내륙지에서 이루어질 수 있는 다양한 관광 살거리와 볼거리, 즐길 거리, 배울 거리 관광 상품을 개발해야 할 것임
 - 관광형 해양낚시레저파크의 경우 각종 편의시설의 외래어 표기 등 외국인 이용객이 불편을 느끼지 않도록 배려하고, 시티투어 연계 및 지역별 특화 먹거리 관광, 지역축제 등 참여관광을 확대할 필요가 있음
 - 해양낚시레저파크 특화 프로그램은 다음과 같음
 - 매월 낚시초보자인 부모와 자식이 낚시를 배울 수 있는 교실 마련

- 요리사를 초청하여 어종별 손질법 등 강의
- 낚시인을 위한 인명구조, 안전장비 사용 방법 등을 교육시키는 낚시전문 교육 시행
- 월별 행사내용 및 일별 조항, 에세이 등을 홈페이지에 상시 업데이트
- 낚시파크 배후 관광지와 연계하여 다양한 활동(바비큐, 캠프 등) 지원

(마) 홍보 및 마케팅 강화

- 해양낚시레저파크와 연계하는 각종 즐길 거리, 배울 거리, 먹거리 등을 주제로 한 고도의 마케팅 전략이 필요함
- 해양낚시레저파크 이용의 계절적 한계를 극복하기 위해 청소년 대상의 각종 프로그램, 기업 및 단체연수, 각종 기념행사 등 비수기를 대비한 기획 상품을 개발할 필요가 있음
- 관광형 해양낚시레저파크 이용률 증대를 위해서는 브랜드 높은 여행사와의 유통체계(Special Channeler) 구축과 함께 낚시파크 이용요금의 일률적 적용보다, 계절 및 시간에 따른 차별화된 요금 체계 도입이 필요함
- 낚시터를 상징하는 캐릭터 개발을 통한 관광기념품 제작 등 상징적인 이미지와 지역의 매력적인 요소를 적극적으로 활용하는 홍보가 필요함
- 지역 관광 상품과 연계한 공동 홍보 및 외래 관광객에게 낚시터의 안정성, 차별성, 신뢰성에 대한 인식을 심어줄 수 있는 홍보 및 마케팅 전략이 필요함
- 여행사, 기업체, 기관단체 등과의 제휴를 통해 낚시터 방문을 증대시키는 유통체계 구축, 다양한 언론매체를 통한 홍보가 필요함
- 관광형 낚시파크의 경우 미디어 등 각종 매체를 통한 전사적 마케팅(Total marketing System)이 필요함

마) 종합평가 및 정책제언

- 지역적으로 고유한 자원을 활용하여 독창적인 바다낚시공원을 조성해야 함. 지역의 자연자원과 인문자원의 특성을 반영한 지역 고유의 바다낚시공원 조성으로 지역주민의 소득증대뿐만 아니라 자긍심을 제고시킬 수 있는 바다낚시공원을 조성함으로써 바다낚시공원을 지역개발의 중요한 수단으로 활용해야 함

- 바다낚시공원 조성이 낚시대상 어종의 자원고갈의 원인이 아닌 자원조성의 계기가 되어야 함. 낚시객뿐만 아니라 연안어업인의 생산성 향상에 기여할 수 있도록 바다낚시공원 대상지의 인근에 적극적으로 수산자원을 조성해야 함
- 투자의 시너지 효과를 얻을 수 있는 다기능 바다낚시공원을 조성해야 함
즉 바다낚시공원을 중심으로 다양한 해양스포츠 활동의 공간을 조성함과 동시에 어촌관광의 중심공간으로 활용해야 함
- 바다낚시공원의 기본시설이 잔교식 낚시터와 해안을 어메니티가 뛰어난 친수 공간으로 조성하여야 함. 해안의 뛰어난 어메니티는 바다낚시공원의 활성화는 물론이고 관광객의 방문을 증가시켜 지역의 관광소득 향상에 기여할 수 있음
- 바다낚시공원의 직접적 운영·관리와 부대시설의 운영에 지역주민을 적극적으로 참여시켜야 함. 특히 바다낚시공원의 부대시설로써 지역의 농수산물을 판매할 수 있는 판매시설을 조성하여 지역특산물의 판매 공간으로 활용하여야 함
- 바다낚시공원을 중심으로 다양한 프로그램을 개발하여 낚시객은 물론이고 관광객에게 다양한 즐거움을 제공해야 함. 낚시와 관련한 다양한 이벤트를 실시함과 동시에 낚시공원의 자원과 인근 어촌의 자원을 활용한 프로그램을 개발하여 관광활동을 촉진시켜야 함

바) 사업비

- 사업비/70억, 기간/2020-2021(24개월), 위치/인천 일원, 사업주체/인천시

사업비 구분	기관	금액(억)	용도
바다낚시공원 조성 및 국제대회 유치	정부	30	낚시 잔교 및 ,낚시도 교 설치, 무어링, 낚시 장터 및 특산물코너 등
	인천광역시	20	
	군, 구	20	
합 계		70	

4) 바다역, 바다길 조성

☐ 비전

▶ 해양레저산업의 뉴 프론티어 구축

☐ 목표

▶ 바다 길 조성을 통한 해양관광 시너지 효과 극대화

▶ 레저선박의 목적지 항해를 통한 섬 접근성 강화

가) 개요

(1) 필요성 및 목적

- 마리나산업 육성 비전에 따르면 2011년 대비 마리나산업 규모는 2015년에는 3배, 2020년에는 10배로 성장할 것으로 예측하고 있음
- 인천시는 아름다운 해안선과 섬 등 천혜의 자연조건을 가지고 있으며 마리나 개발이 가능한 많은 유희항을 보유하고 있어 요트와 마리나 산업에 대한 중앙부처의 정책방향과 부합하는 지역임
- 마리나는 지역적 매력성을 살릴수록 마리나의 개발 시너지 효과가 높음. 따라서 이러한 지역적 매력성이 우수한 인천시 연안의 어항·연안항 등 유희항만에 대한 소규모 마리나항 및 강마리나 개발의 가능성과 개발 잠재력에 대해 파악하여 마리나 가능 지역을 선정함
- 또한 연안 시·군의 어촌, 어항, 바다의 여러 가지 특성 조사 등 어촌과 어항(연안항)의 잠재적 가치를 창출할 수 있는 바다 역 조성이 필요함. 그리고 이를 통한 해양관광 활성화 방안 마련 및 레저보트 등 마리나 연관 산업과의 인프라 구축 방향 설정이 필요함
- 이를 위해서는 마리나의 활성화와 관련, 마리나를 연결할 수 있는 바다 길 조성이 필요함
- 최종적으로 어촌문화자원, 수산자원, 어촌의 어메니티, 어항의 인프라를 활용하고 연계할 수 있는 공간을 선정하고, 요트계류장이 위치한 어촌을 해양·어촌관광의 중심공간으로 활용할 수 있는 마스터플랜을 수립이 필요함

(2) 공간적 범위 : 인천시 연안 일대

(3) 내용적 범위

- 도서 지역 어항·연안항 등 유희항만에 대한 소규모 마리나항 및 강마리나 개발의 가능성과 개발 잠재력에 대해 파악하여 바다 역 가능 지역 선정
- 도서 지역의 잠재적 가치를 창출할 수 있는 바다 역 조성방안 제시
- 바다 역을 연결할 수 있는 특성 있는 바다 길 조성 및 바다 역을 연계한 요트항로 개발
- 바다 역이 위치한 섬을 해양·어촌관광의 중심공간으로 활용할 수 있는 마스터플랜 수립

나) 기본자료 및 조사 분석

(1) 해양·어촌관광 관련 정책·제도

- 우리나라에서 해양관광 관련 정책이 등장한 것은 과거 문화체육관광부에서 관광지, 관광단지조성사업과 연계하여 해수욕장을 개발하거나 유원지 개발사업을 추진하면서 시작되었음
- 이 시기의 해양관광사업은 ‘해양관광’이라는 별도 정책의 틀에서 추진되었다기보다는 관광개발사업의 대상공간이나 대상자원으로서만 해양관광이 추진되었음
- 이후 해양수산부가 출범되면서 해양수산발전기본법(해양관광의 진흥)과 해양수산발전기본계획의 수립으로 해양관광정책 및 관련 사업이 본격적으로 추진되었음
- 그리고 해양관광에 대한 정책적 관심이 더욱 증대되면서 문화체육관광부에서는 광역권 관광개발계획(동/서/남해안 관광벨트사업), 크루즈사업, 도서관광사업(살기 좋은 지역 만들기) 등을 통하여 해양관광 관련 정책 사업을 추진하였음
- 특히 2000년 이후에는 산업자원통산부, 안전행정부 등에서도 해양레저산업의 육성과 장비개발, 도서지역 지원사업 발굴의 일환으로 해양관광 관련 사업을 추진하고 있음
- 또한 여가시간의 증대에 따른 관광수요의 증가, 해안지역 접근성 개선,

광역권 교통망확충 등으로 해양관광에 대한 관심이 더욱 증대되고 있으며 해양레저산업(마리나, 레저보트, 크루즈)에 대한 정책적 관심이 높아짐에 따라 각 부처별로 해양관광자원과 해양관광 이용을 위한 사업발굴에 노력하고 있음

(2) 해양관광정책의 구성

- 해양관광의 주무부처인 해양수산부에서는 해양자원의 개발과 관리, 해양공간의 이용 및 접근체계를 마련하는 역할을 담당하고 있음
- 해양수산부의 수산정책실에서는 해양관광정책과는 별도로 어촌지역 주민의 소득원개발을 목적으로 어촌관광정책을 추진하고 있음. 또한 해양공간에 포함되는 수산자원의 관리와 어업공간을 관리하는 역할을 수행하고 있으므로 해양관광정책 추진을 위한 공간 및 자원활용에 있어서 상관관계가 매우 높음
- 관광사업의 집행을 담당하는 문화체육관광부는 관광지지정/관광편의시설 조성/관광사업지원/관광홍보/관광기금과 관련된 업무를 담당하고 있으므로 해양관광사업의 집행과 더불어 사업허가, 편의시설 지원 등에 있어서는 해양관광정책부서인 해양수산부와 연계체제의 구축이 필연적임
- 산업자원통산부(해양레저장비산업 육성)와 안전행정부(도서지역개발) 등도 해양관광정책의 추진과 관련해서는 정책의 연계체제를 구축해야 함

다) 국외 사례

(1) 일본 바다 역

(가) 바다 역의 목적

- 주정(레저선박) 진흥에는 전통적인 마리가나 고급이미지 때문에 일반 대중에게는 그림의 떡이라는 선입견을 불식하고, 누구라도 부담 없이 사용할 수 있는 시설·거점 만들기가 필요함. 새로이 마리가나 시설을 개발, 정비하는 것이 아니라 기존의 시설을 활용하는 것이며, 전통적인 마리가나 외에도 어항 일반적 항구가 기존 시설을 활용하여 “바다 역”으로 창단하였음

(나) 바다 역 네트워크

- 전국에 퍼진 바다 역 간의 연계를 도모하기 위해 2006년에 전국바다역 연락협의회를 발족. 2008년에는 비영리법인단체 바다 역 네트워크를 설립함
- 현재 바다 역의 구성은 마리나 102곳, 어항 22곳, 기타 일반항 22곳으로 되어 있음
- 전국에는 약 3,000여 개의 어항이 있으며, 이 중 실제 게스트(비지터)를 받아들일 수 있는 곳은 약 130여 곳임. 수산청과 연계하여 어항에 바다 역 보급의 여지가 있음

(다) 바다 역의 역할

- 관광객들에게 체험, 휴식, 놀이의 공간 제공
- 해양 레저 체험
- 해양 교육의 거점
- 지역 경제 활성화의 심벌
- 지역의 방재 거점으로서의 역할



<그림 5-46> 일본 바다 역

(2) 중국 해상실크로드

- 21세기 해상실크로드는 중국이 세계와 경제무역 간의 협력네트워크로 간주될 수 있으며, 중국과 각 국가 간의 협력관계를 반영하는 동시에 각 국가 간의 복잡한 국제관계와 인문교류 관계를 반영하고 있음
- 동남아 항선, 남아 및 페르시아 만 항선, 홍해만 및 인도양 서안 등 총 3가지 항선으로 구분할 수 있으며, 중점 방향은 중국연해항구부터 남해를 거쳐 인도양에 이어 유럽까지 연결해주는 노선임

- 중국은 일대일로 프로젝트를 진행하고 있음. 일대일로 프로젝트는 중국에서 중앙아시아, 동남아, 중동 등을 거쳐 유럽에 이르는 지역을 육로와 해로로 연결하여 경제협력을 강화하고자 하는 사업임
- 일대일로 프로젝트는 대외적으로 유럽과 아시아지역 경제공동체를 통한 중국 주도의 경제권 확대이며, 대내적으로는 중국의 지속가능한 성장을 위해 지역 불균형을 해소하기 위한 프로젝트라 할 수 있음
- 일대일로의 핵심이념은 정책소통, 인프라 연결, 무역 원활화, 자금 융통,民心상통 등 5대 분야의 협작을 통해 국가 간 경제발전을 추진할 것을 강조함
- 일대일로 비전과 행동에서 관광협력 강화, 관광 규모 확산, 양국 간 관광 홍보의 주 및 달 개최, 실크로드 특징을 살린 국제적인 여행코스 및 상품 공동 개발, 연안국 여행객 비자 편리화 수준 향상, 21세기 해상실크로드 크루즈 관광 협력 추진에 대해 명확히 하고 있음



〈그림 5-47〉 중국 해상실크로드

(3) 프랑스 마르세이유 뷰포트

- 마르세이유 뷰포트(Vieux port)는 구항이라는 의미로 기원전 600년 그리스인에 의해 처음 세워진 항구로 프랑스 중세시대부터 무역항 기능과 함께 수산업을 위한 어항의 기능을 담당하였음
- 마르세이유 동항과 서항개발에 따라 도심친수공간과 마리나시설로 재개발되었는데 마르세이유 최대 레저보트 정박시설로 약 3,200척의 레저보트가 정박하고 있으며 배후에는 호텔과 친수공간이 조성되었음
- 마르세이유시는 제1 관광명소인 뷰포트의 경관개선과 더불어 주차난 해소, 도시민의 접근성 제고를 위하여 2012년부터 2020년까지 친수공간 정비와 경관조성사업을 추진하고 있음



<그림 5-48> 마르세이유 뷰 포트

라) 사업세부내용

(1) 바다 역, 바다 길 대상지 조사 및 분석

- 인천시와 사전에 협의하여 유휴 항만을 대상으로 대상지 선정
- 선정 기준은 다음과 같음
 - 수심, 정온도, 배후부지 등 해상, 육상 자연조건으로 적합 및 부적합 조사
 - “마리나항만의 조성 및 관리 등에 관한 법률”의 마리나항만 기본계획에 의거 지정항만 고시 여부 조사
 - 기 개발 또는 시군 개발 계획 유무 조사
 - 국가 또는 시군 준설 및 방파제 등 수역시설 계획 유무 조사
 - 허브 마리나 및 바다 역으로서 적정 항해 거리
 - 섬의 상징성 유무 조사

-
- marina 연계 우수 관광 상품 유무 조사
 - 시군 협의, 어업인 또는 어촌계 설문조사

(2) 바다 역, 바다 길 조성 계획 구상

- 바다 역 대상항만을 해역의 특성을 고려하여 권역으로 분류함
- 권역별로 분류한 후 권역별 로드 명칭을 부여하고, 로드별 허브항 marina와 바다 역을 선정하여 항로를 설계함. marina의 위치, 규모, 시설 등 종합적인 면에서 인천권 marina 개발의 주축이 될 수 있는 최적의 입지를 가진 곳을 허브항으로 설정하고, 허브marina 사이에 요트가 다음 장소로 이동하는데 중간에 기착할 수 있는 역(station) 개념의 장소를 바다 역으로 둠
- 허브항을 중심으로 권역별로 묶어서 바다 역을 일정한 방향으로 갈 수 있는 곳을 한 로드로 통일함. 요트 항로가 중복되지 않고 한 방향으로 계속 연결될 수 있도록 구상하고, 또한 요트가 5시간 동안 이동할 수 있는 기준인 약 40km 간격을 기준으로 로드를 나누고 항로를 구상함

(3) 바다 역, 바다 길 조성 사업의 투자계획 및 타당성 분석 실시

- 연차별 및 권역별 투자계획을 작성하고 이에 따른 재원조달 방안을 모색해야 함. 재원조달 방안은 marina 항만 조성법, 어촌·어항법, 어촌특별화 발전지원특별법에 의거하여 계획해야 함
- 경제적 파급효과(생산 유발효과, 부가가치 유발효과, 고용유발효과), 사회 문화 파급효과(해양 여가 공간 창출, marina 허브 선점 효과, 해양레저스포츠 산업의 클러스터화, 육지관광과의 시너지 효과)를 고려하여 바다 역, 바다 길 조성의 타당성 분석 실시

(4) 추진 전략

(가) 요트산업 인프라 육성

- 바다 역 기반조성은 공급적 관점뿐만 수요적 측면도 같이 병행할 필요가 있음
- 요트산업 인프라가 제대로 구축되기 위해서는 기반시설을 실질적으로 이용할 수 있는 수요가 충분히 창출될 수 있는지 충분한 검토가 필요함

(나) 차별화된 바다 역 조성

- 바다 역과 연계될 수 있는 지역의 경관자원, 부존자원, 수산 먹거리 등을 기반으로 다양하게 특성화할 필요가 있음

(다) 동북아시아 해양레저 허브화

- 동북아시아의 요트산업 기반은 유럽, 북미, 아프리카, 오세아니아에 비해 활성화되지 못한 상황에 있음
- 인천시 바다 역, 바다 길은 취약한 동북아시아의 해양레저산업의 중심 거점이 될 수 있도록 세계 요트(범선)대회 유치, 동북아시아 요트세일링 국제사무국 유치, 해양레저산업 박람회 유치 등 구심점이 될 수 있도록 추진해야 함

마) 종합평가 및 정책제언

- 해양레저 장비산업, 요트산업 활성화, 관련 산업, 행정지원 등이 통합적으로 이루어지는 인천 해양레저산업 클러스터가 구축되어야 함
- 어촌어항법, 공유수면 관리 및 매립에 관한 법률, 수상레저안전법 등 호주, 뉴질랜드, 일본 등 해양레저활동이 발달한 선진국에 비해 규제가 많이 있는 것으로 나타났으며, 이를 해소하기 위한 민·관·연의 지속적인 규제 완화 방안 노력이 필요함
- 인천시 바다 역, 바다 길을 체계적으로 육성하기 위한 자치조례는 없으나 경남의 경우 「경상남도 요트산업 육성조례」를 마련하여 요트산업의 체계적인 지원과 육성을 통한 요트인구 저변 확대와 활성화를 목적으로 하고 있음. 인천시 바다 역 바다 길을 현실화시키기 위한 인천시의 자치조례 마련이 요구됨
- 인천시 바다 역, 바다 길은 요트산업 관련 인프라 구축, 지원, 운영, 관리 등을 총 망라하는 사업으로 이를 전담할 수 있는 행정적 조직과 다양한 이해당사자들을 아우르는 거버넌스 체계가 마련되어야 함
- 요트산업은 서비스를 창출하는 분야로 휴먼웨어 즉, 인적자원의 양성이 필수적으로 병행되어야만 함. 특히, 바다 역, 바다 길과 같이 다수지역에 동시다발적으로 이루어지는 사업의 경우 사업 초기에 피셔리나(마리나) 운영과 관리를 위한 전문인력 투입이 집중적으로 이루어져야 함

바) 사업비

- 사업비/50억, 기간/2020-2021(24개월), 위치/인천 일원, 사업주체/인천시

사업비 구분	기관	금액(억)	용도
바다역, 바다길 조성	정부	30	바다길 지도제작, 안전 정보 및 안내서 제작 및 배포, 어민 교육, 어촌 휴게소 개발 및 운영
	인천광역시	10	
	(군, 구)	10	
합 계		50	

5) 국제해양레저 장비 전시회 개최

☐ 비전

▶ 해양레저장비산업의 메카로 도약

☐ 목표

▶ 타 보트쇼와 차별화된 해양레저장비부품 중심의 전시 특화

▶ 레저선박과 소형선박 중심의 제조산업 활성화 촉진

가) 개요

(1) 필요성 및 목적

- 대한민국은 조선업분야 세계 1위를 했던 해양강국으로 대형선박과 특수선 등 조선업과 해운업 등에서 경쟁력을 가지고 있으나 현재 중국 등에 밀림
- 고부가가치산업으로 블루오션 영역인 럭셔리 보트 등 소형선박 건조나 인테리어, 그리고 엔진 및 장비부품에 있어서는 해당 분야 선진국에 비해 한참 뒤쳐지고 있음
- 특히 저가 보트 분야에서는 중국의 약진이 두드러지며 레저보트 등 신해양산업에 있어서는 아직 걸음마 수준에 불과함
- 국내의 경우, 해양레저산업 활성화를 위한 사업의 일환으로 2008년 경기 국제보트쇼를 기점으로 부산에서도 국제보트쇼를 개최하며 해양산업 활성화에 이바지하며 해양도시로서의 이미지를 쌓음

- 그러나 국내 보트쇼의 경우 선박 및 장비부품 판매 및 제작, 서비스, 기관소개 등 광범위한 주제를 다루며, 최근에는 등산, 잠수, 낚시 등의 전시도 동시에 이뤄져 규모의 축소와 함께 보트쇼의 정체성을 잃어가는 모습도 보임
 - 반면 해외의 경우 매년 약 40여 개의 국제보트쇼가 다양한 규모로 열리고 있으며 보트쇼별 주제 및 성격이 독특한 경우(보트장비부품쇼, 우든보트쇼, 선상보트쇼 등)가 많음
 - 인천은 해양도시임에도 해당 이미지를 부각시키지 못하고 있는 상황에서 국제 보트쇼 개최를 위한 세부사업은 레저선박의 장비부품을 중심주제로 하는 전시회를 런칭하는 것이 주요목적임
- (2) 공간적 범위 : 인천의 선박수리 및 장비업체와 해양산업 관련 업체의 소재지
- (3) 내용적 범위 : 대한민국 해양레저선박 장비부품산업 발전을 선도하는 인천 해양레저장비전시회 개최
- 인천국제해양레저장비전시회의 효율적인 개최 타당성 조사
 - 실질적 비즈니스 네트워크 구성
 - 인천국제해양레저장비전시회 콘텐츠 구성
 - 인천국제해양레저장비전시회 전략적 홍보추진 및 아시아의 장비부품 대표 전시회 포지셔닝

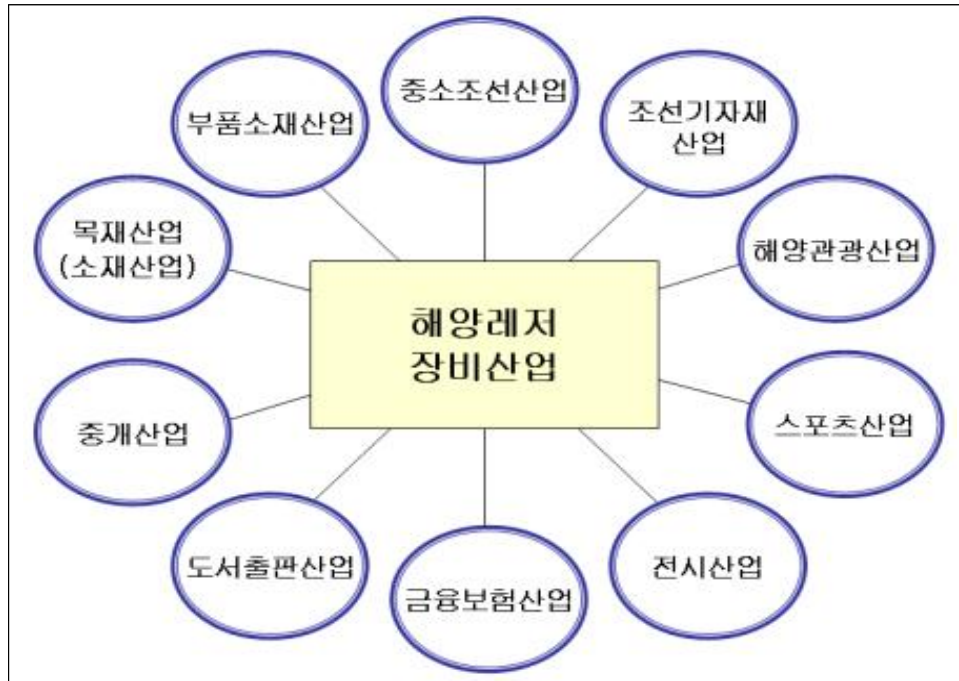
나) 기본자료 및 조사 분석

(1) 이론적 배경

(가) 해양레저장비산업의 개념

- 해양레저라는 개념은 일반적으로 “일상에서 벗어나 이루어지는 여가 활동 중에서 공간적으로 해역과 연안에 접한 지역에서 일어나는 활동을 직접 또는 간접적으로 해양공간에 의존하거나 연관되어 이루어지는 모든 레저활동”과 “바다, 강 등에서 동력과 무동력의 각종 장비를 이용하여 이루어지는 경제적, 체계적인 스포츠형의 해양스포츠와 취미적, 비체계적인 레저형 해양스포츠를 포괄하는 광의의 개념” 등으로 정의함
- 따라서 해양레저장비산업은 이 같은 해양레저장비를 모두 총괄하는 산업

으로서 요트 등 선박 및 선박부품 제조산업, 마리나 설치 및 운영산업, 서비스 산업 등을 모두 포함함



* 출처 : 중소기업연구원, 해양레저장비산업 현황 및 전망, 지역발전포럼 인용

〈그림 5-49〉 해양레저장비산업의 전후방 산업

(나) 해양레저장비산업 육성의 필요성

- 요트/모터보트 등 해양레저장비산업은 조선·조선기자재산업, 해양스포츠 산업, 전시산업, 금융·보험산업 등 전후방 산업연관 효과가 큰 산업임
 - 세계 1위인 조선산업과 연계, 핵심기술 개발 경우 경쟁력 확보가 가능함
- 국내 중소형 조선산업 구조전환으로 활로 개척 산업으로 두각
 - 새로운 요트/모터보트 수요창출을 통해 기존 어선 건조 위주에서 탈피한 고부가가치 선박의 기술확보, 수출산업화로 소형조선산업 활성화, 활로 모색
- 한미 FTA 타결, 요트, 모터보트 등 해양레저장비 시장은 2010년 전면 개방됨
 - 미국 유수업체 국내 해양레저장비 시장 선점 우려, 대응산업
- 요트/모터보트 시장규모는 약 500억불 규모의 세계시장을 가지고 있는 산업임
 - 해외 선진국 틈새시장의 적극 공략을 통한 신산업군으로 미래수요에 대비

새로운 일자리 창출 산업

○ 요보트 산업은 다양한 고급 기술을 결집한 첨단종합산업임

- 조선기술 외에도 부품 소재, 자동차, 메카트로닉스 기술 등 다양한 융합기술 요구
- 미학, 감성공학, 인테리어 기술 등 하이테크 기술의 도입 필수

(다) 해양레저장비의 세계 수요 및 공급 현황

○ 해양레저장비의 수요

- 해양레저장비산업의 세계시장은 470억불 규모('06년도)
- 세계 해양레저장비 보유척수는 '06년 기준 약 2,300 만척 상회, 매년 103만 척의 신규 시장 발생
- 해양레저장비 보유국은 미국, 노르웨이, 스웨덴, 호주, 핀란드 등으로 이들 국가가 세계시장의 약 87%를 점유
- 미국은 전 세계 해양레저장비의 72%인 약 16,500천척 보유 세계시장 1위국, 향후 해외 틈새시장 진출의 타깃지역
- 해양레저장비 보유비율('06년도)은 노르웨이가 6명당 1척, 핀란드 (7명/척), 스웨덴 (12명/척) 순임

○ 해양레저장비의 공급

- 해양레저장비의 주요 생산국은 미국, 프랑스, 호주, 이탈리아 등 세계 수출시장의 90% 점유, 수상오토바이는 일본이 주도
- 미국, 영국 등 선진국에서는 기존의 대학기능과는 별개로 요트 설계, 생산, 기술 전문 교육기관 다수 보유

(라) 해양레저장비의 국내 수요 및 공급 현황

○ 해양레저장비의 수요

- 풍부한 해양레저 공간 및 잠재수요층 (해수욕객)
- 경관이 수려한 해안선과 전국 11개 시·도 331개 해수욕장 보유, 매년 1억 1만 여명 해수욕 이용객 등 풍부한 해양레저장비 수요기반 기 확보
- 소득 및 여가 증대에 따라 스포츠형 해양레저 활동 증가
- 국내 해양레저 면허취득자 ' 00년 6,966명에서 ' 07년 62,939명으로 10배

증가

- 국내 해양레저장비 보유규모
- 1999년 3,700척에서 2006년 약 8,000척으로 증가
- 해양레저장비 사업장 수요 증가
- 모터보트 : 754개의 소규모 해양레저사업장에서 대여하는 형식, 통영 마리나, 수영만 마리나 등의 확충으로 수요 증가
- 요트 : 동호인 모임, 대학 동아리 위주로 증가 추세
- 해양레저 서비스업체 약 430개 상존
- 보트판매, 낚시, 스쿠버 등 해양레저 서비스업체 총 430여개 상존
- 해양레저·스포츠 관련 단체, 동호회 수요
- 일반 단체 총 22개, 년 300여명 해양스포츠 선수 양성
- 동호회 활동 : 요트클럽(30개), 대학 요트 동아리(10개), 윈드서핑 클럽(20개), 대학 윈드서핑 동아리(6개) 활동 중
- 정부, 지자체 해양레저산업 유치 활발

○ 해양레저장비의 공급

- 요트/모터보트 생산 가능 40여개의 조선소 및 50여개 부품/수리 업체, 50여 엔진 및 항해·통신 부품업체 전국 산재, 생산기반여건 보유
- 제작관련 업체 : 보트 건조, 조선기자재 등 140여개 업체
- 서비스관련 업체 : 장비 수리판매서비스 등 400여개 업체
- 조선해양스포츠 인력 : 연간 800명 배출
- 관련 연구기관 : 해양레저장비개발센터 등 5개 기관
- 국내 레저보트 생산액은 '91년 14억원에서 '04년 117억원으로 증가추세이나 대부분이 인플랫터블 보트의 OEM 생산
- 일반 모터보트, 요트 등의 대부분은 수입에 의존
- 인플랫터블 보트 외에는 수출 미미, 내수의 대부분은 수입 의존
- 수출입 연평균 증가율('91-'05) : 수출 5.9%, 수입 12.8%
- 레저보트에 필요한 160마력 이하 소형고속엔진 대부분 수입에 의존

○ 국내 기술현황

- 대형선박기술과 관련이 있는 설계 및 선형해석기술은 선진국 대비 50-60% 이상이나 고속선박용 엔진, 요트 마스트 제작 등은 선진국 대비 30~35% 수준
- 국내 소재 적층기술 및 유체해석기술은 비교적 높은 기술 수준을 보유하고 있어 관련업체에 기술지원으로 경쟁력 제품 생산이 가능할 것으로 예상

(마) 해양레저장비전시회의 효과

- 전시회란 전문전시장에서 일정기간동안 유통업자, 무역업자, 소비자, 관련종사자 및 전문가, 일반인 등을 대상으로 제품, 기술 및 서비스 등의 상품에 대한 판매, 홍보, 마케팅 활동을 펼치는 상거래장을 의미함
- 즉, 해양레저장비전시회는 해양레저산업에 소요되는 장비를 대상으로 한 전시회로 레저선박 및 각종 해양레저에 관여되는 장비 및 각종 해양레저 상품에 대한 정보를 제공하고 관련 업계의 신제품 및 기술에 대한 정보를 교류하며 수요자의 구매패턴 및 소비성향을 파악하는 것을 목적으로 함
- 해양레저장비를 전문적으로 취급하는 해양레저장비전시회는 주로 해양레저문화 및 관련 산업이 발달한 미국이나 유럽에서 주로 개최되고 있으며 국내의 경우 종합보트쇼 성격의 전시회가 경기도와, 부산 등에서 열리고 있음
- 특히, 네덜란드 암스테르담의 METS와 미국 플로리다주의 IBEX의 경우 그 규모와 인지도가 상당한 수준임
- 주요 선진국 및 신흥 경제국들은 MICE (Meeting, Incentives, Convention, Events & Exhibition)산업에 대해 투자 및 육성함
 - 미국, 독일, 영국 등 선진국 뿐 아니라 호주, 중국, 싱가포르 등 신흥 경제국들은 MICE 산업에 대한 대규모 투자와 공격적인 마케팅을 진행함
 - MICE 참가자들의 1인당 평균 소비액은 일반 관광객의 3.1배, 체류 기간은 1.4배로 산업 자체에서 발생하는 부가가치 뿐 아니라, 행사주최 단체 및 기획사·개최지·숙박업체·음식점 등 다양한 산업과 전후방으로 연계되는 효과를 가짐
- 이에 해양레저장비전시회의 개최는 해당 지역의 해양레저장비산업과 파생산업의 발전에 지대한 영향을 끼칠 것으로 판단됨

(2) 유사 사례

(가) 네덜란드 해양 박람회(METS)

〈표 5-29〉 Marine Equipment Trade Show의 개요

구 분	내 용
전시회명	Marine Equipment Trade Show
장소	암스테르담 RAI 전시장
전시 분야	해양레저장비
개최기간	매년 11월경 3일간 개최
홈페이지	https://www.metstrade.com/
연혁	1988년부터 31회째 개최
규모	약 45,000m ²
참가업체 수	약 1,550개 업체
참관객 수	26,052명
한국 기업 참가 현황	16개 업체 참가
입장료	무료

- 매년 네덜란드 암스테르담에서 개최되는 METS (Marine Equipment Trade Show)는 세계 최대의 해양레저장비산업 박람회로 손꼽히며, 기존 해양레저장비산업의 전시와 함께 국가관, 테마관 등 다양한 프로그램의 구성을 통해 전시회 효과를 최대화하는 것으로 알려져 있음
- 국가관 구성
 - 2018년의 경우 캐나다, 미국, 스웨덴 등 국적의 해양 레저산업 기업이 모여 총 18개 국가관을 구성함
 - 국가관마다 큰 국기가 개양돼 관람객들이 먼 거리에서도 해당 국가관을 쉽게 찾을 수 있음
- 테마관 및 행사
 - 국가관과 더불어 Super Yacht Pavilion, Construction Material Pavilion, Marina & Yard Pavilion 등 테마관을 구성해 전시효과를 높임
 - METS에서는 각종 심포지엄, 포럼, 세미나 등 다양한 부대 행사가 함께 진행되며, 전시회장 곳곳에서 소규모 행사가 운영됨



〈그림 5-50〉 Marine Equipment Trade Show

(나) 미국보트장비전(IBEX)

- 매년 미국에서 9월경에 3일간 개최되는 IBEX (International Boat Builders' Exhibition & Conference)는 NMMA(전미보트제조업협회)와 RAI Amsterdam이 주최하는 북미 최대 보트장비 관련 전시회임
- 매 행사시마다 전 세계에서 약 550여개 업체가 참여하여 선박엔진, 위성 항법장치, 프로펠러, 선박소재 등 보트건조에 필요한 부품 및 장비를 선보임



〈그림 5-51〉 International Boat Builders' Exhibition & Conference

다) 인천시 해양레저장비전시회사업 추진계획

(1) 사업모델제시

(가) 인천국제해양레저장비전시회의 효율적인 개최 타당성 조사

- 국내외 국제보트쇼 및 해양관련 전시회 현황 및 인천의 국제전시회 개최 역량 조사

○ 국제인증을 염두에 둔 전시회 개최 설계

(나) 실질적 비즈니스 네트워크 구성

○ 국내외 인천국제해양레저장비전시회 참가기업 유치 및 바이어 방문 유도

○ 참가기업 및 바이어들의 지속가능한 상호 교류 시스템 마련

(다) 인천국제해양레저장비전시회 콘텐츠 구성

○ 대한민국 레저선박 장비부품 경쟁력 및 이미지 제고를 위한 콘텐츠 구성

○ 일반인보다 실제 수요자를 우선시하는 제품 홍보 및 판촉, 기술교류, 협력증진으로 축제적 성격보다는 상업적 성격 부여

(라) 인천국제해양레저장비전시회 전략적 홍보추진 및 아시아의 장비부품 대표 전시회 포지셔닝

○ 아시아의 장비부품 관련 대표 전시회로의 포지셔닝을 위한 인천국제해양 레저장비전시회 홍보방향 설정

○ 국내외 해양레저장비전시회 교류확대 및 해외 홍보

(2) 사업추진방안

(가) 사업추진조직

○ 인천시군구 내 분산되어 있는 해양산업, 레저선박, 장비부품 등, 레저장비 관련 업무를 통합하여 추진할 TF팀을 조직하여 전시회 추진

(나) 예산계획

○ 사업비/30억, 기간/2020-2021(24개월), 위치/인천 일원, 사업주체/인천시

사업비 구분	기관	금액(억)	용도
국제레저선박장비 전시회	정부	10	장소 임대비, 홍보 컨설팅, 초청비, 장비 운송비,
	인천광역시	10	
	민간(운영단체)	10	
합 계		30	

6) 세계요트대회 유치 및 참가

☐ 비전

▶ 동북아 요트의 중심 도시 인천

☐ 목표

- ▶ 요트 기반시설 조성을 통하여 요트 인구의 저변 확대
- ▶ 국제요트대회 개최를 통해 인천시를 세계적인 휴양관광지로 조성
- ▶ 해양스포츠 개최를 통한 최초의 국가적 해양도전으로 전 국민의 해양과 해양스포츠에 대한 인식 전환

가) 개요

(1) 필요성 및 목적

- 조선 산업의 메카인 한국은 세계적 수준의 조선 산업을 보유하고 있지만 아직 선진 해양 국가에 비해 요트 관련 고부가가치 해양 산업은 미미한 수준임
- 선도적 사업으로 추진되는 인천지역의 요트산업의 활성화와 진정한 조선강국, 해양강국으로서의 한국의 위상 확립을 위한 신규 추진사업의 발굴이 요망됨
- 신규 추진 사업은 요트 관련 산업의 활성화를 공고히 하기 위해 보다 구체적이고 파급 효과가 큰 사업으로 추진되어야 할 필요성이 있음
- 세계의 많은 선진국들이 첨단 조선 기술을 과시하고 해양 강국으로서 이미지를 높이는 수단으로 아메리카즈 컵 요트 경기 개최를 위해 노력을 하고 있음
- 대한민국은 아메리카즈 컵 개최 도전을 통하여 진정한 조선강국, 해양강국으로서의 위상 확립을 위한 새로운 전기를 마련할 필요성이 있음
- 또한, 우리나라에서 소득수준의 상승이 요트수요 증가로 이어지기 위해서는 요트에 대한 국민들의 인식 변화, 요트인구 저변확대, 해양레저문화 활성화 및 요트기반 시설 구축, 다양한 요트관련 이벤트와 요트클럽을 활성화하여 국민들이 요트와 친숙해질 수 있는 분위기를 조성하고 중장기적으로는 메가급 국제요트 대회를 유치하여 국민들의 해양스포츠에 대한 관심 유도 필요
- 아메리카즈 컵 유치를 통해 요트 관련 산업의 업그레이드가 요구되며, 국가적 이익과 파급 효과의 극대화를 도모할 수 있음

○ 본 사업의 구체적인 목적은 다음과 같음

- 요트 기반시설 조성을 통하여 요트 인구의 저변 확대
- 요트 관련 산업 및 조선 산업의 경쟁력 강화
- 국제요트대회 개최를 통해 인천시를 세계적인 휴양관광지로 조성
- 해양스포츠 개최를 통한 최초의 국가적 해양도전으로 전 국민의 해양과 해양스포츠에 대한 인식 전환
- 차세대 첨단 고부가가치 조선 기술 확보 및 기초과학 발전 계기를 마련하고 첨단 소재를 이용한 조선 기자재 실용화 기술을 확보하여 관련 기술 및 산업 발전 촉진에 이바지

(2) 공간적 범위 : 인천시 연안 일대

(3) 내용적 범위

- 인천의 요트 관련 여건 분석
- 국제 요트대회 조사 분석
- 국제 요트대회 유치 계획의 방향 및 전략
- 분야별 추진 계획 수립
- 행정 및 집행 관리 계획 수립

나) 기본자료 및 조사 분석

(1) 국제요트대회의 이해

(가) 요트의 분류

① 범장양식에 따른 분류

- 캣(Cat) : 선수 가까이에 세운 한 개의 마스트에 비교적 대형의 돛 한 장을 갖춘 형식
- 슬루프(Sloop) : 가장 일반적인 기본양식으로 집(jib)과 메인세일(main sail) 2장의 돛을 갖춘 형식
- 커터(Cutter) : 한 개의 돛대에 메인세일 한 장과 집세일 두 장의 돛을 갖춘 형식
- 올(Yawl) : 돛대가 두 개이며, 뒤편의 돛대는 러더보다 뒤에 위치한 것이 특징

- 케치(Ketch) : 올과 같은 방식이나 뒤편의 돛대가 올에 비해 약간 크며, 러더보다 앞에 위치
- 스쿠너(Schooner) : 대형요트에서 흔히 사용되는 양식으로 돛대가 2개 이상이며, 올과 케치와는 달리 작은 돛대가 앞에 위치

② 용도에 따른 분류

○ 덩기(Dinghy)요트

- 엔진과 선실을 갖추지 않은 1~3인용의 소형 세일링 요트(sailing yacht)를 가리킴
- 엔진이 없이 작은 돛과 바람의 힘으로만 움직이기 때문에 주로 연안이나 강 또는 호수에서 레포츠용으로 사용
- 덩기는 크루저와는 달리 밸러스트가 없기 때문에 바람에 따라 적절한 조치를 하지 않으면 쉽게 전복됨
- 올림픽대회의 요트 종목은 대부분 덩기를 이용하는데, 전장과 전폭, 세일 면적, 선체 중량, 승정인원수에 따라 10개 이상의 종목으로 나뉨

○ 크루저(Cruiser)요트

- 크루징 요트라고도 하며 배의 길이는 7미터이상인 갑판정으로서 완비된 거주시설·배수설비·항해계기·오락설비 등을 갖추고 있어 먼 바다까지 항해가 가능
- 크루저는 선저의 중앙에 킬(keel)을 장착하여 뛰어난 복원성을 지니고 있기 때문에 쉽게 전복되지 않고, 바람을 거슬러 45° 이상까지 역항주할 수 있음
- 외돛대의 슬루프형에서 돛대가 돌인 올과 케치·스쿠너형 등이 대부분이고, 쾌속을 위주로 하기 때문에 선형은 길쭉하고 날씬함

③ 선저구조에 따른 분류

- 센터보드 보트 : 소형 요트에 많이 이용되는 것으로서 선체 중앙부의 keel을 뚫어서 마음대로 올리고 내릴 수 있는 센터보드(centerboard)를 장비한 요트
- 리보드 보트 : 바람 쪽으로 떠밀리는 것을 방지하기 위하여 풍하현에서

수중에 판을 돌출시키는 장치를 한 요트

- 핀 킬 보트 : 센터보드 대신에 킬의 하면에 지느러미 모양의 무거운 철제를 고정시킨 요트
- 헤비 킬 보트 : 대형요트에서 많이 이용하는, 요트 하부에 철제 중량물을 선체의 일부로 달고 있는 요트
- 벌버 킬 보트 : 핀 자체를 벨러스트로 구성하고 핀은 얇은 판의 형태이며 판하부에 포탄 모양의 벌버를 붙인 일종의 핀 킬에서 변형된 것으로 소형이나 중형 크루저 등에 쓰임
- 트윈 킬 보트 : 근본적으로 핀 킬의 변형이지만 킬의 길이를 작게 하여 선체를 육지 가까이에 접안할 수 있도록 핀을 선체 중앙에 양현 선저 아래쪽으로 비스듬하게 두 개를 설치한 것임

(나) 요트 경기 방식

- 요트 경기 방식은 국제요트연맹(ISAF)에서 개발한 요트 경기 규칙 및 계측시스템이 올림픽을 비롯하여 세계적으로 널리 사용되고 있으며, 국내 경기에서는 대한요트협회(KSAF)에서 그 권한을 위임받아 공인된 요트 경기를 시행하고 있음
- 요트 경기는 삼각코스, 사각코스 혹은 M자 코스, 풍상풍하 코스 및 장거리 항해코스 등을 선택하여 해상에 부표를 띄워 완주하는 순서대로 등위를 정하는 경기임
- 스타트는 확실한 선을 그어 놓고 그 선 안에서 정지하고 있다가 신호와 함께 일시에 출발하는 다른 종목과는 달리, 1개의 해상부표와 본부선(RC정)과의 가상선을 스타트라인으로 하여 경기에 참가한 요트는 그 가상선 안쪽에서 맴돌며, 스타트 신호를 기다려 출발하며, 스타트신호에 앞서 스타트라인을 횡단한 요트는 되돌아 와서 벌칙을 이행 한 후에 다시 스타트해야 함
- 그날의 바람, 조류, 파도 등 해상상태에 영향을 받는 요트경기는 한 번의 레이스로 성적을 정하지 않고 여러 번의 레이스를 거친 다음 종합점수로 순위를 정하는 경우가 대부분이며, 장거리 레이스의 경우는 한 번의

레이스로 끝남

- 국내, 국제경기에서는 1일 1회~2(3)회 레이스를 펼쳐 총 7~9차례의 레이스를 치르며, 그중 가장 나쁜 성적의 레이스별점을 뺀 나머지 레이스별점의 합계로 승패를 결정함
- 채점방식으로는 보너스점수 채점방식과 낮은 점수(LOW-POINT) 채점 방식이 있으며 보너스 점수 채점방식은 1위 0점, 2위 3점, 3위 5.7점, 4위 8점, 5위 10점, 6위 11.7점, 7위 이하는 순위 +6점이 별점으로 주어지고, 그리고 낮은 점수(LOW-POINT)은 1위 1점, 2위 2점, 3위 3점, 4위 4점 방식이며 최근에는 낮은 점수 방식을 많이 사용함

(다) 아메리카즈 컵

- 1851년의 영국 와이트섬(Isle of Wight)에서 시작된 요트경기의 우승트로피인 ‘아메리카즈 컵(America’s Cup)’은 국제 스포츠 경기 사상 세계에서 가장 오랜 역사와 전통을 자랑하는 우승컵으로서 1896년에 열린 첫 근대올림픽대회보다 45년이나 더 오래된 스포츠 대회이고 1887년에 처음 개최된 윌블던 테니스대회, 1930년에 시작된 축구 월드컵보다 역사가 훨씬 길어 가장 오래된 스포츠 국제대회라 할 수 있으며 따라서 이 트로피는 세계에서 가장 오랜 스포츠 트로피로 불림
- 세계에서 가장 오랜 스포츠 트로피인 아메리카즈 컵은 가장 이기기 힘든 스포츠 트로피로 불려 왔으며, 1983년 25회 대회에서 호주 팀에 우승컵을 뺏기기까지 미국은 132년이라는 세계 스포츠 역사상 가장 긴 승리의 행진을 함
- 아메리카즈 컵 요트 경기는 국가를 대표하는 2대의 최첨단 세일링 요트가 맞붙는 매치레이스 형태로 진행되는 요트경기로서 경제적인 효과 면에서 올림픽과 월드컵에 이어 세계에서 3번째로 큰 국제 스포츠 행사로 현재 대회 규모만도 수천억 달러에 이르는 것으로 알려짐
- 아메리카즈 컵은 반드시 자국에서 건조한 요트로 출전해야 하기 때문에 해양 선진국들이 첨단 과학기술과 거액을 투자해 경쟁하고 있으며, 또 통상 우승한 클럽(국가)이 다음 대회 개최 장소와 시기를 결정하며 개최

장소는 관광명소가 돼 100억 달러 이상(약 10조원)의 경제 파급 효과가 있는 것으로 알려짐

- 아메리카즈 컵의 스포츠 마케팅 효과는 올림픽과 월드컵에 이은 글로벌 마케팅 효과를 가지기 때문에 세계 초일류 기업들이 후원 및 광고를 하고 있으나 국내 유수의 세계적인 대기업들은 아직 아메리카즈 컵에 대한 후원에 나서지 않고 있는 현실을 감안할 때 한국기업의 스폰서에 의한 한국 팀의 도전이 이루어질 경우 우리나라 기업의 글로벌 마케팅 효과는 엄청날 것으로 보여짐
- 아메리카즈 컵 요트경기는 단순한 국제 요트경기가 아니라 자국에서 자국의 기술로 건조된 배로 참가해야 된다는 규정에 의해 선박설계, 유체역학, 시뮬레이션, 선박 건조 분야와 같은 조선기술, 기상학, 항해학, GPS 기술, 전자센서기술, 정보통신기술 등 관련 기초과학 분야 및 첨단소재 기술 개발을 겨루는 국가의 기술 경연장이며, 경기 참가에 막대한 예산이 소요됨에 따라 조직 경영과 스포츠 마케팅의 시합이 이루어지는 국가간의 해양 문화와 경제력을 가늠하는 경기임
- 아메리카즈 컵은 세계 최고 수준의 요트레이스로 국가적 해양산업의 위상 제고는 물론, 마리나 산업, 조선기술, 소재, 조선 기자재, 정보 통신 등 요트 관련 기술 및 산업발전의 촉진, 세계적인 기업 이미지 홍보 등 단순한 요트레이스 참가 이상의 관련 산업에 대한 큰 파급 효과가 예상되며, 차세대 고부가가치 조선기술의 확보를 통한 조선 산업의 다각화를 이룰 수 있어 기술적 측면에서의 업그레이드도 급속하게 진행될 것임

다) 해외 사례

(1) 뉴질랜드 오클랜드 사례

- 아메리카즈 컵 참가 및 개최
 - 1988년부터 아메리카즈 컵 참가
 - 1995년, 2000년 대회 우승
 - 2000년, 2003년 아메리카즈 컵 대회를 오클랜드에서 개최

○ 경제 효과

- 2000년 개최 시 5천억원의 경제 효과 발생
- 2003년 개최 시 5천 5백억원의 경제 효과 및 9,400개의 신규 고용 창출
- 요트 제작, 수리 및 선수, 운영 인력 등 해양 레저 산업의 세계 최고의 인적 인프라 구축
- 1992년 아메리카즈 컵 우승 이 후 해양레저산업이 급격히 발전하여 연간 1조 8천 억원의 경제 파급 효과 발생
- 뉴질랜드가 세계 3번째의 슈퍼 요트 제작국으로 성장
(슈퍼 요트 시장은 향후 3년 이내에 51조원대로 성장될 예정)

○ 아메리카즈 컵 참가 및 개최를 계기로 오클랜드 워터 프론트 및 해양 이벤트 프로젝트 시작

- 오클랜드 워터 프론트
 - . 요트 제작, 수리, 기타 서비스 업체 등이 함께 조성된 Working 마리나 개발
 - . 상업적 공간과 더불어 마린 산업, 수산업 등 해양 산업 관련 모든 업종들이 함께 사용할 수 있는 복합 단지(Cluster) 개발
 - . 연간 700억원의 경제적 파급 효과와 2,000여명의 고용 효과 발생
 - . 1996년 아메리카즈 컵 빌리지 건설을 계기로 개발 시작
- 해양 이벤트 프로젝트
 - . 국제 해양 이벤트 유치를 통한 워터 프론트의 실질적 활용
 - . 2012년 볼보 오션 레이스 기항지, 3주간 1천91억원의 경제 효과 예상 및 3,000명의 취재단 방문 예상
 - . 2011~2013년 34회 아메리카즈컵 출전에 뉴질랜드 정부 283억원 후원



<그림 5-52> 뉴질랜드 오클랜드 워터 프론트 전경

(2) 중국 칭다오 사례

○ 2007년도 제 32회 아메리카즈 컵 참가

- 주관: 칭다오 국제 요트 클럽
- 스키퍼: 프랑스 피에르 마스(Pierre Marcel)

○ 효과 (중국팀 참가 후)

- Made in China의 나쁜 이미지 탈피 계기
- 100개 이상의 요트 제작 업체 : 2009년 1억만 달러 요트 수출
- 아메리카즈 컵 참가 위해 5천만 달러 투자, 1억만 달러 이상의 경제적 파급 효과 발생
- Sailing City 칭다오 : 볼보 오션 레이스, 클리프 세계 일주 대회, World Sailing Forum 개최

○ 2011-2013년 34회 아메리카즈 컵 출전 (중국 정부 후원)

- 해양 레저 산업 홍보, 요트 판매 촉진, 마리나 개발 사업 증진에 중점



〈그림 5-53〉 중국 아메리카즈 컵 참가팀 및 칭다오 요트센터 전경

(3) 스페인 발렌시아 사례

○ 투자

- 발렌시아 항구를 마리나 복합 단지로 개발
- 국제공항 확장, 마드리드 간 철도 노선 개선,
- 고속 도로 개선, 지하철 노선 증대 등 교통 시설 개발
- 숙박, 관광 편의 시설 확충
- 아메리카즈 컵 빌리지 조성 등 총 3조원 투자

○ 경제 효과

- 발렌시아 지역 5천 4백만명 방문
- 아메리카즈 컵 빌리지, 4백만명 방문
- 5만 6천개의 신규 고용 창출
- 총 5조원의 직간접 경제 효과 발생



〈그림 5-54〉 스페인 발렌시아 아메리카즈 컵 빌리지 전경

라) 사업세부내용

(1) 요트 인프라 구축

(가) 요트 관련 시설 현황 및 정비 방향

- 요트 관련 시설에 대한 현황 분석을 통하여 향후 정비 방향 설정
- 기타 구체적으로 제시될 필요가 있는 시설에 대한 정비 방향은 별도 제시

(나) 요트 관련 시설 구축 계획

- 마리나 건설 등을 고려하여 관련 시설 구축 계획 마련
- 요트스쿨 등은 전문 인력 수요와 요트 관련 인력 수요를 고려하여 지역 별 입지와 규모를 선정
- 아메리카즈 컵 유치를 위해 필요한 시설은 구체적으로 계획하고, 입지가 필요한 경우 입지 선정

(2) 전문 인력 교육 훈련 및 양성 계획

(가) 요트 디자인, 설계, 건조 전문 인력 양성 계획

- 아메리카즈 컵을 개최하기 위해서는 자국의 요트팀이 우선 결성되어야 하며 요트 산업 전문 인력에 대한 수요예측을 통하여 산업체, 연구소, 대학 및 지자체와 연계한 요트관련 전문 인력을 양성하기 위한 교육프로그램

램 및 지원 방안 마련

(나) 선수 교육·훈련 및 양성 계획

- 아메리카즈 컵 도전 참가선수를 집중적으로 훈련하기 위한 실전훈련 계획 프로그램을 별도로 마련
- 참가선수 훈련 계획은 가급적 전문 인력 양성교육기관과 연계될 수 있도록 수립
- 훈련계획 프로그램은 선진국의 사례를 벤치마킹하고, 국내 스포츠학회 등의 자문을 받아 훈련 프로그램 수립

(다) 기타 관련 계획

- 종합요트스쿨 운영 : 요트산업의 활성화를 위해 요트의 저변 확대를 한 요트 제작 동호인반 운영, 요트 등 선박 장비 관련 교육, 해양레저 장비 관련 교육 등을 마련
- 기타 장비관련 계획 수립 시 관련 업계와의 제휴나 연계가 필요할 경우 스폰서로 선정된 업체를 우선 지정하는 방안을 마련

(3) 경기장 제작 및 요트 관련 산업 연계 방안 마련

(가) 경기장 제작

- 종합요트스쿨 운영 : 요트산업의 활성화를 위해 요트의 저변 확대를 위한 요트 제작 동호인반 운영, 요트 등 선박 장비 관련 교육, 해양레저 장비 관련 교육 등을 마련
- 기타 장비관련 계획 수립 시 관련 업계와의 제휴나 연계가 필요할 경우 스폰서로 선정된 업체를 우선 지정하는 방안을 마련

(나) 요트 관련 산업 연계

- 아메리카즈 컵 도전 및 유치와 요트 관련 산업연계를 위한 방안을 마련
- 해양레저 및 스포츠 분야를 포함한 해양 관광에서의 연계 방안을 마련하고, 지역별 활용 방안을 제시

(4) 후원사 유치 및 사용계획

(가) 후원사 유치 계획

- 후원사는 주 후원사, 보조후원사, 협찬사, 모금운동(캠페인)으로 다양하게 유치할 수 있도록 유치계획을 마련

- 유치계획은 국내·외의 우수 기업을 대상으로 하고, 우선적으로 지역 내 기업이 유치될 수 있도록 유치기준을 마련

(나) 스폰서 활용 계획

- 유치된 후원사에 대한 활용 계획을 별도로 마련하여 아메리카즈 컵 도전 및 유치는 물론 인천 해양산업 발전을 위해 충분히 활용될 수 있도록 계획 수립

(5) 사업 추진을 위한 행·재정적 지원 체계 확립

(가) 사업 추진 체계 구축

- 추진 조직 구성
- 연차별 추진 계획

(나) 재원 조달 및 투자 계획 수립

- 재정계획
- 연도별 투자계획

(다) 행정 지원 및 집행 관리 계획 수립

- 효율적인 사업 추진을 위한 행정 지원 체계 마련

마) 종합평가 및 정책제언

- 아메리카즈 컵의 스포츠 마케팅 효과는 올림픽과 월드컵에 이은 글로벌 마케팅 효과를 가지기 때문에 세계 초일류 기업들이 후원 및 광고를 하고 있으나 국내 유수의 세계적인 대기업들은 아직 아메리카즈 컵에 대한 후원에 나서지 않고 있는 현실을 감안할 때 한국기업의 스폰서에 의한 한국팀의 도전이 이루어질 경우 우리나라 기업의 글로벌 마케팅 효과는 엄청날 것으로 기대됨
- 이에 국내에서 아메리카즈 컵 국제요트대회를 유치한다면 다음과 같은 효과를 기대할 수 있음
 - 해양 레포츠, 산업 대한 관심 유발 및 도전 의식 고취
 - 경기 요트 국내 제작을 통한 고부가가치 선박 제조 기틀 마련
 - 최첨단 요트 제작 기술국으로의 해외 마케팅 효과 발생
 - IT, 자동차, 디자인, 금융 등 국내 글로벌 기업의 해외 마케팅
 - 요트 산업뿐만 아니라 마리나 개발, 관광, 숙박, 교통 등 개최지의 경제 전반에 시너지 효과 발생 및 세계적 관광 명소화

- 세계적 스포츠 이벤트 참가에 따른 국가 브랜드 이미지 향상

바) 사업비

○ 사업비/300억, 기간/2020-2021(24개월), 위치/인천 일원, 사업주체/인천시

사업비 구분	기관	금액(억)	용도
국제대회(아메리카컵) 참가 및 유치	정부	100	대회 참가요트 제작, 선수양성비, 마리나 임대비, 초청비, 홍보마케팅 등
	인천광역시	100	
	민간(운영단체)	100	
합 계		300	

7) 크루즈 관광 진흥 특구를 통한 동북아 해양관광 허브 구축

☐ 비전

▶ 동북아 크루즈 허브 도시 인천

☐ 목표

▶ 크루즈 국내 기항 유치를 위한 기반 마련

▶ 국적 크루즈선 육성 등을 통해 동북아 크루즈 허브국가로 도약

가) 개요

(1) 필요성 및 목적

- 세계 크루즈 관광산업은 일반 관광의 경우와 달리, 크루즈 승객 및 승무원의 육상 지출, 선박의 용품 구입 지출 등의 추가 수요를 발생시키고, 용객은 고소득층의 비율이 높아 부가가치가 높은 산업으로 각광받고 있음
- 현재 크루즈 이용자 분포는 북미와 유럽위주 크루즈 시장이 형성되었으나 근거리 크루즈의 유행, 중국 크루즈 관광시장의 확대와 더불어 향후 아시아 시장의 성장이 높아질 것으로 전망됨. 또한 카니발크루즈, 로열캐러비안, 스타크루즈사 등 세계 주요 선사의 중국시장 진출로 동북아 크루즈 노선이 확대될 전망임
- 한국, 중국, 일본을 중심으로 한 동북아 지역은 다양한 측면에서 세계 크루즈 관광시장의 새로운 수요에 부응할 수 있는 잠재력을 지니고 있으며, 경제력과 관광성향에 비추어 잠재된 크루즈 관광수요도 적지 않은 것으로 평가되고 있음

- 우리나라는 삼면이 바다로 둘러싸여 크루즈 관광 중심지로 발전할 수 있는 천혜의 조건을 가지고 있음. 더욱이 아시아 지역에서 가장 경제력이 높고 크루즈 산업이 발달한 일본과 지리적으로 인접하며, 아시아 전역에 걸쳐 해안선을 갖고 있는 중국과 인접하여 크루즈 관광 수요를 확보할 수 있는 장점이 있음
- 특히 인천은 관광자원이 풍부하고 수도 서울과 인접해 있어 국내 타 지역과 차별화되며, 한중일 3국을 연계하는 크루즈 관광상품을 개발하는 최적지임
- 하지만 현재 크루즈 관광은 육성 초기단계로 지역경제에 미치는 효과가 미비한 상태임. 단기적으로는 크루즈선 기항 확대와 함께 지역경제와 연계할 수 있는 방안을 모색하고, 중장기적으로 준모항·모항의 역할을 할 수 있도록 크루즈관광 발전전략 마련이 필요함
- 또한 단체·개별 관광객, 국적별, 연령별 등 다양한 연계 관광프로그램 개발, 외국 크루즈선사를 대상으로 한 홍보 강화, 크루즈산업이 지역경제에 미치는 효과 극대화 등 많은 과제가 산재되어 있음
- 이에 국내·외 크루즈 관광의 현황과 시사점을 고찰하여, 시사점을 도출하고, 향후 인천지역의 크루즈 관광 육성을 통한 지역경제와의 연계방안을 모색하는데 있어서 주요 과제와 전략 제시가 필요한 시점임

(2) 공간적 범위 : 인천시 연안

(3) 내용적 범위

- 제도적, 정책적 기반 강화
- 출입국관리 및 서비스 개선
- 크루즈시설과 크루즈항 주변 관광객 편의시설 확충
- 기항지 관광프로그램 및 관광상품 개발
- 크루즈 입항이나 기항지 관광 활성화
- 관광안내 개선
- 크루즈 전문인력 양성 및 관광사업체 육성

나) 기본자료 및 조사 분석

(1) 크루즈관광의 이해

(가) 크루즈관광의 개념

- 최근 크루즈 관광의 확산에 따라 크루즈라는 단어도 널리 사용되고 있으나 개념정의는 불명확하고 복잡한 실정임. 또한 크루즈는 크루즈관광, 크루즈업 등과 같이 혼용되고 있음
- 크루즈관광은 Cruiseship tour, Cruise Ship Travel, 혹은 Cruise로 줄여서 표현되기도 하는데, 사전적으로는 일반적으로 출발항과 귀항항이 동일한 것으로 운송보다는 위락을 위한 여행을 의미함
- 크루즈산업 육성 및 지원에 관한 법률(안)에서는 크루즈란 순항여객운송사업[해당 선박 안에 숙박시설, 식음료시설, 위락시설 등 편의시설을 갖춘 일정규모 이상의 여객선을 이용하여 관광을 목적으로 해상을 순회하여 운항(국내외의 관광지에 기항하는 경우를 포함)하는 해상여객운송사업을 말함]에 사용되는 선박을 말하는 것으로 정의하고 있음
- 크루즈선은 일상적 또는 상업적 목적으로 이용하는 것이 아니라, 여가를 즐기기 위하여 이용하는 선박을 의미함. 크루즈선은 운항의 정기성, 객실 등급, 선박의 내부시설, 예약관리 및 승무원 서비스에 있어 정기여객선과 구분됨
- 관광진흥법에서는 관광객 이용시설업 중 관광유람선업을 일반관광유람선업과 크루즈업으로 구분하고 있음
- 크루즈업은 「해운법」에 따른 순항 여객운송사업이나 복합 해상여객운송사업의 면허를 받은 자가 해당 선박 안에 숙박시설, 위락시설 등 편의시설을 갖춘 선박을 이용하여 관광객에게 관광을 할 수 있도록 하는 업으로 정의함

(나) 크루즈항의 유형

- 크루즈항의 유형은 모항(home port), 거점항(base port), 기항항(secondary port)으로 구분할 수 있음
- 모항이란 크루즈선이 출발하여 기항항을 거쳐 다시 돌아오는 중점 역할을 하는 항을 의미함. 승객 및 수하물 서비스 시설을 기본으로 하여 최근에는 초대형 크루즈가 운항됨에 따라 도크시설, 수하물, 현지 교통서비스, 출입국시설, 선석, 쇼핑시설 등이 수요에 맞게 적절하게 설계되어야 하며 여행객들에게 위락환경을 제공할 수 있어야함. 또한 크루즈 형태의 대부분이 항공/크루즈 연계 관광상품이라는 점에서 크루즈항은 공항으로부터 근접한 지역에 있어야 함

- 거점항이란 출발항과 최종 하선항이 동일하지 않은 노선의 경우 크루즈선이 정박하는 항을 의미함. 거점항이 되기 위해서는 크루즈선에 승선하거나 하선하는 많은 승객들에게 숙박시설을 제공할 수 있는 숙박수용력이 있어야 하고, 승객이 공항에 도착해서 항만에 접근하거나 크루즈 선박에서 하선하여 공항으로 향할 때 쉽게 접근할 수 있는 거리가 되어야 함. 그리고 공항과 크루즈항을 연결하는 리무진 서비스를 갖추는 것이 바람직하고 승객들의 출입국수속도 쉬워야함
- 기항항은 크루즈 선박이 여정 중 잠시 정박하는 항을 의미함. 기항지관광을 위해 승객들에게 대개 8~10시간 정도의 서비스를 제공하는 항만시설로서 크루즈선의 지속적인 항해를 위해 청수, 병커, 음식물 등의 제반 필수품을 제공하는 휴게소 같은 역할을 함

다) 국내외 사례

(1) 국내 사례

(가) 부산광역시

- 국제크루즈터미널의 입구에 부산을 상징하는 배 모양의 신규 환영아치 조형물 설치, 부두 캐노피 미화 작업, 부두 내 관광안내소, 환영 전광판, 공연무대, 포토존 등의 관광시설물도 정비를 완료함
- 부산시는 부산항만공사, 한국관광공사, 부산관광공사 공동으로 아시아 최대 크루즈 국제 컨벤션 행사인 ‘AACC(All Asia Cruise Convention) 2014’를 부산에 유치함
- 세계적 다국적 기업인 암웨이사의 전세 크루즈선 모항 유치를 위해 2013년 7월 17일 부산항만공사, 로얄캐러비안크루즈와 업무협약을 체결함
- 부산시는 해외 부유층이 많아 구매력이 높고, 한국의 의료관광에 관심이 많은 중국 관광객이 부산 입항 크루즈 승객의 80%를 차지하고 있는 특성을 살려 부산의료관광과 크루즈 인프라를 융합한 새로운 크루즈 의료관광산업 분야를 부산의 새롭고 창조적인 경제모델로 선정함
- 2014년 6월 11일부터 14일까지(4일간) 해외 크루즈 선사 등 관계자를 초청하여 ‘크루즈 의료관광 팸투어’를 실시함



〈그림 5-55〉 부산 국제크루즈터미널

(나) 전라남도

- 전라남도는 2012년 개최된 여수세계박람회와 2010년부터 매년 10월 개최되는 ‘F1국제자동차경주대회’ 등으로 국제적 인지도가 높아지면서 크루즈 관광이 증가하고 있는 추세임
- 2012년 여수항 크루즈 전용부두를 완공했으며, 면적은 19,480㎡이며, 중력식(GT8만톤급 1선석, 안벽길이 400m, 수심 9m)임
- 여수에 크루즈관광종합안내센터, 여수항·광양항에 지역특산품 판매장 등 크루즈관광객 환대 지원시설을 설치하고, 환영 공연, 셔틀버스 운행, 관광 안내를 체계적으로 지원할 계획임
- 전라남도는 단시일 내에 쇼핑시설 확충은 어려운 만큼 지역 상인, 운영 여행사 등과 협력하여 관광관련 특산품 판매장과 상가·마트 등을 외국인 쇼핑마당으로 조성해 만족도를 높일 수 있도록 쇼핑 환경을 개선하는데 중점을 두고 있음
- 크루즈선이 입항할 예정인 지역의 상가에서는 외국인 관광객을 맞이하는데 부족한 외국어 가능자 고용, 환전소 설치 등을 통해 사전에 수용태세를 철저히 준비하고 있음
- 장기적으로는 외국인 관광객이 선호하는 다양한 명품을 갖춘 대형 프리미엄 아울렛 등을 무안공항 주변과 외국인 관광객 선호 지역인 동부권의 여수, 순천, 광양 등에 유치하기 위해 노력하고 있음



〈그림 5-56〉 전라남도 크루즈관광

(다) 강원도

- 강원도는 강원도 크루즈산업의 육성과 지원에 필요한 사항을 규정함으로써 크루즈산업의 활성화를 통해 지역경제 발전에 이바지함을 목적으로 「강원도 크루즈산업 육성 및 지원에 관한 조례(2014년 1월 3일 공포)」를 제정함. 시행규칙을 2014년 5월 2일 공포함
- 강원도 속초 크루즈터미널 공사와 함께 제주도 크루즈 시설이 조속히 보강되면 세계적인 크루즈 코스인 유럽 지중해나 미국 카리브해처럼 속초를 모항으로 러시아, 일본, 제주도, 중국 등을 연결하는 환동해 크루즈 코스를 개발할 수 있음

(라) 제주특별자치도

- 제주도의 크루즈관광 육성정책은 2011년 10월 제주외항에 크루즈 전용 부두가 조성됨에 따라 본격화되었음
- 이에 따라 제주특별자치도에서는 크루즈관광 수용태세 강화계획 수립(2012.8), 코스타크루즈와 업무협약 체결(2012.11), 제주특별자치도 국제 크루즈협의회 구성(2012.12), 제주국제크루즈포럼 개최(2013.10) 등을 추진함
- 2014년에는 아시아크루즈터미널협회 가입(2014.4), 제2회 제주국제크루즈포럼 개최(2014.8) 등을 추진함

〈표 5-30〉 제주특별자치도의 주요 크루즈관광 육성 정책

구 분	주요 내용
수용태세 강화계획 (2012.8)	· 크루즈관광에 특화된 관광프로그램의 개발, 쇼핑환경의 개선 및 쇼핑장소의 확대 (동문시장 등 시장활성화구역 인접 상권과의 연계 등), 개별관광객에 대한 각종 정보 (관광, 쇼핑, 교통 등) 제공, 공공교통수단의 강화, 환영이벤트의 다양화 및 질적 향상, 제주 청정 농수축산물 등의 크루즈선 선식 공급 추진 등 6대 중점추진과제가 포함
코스타크루즈 와 업무협약 체결 (2012.11)	· 제주기항 국제크루즈 관광 활성화를 위해 제주특별자치도, 코스타크루즈(주), 롯데관광 개발(주)간 3자 업무협약을 2012년 11월 23일에 체결 · 제주특별자치도는 크루즈의 선석배정 등 코스타크루즈(주) 및 롯데관광개발(주)의 국제크루즈 관련 사업을 위하여 적극적인 행정 지원 · 코스타크루즈(주) 및 롯데관광개발(주)에서는 제주를 중심으로 한 국제크루즈선 운항에 따른 제주산 농수축산물 등 식료품 공급, 삼다수 등의 구매 방안을 강구하고, 승무원 등 필요인력은 제주지역 인재를 고용하여 지역경제 활성화에 적극 노력
협의회 구성 (2012.12)	· 제주특별자치도 ‘제주국제크루즈협의회’를 2012년 12월에 구성
제주국제 크루즈포 럼 개최 (2013.10)	· 아시아 크루즈관광 발전을 둘러싼 다국적인 논의의 장을 조성하고, 국내외 기항지별 홍보마케팅의 장을 제공
아시아 크루즈 터미널협회 가입 (2014.4)	· 아시아크루즈터미널협회 회원 가입 · 본 협회에는 중국 상해, 일본 고베·사카이·카나자와, 타이완基隆, 필리핀 수빅, 말레이시아 켈랑, 싱가포르 등 아시아 6개국·8개 지역 크루즈터미널/항만 관리국이 가입되어 있음

자료: 제주특별자치도 각종 현황자료.

(2) 국외 사례

(가) 중국

- ‘2014년 중국 크루즈 관광 의향조사’에 따르면 2014년은 중국내 크루즈 관광객이 급격히 증가할 것으로 전망함
- 중국내 크루즈 관광은 부모와 자녀들로 구성된 가족여행이 80%를 차지하고 있으며, 크루즈 관광의 쾌적함으로 노년층에게도 인기가 있어 60세 이상의 여행객이 20%를 차지함
- 크루즈 관광객들이 선호하는 여행일정은 5~7일간의 단기여행으로 한국과

일본, 베트남, 태국, 지중해가 제일 선호하는 크루즈 목적지임

- 중국의 온라인 여행사이트 Qunar.com에서 조사하여 발표한 ‘2013 크루즈 관광시장 조사 보고’에 따르면 한국이 중국인 소비자들에게 가장 환영 받는 하계 크루즈 시장 목적지임. 그 중 부산, 인천, 제주도 등이 중국인 관광객들에게 환영받고 있음
- 중국의 크루즈 시장은 북쪽에 텐진, 남쪽에 상하이로 중심으로 발전하고 있음. 취나얼 통계를 보면 가장 많은 크루즈 탑승 소비자들은 상하이, 베이징, 항저우, 텐진, 쑤저우, 우시, 닝보, 타이위엔, 지우장, 난징 순임. 특히 상하이 소비자들은 해외여행 조건상 여러모로 편하고 새로운 여행 스타일을 추구하는 경향이어서 크루즈 시장의 주력군이 되고 있음
- 상하이는 2014년 외국인 관광객에게 특정 상점에서의 면세제도를 도입하는 한편 두 개의 크루즈 터미널(바오산, 홍콩우 소재) 도착지에 면세점을 오픈하였음

(나) 싱가포르

- 싱가포르 크루즈센터에 의하면 2013년 390회 크루즈선이 싱가포르를 방문하였으며, 총 1,030천 명의 크루즈 승객들이 싱가포르를 방문하였음
- 승객들의 대부분은 인도네시아, 말레이시아, 인도, 호주, 뉴질랜드 및 유럽 등에서 방문한 관광객들임. 증가하는 크루즈 여행객들의 수요를 충족시키기 위해 2012년 마리나사우스에 2번째 국제크루즈터미널을 완공함. 기존 하버프론트 크루즈 터미널은 높이가 52m를 넘는 선박들은 정박할 수 없었으며, 터미널에 정박할 수 있는 선박의 최대 길이 또한 270m로 제한됐음
- 싱가포르 관광청(STB)은 공동의 좋은 상품을 제공하기 위해 싱가포르 주변국들, 지역 내 크루즈여행을 더욱 어필하기 위해서 여행사와 그리고 탑승객을 위한 육지 관광을 향상시키기 위한 투어 운영기관과 협력을 하고 있음
- STB는 크루즈여행이 한 나라가 독자적으로 진행하는 게 아닌 지역적 상품이라고 보기 때문에, 주변국과 긴밀하게 사업을 진행하고 있음



〈그림 5-57〉 싱가포르 리버크루즈

(다) 카리브해 지역

- 카리브해는 전 세계적으로 가장 인기 있는 크루즈 지역이며, 일반적으로 플로리다의 마이애미나 포트로더데일에서 출발하여 카리브의 섬들을 순항함
- 국제크루즈선사협회(CLIA)에 의하면 카리브해 지역은 전 세계 크루즈선의 45.3%를 점유하고 있음
- 2013년 크루즈 승객은 21.8백만명)을 기록하였으며, 이는 2012년도와 비교하여 2.7% 증가한 수치임
- 개별 크루즈 목적지에서의 크루즈 승객 수의 증감은 21.8%가 감소한 그레나다(Grenada)에서부터 45.1%가 증가한 쿠라사우 섬(Curacao)까지 다양함
- 2010년 이후로 여름기간에 가장 많은 크루즈 관광객들이 방문하고 있는 것으로 조사됨

(라) 유럽 지역

- 2008년 이래로 유럽인 크루즈 승객은 2008년 4.42백만명에서 2013년 6.36백만명으로 43.8% 성장했음. 유럽인 승객들은 10년전 21.7%에서 2013년 전 세계 크루즈 승객의 30%를 차지함
- 유럽지역 크루즈항에서 승선한 승객은 2008년 4.69백만명에서 2013년 6.04백만명으로 29.4% 성장했음
- 국가별로 살펴보면, 이탈리아는 독일과 함께 크루즈선 건조의 중심지이며, 가장 큰 크루즈선 출발과 크루즈 목적지 시장임. 2013년 크루즈산업의 직접 편익 효과는 45.7억유로임. 영국은 유럽에서 가장 큰 소스 시장

(source market)이며, 2013년 1.69백만명이 크루즈선을 이용하였으며, 크루즈산업의 직접적 지출효과는 31.2억유로임. 독일은 크루즈선 건조와 보수에서 가장 큰 시장이며, 2013년 전체 크루즈산업의 직접 지출효과는 30.6억유로임

라) 사업세부내용

(1) 크루즈 진흥특구 도입의 전제

(가) 진흥특구의 명확한 개념 도출

- 크루즈관광 진흥특구의 명확한 개념 정립은 향후 진흥특구의 지정 및 운영 방향 설정과 밀접히 관련되어 있음
- 또한 크루즈관광 진흥특구 개념 정립은 진흥특구의 운영 방향뿐만 아니라 구체적인 도입기능 선택과도 밀접히 연계되어 있음
- 크루즈관광 진흥특구의 개념에는 ‘규제완화, 촉진지구, 크루즈관광 연관사업 투자유치 촉진, 관광객 활동의 자율성 제고’ 등의 개념요소를 포함하여 진흥특구의 개념이 명확히 규정되어야 할 것임

(나) 진흥특구 지정 목적의 명확화

- 크루즈관광 진흥특구는 크루즈관광시장 성장에 대응하여 크루즈관광 활성화를 위한 전략적 선택이므로, 크루즈관광 진흥특구의 기본구상과 세부계획에서는 진흥특구 지정 목적이 명확히 되어야 할 것임
- 이러한 맥락에서 크루즈관광 진흥특구의 목적에는 크루즈관광 인프라 확충, 국제크루즈관광 거점 개발, 크루즈관광의 편의성과 크루즈관광 목적지로서 제주의 매력성 강화, 크루즈관광 클러스터 구축 등 실천적이고 과정적인 목적과 크루즈관광 활성화, 지역경제 활성화, 인천관광의 재도약 등과 같은 궁극적인 목적 등 진흥특구 지정 목적을 명확히 하여야 할 것임

(다) 진흥특구 도입의 공간적 범위 및 가이드라인 설정

- 크루즈관광 진흥특구 도입에 있어 중요한 쟁점 중의 하나는 진흥특구 지정 및 도입의 공간적 범위, 진흥특구의 입지 등이라 할 수 있음
- 이러한 점에서 볼 때 크루즈관광 진흥특구 공간적 범위 설정에는 다양한

요인이 개입될 수 있겠으나, 본질적으로 크루즈관광 진흥특구가 크루즈 관광 수요 증가에 대응한 관광객 수용능력 제고와 크루즈산업의 정책적·제도적 지원 차원의 진흥환경적 요소의 활성화에 목적을 두고 있다는 점에서 크루즈항과 연계한 국제 크루즈관광객의 편의성 제고와 이를 통한 만족도 제고 측면을 고려하여 진흥특구 지정의 공간적 범위와 구체적인 도입 기준이 마련되어 나가야 할 것임

(라) 크루즈관광 진흥특구 관련 주체의 역할분담체계 구축

- 크루즈관광 진흥특구 도입 및 활성화를 위해서는 각 주체(중앙정부, 제주도, 민간협의회, 관광산업체, 연구기관 등)간 협력과 공동 노력이 요구됨
- 이러한 측면에서 크루즈관광 진흥특구 관련 각 주체간 역할분담 체계를 구축하여야 할 것임

(2) 진흥특구의 도입 방향

(가) 기본 방향

- 크루즈관광 진흥특구 도입에 있어서는 진흥특구의 개념적 적용, 도입 목적 및 기준 등으로 고려한 콘셉트와 방향이 설정되어야 함
- 크루즈관광 진흥특구 도입의 기본 방향은 다음과 같음
 - 인천시의 국제관광도시로서 성장과 크루즈관광 성장기반을 마련하기 위한 크루즈관광 클러스터 구축
 - 크루즈관광 모항기능 수행을 위한 기반을 구축하고, 인천시의 크루즈관광의 대내·외 경쟁력을 강화할 수 있도록 지정
 - 모항 기능 수행과 크루즈관광 경쟁력 강화를 위해서는 진흥특구의 도입 시설과 콘텐츠에 있어 테마의 개발이 중요하므로, 크루즈관광 진흥특구 도입에 있어서는 테마형 내지 인천형 특화 진흥특구로 도입
 - 또한 크루즈관광 진흥특구는 주변 지역의 주민소득 증대와 연계되어 ‘소득창출 센터’로서 기능을 하도록 구축

(나) 토지이용 방향

- 크루즈관광 진흥지구의 토지이용에서는 다음과 같은 점을 고려하여야 할 것임

- 수변 오픈 스페이스(open space) 확보 : 중요한 어메니티(amenity)요소인 수변을 정비하여 위락, 경관 형성 기능을 향상시키고, 다양한 기능을 수행하는 공간계획 수립
- 배후지역과의 연속성 유지 : 워터 프론트 개발과 배후지역 도시의 맥락을 잇는 매력적인 개발 유도
- 복합적 토지 이용 : 토지 효율화를 위한 시설용도의 복수기능 부여
- 경관에 대한 고려 : 주변지역의 양호한 경관을 부지내로 끌어들이고, 악영향을 주는 경관에 대한 대책 마련
- 따라서 크루즈관광 진흥지구 토지이용에 있어서는 토지의 효율적인 이용뿐만 아니라 관광객의 편의성과 쾌적성을 함께 실현할 수 있는 토지이용계획을 수립하여야 할 것임

(3) 크루즈관광 진흥특구 도입 방안

(가) 크루즈관광 진흥특구 입지선정 가이드라인 검토

- 인천 크루즈관광 진흥특구 입지 선정에 있어 반영해야 할 요소들은 크루즈관광 인프라 확충, 크루즈관광객 및 크루즈선사 육성 지원, 국제크루즈관광 거점 개발, 크루즈관광의 편의성과 크루즈관광 목적지로서 인천의 매력성 강화, 크루즈관광 클러스터 구축 등 실천적이고 과정적인 목적과 크루즈관광산업 활성화, 지역경제 활성화, 인천관광의 재도약 등과 같은 궁극적인 목적을 수행하기에 가장 적합한 지역이어야 할 것임
- 크루즈관광 진흥특구는 인천에 입항한 국제 크루즈 관광객 증가에 따른 각종 서비스를 체계적으로 제공하기 위하여 위락, 쇼핑, 휴양 생활서비스 등 일련의 관광활동 서비스를 체계적으로 연계할 수 있는 서비스 집적지구로 지정·운영하여야 할 것임
- 크루즈항 및 크루즈터미널시설과 연계하여 지정
- 크루즈관광객 중심활동지역을 중심으로 지정

(나) 진흥특구 지정 대상구역 분석 및 선정

- 크루즈관광객은 물론 크루즈선사에게 편의성 제공과 함께 인천시가 매력적인 기항지이자 모항(준모항)지로서 발전해 나갈 수 있도록 각종의 규제

완화적 조치와 정책적 지원책을 통해 크루즈관광 촉진 및 관광활성화에 기여함으로써 연계서비스 집적형 크루즈진흥특구 또는 복합형 크루즈진흥특구로 발전 잠재력을 평가하여 추진해야 할 것임

(다) 진흥특구 운영

- 크루즈관광객 및 크루즈선사에게 크루즈관광 활동과 크루즈사업의 편의성 제공과 함께 인천시가 매력적인 기항지이자 모항(준모항)지로서 발전해 나갈 수 있도록 함
- 각종의 규제완화적 조치와 정책적 지원책을 통해 크루즈관광 촉진 및 관광활성화에 기여할 수 있는 연계서비스 집적형 크루즈진흥특구이자 복합형 크루즈진흥특구로 발전할 수 있도록 관련 법제도와 정책적 개선안을 추진해 나가야 할 것임

마) 종합평가 및 정책제언

(1) 진흥정책의 추진 콘셉트 제안

(가) 마케팅 관점의 크루즈관광 진흥시책 추진

- 크루즈관광 진흥을 마케팅 시책 추진에 있어 관광상품과 매력적인 콘텐츠 개발과 같은 내부적인 마케팅활동 뿐만 아니라 한국의 크루즈관광 거점 지역과 공동 마케팅 등도 함께 추진하여야 할 것임

(나) 모항·준모항 기능 강화를 위한 실질적 진흥시책 추진

- 인천 모항 또는 준모항 기능을 수행하는 동북아 국제크루즈 관광 클러스터(cluster) 구축을 위해서는 인천시가 지니고 있는 자원과 특성을 최대한 활용하여 실효성이 높고 실질적인 진흥시책을 추진해야 할 것임

(2) 크루즈관광 전문인력 양성체계 구축

- 크루즈산업 활성화 차원에서 중앙정부와 지자체에서 반드시 검토하여야 할 내용이 크루즈전문인력 양성 부분임
- 크루즈 전문인력양성과 관련하여 풀어야 할 과제에는 두 가지 방향에서 접근할 수 있는데 하나는 크루즈 전문인력 교육의 범위적 문제와 크루즈 승무원과 관련한 선원법 저촉사항과 관련한 일련의 규제적 문제들을 풀어 나가는 것에서 가닥을 잡을 수 있음

(3) 국적선사 육성을 위한 행·재정적 지원

- 크루즈산업 활성화를 위해 국적선사 육성이 바람직한 방안이라는 점에서 현재 국내 크루즈시장이 수익구조나 크루즈시장의 규모가 본격화 되지 않은 시점이기에 기업들의 투자 동기를 자극하는 차원에서 ‘크루즈선사 육성 기금제도’를 크루즈관광산업진흥특별법(가칭)에 포함시켜 추진할 필요가 있음
- 크루즈사업을 추진하는 과정에는 행정·법률적인 절차가 너무 다양하고, 행정부처와 법률적 절차와 규제적 요소들로 인하여 투자기업들의 의지를 소진시키는 결과를 초래하고 있으므로 이와 관련하여 규제완화 조치와 더불어 각 부처 간 행정업무 처리에 있어 일괄통합처리(one stop service) 시스템 구축이 필요함

(4) 크루즈 선사 유치를 위한 제도 개선

(가) 규제완화 및 지원 제도 수립

- 크루즈관광진흥특구 내 크루즈선사와 크루즈관광객 유치증대를 위한 인센티브 제공과 각종 크루즈사업 관련 규제완화 및 지원 조치가 이루어져야 함
- 출입국심사 간소화(TWOV, 관광상륙허가제)조치를 통해 크루즈관광객들을 대상으로 출입국심사에 따른 불편요소를 최대한 제거하고 체류시간을 연장할 수 있는 조치들을 점검해 나가야 할 것임

(나) 크루즈 선사 프로모션 및 정박 영업 관련 규제 완화

- 크루즈관광진흥특구 내 지원 방안으로 한시적으로 항만시설 사용료(선박 입·출항료, 접안료, 정박료 등) 대폭 감면조치와 감면기간 연장 및 확대 검토를 통해 크루즈선사를 대상으로 유치 프로모션 전략이 유효할 것임
- 특히, 크루즈 선사에 대한 국제적 수준의 법인세 감면 조치 등을 추진할 필요가 있으며, 이는 국내·외의 주요 크루즈선사를 크루즈진흥 특구로 유치하기 위한 실질적인 인센티브 정책 중 하나가 될 것임

(다) 면세점 개설

- 크루즈관광산업의 주요 수익구조 중 지역경제에 파급효과가 가장 크게

나타나고 있는 부문이 쇼핑활동 부문이기에 크루즈진흥특구 내 관세법으로부터 면세점 개설에 따른 이양권을 받아 국내·외 크루즈관광객이 모두 사용 가능한 면세점 개설 가능 특례조치를 신설할 필요가 있음

바) 사업비

- 기간 : 2020-2024(48개월)
- 사업비 : 50억
- 위치 : 인천 일원, 사업주체/인천시

사업비 구분	기 관	금 액(억)	용 도
크루즈 관광 진흥특구를	정부	30	유치 마케팅비, 전문인력양성 구축비, 국적선사 육성을 위한 지원비, 종합정보체계구축비
통한 동북아 해양관광	인천광역시	19	
허브 구축	민간	10	
합 계		50	

8) 해양축제 개발

☐ 비전

▶ 누구나 참가 가능한 동북아시아 최대의 해양축제 랜드마크화

☐ 목표

▶ 인천지역의 특성을 반영한 차별화된 해양축제 모델 개발 및 개최

가) 개요

(1) 필요성 및 목적

- 지역축제는 지자체의 중요한 행사 중 하나로 지역 주민이 공동체가 되어 지속적인 유대감을 형성케 하고, 지역민의 문화욕구 충족과 더불어 지역 홍보, 지역 이미지 제고 등 경제적, 사회적, 문화적 효과에 대한 가치를 촉진시킴
- 특히 최근에는 지역 브랜드 이미지 제고와 지역공동체 강화 등 비경제적 성과도 중요하게 인식하면서 특화된 상품과 장소, 브랜드를 개발하고 이

를 지역의 특산품과 연계하기도 함

- 수많은 지자체들이 지역축제를 지역의 경쟁력을 갖추고 지역경제를 활성화시키는 중요한 사업으로 인식하고 있어 대규모 시설 조성이나 리조트 등 개발 사업이 이뤄지지 않음에도 지역축제가 지역의 중요한 관광상품으로 자리매김함
- 그러나 문화관광에 대한 지자체의 관심이 축제 개최로 귀결되다 보니 다른 지역의 축제를 그대로 벤치마킹 하거나 유명 연예인 초청에 의존하는 등 어딜가나 축제라고 하면 중복된 프로그램이 넘쳐나는 특색 없는 축제가 범람함
- 따라서 기존 축제에 대한 패러다임을 전환하고 인천의 특색을 잘 담을 수 있는 해양축제 개최의 필요성이 대두됨
- 이에 본 세부사업에서는 인천지역의 특성을 반영한 차별화된 해양축제 모델 개발 및 개최가 주요 목적임

(2) 공간적 범위 : 인천연안 및 도서지역

- 특히 인천의 차별화된 해양축제를 위해 인천의 덕적군도, 경인아라뱃길, 영종도의 왕산마리나 등 다양한 공간에서 저마다의 특성에 적합한 해양축제를 개발하고자 함

(3) 내용적 범위 : 인천지역의 특성에 걸맞은 해양축제 전략 및 독창적이고 차별화된 해양축제 개최 추진

(가) 인천시 해양축제의 정체성 확보

- 인천의 해양정체성을 드러낼 수 있는 해양 이미지 구축 및 축제 컨셉 도출

(나) 인천시만의 차별화된 해양축제 콘텐츠 개발

- 인천의 바다와 관련된 자연자원 및 등대, 마리나 등의 인공자원, 인천만의 역사전통자원 발굴
- 발굴된 콘텐츠의 우선순위 선정 및 주요 콘텐츠의 축제 프로그램화

(다) 지속가능한 축제 운영시스템 구성

- 지역별 분산화 전략과 예산, 인력의 집중화 전략의 비교
- 인천 해양축제의 이미지와 컨셉이 가장 잘 드러날 수 있는 장소와 시간 선정

나) 기본자료 및 조사 분석

(1) 해양축제의 개념과 특성

(가) 해양축제의 개념

- 해양축제란 해양과 축제의 합성어로 일반적으로 ‘해양축제’는 축제의 하위유형으로서 해양과 관련된 축제를 말하며, 다시 말해 해양의 특징이 부가된 축제를 말할 수 해양축제라고 말할 수 있을 것임
- ‘해양’은 특별한 지역의 장소성을 지칭하기도 하므로, 해양축제는 지역 축제의 하위유형으로도 볼 수 있는데, 바다라는 특산물이나 자연경관을 활용한 자연자원이나 인물, 신화와 같은 과거의 역사적 자원을 활용하여 이루어지는 축제라 규정할 수도 있고, 축제를 개최하는 행정자치단체의 지리적 환경이 바다나 연안에 위치해 있는 경우와 축제프로그램이 해양과 관련된 경우에 한정하여 해양축제를 정의하기도 함
- 이처럼, 해양축제는 지리적 환경으로서 바다 또는 해양, 그것과 관련된 역사적·문화적 자원이나 축제프로그램을 공통적인 요소로 제시하고 있으며 이는 곧 해양축제란 해양문화적 요소를 떠나서는 성립할 수 없다는 것으로 이해될 수 있음

(나) 해양문화와 해양축제

- 해양문화를 “바다를 통한 삶, 해양과 관련된 정신·예술·문명, 해양과 관련한 사회의 발전 과정, 해양과 관련하여 살아가는 사람들이 나누어 가지는 의미·가치·생활방식, 해양과 관련하여 의미를 만들고 이를 실천하는 것”으로 볼 수 있음
- 즉 바다와 해안, 섬, 항만이라는 공간에서 어떤 지역의 사람들이 오랫동안 거주하면서 일하고 쉬는 동안에 축적되어 삶 속에 배어 있는 가치관과 삶의 양태이자, 과거·현재·미래라는 시간적 범주 속에서 지향하는 가치로 규정할 수 있음
- 최근에는 해양문화를 규정하는 전통적인 방식에서 벗어나 해양스포츠나 해양관광의 층위까지 포함시키기도 하는데 해양과 관련하여 과거에서부터 현재까지 전승되어온 정신과 예술, 그리고 의미와 가치, 생활 방식들뿐만

아니라 해양과 관련하여 의미를 만들고 실천해 나가는 것이라고 볼 수 있음

- 즉 해양문화의 성격이 매우 다양할 수 밖에 없기 때문에 굳이 해양문화의 성격을 한가지로 규정하려고 하면 오히려 해양축제의 성격이 불분명해 질 수밖에 없음

(2) 국내 해양축제의 성공요소

- 축제의 성패는 개최 목적과 평가 기준에 따라 다를 수 있으므로 만약 해양축제를 개최하고 그에 따른 성공 여부를 판단하고자 한다면 유관기관에서 기존 축제 중 성공사례로 선정한 축제의 성격과 특성을 파악하는 일이 중요할 것임

〈문체부 선정 2015 문화관광축제 현황〉

대표 축제	김제지평선축제, 자라섬국제재즈페스티벌, 화천산천어축제
최우수 축제	강진청자축제, 무주반딧불축제, 문경전통찻사발축제, 산청한방약초축제, 이천쌀문화축제, 진도신비의바닷길축제, 추억의7080충장축제
우수 축제	강경갯길축제, 고령대가야체험축제, 담양대나무축제, 봉화은어축제, 부여서동연꽃축제, 순창장류축제, 정남진장홍물축제, 제주들불축제, 통영한산대첩축제, 평창효석문화제
유망 축제	괴산고추축제, 대구약령시한방문화축제, 대전효문화뿌리축제, 동래읍성역사축제, 마산가고파국화축제, 목포항구축제*, 보성다향대축 제, 서산해미읍성역사체험축제, 여주오곡나루축제, 영암왕인문화축제, 완주와일드푸드축제, 인천펜타포트음악축제, 춘천마임축제, 포항국제불빛축제, 한산모시문화제, 한성백제문화제, 고창모양성제, 광안리어방축제, 안성맞춤남사당바우덕이축제, 영덕대게축제, 울산웅기축제, 원주다이내믹댄싱카니발, 함양산삼축제

- 문화체육관광부는 축제를 대표·최우수·우수·유망 축제로 분류하고 있는데, 이는 기획서(10점), 특정 콘텐츠(50점), 운영(10점), 발전성(20점, 예산 및 주민 참여도), 성과(10점) 등의 다섯 가지 평가항목을 적용함
- 즉, 유관기관에서 판단하는 축제의 성공에서 가장 중요한 요건은 특정 콘텐츠로 그만큼 축제가 성공하기 위해서는 관광객의 호응을 이끌어내는 동시에 지역성을 갖춘 콘텐츠가 중요함

(2) 국내외 사례

(가) 국내의 해양축제

○ 화성뱃놀이축제

- 화성뱃놀이축제는 요트 퍼레이드, 시민참여 프로그램, 다양한 형태의 요보트 승선체험, 해상레저기구탑승체험, 공연, 기타 다양한 프로그램으로 구성됨



<그림 5-58> 화성뱃놀이축제

(나) 국외의 해양축제

○ 독일 Kiel Week

- 독일 Kiel Week 축제는 매년 6월에 개최되는 북유럽 최대의 해양페스티벌로 약 3백만 명의 방문객, 50여 개국 이상에서 4,500명 이상의 요트 선수들이 참가함
- 6개의 Week 유형(Sailing, Festival, Culture, Discussion, Maritime, Sports)에서 1,500여 개가 넘는 이벤트 프로그램과 더불어 30여 개국 이상이 참여하는 국제 마켓 운영

< 독일 Kiel Week 해양축제 >

축제구분	세부내용
Sailing week	• 50개국에서 2,000척 이상의 요트 5,000여 명 이상의 방문객 • 40여 개 이상의 항해 이벤트
Festival week	• 시청 앞 광장에서 오프닝 • 포크, 팝, 락, 클래식 등 다양한 장르의 음악공연 • “Gewaltig leise“ (Krusenkoppel open-air stage) • 독일의 가장 큰 어린이 문화 명소 • 시청 앞 Markt에서 특산물 및 세계 각지의 음악, 미니카바레 등
Culture week	• 발레, 오페라, 연극 등의 공연 진행 • 코미디, 광대공연, 마술, 아크로바틱, 판토마임 등 길거리 공연 • 킬 필하모닉 오케스트라와 클래식 야외 콘서트 진흥 협회 주최 공연
Discussion week	• Landeshaus에서 북유럽 국가와 미국, 발트해 인근 의회 대표회의 • 방문객은 연구소, 협회, 클럽 등의 PT 및 시사토론에 참여 및 참관 가능 • 국제 도시 포럼 • 킬 연구소는 상공회의소 및 토지재단과 공동으로 글로벌 경제상 부여 • 수족관에서는 최신 해양학의 인기 있는 주제에 대해 PT프리젠테이션
Maritime week	• 부두에 정박된 100여 척의 전통 범선 구경 및 범선 퍼레이드 • 해군의 “Open ship“ 이벤트
Sports week	• 싸이클, 골프, 농구, 볼링, 카누폴로, 핸드볼, 하키, 럭비, 롤러스케이트, 체스 등 30여 종목의 스포츠 대회 개최

다) 인천시 해양축제사업 추진계획

(1) 사업모델제시

○ 인천시만의 차별화된 해양축제 구상

(가) 경인운하 해상카니발

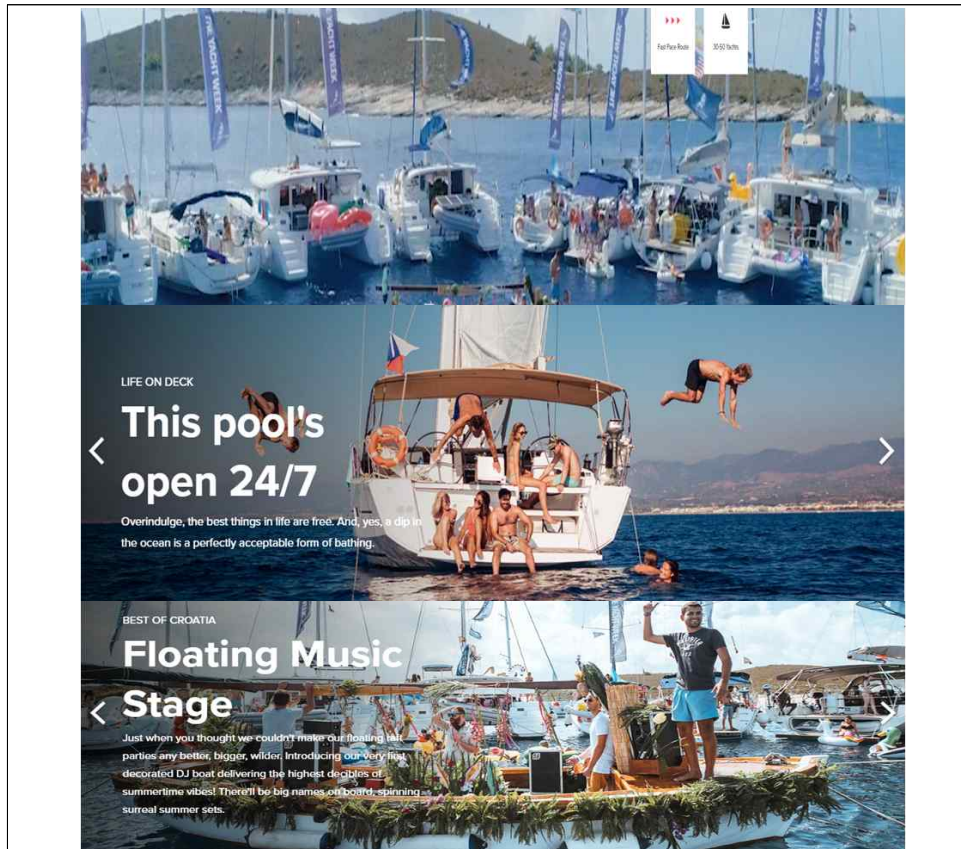
○ 경인운하를 중심으로 한 다양한 선박 퍼레이드의 해상카니발



<그림 5-59> 해상카니발

(나) 덕적군도 섬페스티벌

○ 덕적군도를 활용한 섬투어 방식의 섬페스티벌



<그림 5-60> 섬페스티벌

(다) 왕산마리나 요트축제

○ 왕산마리나를 중심으로 한 요트축제



<그림 5-61> 요트축제

(2) 사업추진방안

(가) 사업추진조직

- 인천시는 예산과 통제를 집행하는 조직위원회로, 분야별 전문가가 포진된 추진위원회를 따로 구분하여 해양축제를 추진하는 것이 효과적임
- 정부나 지자체, 공공기관이 축제 기획의 중심일 경우 지역발전 및 활성화, 지역이미지 향상 및 공동체 의식 함양 등이 주요목적이 되는데, 해양축제의 기본방향은 해양이 모티브가 되어 해양성을 효과적 전략적으로 문화적 콘텐츠와 연결시켜 해양문화를 창달하는 것이라고 할 수 있음
- 이에 행사의 목적에 맞는 축제를 운영하기 위해서는 행사 전체의 방향을 끌어가며 예산, 감사 등의 집행을 총괄하는 조직위원회와 제작과 운영, 연출을 이끌어가는 추진위원회로 나누어 운영하는 것이 효과적임
 - 대형의 조직위원회가 있는 조직의 구성 비율을 살펴보면 관공행정기관 20%, 전문가 20%, 방송언론기관 20%, 각종 관련단체 20%, 후원 및 협찬기관 20%로 5개 부분이 고르게 분포하도록 구성되어 있음
 - 각각의 역할에 대해서 살펴보면 조직위원회는 지역주민을 대변하는 곳으로 행사의 모든 권한을 보유하고 조직위원장은 일반적으로 그 지자체의장이 역임을 하며, 추진위원회는 행사의 제작 및 진행·연출을 책임지는 실질적 행동의 주체임
 - 자문단·고문단·공식 후원단 등은 방송 언론사 대표 내지는 관련 전문가, 협찬사의 대표, 관련 행정단체 등으로 구성되어 이들이 행사의 공신력을 뒷받침하면서 행사를 위한 자문과 후원을 담당함

(나) 사업비

- 사업비/10억, 기간/2020-2021(24개월), 위치/인천 일원, 사업주체/인천시

사업비 구분	기관	금액(억)	용도
해양축제 개발	인천광역시	5	축제 콘텐츠 개발 및 제작, 전문스텝 운영, 축제인적자원 관리, 홍보마케팅 등
	군, 구	5	
합 계		10	

다. 해양레저 관광과 연계된 파생산업 발굴

1) 수산가공판매 및 어시장 관광 자원화

☐ 비전

▶ 인천수산자원의 수도권 소비시장 공략 거점확보

☐ 목표

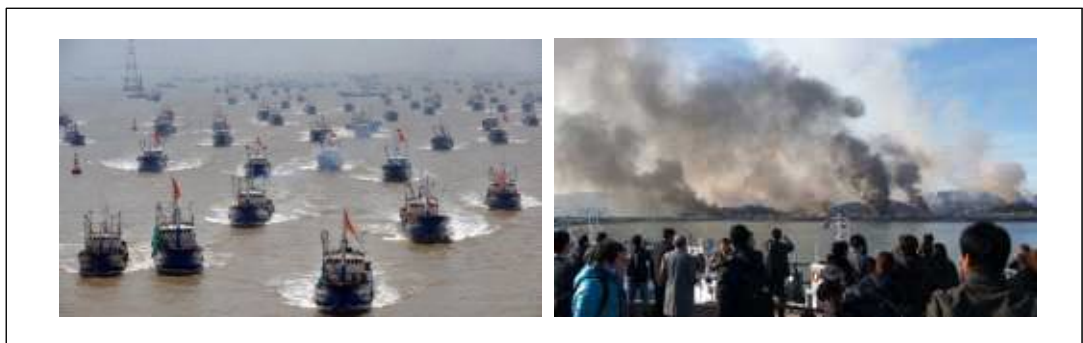
▶ 서해5도 수산자원 상품화를 위한 복합유통센터 설립

▶ 소래어시장의 현대화 리모델링을 통한 관광자원화

가) 개요

(1) 필요성 및 목적

- 인천의 서해5도는 지역적 고립성, NLL 인근 접경지역에 위치하여 북한과의 긴장감, 기후변화 및 해양개발로 야기되는 해양생태 변화와 더불어 중국 어선 불법조업으로 인한 어획량 감소로 인해 생존, 생계, 생활의 어려움이 상존하고 있음



〈그림 5-62〉 인천 서해5도의 생존, 생계, 생활의 삼중고

- 이에 수도권이라는 거대시장에 인접해 있음에도 불구하고 서해5도 지역 경제는 극심한 침체 상태라고 할 수 있음
- 서해도서의 경제활동별 생산량을 유사 지역과 비교해 보면 농림어업 부문에서 전북 신안군에 비해 2.6% 수준이고 충남 태안군에 비해 3.4% 수준임

〈표 5-31〉 2010년 기준 서해도서 및 유사지역 GRDP 비교

(단위 : 백만원)

2010년 경제활동별 GRDP	인천 옹진군	강원도 고성군	충남 태안군	전북 신안군
지역내총생산(시장가격)	398,156	694,793	1,590,681	742,618
순생산물세	166,990	44,234	155,477	23,352
총부가가치(기초가격)	231,166	650,559	1,435,203	719,267
농림어업	7,034	52,400	205,653	265,328
제조업	9,394	25,793	32,655	46,625
도매 및 소매업	6,533	24,138	44,905	9,434
숙박 및 음식점업	8,225	33,229	47,880	7,269
공공행정, 국방 및 사회보장행정	9,417	273,806	159,433	77,744
교육서비스업	12,261	48,177	73,754	40,445
보건업 및 사회복지서비스업	4,878	14,968	32,515	39,883
예술,스포츠 및 여가관련서비스업	748	29,892	18,428	545
기타서비스업	2,399	10,810	18,836	9,298

- 서해5도는 홍어, 꽃게, 젓새우, 동죽, 굴, 참조기 등 다양한 품종의 수산물
이 생산되며, 특히 서해5도는 전국 최대 꽃게 생산지로 꽃게 생산량의
약 45%(연평도 꽃게는 인천 생산량의 20%)를 차지함. 서해 청정지역의 해
초, 활어, 양식 가능성까지 고려하면 향후 지속적이고 안정적으로 풍부하
고 청정한 수산자원 공급이 가능할 것임



〈그림 5-63〉 인천 서해5도 수산물

- 그러나 생활수준 향상에 따른 Clean Food 수요에도 서해5도와 수도권
시장 간 수산자원 수요와 공급은 원활치 않음
- 이는 서해5도의 지리적 접근성의 어려움에 따른 열악한 유통구조가 한몫
하고 있는데 수산물 생산자가 내륙지까지 운반선 및 어선을 이용하여 운

송하게 될 경우 운반비 및 위판수수료 등 물류비용에 대한 부담이 가중되는 상황임

- 한편 소비자로 연결되는 인천의 주요 수산물 유통거점인 소래포구 어시장은 대규모 화재로 인한 기존 시장의 멸실로 인근 공원부지에 낙후된 무허가 건축물을 시설하여 부정적 이미지를 갖고 있으며 이에 현대화사업의 검토가 필요한 상황임



〈그림 5-64〉 인천 소래포구어시장

- 이런 상황에서 서해5도 지역의 수산자원 및 소래포구어시장은 여전히 수도권권의 거대한 고정 및 유동인구에 의한 소비시장을 배후로 두고 있으며, 이들의 잠재적 수요는 지속적으로 증가할 것으로 전망됨
- 특히 최근 수산업에 대한 소비는 1차 산품에 대한 수요뿐만 아니라 이를 2차 가공 및 활용한 제품들에 대한 수요도 증가하고 있는 추세이므로, 수산자원 가공은 고유의 자원 활용에 따른 시장창출 및 확대 가능성을 높일 수 있음

〈표 5-32〉 연도별 전국 수산물 가공품 생산량 및 생산액

(단위 : 천톤, 십억원)

구분	‘07	‘08	‘09	‘10	‘11	‘12	‘13	‘14	‘15	연평균 증가율
생산량	704	936	1,122	1,063	1,175	1,340	1,297	1,682	1,283	6.9%
생산액	5,518	6,642	6,046	6,875	6,540	6,268	6,133	6,275	6,131	1.2%

- 이에 따라 본 세부사업에서는 서해5도 수산물의 내륙지까지의 이동과 소비자 판매를 위한 유통구조 조성과 더불어 수산물의 부가가치 향상을 위한 수산물 가공 및 상품화, 또한 차별화를 위해 서해5도의 인문학적 문화관광자원과 수산물의 가공 판매시설을 관광상품화 할 수 있는 방안까지 고려한, 인천시 서해5도 지역의 수산자원 1차 활용과 함께 수산자원 가공 제품 개발 및 판매 상품화를 위한 복합유통센터 설립과 더불어 소래포구 어시장의 낙후된 무허가 시설의 현대화 리모델링을 통한 관광자원화를 목적으로 함



〈그림 5-65〉 인천바다 및 서해5도 수산물 활용 방안

(2) 공간적 범위 : 인천연안 및 도서지역

- 서해5도 수산물 복합유통센터
- 서해5도 수산물의 복합유통센터로의 운반 경로 고려 및 수도권 시장의 계가 원활한 연안부두 일원
- 소래포구어시장 현대화 관광자원화
- 소래포구어시장 및 주변자원 연계활용을 통한 소래포구 일원 관광 거점 구축

(3) 내용적 범위

- 서해5도 수산자원 및 이를 활용한 다양한 가공제품 판매와 이를 유통 및 문화관광화할 수 있는 복합유통센터 개발 추진

- 서해5도 수산물 생산, 운송, 가공 및 수산물 유통현황 파악
- 서해5도 수산물 복합유통센터 후보입지 선정 및 규모산정
- 서해5도 수산물 복합유통센터 운영방안

○ 소래포구어시장의 현대화 리모델링 및 관광자원화 추진

- 지점별 최적 사업방안 도출 및 법적, 행정적 실현방안제시
- 주변 개발사업과 조화된 전통포구의 지속 성장기반 확충
- 소래포구와 주변 자원 연계활용을 통한 관광인프라 구축

나) 기본자료 및 조사 분석

(1) 이론적 배경

(가) 서해5도의 현황

- 서해 5도는 행정구역 상 인천광역시 옹진군 소속 연평도·소연평도·백령도·대청도·소청도 5개 섬을 지칭하며 국토의 최서북단
- 한국·북한·중국 3국의 접경 지역이자 해상자원의 이해관계가 얽혀 있는 지역임
- ‘서해의 독도’로서 ‘주민의 실효적 지배’를 통한 ‘영토주권 및 안보의 정당성’을 확보하고 있는 전략적 요충지
- 서해5도의 평균연령과 고령화지수가 점차적으로 높아지고 있음

<표 5-33> 서해5도 지역의 인구 변화

(단위 : 세, 명)

년도	백령면		대청면		연평면	
	평균연령	65세이상	평균연령	65세이상	평균연령	65세이상
2000년	38.5	677	42.1	204	38.5	194
2005년	40.5	684	45.9	240	41.4	207
2010년	42.4	768	48.7	302	42.1	228

- 옹진군 방문객수는 2013년에 4,548천명이며 2012년 대비 3.2% 증가하였지만, 서해5도는 옹진군 전체의 3%수준인 143천명이 방문하였고 전년 대비 0.7% 증가에 그침

- 수산업 생산액도 영흥면이 옹진군 전체의 약 50%이고 서해5도는 모두 합하여 옹진군 전체의 33%에 그침
 - 서해 5도 수산물 생산량은 갑각류(꽃게·새우) 66.6%, 어류(우럭·놀래미·까나리) 21.9%, 패류(전복·굴·가리비) 8.5%, 해조류(미역·다시마) 2.6% 순으로 수산업이 발달
 - 서해5도 수산물의 충분한 물량 확보가 어렵고 불리한 접근성으로 인하여 추가물류비가 발생되어 가격 경쟁력이 낮은 실정임

(나) 인천 및 서해5도 수산물의 수도권 수요창출 가능성

- 수요 잠재성
 - 수도권의 거대한 고정 및 유동인구에 의한 소비시장 존재
 - 수도권은 우리나라 전체 인구의 50%에 이르고 소득수준을 고려한 경제적인 의미의 인구 규모는 그보다 훨씬 상회하는 매우 큰 시장
 - 농수산업에 대한 수요 가능성
 - 서해 지역의 청정한 국내산 농수산물에 대한 수요는 증가할 것으로 전망
 - 특히 서해 5도의 해초와 활어 시장은 잠재적 수요가 높음
 - 지속적 관광 수요의 증가
 - 서해 지역은 통과지역인 영종도와 인접해 있어 적절한 관광자원의 공급에 의한 폭발적인 외국인 수요가 증가될 전망
 - 국제관광시장의 성장세 속에서 인천공항과 인천항의 입지, 인천경제자유구역 추진 등으로 향후 외국인 관광시장 크기도 지속적으로 확대될 것으로 전망
 - 인천항으로 들어오는 크루즈 여행객의 지속적 증가 및 중국 관광객 등 외국인 관광객을 대비한 지역 상품 개발 필요



<그림 5-66> 인천 수산물 수요창출 잠재성

○ 자원 잠재성

- 경제적 자원

- 인천공항 및 영종도 관광을 통해 외국인 관광객을 서해로 유인할 수 있어 ‘연계 관광자원’의 잠재성이 매우 높음
- 인천공항고속도로, 공항철도, 경인아라뱃길을 포함하여 서해도서 접근에 필요한 교통시설이 잘 갖추어져 있음

- 생태자원

- 천혜의 해양과 아름다운 155개의 도서(유인도서 41개, 무인도서 114개)를 지님
- 대이작도 풀등(모래톱), 백령도 사곶 천연비행장(천연비행장은 세계적으로 단 2개 존재함) 등 세계적으로도 가치를 인정받는 해양 자연 경관과 천연 해변을 지님
- 노랑부리백로, 저어새, 검은머리물떼새, 점박이 물범 등 약 15종의 천연기념물이 서식하는 생태적 우수성을 지님
- 해양 생태자원을 기반으로 한 풍부한 관광 자원(옹진군에 등재된 장소가 62개소), 청정한 해변(29개소 등재), 등산로를 가지고 있음



〈그림 5-67〉 인천 서해5도의 생태 자원

- 역사·문화자원

- 서해도서는 효녀 심청이, 인어전설과 같은 이야기 자원과 풍부한 해양자원을 바탕으로 예로부터 조기파시, 풍어제와 같은 생활문화를 지님
- 백령도는 남한 최초 교회인 중화동 교회와 한국인 최초 신부인 김대건 신부의 유해가 남아 있는 백령도 천주교회 등 대한민국 종교사의 핵심 유적지가 존재



〈그림 5-68〉 인천 역사문화자원 잠재성

○ 정책적 잠재성

- 정부는 국정과제로 ‘해양수산업의 미래 산업화 및 체계적인 해양영토관리’를 선정하여 지원 육성하여 왔음
- 피쉬플레이션(수산물의 수요가 급증함에 따라 수산물 가격이 오르는

-
- 현상) 시대를 맞아 국민이 필요로 하는 신선한 수산물을 안정적으로 공급하고 부가가치 및 일자리 창출에 기여
- 체계적 해양관리를 통해 해양주권을 강화하고, 해외 해양경제영역 개척, 해양신산업 육성 등 신성장동력 창출
 - 해양수산부는 어촌문화 홍보 및 어촌의 소득창출을 위해 ‘국제관광 어촌체험마을’ 등의 사업을 추진 중에 있으며 적극적으로 외국인 관광객의 어촌 방문 유치 계획을 밝힘
 - 인천시는 ‘10대 핵심 추진계획’을 발표하였으며, 해양과 지역의 자원(공항, 아라뱃길, 습지, 바다)을 활용한 적극적인 발전 계획 발표
 - 인천의 잠재력과 경쟁력을 바탕으로 미래 먹거리가 될 ‘8대 전략산업’을 선정하였으며 해양부분이 포함
 - ‘요우커(중국인관광객) 마케팅’으로 미리클 인천경제 실현 계획
 - 평화적 통일시대 기반구축을 위해 서해도서에 대한 지원과 개발 필요
 - 서해도서-경인아라뱃길 개발은 통일시대 남한과 북한을 연결하는 물류이동 및 관광통로로 이용될 수 있음
 - 서해도서는 ‘안보평화수역’과 같은 안전하고 평화적인 지역으로 조성 필요
- (다) 서해도서 수산물 생산 및 유통 현황

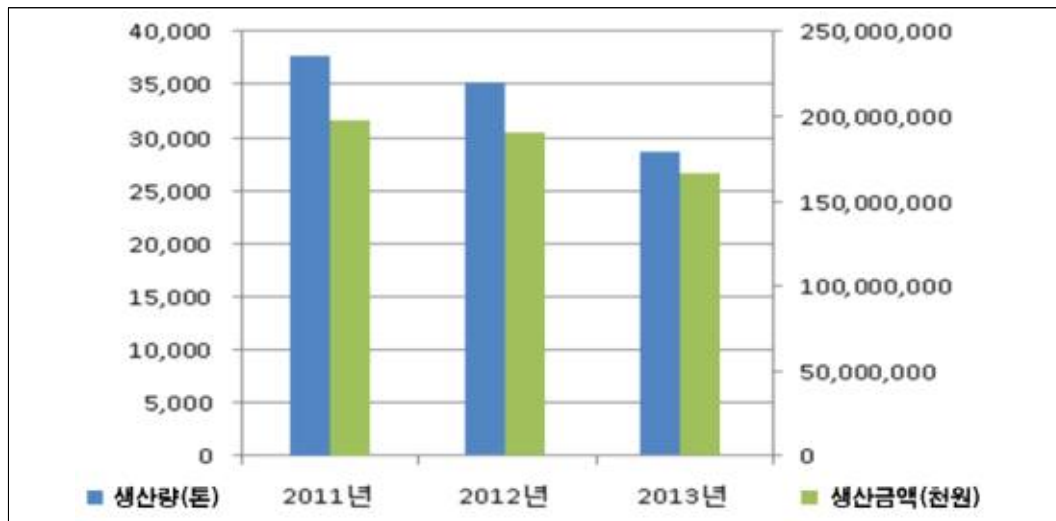
○ 서해도서 수산물 생산 현황

- 서해도서는 전통적으로 어업이 지역경제의 기반을 이루며 지역별, 계절별 다양한 어종이 생산되고 있음
- 주요 생산 품종으로는 홍어, 꽃게, 젓새우, 동죽, 백합 등이 있음
- 강화도의 주요 생산어종은 젓새우, 꽃게, 병어
- 백령·대청도는 까나리, 조피볼락, 멸치, 넙치, 미역, 다시마, 홍어
- 연평도는 꽃게, 새우, 조기, 바지락
- 덕적·자월도는 조피볼락, 쥐놀래미, 넙치, 해삼, 전복
- 서해도서의 수산물의 총 생산량과 생산금액은 해마다 감소하고 있는 추세임

<표 5-34> 인천시 주요 품종별 생산동향

(단위 : 톤, 백만원)

연도	품목	참조기	반지	홍어	꽃게	젓새우	굴	바지락	동죽	백합	주꾸미
2011	생산량	1,754	148	197	10,757	6,289	6,085	1,558	58	647	169
	생산금액	6,564	557	2,509	87,499	20,649	6,212	3,714	135	4,409	2,319
2012	생산량	1,920	190	126	11,652	4,403	4,277	3,218	223	432	173
	생산금액	5,418	756	1,661	96,476	10,308	5,265	7,646	496	3,150	2,507
2013	생산량	750	91	188	9,988	2,262	1,404	1,245	1,205	73	154
	생산금액	2,262	285	2,693	88,340	5,949	1,464	3,248	2,444	475	3,210



<그림 5-69> 인천시 수산물 총괄 생산량 및 생산금액 동향

○ 열악한 유통현황

- 수산물 위탁판매의 경우 의무상장제에서 임의상장제로 전면 개편되었음 ('97.09). 이로 인해 소매매 및 일부 악덕업자들에 의해 유통질서 문란이 초래되었으며 수산물 생산의 정확한 통계가 어렵고 계통판매 시 적정여가를 하락시키게 되어 어민 소득 감소를 초래
- 도서지역의 경우 생산자가 내륙지(인천항)까지 운반선 및 어선을 이용하여 운송하게 될 시 운반비 및 위판수수료 등 물류비용에 대한 부담이 증가되어 지역 수집상(중개인)에게 넘기거나 개인 홈페이지를 통한 전자

상거래가 증가되고 있는 추세

- 어선어업에 의한 수산물은 계통출하 비율은 60~70%(비계통 30~40%)로 추정되며, 천해양식어업 등에 의한 수산물 생산은 대부분 비계통(대형 가공업체 및 음식점)으로 출하되어 판매되고 있음
- 서해도서의 주요 어종인 꽃게, 홍어의 경우는 전량 위판(계통출하)되며 젓새우의 계통 출하율은 38%~72%임
- 세월호 사고 이후 화물운반 전용공간이 없어 수산물의 다량 운송이 어려워졌고 여객선 이용 시 1인당 휴대물품 중량 제한(20kg)에 따라 수산물 운송에 대한 어민들이 고충이 커지고 있음

(2) 유사 사례

(가) 지역 해양자원과 연계한 복합시설로 부가가치 창출 및 지역의 랜드마크로 자리매김한 사례

○ 시드니 달링하버

- 시드니 센트럴비즈니스지구(Sydney central business district) 내에 위치해 있으며 100년 전만 해도 대단위 공업지대로 상업과 경제의 중심지였음
- 방직, 곡물, 석탄 등을 운반하는 선박터미널이 있었지만 시설 노후화와 컨테이너 선박이 등장하는 등 운송수단이 변화하여 이 지역은 점차 황폐해져 감
- 1984년 지역의 상업적 부흥을 위해 달링하버 건설 특별위원회가 구성되었고 1988년 복합체 건물을 설립하였으며 현재는 오스트레일리아 국립해양박물관과 시드니아쿠아리움, 식당, 모노레일이 들어섰으며 이외에도 컨벤션센터, 페스티벌 마켓 플레이스 등 다양한 쇼핑센터가 자리 잡고 있음
- 현재 호주의 해양 명소로 자리매김하여 지역의 부가가치를 창출하고 있음

○ 일본 라구나 마리나

- 일본 아이치현 가마고오리시에 위치해 있으며 첨단해양레저시설과 위락시설을 포함하여 쇼핑, 특산물마켓, 해양레저 체험시설, 테마파크 및 해변 녹지가 고루 갖춰진 해양 복합지구임
- 겨울철 ‘라구나 마리나 일루미네이션’과 같은 해양축제를 개최하고 아울렛, 특산물 마켓 등의 운영으로 연중 많은 방문객이 찾고 있음

○ 스페인 L' Oceanografic (로세아오그라픽)

- ‘예술과 과학의 도시’로 알려진 발렌시아가 문화단지 내 위치해 있으며 다섯 개의 건축물로 이루어진 유럽 최대 해양센터임
- 내부에는 아쿠아리움과 과학체험을 할 수 있는 해양박물관, 아이맥스 영화관, 예술 공연공간과 같은 다양한 복합시설로 구성되어 있음
- 독특한 모양의 건축물과 다양한 체험이 가능한 해양센터로서 고가의 입장료임에도 불구하고 많은 사람들이 찾고 있음



<그림 5-70> 스페인 L' Oceanografic 전경

(나) 꽃 시장을 생산자와 소비자간 만남의 지역으로 보고 독특한 관광패키지 상품을 제공한 사례

○ 네덜란드 화훼물류유통센터(royal Flora Holland)

- 생산자와 소비자간 연계, 생산된 꽃과 식물의 운송, 경매, 판매가 동시에 이루어지는 네덜란드의 대규모 화훼유통센터로 방문자들에게는 이들 유통 전 단계에 걸친 독특한 관광패키지상품도 제공함



<그림 5-71> 네덜란드 화훼유통센터 투어

다) 인천시 수산가공판매상품화 및 어시장 관광자원화사업 추진계획

(1) 사업모델제시

(가) 서해5도 수산물 복합유통센터 조성 및 소래포구어시장 현대화 리모델링 추진 필요

○ 서해5도 및 인천 수산물-수도권 Bridge

- 서해5도-육지와의 연결을 통해 지역 발전 추구
- 인천수산물 활성화의 성장 거점 필요

○ 공급(투자)과 수요의 개척

- 경제 활성화와 고용 증대를 위해서는 공급(투자)과 수요의 개척이 동시에 균형적으로 추진되어야 하며 지속가능한 발전을 위해 복합유통센터 및 어시장 현대화라는 거점 조성을 통해 선순환(공급이 수요를 부르고, 다시 수요가 공급을 만들어내는)을 만들어 내는 노력이 필요
- 이를 통해 인천 및 도서자원과 관광 및 수산물에 대한 인식 부족을 적극적으로 개선하는 것이 필요

○ 서해5도 및 인천 수산물 상품화 및 어시장 관광자원화의 마중물로서

“서해5도 수산물 복합유통센터”와 “현대화된 소래포구어시장” 요구

- 최소 비용으로 최대 효과를 낼 수 있는 홍보, 교육, 체험, 특산물 판매와 같은 시범 사업이 필요하며 이를 위해 지속적인 콘텐츠 개발이 우선되어야 함
- 복합유통센터와 현대화된 소래포구어시장은 지역 수산물 상품화 및 어시장 관광자원화 사업을 효과적으로 시작할 수 있는 공간이며 나아가 지역 자원과 연계한 「Marine Park」로 확장 가능한 초석이 될 수 있음



<그림 5-72> 복합유통센터 및 현대화된 소래포구어시장의 마린파크화

(나) 서해5도 수산물 복합유통센터의 다기능 부여

○ 신뢰성 있는 수산자원 유통 및 판매장

- 수산물 인증제, 이력제, 브랜드화를 통한 신뢰성 있는 상품거래 시장 형성:
서해5도 수산물 특화로 명소화
- 수산물, 특산물, 관광 자원의 ‘생산→유통→소비’ 최소화
- 공급자에게 수익증대, 소비자에게 신뢰성(질, 가격) 구축



<그림 5-73> 서해5도 수산물 복합유통센터 (예시)

○ 문화·관광 콘텐츠 복합공간

- 수산물 판매장에서 「Edutaining」 과 「Infotaining」 기능으로 확장하고 서해5도의
생태환경 기본 교육 및 가상(소규모) 체험, 레포츠, 역사와 문화, 수산물 구매
- 편의·식음·관광안내 시설로서의 기능과 서해도서 관광홍보관으로도 활용
- ‘서해도서 + 해양 + 친수 + 관광’ 융복합센터



<그림 5-74> 문화·관광 콘텐츠 복합공간 (예시)

(다) 현대화된 소래포구어시장의 관광자원화 기능부여

- 소래포구어시장의 현대화사업과 인근 소래논현지구와 소래습지생태공원의 연계 구상 요구
- 인접 대규모 주거지역 및 수인선을 통해 유입되는 방문객의 여가, 관광 연계 유도



〈그림 5-75〉 소래포구어시장의 현대화

- 소래포구어시장의 관광자원화를 위한 자체 편의·관광·문화 시설 필요
- 정비된 시장 주변 공간과 지리적 우수성을 기반으로 어시장을 찾는 방문객들에게 여가 및 관광기능과 더불어 방문자들부터 소비를 이끌 수 있는 콘텐츠 마련과 방문객 편의시설 및 관광안내 시설 확충 필요
- 어시장이 가지고 있는 고유의 기능인 생산자와 소비자간 연계, 수산물의 운송, 경매, 판매루트 전 과정을 관람할 수 있는 투어코스를 개발하여 어시장 주변 식당에서의 식사, 판매장에서의 쇼핑, 어선 승선 등을 관광패키지화하여 어시장 방문객에게 관광상품으로 제공



<그림 5-76> 소래포구어시장의 현대화와 어시장 관광패키지 구성

(라) 서해5도 수산물 복합유통센터의 입지요건

○ 서해5도 활성화를 위한 교두보

- 서해도서 및 인천바다의 자원(인천공항, 영종도 개발, 경제자유구역), 수도권
권의 연계성 고려
- 경제적으로 이동할 수 있는 위치
- 다양한 문화, 역사, 관광 가치가 효율적으로 적용되는 입지
- 지속적이고 일관적인 투자 및 확장을 위한 부지 및 시설(부두와 관련시설)
확보 가능성
- 사업의 확장성 및 투자의 측면에서 건축물의 수평 증축 고려

(2) 사업추진방안

(가) 사업추진조직

- 서해5도 수산물 복합유통센터 조성 및 어시장 현대화 관광자원화는 인천시,
웅진군, 웅진수협, 인천항만공사, 해양수산부, 어시장, 서해5도 어민 등 각각의

주체들의 협력체계 구축 및 연계활동을 통해 시너지 효과를 낼 수 있음

- 강릉시, 동해시, 삼척시 등 3개시가 바다열차 사업을 위해 코레일 강원지사, 코레일 투어버스를 중심으로 민관이 공동으로 ‘바다열차 협의체’를 구성하고 예산을 확보하여 바다열차 객차 테마별 리모델링, 역세권 철도 노선정비사업과 같은 사업을 추진하여 주변 관광지 특화 사업을 추진하였으며 지역 내 관광 활성화와 경제적 부가가치를 창출해 냄

(나) 예산계획

- 서해5도 수산물 복합유통센터 조성 및 어시장 현대화 관광자원화의 목표를 달성하기 위해 명확한 계획수립과 실행 계획별로 지속적 예산확보가 선행되어야 함
- 지속적 예산확보를 통한 수요와 공급의 악순환 탈피
 - 서해5도는 농수산물 생산 및 유통, 교통시설 등의 관련 기반과 투자가 매우 부족하며 이는 수요와 공급의 악순환을 초래
 - 어시장 역시 어시장의 구성원인 상인들의 자각과 의지 없이는 문화관광 사업의 접목 및 유지가 힘들며 일정수준의 지속적인 시비가 투입되어야 함
 - 지속적인 예산 확보를 통해 서해5도의 수산물 유통활성화와 어시장 관광 상품화 등에 필요한 공급기반을 구축하고 민간 투자를 촉진시킬 수 있음

(다) 사업비

○ 사업비/30억, 기간/2020-2021(24개월), 위치/인천 일원, 사업주체/인천시

사업비 구분	기관	금액(억원)	용도
수산물가공판매 및 어시장 관광 자원화	정부	20	관광자원화 개발비, 시 범운영 지원비, 홍보 및 마케팅비
	인천광역시	5	
	시 군	5	
합 계		30	

2) 도서 해양관광 숙박 특성화

☐ 비전

▶ 다시 찾고 싶은 인천시 테마형 섬 숙박

☐ 목표

- ▶ 관광객들에게 다양한 관광숙박시설을 제공하기 위한 도서형 중저가 관광숙박시설의 확충
- ▶ 해양·생태·체험·크루즈와 연계한 도서 관광지 인근에 쾌적한 숙박시설 공급

가) 개요

(1) 필요성 및 목적

- 인천 도서 지역은 관광 수요증가와 행태변화에 대비하여 관광객들에게 다양한 관광숙박시설에 대한 선택의 기회를 제공하고, 관광객의 소비 요구를 충족시켜 줄 수 있는 양질의 해안형 중저가 숙박시설 공급이 부족한 실정임
- 특히, 인천시 내륙지역 및 송도를 중심으로 편중된 관광숙박시설은 관광객의 해양지역 관광활동에 난항 초래
- 인천 도서 지역의 관광숙박시설은 수상 관광호텔과 호스텔의 전무한 실정이고, 펜션, 한옥민박, 전통호텔, 자동차캠핑장 등도 부족한 실정임
- 인천 도서 지역에 증가하는 관광객을 원활히 수용하고 관광객들에게 다양한 관광숙박시설을 제공하기 위하여 해양형 중저가 관광숙박시설의 확충이 필요함
- 또한, 숙박시설 다양화와 수용력 강화를 위하여 기존의 호텔, 펜션 이외에도 민박, 한옥체험숙박, 호스텔업 등 다양한 관광숙박시설 확충이 필요함

(2) 공간적 범위 : 인천시 도서 지역

(3) 내용적 범위

- 도서 해양관광 숙박시설 관리를 위한 제도적 정비방안 마련
- 숙박시설의 통합적·체계적 관리를 위한 숙박통계 구축
- 기존 숙박 시설에 대한 정비 및 지원 강화

나) 기본자료 및 조사 분석

(1) 관광숙박시설의 개념

(가) 관광진흥법에 의한 관광숙박시설

- 관광진흥법에 의하면 관광사업의 종류로 관광숙박업을 규정하고 있으며, 관광숙박업은 호텔업과 휴양콘도미니엄업으로 분류하고 있음
- 호텔업은 관광호텔업, 수상관광호텔업, 한국전통호텔업, 가족호텔업, 호스텔업, 소형호텔업, 의료관광호텔업으로 구분함
- 관광객이용시설업 중에는 야영업장이 숙박시설로 이용할 수 있는 시설이라 할 수 있으며, 일반야영장업과 자동차야영장업으로 구분됨
- 관광편의시설업에는 관광펜션업, 한옥체험업, 외국인관광 도시민박업이 숙박시설에 포함됨

(나) 공중위생관리법에 의한 숙박시설

- 공중위생관리법에 의한 숙박업은 보건복지부가 관리·감독하는 일반숙박업과 생활숙박업으로 분류됨
- 공중위생관리법 제2조(정의)에서는 숙박업을 정의하고 있으며, 숙박업이라 함은 손님이 잠을 자고 머물 수 있도록 시설 및 설비 등의 서비스를 제공하는 영업을 의미함
- 공중위생관리법에 의한 숙박업에는 「농어촌정비법」에 따른 농어촌민박사업용 시설, 「산림문화·휴양에 관한 법률」에 따라 자연휴양림 안에 설치된 시설, 「청소년활동진흥법」에 의한 청소년 수련시설, 「관광진흥법」에 따라 지정받은 외국인관광 도시민박업용 시설은 제외됨

(다) 농어촌정비법에 의한 숙박시설

- 농어촌정비법에서는 농어촌민박사업을 농어촌지역과 준농어촌지역의 주민이 거주하고 있는 「건축법」 제2조제2항제1호에 따른 단독주택을 이용하여 농어촌 소득을 증가시킬 목적으로 숙박·취사시설 등을 제공하는 사업으로 정의함

(라) 산림문화·휴양에 관한 법률에 의한 숙박시설

- 산림문화·휴양에 관한 법률 제2조(정의)에는 숲속야영장을 정의하고 있으며, 숲속 야영장이란 산림 안에서 텐트와 자동차 등을 이용하여 야영을 할 수 있도록 적합한 시설을 갖추어 조성한 공간을 말함

(마) 청소년활동진흥법에 의한 숙박시설

- 청소년활동진흥법에 의하면 청소년활동시설은 청소년 수련시설과 청소년 이용시설로 구분되며, 청소년 수련시설에 청소년이 이용할 수 있는 숙박시설이 다수 포함되어 있음

(2) 관광숙박시설 수급의 개념 및 특성

(가) 관광숙박시설 수급의 개념

- 관광숙박 수급정책은 관광정책이 목표로 하는 외래관광객 유치와 국민의 삶의 질 향상에 영향을 미치는 요소임. 관광인프라 구축을 위한 숙박시설의 양적 공급과 질적 향상을 유도하며, 관광산업의 근간을 이루는 관광숙박 수급정책은 관광산업의 국제경쟁력을 강화하는 정책 수단임
- 관광숙박시설의 수급정책은 현상학적으로 수요와 공급이 존재하는 관광시장의 영역에서 조절의 대상이며, 이러한 조절의 변수는 숙박시설로 정의할 수 있음
- 관광숙박시설인 경우 수요와 공급 측면에서 주기적인 점검이 필요한 관광개발사업이며, 이에 대한 관광숙박시설 수급분석이 정기적으로 이루어져야 함
- 관광숙박시설 수급 분석은 최대 숙박수요와 숙박공급 능력을 비교하여 관광공급의 과부족을 분석하는 것임

(나) 관광숙박시설 수요 특성

- 관광숙박시설의 수요란 관광소비자가 관광숙박시설을 이용하고자 하는 욕구를 의미하며, 수요량이란 관광소비자가 관광숙박시설을 이용하고자 하는 양을 의미함
- 관광숙박시설은 계절적 영향을 받는 상품으로 숙박시설이 입지한 지역의 특성에 따라 차이가 있으나 일반적으로 성수기와 비수기가 존재함
- 한국을 방문하는 중국인 관광객들이 지속적으로 증가하면서 방한 중국관광시장 규모 확대에 따른 관광숙박 수요가 증가할 것임

(다) 관광숙박시설 공급 특성

- 관광숙박시설의 공급은 쉽게 공급을 늘리거나 변화시킬 수 없는 비탄력

적인 특성을 갖고 있음

- 일반적으로 성수기에 숙박 수요가 증가한다고 하더라도 숙박시설 공급의 한계를 넘을 수 없으며, 비수기에는 숙박시설 공급 객실 수보다 숙박 수요가 작기 때문에 숙박시설을 경영하는데 어려움을 초래함
- 국내·외 관광시장의 숙박수요 변화에 능동적으로 대응하여 정책적 대책을 마련하기 위해서는 적정 숙박시설 공급 규모를 산정하여 숙박시설 수급 정책을 수립해야 함
- 국가와 지역을 방문하는 핵심 관광시장의 욕구를 파악하고, 이에 부합하는 숙박시설의 확충 방안을 마련해야 함. 또한, 관광객 행태변화에 따른 차별적인 관광숙박시설의 제공이 필요하며, 이에 따른 적정 규모의 신규 숙박시설을 지속적으로 확충해 나가는 방안을 고려해야 함
- 관광숙박시설의 공급계획은 국내·외 관광객의 유치목표 및 제재일수, 평균 객실이용률, 객실 이용객수, 숙박형태, 계절성 및 지역 시장상황 등을 종합적으로 고려하여 수립해야 함

다) 국외 사례

(1) 미국의 샌후섬(San Juan Island)

(가) 샌후섬 기본정보

- 샌후섬은 캐나다와 국경지대인 미서부 워싱턴주 시애틀 근처의 소규모 섬으로 해안선길이가 408 miles이고, 캐나다 BC 주의 Gulf Islands를 포함하는 군도지역(The San Juan Archipelago)임
 - 군도 내에 700개 이상의 섬과 암초 존재, 이 중 약 176개의 섬이 산완 카운티 내에 있음
 - 카운티 내 인구는 15,500명이고, 종사직종은 배우, 알파카 목장운영, 예술가, 농부, 어부, 벌목업, 영화제작자, 파일럿, 점포운영, 작가 등임
 - 카운티 내 주요 상업지역은 로페즈 섬은 로페즈 마을이고, 오카스 섬은 이스트 사운드이며, 샌후 섬은 부두주변임

(나) 샌후섬 관리

- 샌후 관광국(San Juan Visitor's Bureau) 운영

- 다양한 단체들이 공동으로 샌후섬을 유지·관리: Beach Watchers, Farmland Preservation, San Juan Nature Institute, Friends of San Juan
 - 다양한 Environment Substantiality Program 운영
 - 경관규제는 건축물 높이와 해안으로부터의 건축선에 관한 규제 적용
- (다) 샌후섬 개발방식
- 개발시 매우 신중하게 접근방식을 고려하고 있음
 - 대규모 개발은 지양하고 있으며, Roche Harbor가 샌후섬에서 이루어진 가장 대규모 개발이라고 볼 수 있음
 - 또한 대부분의 개발은 지역주민의 주도로 이루어짐
- (라) 샌후섬 숙박시설
- 숙박형태는 전형적인 B&B(Bed & Breakfast)로 주민들이 직접 운영하고 있음
 - 중소규모의 아침 식사가 나오는 숙박(B&B)시설이 가장 많고 또 일반적인 형태임. 집주인과 같이 생활하며 함께 아침식사를 하는 이곳에서의 숙박은 색다른 문화적 체험임
 - 샌후섬에서 유일한 대규모 리조트는 섬 가장 북쪽지역에 위치한 Roche Harbor Resort임



<그림 5-77> 샌후섬 전경

(2) 그리스 미코노스(Mykonos)

(가) 미코노스 기본정보

- 미코노스는 그리스 섬들 중에서도 가장 인기 있는 섬으로 하얀 집들과

풍차는 이 섬의 상징이 되고 있음

- 아테네 피레우스 항구에서 Ventouris Lines이 매일 아침 8시에 출발하고 있으며, 약 5시간 정도 소요됨
- 배는 호라(Chora)라는 항구 마을의 부두로 들어오고 항구에서 풍차가 보임. 관광객들에게 필요한 모든 것들은 항구의 남쪽 부근에 있음

(나) 미코노스 관광

- 해변은 돌해변과 모래해변 등이 여러 곳에 있으며, 걸어갈 수도 있고, 버스를 탈 수도 있음
- 가장 잘 알려진 곳은 아기오스 스테파노스(Agios Stephanos) 해변으로 호라에서 북쪽으로 3km 정도 떨어져 있음. 그 밖에도 가족단위로 많이 찾는 Megali Ammos 해변과 오르노만의 Ornos Beach 등이 있음
- 그 외에 섬 외곽에서 잘 알려진 해변은 파라다이스 해변과 슈퍼 파라다이스 해변임
- 호라 서쪽에는 역사적으로나 미학적으로나 흥미로운 중세의 집들이 바다를 막고 있는 벽처럼 늘어서 있음



<그림 5-78> 미코노스 전경

(3) 프랑스 랑그독 루시용(Languedoc-Roussillon)

(가) 랑그독 루시용 기본정보

- 랑그독 루시용 지역은 프랑스의 남서부 지중해 연안에 부채꼴모양으로 펼쳐진 지역으로 행정구역상 광역도(Région)에 해당
- 수도는 몽펠리에(Montpellier), 면적은 27,376km², 인구는 2,221,405명임. 랑그독 루시용에는 67개 코뮌(commune)과 4개 도(département)가 있으며

주요 대도시로는 님, 나르본, 뻬르뻬냥 등이 있음

- 지중해를 바라보는 거대한 부채꼴 모양의 랑그독 루시용은 전형적인 지중해성 기후로 연간 300일의 쾌청 일수를 자랑하며, 겨울이 따뜻하고 여름은 건조하고 더울 뿐 아니라 봄이 일찍 찾아오고 비가 자주 내리지 않는 등 모든 종류의 스포츠를 영위하기에 매우 적합한 기후조건을 갖추고 있음

(나) 다양한 형태의 숙박시설 개발

- 프랑스국립통계경제연구소(INSEE)에 따르면, 랑그독 루시용은 2백만 침구로 프랑스에서 세 번째로 관광접객력이 뛰어난 지역임
 - 아그드(Agde):침구수로 프랑스 1위인 해수욕관광지(150,000침구).
 - 뻬르 까마르그(Port-Camargue) : 프랑스 제1의 유람선항(4,350척 정박 가능. 유람선항은 24개소로 총 20,600척 정박이 가능)



<그림 5-79> 랑그독 루시용 전경

라) 사업세부내용

(1) 숙박시설 관리를 위한 제도적 정비방안 마련

(가) 장기 미착공·미준공 숙박시설에 대한 엄격한 행정절차 추진

- 사업승인을 받은 후 장기간 미착공·미준공 숙박시설이 있을 경우, 인천시에서 숙박시설에 대한 수급방안을 마련하고, 정책적으로 추진하는데 주요 장애요인이 될 수 있음
- 인천시는 관광진흥법에 의한 관광숙박업뿐만 아니라 타 법률에 적용되는 숙박시설에 대해서도 행정절차를 강화하여 인천시 도서 지역 숙박시설 공급관리를 보다 더 체계적으로 관리해야 함

(나) 인천시 도서 지역 숙박시설 실태조사 추진

- 일본의 경우 ‘숙박여행통계조사’ 시행을 통해 전국의 객실점유율(가동률)

뿐만 아니라 정원 가동률을 통해 숙박통계를 산정하고 있으며, 이러한 정원 가동률을 활용하여 연간 숙박객수를 추정함

- 일본의 사례와 같이 인천시에서는 통계법에 근거하여 인천시 도서 지역 숙박시설에 대한 숙박통계자료를 조사하여 구축하는 방안을 검토할 필요가 있음

(2) 숙박시설의 통합적·체계적 관리를 위한 숙박통계 구축

(가) 숙박시설 통합정보시스템 구축

- 인천시는 관광사업자, 투자자, 관광객, 시민 등과의 적극적 소통을 통해 숙박시설 수요와 공급에 대한 궁금증을 해소하고 인천시정에 대한 신뢰도를 제고할 필요가 있음
- 숙박업에 대한 인허가를 인천시 개별 부서에서 담당하더라도 통합 관리시스템 구축을 통해 동일한 통계지표 즉, 객실 수 뿐만 아니라 숙박객 수, 객실 가동율, 정원 가동률, 숙박시설 유형 등과 같은 숙박통계 지표를 개발하여 활용할 필요가 있음
- 숙박시설 통합정보시스템 구축사업과 관광통계 빅데이터 구축사업을 연계하여 추진하는 방안도 모색할 필요가 있음

(나) 숙박업의 명칭과 분류 체계 개선

- 숙박통계시스템을 구축하기 위해서는 현재 혼재되어 있는 숙박업의 명칭을 관광객들이 이해하기 쉽게 통일화할 필요가 있으며, 상호명에 각각의 숙박업 유형을 표기해야 함
- 숙박시설 유형에 따른 지표를 세분화할 필요가 있으며, 공급자뿐만 아니라 이용객 위주의 세분화도 필요함
- 이에 숙박유형별로 공동시설 유무, 부대시설 종류, 위치유형, 객실 가격에 대한 지표를 함께 제공해야 함

(3) 기존 숙박시설에 대한 정비 및 지원 강화

(가) 소규모 숙박시설에 대한 서비스 관리 강화 및 지원

- 공중위생관리법상 일반·생활 숙박업, 농어촌정비법에 의한 농어촌민박에서 시행되는 위생점검, 종사원 서비스·안전 교육 외에 서비스 관리방안을 마련할 필요가 있음
- 타 지역과 달리 인천시 도서 지역의 일반·생활숙박업과 민박의 주 고객층은 국내·외 관광객이므로 업주에 대한 언어교육, 서비스교육 등에 대한 체계적이고, 지속적인 지원이 필요함
- 인천시민이 주로 운영하는 소규모 숙박시설에 대한 공동 브랜드 운영에 대한 지원, 전문 관리운영 시스템 구축 지원 등을 추진할 필요가 있음

(나) 도서 지역 특성에 따른 맞춤형 숙박 시설 지원

- 펜션·캠핑·별장·중저가 호텔 등을 중심으로 차별화된 숙박시설 공급
 - 바다 역/바다 길 도서 네트워크 지역 우선 선정
 - 중저가 호텔, 수상가옥, 캠핑, 가족숙소 등 섬의 특성을 살린 테마 숙박시설 개발
 - 연안과 섬, 인접 섬 간을 연계한 권역을 중심으로 체인화 된 중·소규모 해양형 숙박시설 확충
- 지역 주민의 토지제공과 사업 직접참여를 유도한 지역민 참여형 개발 추진
- 인천시 공유지를 우선적으로 활용하여 수변형 등 섬의 특성에 맞는 차별화된 형태로 도서 국민휴양촌 조성
- 숙박자원 확충을 위한 지원 및 제도 개선
 - 중소규모 도서형 숙박시설에 대한 건축기준 완화로 시설 확충 여건 마련
 - 중소규모 도서형 숙박시설에 대한 용적율 등 건축기준 완화를 위하여 시군 도시계획 조례 개정 유도
- 관광숙박시설 경쟁력 제고를 위한 인천시 지원 추진

마) 종합평가 및 정책제언

(1) 관광행태변화에 적극 대응한 다양한 숙박시설 확충

- 해안 및 섬지역에 관광숙박시설 확충으로 휴양기능 강화
- 주민의 토지제공과 사업 직접참여를 유도한 지역민 참여형 개발추진

- 쾌적하고 저렴한 숙박시설 확충을 위하여 펜션·수상가옥·한옥 건립(한옥 마을 조성)과 민박의 개·보수로 자연 체험형 숙박시설로 육성하고, 기초 편의 시설을 갖춘 다목적 캠핑장 조성 추진 및 다양화 추진
- 인천시의 공유지를 우선 활용하여 수변형 등 도서 지역별 특색에 맞는 차별화된 형태로 해양 국민휴양촌 조성

(2) 다양한 숙박자원 확충을 위한 지원 및 제도 개선

- 중소규모 해안형 숙박시설에 대한 건축기준 완화로 시설 확충 여건 마련
- 관광숙박시설 경쟁력 제고를 위한 지원 추진
- 국민여가 캠핑장 활성화를 위한 여건 마련
- 중저가 호스텔(hostel)제도화에 따른 지원 강화

(3) 중규모 숙박시설 이용 활성화 추진

- 각각의 모텔, 펜션 등 중소규모의 숙박시설을 체인화 하여 효율적으로 관리할 수 있는 시스템을 마련하는 것도 경쟁력을 높이는데 기여할 것임
- 중저가 관광호텔의 테마화·특성화 유도로 경쟁력 강화

바) 사업비

- 사업비: 500억
- 기간 : 2020년 ~ 2024년 (총 48개월),
- 위치 : 인천 일원
- 사업주체 : 인천시

사업비 구분	기관	금액(억)	용도
도서 숙박 특성화 사업	정부	200	도서 숙박 모델개발비, 도서 웹구축 개발비, 홍보비 마케팅 지원비
	인천광역시	150	
	시 군	150	
합 계		500	

3) 해양 힐링 활성화

□ 비전

▶ 서해 평화 협력 특별지대의 해양헬스케어 Hub 구축

□ 목표

▶ 융복합산업의 창조경제 비즈니스모델 선도

▶ 인천시 지역자원을 활용한 경제 활성화 모델 제시

가) 개요

(1) 필요성 및 목적

- 예전에는 몸과 마음의 건강을 내세운 웰빙(well-being)이 대세였으나 경기 불황이 장기화 되면서 사회와 인간관계에서 지친 사람들이 치유에 더 관심을 두면서 몸과 마음을 치유하는 힐링(healing)이 각광을 받고 있으며, 스트레스를 받고 있는 현대인들이 상처 치유와 극복을 위해 힐링 열풍을 만들어내고 있음
- 관광 분야에 있어서도 힐링은 아직은 대중화가 덜 되어 있다고 볼 수 있지만 사람들의 관심이 날로 커지면서 이른 시간 안에 최고의 고부가가치 관광시장으로 각광받을 것으로 전망되고 있음
- 특히 훌륭한 자연자원 및 독특한 인문자원을 보유하고도 관광이 활성화 되지 않은 인천 해양관광의 문제점을 개선하기 위해서도 힐링관광은 중요한 대안이 될 수 있음
- 이런 관점에서 해양힐링이 인천시 관광자원의 고부가가치화는 물론 관광객 만족도 제고에도 기여하여 궁극적으로는 인천시 관광의 경쟁력을 강화시키는 길이라 할 수 있음
- 이에 힐링관광에 대한 이론 및 국내외 사례연구를 통해 향후 인천지역 힐링관광 발전을 위한 다양한 대안을 모색해 보고, 이를 적용하기 위한 정책 방향 제안이 필요함

(2) 공간적 범위 : 강화군 화도면 여차리 일대

(3) 내용적 범위

○ 여차리 인근에 위치한 건강증진 시설, 장기체류시설 등을 활용하여 다양한 정서함양 프로그램을 제공하고 해양힐링 프로그램 참여자들의 사회적 참여를 활성화함

- 건강증진: 스포츠 시설, 자연치유시설(갯벌 나들길, 온천 및 수중 치료실) 등
- 장기체류시설: 숙박(펜션), 식당, 커뮤니티센터 등
- 정서함양: 문화유산, 해변 산책, 레크리에이션 등
- 사회참여: 해양정원 가꾸기, 사회봉사활동 등

나) 기본자료 및 조사 분석

(1) 힐링관광의 이해

(가) 힐링의 개념

- 힐링(healing)의 어원은 ‘therapeai(도움이 되다, 의학적으로 돕다, 병을 고치다)’에서 시작된 것으로 웹스터사전에서의 힐링은 몸이나 마음의 치유 또는 치료로 정의하고 있는데, 보편적으로 힐링은 ‘몸과 마음의 치유’를 의미하는 용어로 해석됨
- Wimber(1992)는 질병이 일어날 수 있는 인간의 모든 영역들이 힐링의 영역이라고 정의 내렸으며, Weatherhead(1996)는 힐링이란 인간으로 하여금 그 육체가 물질적인 세계에서 정신이 참된 이상의 영역에서 온전히 작용할 수 없게 왜곡된 상태에서부터 벗어나 조화로운 삶을 되찾을 수 있도록 해주는 과정을 의미한다고 하였음
- Kaiser(1994)에 의하면 치료는 과학적 기술과 환자의 신체적 초점에 맞춰진 반면 치유는 영적, 경험적 그리고 인간으로서의 환자에 초점이 맞춰져 있음. 또한 치료는 하이테크(high-tech)로 분류되고, 치유는 하이터치(high-touch)로 분류되며 치료가 의학을 통하여 질병을 고치는 차원이라면, 치유는 그 외에 환경적, 심리적, 사회적, 문화적인 모든 영역의 것들을 통하여 질병의 치료 뿐 아니라 질병 예방과 건강증진으로까지 확대된 의미라고 할 수 있음
- 힐링은 육체의 병을 고치는 것 뿐 아니라 정신적인 병을 고치는 것도 포함하며 인격의 완전한 성숙을 저해하는 정신적, 육체적 영적인 억압으로부터 자유롭게 하여 모든 삶의 영역에서 정상적인 상태로 회복하는 것

임(임도희, 2008). 또한 힐링이란 전 존재를 온전하게 하는 것으로 인간을 구성하거나 인간이 속한 신체적, 정신적, 영적, 사회적 및 환경적 차원들이 모두 온전하게 되는 것이라고 하였음

- 정신적인 차원의 치유란 있는 그대로의 자신의 모습을 온전히 수용하고 사랑하며, 나를 둘러싼 모든 환경을 있는 그대로 수용하고 감사함과 동시에 스스로를 제한하는 부정적 신념체계로부터 완전히 자유롭게 됨으로써 어떤 상황에서도 평정심을 유지하게 되는 것을 말함(오상민, 2012)
- 이러한 힐링이 우리나라에 사용되기 시작한 것은 1990년대 후반부터로 상품구매에 집중되는 경향으로 나타났음
- 또한 유럽과 미국에서 웰빙 시장이 주로 요가나 유기농식품 등으로 한정되었다면 한국에서는 식품, 가전, 섬유, 건설 등 전 분야에 걸쳐 웰빙바람이 불었지만, 2007년 이후 급격히 쇠퇴하는 양상을 보이기 시작하였음

(나) 힐링관광의 산업적 유형

- 대개 산업의 종류는 사업장에서 행해지는 경제활동의 종류에 따라서 구분되지만, 산업 종류를 체계적으로 구분한 것을 산업분류라고 함. 산업을 분류하는 방법은 목적에 따라서 여러 가지가 있을 수 있지만, 이 분류를 해서 상호 비교할 수 있도록 체계를 갖춘 것이 표준산업분류임
- 아직까지 힐링관광 관련 산업을 카테고리화하여 체계적으로 분류한 체계는 존재하지 않음. 이에 본 연구에서는 선행연구와 힐링산업 현장에서 이루어지는 각종 산업현상 및 힐링산업 엑스포 사무국(<http://www.healingexpo.co.kr>)의 분류체계를 바탕으로 관광산업과 연관될 수 있는 산업을 중심으로 힐링산업을 분류하고자 함

① 힐링푸드(식음료) 산업

- 관광산업에서 분류하는 산업 분야 중 식음료산업과 연관지어 생각해 볼수 있는 힐링산업은 힐링푸드 산업임. 힐링푸드란 먹거리 분야에서 힐링 개념을 도입한 것으로, 힐링푸드는 다음과 같은 특성을 가지고 있음
- 첫째, 몸에 해로운 성분에서 벗어난 안전한 식품, 둘째, 인체에 필요한 식품이 골고루 함유된 올바른 균형식사, 셋째, 식물성 식품 중심의 균형식, 넷째, 제철 위주의 음식, 다섯째, 신체적 적합성이 획득된 향토음식,

여섯째, 신선한 재료와 담백한 재료의 맛을 살린 음식 등임

- 이러한 힐링푸드 산업은 단순히 자연적인 식재료를 찾는 것에서 가정식, 차(tea), 물 등과 같이 다양한 형태로 발전하고 있음. 실제로 힐링워터는 현재 젊은 소비자층을 중심으로 매우 각광받고 있으며, 백화점 등의 일부 매장에서는 100여종의 수입생수를 접할 수 있으며, 영역을 확장해 워터 카페나 워터바까지 등장하고 있음. 또한 고객의 기호나 건강을 고려하여 고객에게 가장 맞는 물을 추천해주는 ‘워터 소믈리에’ 까지 나타났음

② 힐링숙박 산업

- 힐링숙박 산업은 관광산업 분야의 숙박산업과 가장 밀접한 형태의 산업 형태이며, 현재 숙박시설에 힐링 콘텐츠를 도입한 형태로 발전하고 있는 추세임
- 대표적인 예인 충북 제천에 위치하고 있는 우리나라 최초의 힐링 리조트인 리솜 포레스트는 리조트가 위치한 제천의 지리적 특징인 산지를 살려 다양한 숙박과 힐링이 결합된 리조트를 운영하면서도 자연지형이나 식생을 최대한 유지하고 있어 관광객들에게 자연스러운 힐링을 제공하고 있음

③ 힐링체험 산업

- 힐링체험 산업은 현재 다양한 형태로 개발되고 있으며, 관광산업 측면에서 볼 때, 관광상품 개발과 관련하여 생각해 볼 수 있음. 국내에서는 현재 각 지자체를 중심으로 각종 힐링체험 마을 및 다양한 형태의 힐링 체험 프로그램 및 시설이 운영되고 있음
- 이러한 힐링체험은 크게 에코힐링체험, 푸드힐링체험, 힐링캠핑체험 등이 대표적인 운영사례로 볼 수 있음. 에코힐링체험은 주로 농·산·어촌 체험마을을 중심으로 운영되고 있으며, 이전의 녹색체험마을 등에 힐링 콘텐츠를 도입해 자연을 체험하면서 힐링을 체험하게 하는 방식으로 운영되고 있음

다) 국내외 사례

(1) 국내 사례

(가) 강원 동해시 힐링관광 팸투어

- 동해시는 우수한 관광자원을 소개하고 관광 상품 개발 및 주요 관광지 홍보를 위하여 ‘2013 동해시 힐링관광 팸 투어(Familization Tour :사전 답사여행)’를 개최하였음

- 내용을 살펴보면 1일차는 추암 촛대 바위, 감추사~한섬간 해물금 숲길, 논골담길, 망상오토캠핑리조트 숙박체험을 한 후 등대콘서트 감상, 2일차는 일출체험, 천곡동굴, 무릉계곡 명상체험 투어 후 귀향하는 코스로 편성하여 동해시 관광자원을 최대한 소개하는 체험관광에 특히 비중을 두었음
- 이러한 동해시의 힐링관광은 향후 연계관광 및 관광패키지 상품을 개발 하는데 중점을 두고 팸투어를 계획하였으며, 동해시의 아름다운 관광 자원을 적극 홍보하여 동북아의 지중해 이미지 구축에 일조하고 있음
- 동해시의 힐링관광 팸투어는 자연자원을 중심으로 한 힐링관광으로 구분 할 수 있는데, 관광을 구성하는 자원 대부분이 자연자원일 뿐만 아니라, 구성되어 있는 콘텐츠 또한 캠핑리조트 체험, 일출체험 등의 자연을 중심으로 한 콘텐츠가 주를 이루고 있어, 전형적인 자연자원 중심의 힐링관광으로 구분할 수 있음



<그림 5-80> 동해시 힐링관광 팸투어

(나) 경남 산청 세계전통의약엑스포

- 지리산 자락 161만㎡ 면적에 8개 전시관과 20여개 체험프로그램, 340회 공연·이벤트 등으로 구성된 산청 세계전통의약엑스포는 내용, 형식, 운영 등 많은 부문에서 단순히 놀고 즐기는 축제를 넘어 학습과 교훈, 힐링 모두 가능한 신 개념의 엑스포라는 새로운 이정표를 세운 역사적인 축제로 기록될 것으로 평가되고 있음

- 산청이라는 지역적 한계와 전통의약이라는 추상적이고도 무거운 주제에도 불구하고 최고 관람객 하루 10만 명 이상, 평일에도 최소 3~4만 명이 찾는 예상을 뛰어넘는 관람객이 모여든 것은 조직위 출범 후 각종 기관·단체와의 MOU, 16개 공식여행사 선정, 지속적인 학교 및 기관·단체 대상 마케팅활동과 네트워크 구축, 온·오프라인 홍보활동, 다녀간 관람객들의 입소문 등이 통했다는 분석임
- 최고 인기를 누린 콘텐츠는 의료체험이었는데, 주제관 앞 한방체험관, 힐링타운, 세계관 내 의료체험구역, 헤민서 등에서 운영된 의료체험프로그램은 50여개에 이름
- 1~2만원으로 고급의료를 체험한 힐링타운은 하루 30여명 총 1,400명 정도 밖에 수용 못했지만 체험 받은 관람객은 대단히 만족하였고, ‘동의보감’의 내경·외경 등 5개 강목, 5개 구역으로 나눠 12개 체험프로그램을 운영한 한방체험관을 다녀간 사람만 60만 명, 직접 체험객은 45만 명에 이른다는 발표가 있음



〈그림 5-81〉 경남 산청 세계전통의약엑스포

- 특히 19개국 세계전통의약이 밀집된 세계관은 호기심과 함께 관람객들에게 전통의약에 대해 새로운 시각을 갖도록 하였는데, 중국 북경 동인당 명의의 진맥의료와 추나미용요법, 스리랑카 시로다라시술, 티베트의 천문학 질병분석, 태국과 루마니아의 기 마사지와 허브테라피 등이 큰 인기를 누렸음

- 2013년 산청세계전통의약엑스포는 45일 간의 개최 기간 동안 약 5,000억 원의 지역경제파급효과가 있다고 보고될 만큼 산청을 힐링지역으로의 이미지 제고는 물론 경제적 효과도 컸던 것으로 나타남

(다) 충남 농촌힐링관광

- 충청남도는 한국관광공사 충청권 협력단, 코레일 대전충남본부와 공동으로 ‘2013 농어촌체험 프로그램’ 공모를 통해 선정된 3개의 기차여행상품을 출시했는데, 출시된 상품은 농촌을 중심으로 한 상품으로 ‘고향마실 기차여행’이라는 주제 아래, 아산시의 ‘자연과 하나 되는 아산나드리’, 논산·부여시의 ‘힐링 팜 & 부여이야기’ (논산포도와 부여연꽃이야기), 보령시의 ‘산 넘고 바다건너 세계로’ 등 3개로 구성되어 있으며, 충청남도의 우수농촌체험마을과 주변 관광지를 연계한 상품으로 구성되어 있음
- 이러한 체험상품을 통해 아이들에게는 기차여행의 즐거움과 신기한 농촌 체험을, 어른들에게는 유년시절 고향의 향수를 느끼게 해주는 힐링관광이 될 수 있도록 하고 있음



<그림 5-82> 충남 농촌힐링관광

- 충청남도의 힐링관광 상품은 농촌이라는 문화를 중심으로 한 힐링관광이라고 할 수 있음. 우선 힐링관광의 기초가 되는 관광자원이 충청남도 각 시군이 보유하고 있는 특징적인 농촌문화를 자원으로 활용하고 있으며, 주요한 콘텐츠 또한 고향 마실과 기차여행을 결합한 상품명을 표방하고 있음. 이러한 콘텐츠의 핵심은 어린 시절의 향수를 자극하는 심리적 힐링을 주요 목적으로 하고 있어, 문화자원형 힐링관광으로 분류할 수 있을 것임

(2) 국외 사례

(가) 호주의 힐링관광

- 호주는 거대한 대륙과 천혜의 환경을 바탕으로 힐링관광 상품을 다양하게 판매하고 있는 상황으로 그 대표적인 상품이 호주 멜버른 관광상품 중 그레이트 오션로드(Great ocean road)와 관련된 상품임
- 호주가 자랑하는 대표적인 에코투어 지역 중 하나인 멜버른의 그레이트 오션로드는 세계에서 가장 아름다운 해안도로이면서 세계 10대 명소 가운데 하나로 손꼽히는 곳임. 그레이트 오션로드에서도 핵심은 12사도 바위로, 무려 2천만 년 전 지각변동으로 석회암 바위지역이 생겼고, 그 후 오랜 세월 파도와 바람에 침식되면서 12개의 바위섬이 만들어졌음
- 이 외에도 다양한 자연자원을 바탕으로 캠프투어나 자전거투어, 걷기여행의 방법으로 에코투어를 판매하고 있음. 또한 퍼핑빌리는 퍼핑빌리 증기기관차를 이용해 구릉과 산지 사이를 달리는 100년의 역사를 가진 증기기관차로 증기기관차를 타면 마치 동화 속 한 장면에 들어간 듯 한 기분을 느낄 수 있다고 함
- 퍼핑빌리 증기기관차의 가장 큰 특징 중 하나가 바로 난간에 걸터앉아 밖으로 발을 뻗어 시원한 자연 바람을 느낄 수 있다는 것으로, 증기기관차를 타고 자연 속 힐링을 느끼며 동심의 세계로 빠져들 수 있음
- 호주의 힐링관광상품은 전형적인 자연자원형 힐링관광 상품이라고 할 수 있음. 자원, 콘텐츠의 중심이 자연자원인 그레이트 오션로드와 퍼핑빌리의 자연 속을 지나가는 증기기관차를 중심으로 구성되어 있으며, 프로그램의 목적 또한 자연과 함께하는 자연 속에서의 힐링을 목적으로 하고 있음



〈그림 5-83〉 그레이트 오션로드 & 퍼핑빌리 증기기관차투어

(나) 영국 콘웰 에덴 프로젝트

- 영국 런던에서 기차로 5시간 거리인 콘월(cornell)은 고령토 광산으로 번창하다 자원이 고갈되면서 가장 가난한 지역의 하나로 전락했던 곳이었으나 낙원에서 추방된 인간이 죄를 깨닫고 스스로 낙원을 만들겠다는 상상력을 실현시켜 유명한 지역으로 탈바꿈하였음
- 콘월(cornell)의 힐링센터인 에덴프로젝트(eden project)는 세계에서 가장 큰 온실로 건설되어, 2001년 개장하였음. 높이 55m의 반투명한 플라스틱으로 만든 돔 안에 열대, 온대, 지중해, 사막 등의 자연환경을 조성하였으며, 각 기후별 주거문화를 접해볼 수 있도록 실제 지역주민의 집을 옮겨 놓았음
- 특히 에덴프로젝트는 식물과 환경, 인간을 연결하는 과정을 교육함으로써 호기심과 지식을 제공하고 있는데, 폐광을 재생하여 힐링파크로 완성함으로써 도심에서 자연과 가까이 할 수 있는 힐링의 장소를 제공하고 있음
- 유명 관광지도 아닌 영국의 탄광동네를 세계적인 온실마을이자 명소로 탈바꿈시킨 것은 상상력을 원시자연 속의 힐링과 연계하여 현실로 만들어낸 결과물이라 할 수 있음
- 콘월(cornell) 에덴프로젝트는 2,800억 원을 투자하여 2001년 3월 개장한 이후 8년간 1,100만 명의 방문객이 찾았고, 1조 8천억 원의 경제파급효과를 얻은 것으로 보고되고 있음



<그림 5-84> 영국 콘월 에덴프로젝트

(다) 일본의 산림테라피

- 일본에서 ‘산림치유’는 자연환경 속에서 움직임을 통해 행복과 건강을 증진시키기 위한 환경복리의 한 부분으로 인식하고 있는데, 이와 관련하여

동경농업대학의 우에하라 이와오 교수는 ‘산림치유’를 ‘산림욕을 대표로 하는 산림휴양을 중심으로 수목이나 임산물을 활용한 작업요법, 산림을 걸으면서 하는 카운슬링이나 단체작업, 산림의 지형이나 자연을 이용한 의료갱생 및 생활 습관병 예방활동, 그리고 산림에서의 유아교육 등 산림 환경을 종합적으로 사용하면서 건강을 증진시켜 가는 모든 행위’로 정의하고 있음

- 일본에서의 산림치유는 ‘산림테라피(Forest Therapy)’란 용어를 통해 널리 보급·활용되고 있음. 산림테라피는 일본 ‘산림테라피 연구회’에서 상표 등록을 하여 제한된 형태로 사용하고 있는데, 산림테라피 연구회는 기본적으로 현장실험을 통해 산림치유의 효과를 과학적으로 입증하여 근거중심의학(Evidence Based Medicine)으로의 발전을 도모하고 있음
- 또한 산림치유의 기능을 널리 홍보·보급하여 궁극적으로 산림이 국민들의 건강증진에 기여할 수 있도록 하기 위한 산림테라피 프로젝트를 임야청, 산림테라피 연구회, 산림테라피 추진위원회 및 립총합연구소 공동으로 추진하고 있음



<그림 5-85> 일본 산림테라피

라) 사업세부내용

(1) 사업추진 계획

- 세계 5대 갯벌의 하나인 강화 갯벌을 활용한 치유시설 설치로 수도권 제일의 해양치유 관광사업으로 육성
- 문화유산(천연기념물 등 137점) 및 관광지(마니산, 수목원, 삼림욕 등)와 연계하여 추진
- 인천시 해양힐링 활성화 사업은 2030강화군 장기종합발전계획의 중점추진 과제인 “해양치유센터 조성사업”과 “강화갯벌 발전전략”의 중점추진

과제인 “갯벌치유센터 조성사업”과 밀접하게 연계되어 추진

(2) 사업추진 방안

- 해양힐링 활성화 사업은 도입단계, 홍보단계, 몰입단계, 확산단계, 강화단계 등의 5단계로 구분하여 단계별로 세부전략을 시행함
- 1단계 : 도입단계로 인천시의 해양힐링 활성화 추진을 위한 시의회, 관계 전문가, 업계 관계자를 망라한 ‘해양힐링 추진 TF팀’을 구성함
- 2단계 : 홍보단계로 해양힐링 관련 책자 및 브로셔, 홍보 동영상 등을 제작하여 공항, 항만, 인터넷 홍보 등을 동시에 병행하여 인천시의 힐링 관광 정책을 홍보·마케팅하는 단계임
- 3단계 : 몰입단계로 해양힐링 관련 패키지 상품 공모전, 기념품 공모전, 전 국민 대상 아이디어 공모전 등 인천이 최고의 해양힐링 지역임을 대내·외에 각인시키는 단계임
- 4단계 : 확산단계로 공모를 통해 선정된 상품 및 아이디어의 실천, 인천 지역 우수 힐링관광 사업체 및 상품인증제 등의 실시를 통해 해양힐링 활성화를 폭넓게 확산시키는 단계임
- 5단계 : 강화단계로 1년간의 활동성과에 대한 객관적인 피드백을 통해 문제점과 장·단점을 발굴해내고, 새로운 전략을 수립하는 단계임

(3) 관리운영계획

- 강화군은 강화갯벌의 지속가능한 이용을 전담하는 갯벌자원화팀(총 3명, 팀장 1명, 주사 2명)을 기초지방자치단체 최초로 신설(2017년 7월)
- 안양대학교(강화캠퍼스), 해양환경관리공단과 MOU를 체결하여 산학연의 갯벌관리체계 구축

마) 종합평가 및 정책제언

(1) 힐링관광 발전을 위한 컨트롤타워 구성

- 인천 지역의 다수의 관광자원과 환경이 힐링관광의 소재임에도 불구하고 현재 힐링관광 추진은 일부 단체와 사업체에 의해 산발적, 개별적으로 이루어지는 상황임
- 따라서 인천지역을 우리나라, 나아가 아시아 최고의 힐링관광지로 발전시키기 위해서는 인천지역 힐링관광 발전 전략을 수립하고 집행할 수 있는

컨트롤타워의 구성이 필요함

(2) 자연자원형 힐링이 대부분으로 타 지역과 차별화 부족

- 걷기를 통한 치유, 삼림욕 등 타 지역에서도 대부분 시행하고 있는 자연 자원형 힐링에서 벗어나 생물권보전지역, 유네스코 세계자연유산 등으로 인정받은 인천시의 청정 환경 이미지와 브랜드 가치를 연계시켜 타지역과 차별적인 힐링관광을 개발해야 함

(3) 관련 산업으로의 파급효과가 부족

- 힐링관광은 단순히 관광지의 조성뿐만 아니라 농수산물, 수자원, 향장품, 가전제품, 생활용품에 이르기까지 다양한 산업으로의 파급효과가 무궁무진한 신개념 관광산업임에도 아직 인천지역의 힐링관광은 초기 단계로 그 효과를 충분히 실현하지 못하고 있음
- 이에 인천의 농수산물, 약용식물, 천연자원 등을 활용한 힐링상품의 개발을 통해 지역의 다양한 산업 발전에 도움을 줄 수 있는 전략 마련이 필요함

(4) 전문인력 양성 필요

- 힐링 열풍과 더불어 테라피, 명상, 요가, 심리치료 상담사 등 관련 전문 인력의 필요성이 급증하고 있으나, 인천지역에는 양성 체계가 미흡한 실정임
- 따라서 기존의 힐링과 관련된 전문 지식을 전달하는 힐링해설사, 힐링상담사 등의 전문인력 양성이 필요함

바) 사업비

- 사업비/870억, 기간/2020년~2021년(총 48개월), 위치/강화 일원, 사업주체/ 인천시

사업비 구분	기 관	금 액(억)	용 도
해양치유 관광사업	정부	500	치유시설 및 재활시설 센터건립, 갯벌연구센터, 갯벌과학정원, 교육센터 등
	인천광역시	300	
	(강화군)	70	
합 계		870	

VI. 해양클러스터 발전을 위한 지원정책 발굴 및 지원방안 정립

Ⅶ. 해양클러스터 발전을 위한 지원정책 발굴 및 지원방안 정립

1. 인천시의 차별화 지원정책 발굴

가. 해양산업 지원조례제정

1) 개요

가) 필요성 및 목적

- 해안에 소재한 여러 지자체에서는 해양산업을 지역 중심산업으로 육성하기 위해 관련 정책 및 사업계획들을 수립하며 역량을 집중하고 있음
- 특히 국내 해양수도를 표방하고 있는 부산시는 국내 최초로 해양산업 육성 관련 조례(2009년)를 제정하였으며 이어 경기, 제주, 전남, 경북, 전북 등 광역지자체에서도 해양산업 육성 조례를 차례로 제정함
- 해양산업은 특정 산업군이 아닌 수산, 해운, 해양환경, 해양과학, 관광, 조선 등 다양한 산업군이 포괄되어 다뤄지므로 해당 산업 전체를 아우를 수 있는 조례 제정으로 지자체가 체계적, 적극적으로 지원할 수 있는 근거를 마련할 필요 있음
- 본 세부사업은 인천시의 해양산업 지원을 제도적으로 체계화하기 위한 해양산업 육성 조례 제정 추진을 목적으로 함

나) 내용적 범위 : 인천시 해양산업육성지원을 위한 조례 제정 추진

- 조례제정 필요성 및 방향
- 유사사례 검토 및 비교
- 조례제정(안) 제시

2) 기본자료 및 조사 분석

가) 국내의 해양산업 육성 및 지원 관련 조례 제정 지자체

(1) 부산시 : 부산광역시 해양수도 구현을 위한 해양산업 육성 조례(2009.09.16)

- 부산시 2차 해양산업육성계획에 따라 추가 반영된 내용
 - 기본이념 : 해양수도 부산 구현
 - 해양수도 구현을 위한 해양산업 기본계획 수립(10년 단위)
 - 부산광역시해양수도정책심의위원회 구성
 - 시행규칙 제정

〈표 6-1〉 부산시 해양산업 조례의 분야별 정책분류 및 소관부서

분 야 별	정 책 분 류	소 관 부 서
해운 항만 물류	• 해운산업 • 항만물류산업 • 해양금융서비스산업 • 해양정보기술산업	해운항만과 <개정 2016. 8. 24>
수산	• 어선어업(나잡어업 포함) • 양식어업 • 수산가공업 및 수산식품산업 • 수산물 유통 및 판매업 • 수산관련 용품제조·공급 및 금융업	수산자원과 수산유통가공과
해양 과학기술	• 해양바이오 관련 산업 • 해양에너지 관련 산업 • 그 밖의 해양과학기술 분야 연구개발	해양산업과
조선	• 조선·기자재 • 해양장비·플랜트 • 해양레저 장비 • 선박 및 해양관련 기자재 수리업	기간산업과
해양관광 및 해양레저 스포츠	• 해양레저·스포츠 • 해양관광 관련 숙박 및 음식업 • 그 밖의 해양관광 관련 서비스업	관광산업과 해운항만과 해양레저과 <개정 2016. 8. 24>
그 밖에 해양 및 해양 자원의 관리·보전	• 해양문화 • 해양관련 공공행정 • 해양개발(건설포함) • 해양환경(안전, 방재포함) • 해양과 관련된 자원의 관리 및 보전과 관련된 산업	해양산업과

(2) 경기도 : 경기도 해양산업 육성에 관한 조례(2011.10.20)

(3) 제주도 : 제주특별자치도 해양산업 육성 조례(2011.12.28)

(4) 전라남도 : 전라남도 조선해양산업 육성에 관한 조례(2013.05.20)

(5) 경상북도 : 경상북도 해양산업 육성 및 지원 조례(2015.12.31)

(6) 전라북도 : 전라북도 해양산업 육성 및 지원 조례(2016.12.30)

나) 기존 국내 지자체의 해양산업 관련 제정한 조례의 주요 구성

- 목적/해양산업정의/책무/계획수립/위원회/지원/전문인력양성/공공기관유치/
기업유치/해양육성사업실시/기금/해양산업단지조성/해양문화창달(교육및
강좌개설)/연구기관설치/해양산업분류 및 통계관리(실태조사)/포상/정부협력

다) 지자체별 해양산업 분류검토 및 비교

〈표 6-2〉 지자체별 해양산업 정의 비교

구 분	해양산업 정의
부산	“해양산업”이란 해운·항만물류, 수산, <u>조선·해양플랜트</u> , 해양바이오, 해양과학기술개발, 해양환경·방재, 해양관광, 해양레저·스포츠 및 해양정보·금융 관련산업 그 밖에 해양 및 해양자원의 관리·보전과 개발·이용에 관련된 산업을 말한다.
경기	“해양산업”이란 해운·항만물류, 수산, 조선, 해양바이오, 해양과학기술개발, 해양환경·방재, 해양관광, 해양레저·스포츠 및 해양 정보·금융관련 산업 그 밖에 해양 및 해양자원의 관리·보전과 개발·이용에 관련된 산업을 말한다.
제주	“해양산업”이란 해운·항만물류, 수산, 조선, 해양바이오, 해양과학기술개발, 해양환경·방재, 해양관광, 해양레저·스포츠 및 해양정보·금융 관련 산업 그 밖에 해양 및 해양자원의 관리·보전과 개발·이용에 관련된 산업을 말한다.
거제	“해양산업”이란 해운·항만물류, 수산, 조선, 해양바이오, 해양과학기술개발, 해양환경·방재, 해양관광, 해양레저·스포츠 및 해양정보·금융 관련 산업 그 밖에 해양 및 해양자원의 관리·보전과 개발·이용에 관련된 산업을 말한다.
전북	“해양산업”이란 해운·항만물류, 조선, 수산, 해양바이오, 해양과학기술개발, 해양환경·오염방재, 해양관광, 해양레저·스포츠 및 해양 정보·금융, 수산물 생산·가공·유통관련 산업 그 밖에 해양수산 및 해양수산자원의 관리·보전과 개발·이용에 관련된 산업을 말한다.

3) 인천시 해양산업 지원조례제정 추진계획

가) 인천시 해양산업 지원조례 제정의 의미

- 인천시 해양산업 육성을 위한 분야별 현안 파악
- 인천시 차원에서 체계적으로 지원할 수 있는 근거 마련
- 지방세 감면이나 교부금 지원 등 각종 재정적인 지원, 행정적인 지원, 정보 공유 등을 체계화
- 장기적이고 체계적인 육성 시스템 구축

인천광역시 해양산업 육성 및 지원 조례(안)

제1장 총칙

제1조(목적)

이 조례는 인천광역시의 해양산업을 체계적으로 육성·발전시키는데 필요한 사항을 정함으로써 국제해양도시로서의 위상을 높이고 지역경제 활성화와 국가경쟁력 강화에 이바지함을 목적으로 한다.

제2조(정의) 이 조례에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

1. “해양”이란 「해양수산물발전 기본법」 제3조제1호에 따른 해역을 말한다.
2. “해양산업”이란 해운·항만물류, 조선, 수산, 해양바이오, 해양극지개발, 해양과학기술개발, 해양환경·오염방제, 해양관광, 해양레저·스포츠 및 해양 정보·금융 관련 산업 그 밖에 해양 및 해양자원의 관리·보전과 개발·이용에 관련된 산업을 말한다.

제3조(책무)

인천광역시장(이하 “시장”이라 한다)은 해양산업의 육성·발전에 필요한 정책을 개발하여 수립·시행하고, 이를 위한 시책을 마련하여 추진하여야 한다.

제2장 해양산업육성 및 위원회 운영

제4조(해양산업육성종합계획의 수립 등) ① 시장은 해양산업의 체계적인 육성·발전을 위하여 5년마다 인천광역시 해양산업육성 종합계획(이하 “종합계획”이라 한다)을 수립하여야 한다.

② 종합계획에는 다음 각 호의 사항이 포함되어야 한다.

1. 국내외 해양산업의 환경변화
2. 해양산업의 실태와 전망
3. 해양산업 육성에 관한 정책의 방향 및 목표
4. 해양산업 육성시책의 우선순위 및 재원조달에 관한 사항
5. 해양산업과 관련된 공공기관이나 기업의 유치 및 지원에 관한 사항
6. 해양산업의 육성을 위한 제도개선에 관한 사항
7. 도서(섬) 관리·보전·오염방지 및 자원화·개발에 관한 사항
8. 그 밖에 해양산업의 육성 및 발전을 위하여 필요한 사항

제5조(해양산업육성사업의 실시) ① 시장은 종합계획을 효율적으로 추진하기 위하여 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자에게 해양산업육성을 위하여 필요한 사업을 실시하게 할 수 있다.

1. 정부나 시에서 출연·출자한 법인 또는 단체
2. 「고등교육법」 제2조 각 호의 학교
3. 그 밖의 해양산업관련 법인 또는 단체

② 시장은 해양산업 육성발전을 위하여 필요할 경우 전문기관 등에 학술용역을 실시 할 수 있다.

③ 시장은 제1항 및 제2항에 따라 해양산업육성을 위한 사업을 실시하는 자에게 예산의 범위 내에서 필요한 비용의 일부를 지원할 수 있다.

제6조(해양산업의 실태조사 등) ① 시장은 종합계획을 효율적으로 추진하기 위하여 해양산업에 대한 실태를 3년마다 조사하여야 한다.

② 시장은 제1항에 따라 해양산업의 실태조사를 실시할 경우 전문기관이나 단체에 위탁할 수 있으며, 이 경우 예산의 범위 내에서 필요한 경비를 지원할 수 있다.

제7조(위원회의 설치 및 운영) ① 시장은 해양산업의 육성에 관한 다음 각 호의 사항을 심의하기 위하여 위원회를 둘 수 있다.

1. 종합계획의 수립 및 변경에 관한 사항
2. 해양산업의 육성과 관련된 정책의 조정에 관한 사항
3. 그 밖에 해양산업의 지원과 육성에 관한 중요한 사항

② 위원회는 위원장 1명을 포함한 15명 이내의 위원으로 구성한다.

③ 위원장은 정무경제부시장이 되고, 부위원장은 위원 중에서 호선하며, 위원은 담당 국장 및 해양산업에 관한 학식과 경험이 풍부한 자 중에서 시장이 임명하거나 위촉한다.

④ 위촉위원의 임기는 2년으로 하며, 연임할 수 있다. 다만, 보궐위원의 임기는 전임위원의 남은 임기로 한다.

⑤ 위원장은 위원회의 회의를 소집하고, 그 의장이 된다.

⑥ 위원회의 회의는 재적위원 과반수의 출석으로 개의하고, 출석위원 과반수의 찬성으로 의결한다.

⑦ 위원회의 사무를 처리하기 위하여 위원회에 간사 1명을 두되, 간사는 업무를 담당하는 과장이 된다.

⑧ 위원회에 참석한 위원에 대하여 예산의 범위 내에서 수당·여비 등 실비를 지급할 수 있다.

⑨ 이 조례에서 규정한 것 외에 위원회의 운영에 필요한 사항은 위원회의 의결을 거쳐 위원장이 정한다.

<그림 6-1> 인천광역시 해양산업 육성 및 지원 조례 전문 (계속)

제8조(위원장의 직무 등) ① 위원장은 위원회를 대표하고, 위원회의 회의와 업무를 총괄한다.

② 위원장이 부득이한 사유로 직무를 수행할 수 없을 때에는 부위원장이 위원장의 직무를 대행한다.

제9조(비밀준수 의무) 위원회의 위원은 위원회 활동 과정에서 알게 된 비밀을 누설하여서는 아니 된다.

제3장 해양산업 육성 지원

제10조(전문인력의 양성) ① 시장은 해양산업에 관한 전문인력의 양성을 위하여 적극 노력하여야 한다.

② 시장은 해양산업에 관한 전문인력의 양성을 위하여 관련 교육과정을 운영하는 「고등교육법」 제2조 각 호의 학교나 연구기관 그 밖의 교육훈련기관에 대하여 교육 및 훈련에 필요한 비용의 일부를 지원할 수 있으며, 지원대상은 제16조에 따른다.

제11조(국내·외 기업 등의 유치) ① 시장은 해양산업과 관련된 기업이나 연구기관 또는 단체 등의 본사나 공장 또는 연구소를 유치하기 위하여 노력하여야 하며 이에 따른 비용의 일부를 지원할 수 있다.

② 시장은 국제경쟁력 강화와 협력체계의 구축 및 공동연구 등을 위하여 해양산업과 관련된 외국기업이나 외국인투자의 유치를 촉진하도록 노력하여야 한다.

제12조(기업에 대한 지원)

시장은 해양산업과 관련하여 시가 권장하는 사업을 하는 기업에 대하여 예산의 범위에서 다음 각 호의 지원을 할 수 있다.

1. 「인천광역시 중소기업육성기금 설치 및 운용 조례」에 따라 융자하는 중소기업육성기금
2. 「지역신용보증재단법」에 따라 설립된 인천신용보증재단의 신용보증
3. 「지방재정법」 제13조에 따른 보증채무부담행위
4. 중소기업(「중소기업기본법」 제2조에 따른 중소기업을 말한다)의 경쟁력 강화를 위해 해양산업과 관련된 신기술의 연구·개발(R&D) 및 산업화, 인증, 마케팅 등에 소요되는 비용의 일부
5. 같은 업종의 업체가 컨소시엄을 구성하여 공동으로 사업을 추진하는 경우 이에 소요되는 비용의 일부
6. 관련업체가 공동브랜드를 개발하거나 이미 개발된 공동브랜드를 판매하려는 경우 이에 소요되는 비용의 일부

<그림 6-1> 인천광역시 해양산업 육성 및 지원 조례 전문 (계속)

제13조(공공기관의 유치) 시장은 해양산업과 관련된 공공기관을 유치하기 위하여 노력하여야 한다.

제14조(연구기관의 설치) 시장은 해양산업의 체계적인 발전을 위한 조사, 연구 등을 위하여 연구기관을 설치·운영할 수 있다.

제15조(기금) 시장은 해양산업의 육성·지원을 위하여 기금을 조성하여 운용할 수 있다.

제16조(해양산업의 육성 및 해양문화 창달 지원 등) ① 시장은 해양산업의 육성 및 해양문화의 창달을 위하여 노력하여야 한다.

② 시장은 해양산업의 육성 및 해양문화의 창달을 위한 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사업에 대하여 필요한 비용을 예산의 범위에서 지원할 수 있다.

1. 해양(극지 및 해양바이오 포함)·수산 관련 연구·개발
2. 해양 환경관리·방재 및 교육·홍보
3. 해양산업 관련 브랜드 개발 및 사업화
4. 국·내외 해양산업 및 해양문화 포럼행사
5. 해양관광 및 해양레저·스포츠 관련행사
6. 해양 교육(해양과학, 해양환경, 해양안보, 해양스포츠) 및 홍보사업
7. 해양문화 자원 및 해양환경 보전을 위한 사업
8. 해양레저산업의 발전을 위하여 마리나항만시설 조성과 마리나항만시설 관련 편의시설 구축
9. 제11조 인력양성에 따른 교육 및 훈련에 필요한 경비

제17조(해양산업의 분류 및 통계관리) 시장은 해양산업을 체계적으로 분류하고 그 통계를 관리하여 해양산업 정책수립 및 연구 등에 활용할 수 있도록 하여야 한다.

제18조(포상) 시장은 해양산업의 육성 및 발전에 뛰어난 공적이 있는 국내·외 개인 또는 단체에 대하여 「인천광역시 포상 조례」에 따라 포상할 수 있다.

제19조(시행규칙) 이 조례의 시행에 관하여 필요한 사항은 규칙으로 정한다.

부 칙

제1조(시행일) 이 조례는 공포한 날부터 시행한다.

<그림 6-1> 인천광역시 해양산업 육성 및 지원 조례 전문

나. 해양관광지원센터 운영

☐ 비전

▶ 인천시 미래가치 창출 글로벌 도서 해양관광지원센터

☐ 목표

▶ 인천시 도서지역의 환경적·문화적 특성을 살리며 고유한 가치를 증진시키는 개발 추구

▶ 다양한 이해관계자들과의 소통을 통해 협력적 개발 추구

▶ 인천시 해양레저관광 전문인력 양성 및 해양관광 국제 네트워크 구축

가) 개요

(1) 필요성 및 목적

- 도심과 산악관광 등 내륙관광권에 집중되던 관광개발 및 정책이 공급과잉 현상을 나타내기 시작했으며, 집중적인 내륙권 중심의 관광개발은 생태환경 훼손 및 환경파괴 등에 대한 사회적 반성과 맞물려 개발 측면에서 그 한계성을 드러내고 있음
- 내륙권 관광개발 및 활성화에 집중되어 오던 관심은 내륙에 비해 비교적 청정상태를 보존하고 있던 해양 및 도서 해안권으로 그 초점이 점차 옮겨지고 있으며, 관광객 측면에서도 내륙권의 관광목적지와 비교해 좀 더 장시간 동안 도심과 일상을 벗어나 일탈과 해방을 경험할 수 있고 풍부한 청정 먹거리를 체험할 수 있어 각광을 받고 있는 추세임
- 우수하고 희소성 있는 국내의 도서 해양레저관광자원에 대한 지속적인 발굴과 체계적 자원관리 등을 위해 인천시 차원에서의 해양관광분야 전담 조직 및 기구 구성이 요구되는 시점임
- 해양관광시장의 지속적인 성장 등 다가오는 해양관광시대에 대한 현실적인 대안 마련을 위해 인천시 해양관광개발 분야에 대한 별도의 조직구성과 이를 통한 일원화된 사업추진 및 활성화 방안 마련이 반드시 필요함
- 우수한 해양관광자원이 풍부한 인천 서해안의 환경여건을 감안하면 보유

자원에 대한 효율적이고 적정수준의 활용을 위한 해양관광개발 가이드라인 마련과 체계의 정립이 어느 때보다 우선 고려되어야 할 것임. 따라서 해양레저관광센터의 설립을 통해 효율적이고 효과적인 국내해양레저관광의 성장과 발전을 위한 구심점 기능을 수행토록 해야 할 것임

(2) 공간적 범위 : 인천광역시 일원

(3) 내용적 범위

- 국내 해양관광관련 계획 및 사업의 전담추진
- 국내 해양관광사업에 대한 투자유치, 홍보, 마케팅
- 교육 아카데미
- 해양관광 국제네트워크 구축

나) 기본자료 및 조사 분석

(1) 해양레저관광의 이해

(가) 해양레저관광의 개념

- 해양에서의 인간의 모든 활동은 직·간접적으로 해양생물과 이들의 서식지에 영향을 미치며, 해양은 경제적 이익과 인간의 생업 및 레크레이션 활동과도 긴밀히 연결되어 있음. 해양은 주요한 교통망을 제공하고 해안지역은 계속해서 인구 고밀도화가 진행 중이며, 사람들은 해양과 해안에서 즐거움과 휴식을 취함
- 해양은 인간에게 여가시간을 향유하게 만드는 관광자원으로 귀중한 역할을 하며, 해양의 기능이 점차 관광기능으로 이양될 수 있는 가능성은 경제의 고도화와 교통수단의 발달, 과학 문명의 발달과 함께 더욱 가속화될 것으로 보이며, 특히 교통수단과 과학의 진보는 해양에 대한 인간의 희구를 실현 시키는 촉매제 역할을 하고 있음.
- 해양에 대한 중요성이 증대되고 관심이 고조되면서 해양관광은 현대 관광분야에서 가장 급속도로 성장하는 분야 중 하나로 인식되어져 왔으며, 선진국의 사례를 살펴보면 해양관광이 이루어지는 공간도 기존의 해변에서 해저, 해중, 해상 등으로 입체화되고 확장되고 있으며 해양관광 활동도 또한 다양화될 것으로 예상됨. 이러한 해양관광은 관광산업 분야에서 가장 성장이 유망한 분야로 각광을 받기 시작하였음

〈표 6-3〉 국내외 연구자들의 해양레저관광에 대한 개념

연구자	개념
Hall(2001)	해안과 연안지역에서 발생하는 관광, 레저, 관광레크리에이션 지향적 활동의 전 범위
Garrod et al.(2003)	물가(foreshore), 해안에서 떨어진 앞바다(offshore), 해안(coast)지역에서의 활동을 포함하고 있으며, 해양 야생 매력에 기초한 해양 생태관광과 해안 지역이나 공동체의 문화적 유산적 특성까지 포함
Collins(2008)	물과 인접하고 연안과 관련된 모든 활동을 포함하며, 사륜 드라이브, 해변 캠핑, 바다 카약, 해양 생물 관찰, 스포츠 낚시, 경관구경 여행 같은 넓은 범위의 활동
장병권(2002)	바다를 바탕으로 해변이나 도서, 어촌 등에서 관광목적으로 이루어지는 관광
정석중 외(2004)	일상생활에서 벗어나 다시 돌아올 예정으로 다양한 관광욕구를 충족하기 위하여 해역과 해안으로 이루어지는 해양 행태적 관광활동
이상춘 외(2004)	바다, 연안 및 해상, 강 하구, 집수(集水)지역 등에서 이루어지는 관광객에 의한 광범위한 형태의 활동
신동주 외(2005)	해안선에 인접한 육지와 바다의 공간에서 해양레크리에이션 행위를 하는 활동
해양수산부(2006)	해양과 도서, 어촌, 해변 등을 포함하는 공간에 부존하는 자원을 활용하여 일어나는 연관된 관광활동
김성귀(2007)	해양과 도서, 어촌, 해변 등을 포함하는 공간에 부존하는 자원을 활용하여 일어나는 관광 목적의 모든 활동
김영준(2007)	관광 동기를 목적으로 일상생활에서 벗어나 해변, 해상, 해중, 해저에 의존 하거나 연관된 관광 활동
김성혁 외(2012)	해양과 연안, 해상 그리고 도서를 포괄하는 해양공간에서 이루어지는 휴양 및 레크리에이션 활동
이승길(2012)	해양관광은 해중(海中), 해변(海邊), 해수면(海水面) 등 바다를 주요 대상으로 관광활동을 즐기는 측면과 해안지구(waterfront)와 해안 인근지역을 중심으로 관광 상품이 공급되고 소비되는 다양한 활동
김천중(2015)	해안이나 해양에서 각종 여가활동을 즐기면서 24시간 이상 육상에서 체류하거나 선박에서 항해하는 활동이나 해양관광과 관련된 산업을 의미

- 해양관광의 영문표현은 일반적으로 Marine Tourism, 연안의 의미가 강할 경우 Coastal Tourism으로 사용되고 있음. 해양레저관광의 개념은 ‘일상 생활권을 벗어나서 24시간 이상 육상에서 체류하거나 선박에서 항해하는 활동이나 여행, 휴식, 건강, 위락, 해양 스포츠 등 레저를 즐길 목적으로 해양과 인접하고 해양과 관련된 곳에서 제공되는 자연자원과 인공적 자원을 감상, 활용하거나 지역 사회의 해양 및 어촌 문화를 체험하기 위해 행하는 활동 행태’로 정의할 수 있음

(나) 해양레저관광의 특성

- 해양레저관광은 일반적인 육상관광의 특성도 가지고 있지만 육상관광과 다른 여러 가지 특성으로 인하여 국내에서는 아직도 개발이 미흡한 단계임. 바람, 태풍, 기상조건, 온도 등 바다를 접하는 활동이 대부분이어서 관광활동이 제약되는 경우가 빈번하며, 해양레저관광의 특성들은 관광객들이 해양관광에 참여하게 되는 선택속성을 제공하기도 하는데, 관광객이 해양레저관광을 선택하게 되는 속성은 해양레저관광의 활동 참여를 결정하는데 중요한 요소로 작용할 수 있음
- 해양레저관광의 특성은 자연조건에 대한 높은 의존도, 지역에서 활동간 갈등 가능성, 환경친화성 중시, 극심한 계절성, 경관 감상 및 해수욕 중심활동, 동해안 집중 현상을 들 수 있음. 또한 자연 조건에 대한 높은 의존도, 지역사회와의 마찰 가능성, 해양환경 및 어메니티 수준에 의한 제약, 접근성에 의한 제약으로 구분할 수 있음
- 선행연구에서는 대부분 공급측면이나 자연현상과 관련된 특성들을 제시하고 있지만 관광객 측면에서 해양레저관광은 자연현상의 변화에 민감한 해양 또는 바다라는 자연조건과 관련되기 때문에 해양레저관광 참여에 다양한 제약들이 발생할 수 있는데, 바다에서의 활동으로 인하여 안전과 매우 밀접하게 연관되어 있음. 아울러, 관광객은 해양관광은 우선적으로 위험지각을 고려하기 때문에 주변사람 등의 의견도 해양관광 활동의 참여에 매우 중요하게 작용할 수 있음

〈표 6-4〉 해양레저관광의 전반적 특성에 대한 개념

구 분		내 용
관광 활동	안정성	• 물에서 이루어지는 활동이기 때문에 안전조치가 중요 • 파도, 해일, 조류, 해풍 등의 위험에 노출되어 있기 때문에 해양기후 변화에 민감하게 대처
	계절성	• 바다를 직접적으로 이용하는 해수욕 등은 수온이나 기온에 민감하여 계절적 제약이 심함
시설 요인	시설의 내구성	• 파도와 바닷바람 등에 견디기 위해서 내구성이 크게 요구
	시설 투자	• 방파제, 선착장 등 바다에 건설되는 기반시설의 투자비가 많이 소요 • 육지에 건설되는 시설도 내구성을 높여야 함 • 도서지역은 운반비 등 더 많이 소요
환경영향		• 해양은 오염에 민감하며, 해양구조물은 조류변화 등으로 해양생태계 및 해안지형(해안 침식 및 퇴적 등)에 영향을 미칠 수 있음 • 한번 파괴된 환경 및 생태계는 복구가 힘들기 때문에 해양이용 시 환경에 대한 주의 깊은 고려 필요

(다) 해양레저관광의 유형

- 해양레저관광의 유형은 관광시장과 관광자원을 기준으로 구분할 수 있으며, 관광시장 측면에서는 해양 의존형과 해양 연관형으로, 관광 자원 측면에서는 자연자원과 인문 자원으로 구분할 수 있음. 관광시장 측면에서 해양 의존형이란 해양과 직접 연관되는 형태로서 스포츠형, 휴양형, 유람형으로 재구분 되며 해양 연관형이란 해양과 간접적으로 관련이 있는 활동유형을 의미함
- 해양레저관광의 유형은 해양자원, 지리적인 위치, 역동성에 따라 다양하게 구분되고 있음. 해양자원의 종류에 따라 해수욕장, 바다 낚시터, 갯벌, 철새도래지 등 자연적인 자원에 의존한 관광활동과 해양 박물관, 해양 관련 축제, 마리나 등 인위적인 자원에 의한 관광 활동으로 구분되고 있음
- 장병권(2002)은 해양관광활동 유형에 따라 해양 의존형과 해양 연관형으로 분류해 놓고 해양 의존형 활동은 역동성에 따라 세분화하여 스포츠형과 레저형, 관광형으로 분류하였음. 스포츠형은 모터보트, 수상스키, 요트, 윈드서핑 등이며, 레저형은 주로 해변가를 중심으로 휴식과 레저를 겸하는 것으로 해수욕, 파도타기, 모래찜질, 낚시, 갯벌체험 등의 체험활동이 포함됨

- 장석중 · 이미혜(2004)는 해양관광유형을 크게 해양을 직접적으로 이용하는 해양의존형과 간접적으로 연관되어 있는 해양 연관형으로 나누고 해양의존형에는 윈드서핑, 스킨스쿠버, 요트 등의 해양스포츠형과 해수욕, 바다낚시 등의 해양 휴양형, 경관을 감상하는 해양 유람형으로 구분하고, 해양 연관형은 해양 문화관광자원, 어촌관광, 도서관광, 생태관광 등으로 분류하고 있음

〈표 6-5〉 국내외 연구자들의 해양레저관광의 시장별 유형에 대한 개념

구 분		내 용	활 동	시 설
해양 의존형	스포츠 형	해상공간에서 바람, 파도, 해류 등 자연조건을 활용하는 수면 및 수중공간의 스포츠 형태	요트, 보트, 수상스키, 윈드서핑, 스노클링, 스쿠버 다이빙 등	마리나, 요트장, 경쟁장 등
	휴양형	해안을 배경으로 휴양과 휴식을 목적으로 하는 형태	해수욕, 해변캠프, 조개잡이, 갯벌 생태관광, 조간대 수렵, 바다낚시	해수욕장, 갯벌, 체험장, 바다낚시터 등
	유람형	해상 및 해저에서 선박 등을 활용하여 관광지를 기항 · 운항하는 형태	해상 유람, 해저 유람 등	크루즈, 유람선, 관광잠수정 등
해양 연관형		해양 문화관광, 도서관광, 생태관광, 보양관광, 해변 경관감상 등 다양한 활동 유형	해양 박물관 등 관람, 각종 해변 활동, 수산물 시장 쇼핑, 일출 · 일몰 등 경관 감상	문화, 휴양, 체육, 연수, 해변놀이시설 등

다) 국내외 사례

(1) 삼척시 해양관광센터

(가) 설립목적

- 삼척시의 풍부한 해양 관광 자원 활용으로 지역 경제에 일조하기 위하여 설립된 센터로써 시민과 관광객의 문화레저 공간으로 활용되고 사랑받을 수 있도록 변화를 통한 내실 있는 관광 시설을 운영하고, 더 나아가 지속 가능한 관광 시설 만들기를 목적으로 함

(나) 센터 소개

- 삼척시 해양관광센터는 삼척 해양레일바이크, 황영조 기념공원, 해신당 민속공원(어촌 민속전시관), 수로부인 현화공원, 장호 비치캠핑장, 삼척 해상케이블카 등 역사·교육·관광이 어우러진 종합 문화레저 시설임. 삼척해양레일바이크는 궁촌 정거장, 초곡휴게소, 전망데크, 용화 정거장, 빛의터널로 이루어진 5.4km의 바이킹 구간임. 장호 비치캠핑장은 자연 친화형 캠핑장이며 넓이 약 1만 1844㎡의 컨테이너 하우스 4동, 카라반 9대, 오토캠핑장 17곳, 일반야영장 17곳을 갖추고 있음



〈그림 6-2〉 (좌) 삼척케이블카, (우) 황영조 기념공원



〈그림 6-3〉 (좌) 수로부인 현화공원, (우) 장호 비치캠핑장

(다) 주요 사업과 업무

- 삼척시 해양관광센터의 주요 업무는 다음과 같음. 레일바이크부는 해양 레일바이크 체험시설 운영 및 유지 관리, 황영조 기념공원운영 및 시설물 유지 관리를 담당하고, 해신당공원부는 해신당공원 운영 및 시설물 유지 관리, 수로부인 현화공원 운영 및 시설물을 유지 관리함. 해상케이블카부는 해상케이블카 운영 관리, 근무 인력 및 시설 관리, 매표 결산 및 수입금 관리를 맡고 있으며, 캠핑장운영부는 캠핑장의 운영 관리, 인력 및 시설물 관리, 매입 및 수입금 결산을 담당하고 있음
- 2017년 중점 추진 시책은 해양레일바이크 운행 방법 및 노선 개선을 통한 운영 활성화, 공원 명성 제고 및 기념관 보수 등 시설 안정 유지, 공원 유형에 맞는 차별화 전시품 확충·정비, 시민과 관광객의 여가 및 휴식 공간화 추진 등임

(라) 현황

- 삼척시 해양관광센터에는 5급 1명, 6급 3명, 7급 5명, 8급 3명, 9급 7명 등 총 25명의 공무원이 근무하고 있음. 사무를 총괄하는 소장 1명, 레일바이크 담당 및 주무관 9명, 해신당 공원 담당 및 주무관 7명, 캠핑장운영 담당 및 주무관 2명, 해상케이블카 담당 및 주무관 6명 등임

(2) 제주국제자유도시 개발센터(JDC)

(가) 설립목적

- 국가차원에서 제주도를 지원하고 제주국제자유도시 개발사업을 효율적으로 추진하기 위한 전담기구
- 제주의 가치 창출을 통해 성장과 공존이 조화를 이루는 국제자유도시를 조성함. 또한 국제자유도시 조성을 위해 제주의 가치를 창출하는 전략을 최우선 전략으로 추구하며 지속 가능한 성장과 공존을 제시함

(나) 센터 소개 및 주요 사업

- 90년대 후반 한국경제가 큰 위기를 맞으면서 대한민국의 새로운 경제성장 동력 발굴 필요성이 중요한 이슈로 떠올랐으며, 천혜의 자연환경과 함께 동북아의 중심에 위치한 제주도를 물류와 비즈니스 거점인 국제자유도시로 조성하자는 논의가 활발해졌음

- 『제주특별자치도 및 국제자유도시 조성을 위한 특별법』에 의거, JDC는 2002년 5월에 설립되었으며, 국토교통부 산하 국가 공기업으로서 중앙정부가 제주도를 지원하는 통로 역할을 하며 제주도와 긴밀히 협력하고 있음
- JDC는 제주도를 국제자유도시로 조성하기 위해 관광, 교육, 의료, 첨단과학 등 다양한 분야의 프로젝트를 진행하고 있으며, 저가형 관광산업을 탈피하기 위해 서귀포시에 신화역사공원을 조성, 국내 최대 규모의 테마파크로 제주 관광산업 수준을 업그레이드 함. 또한, 해외우수교육기관을 제주에 유치해 해외로 유출되는 유학비용을 국내로 흡수하고, 기러기아빠 등 사회 문제를 감소하는데 기여하고 있음
- 국제자유도시에 거주하는 내·외국인이 편하게 진료받을 수 있는 외국 의료기관을 설립하고, 서비스업 중심인 제주도에 IT, BT산업을 위한 첨단 과학기술단지를 조성하는 노력을 통해, 카카오, 이스트소프트, 벤처기업 내외 우수기업이 제주에 자리 잡았음



〈그림 6-4〉 제주국제자유도시 개발센터

- 헬스케어타운에서는 의료코디네이터 양성과정 추진을 통해 전문인력을 배출하였고, 다수의 제주 인재를 채용하였음. 또한, 심각한 사회문제인 청년실업을 해결하기 위해 신화역사공원의 초,중급 관리자로 제주 청년을 채용, 체계적인 연수와

정을 거쳐 실무자를 양성해 청년 실업률 감소에 기여하고 있음

- 1차 산업의 발전을 위해 농기계, 수산종묘, 해녀복 등을 지원하고 마을기업 설립을 지원해 지역주민의 추가 소득원 발굴에 힘쓰고 있음. 또한, 저소득층, 장애인 등 소외계층을 위한 나눔을 꾸준히 진행하고 있으며, 드림나눔 봉사단을 통해 전 임직원이 힘을 합쳐 제주 전역에 사랑을 전달하고 있음

(3) 프랑스 노지카 국립해양센터

(가) 설립목적

- 노지카 국립해양센터(Nausicaa Centre National de la Mer)는 대중들에게 바다의 중요성과 풍요로움을 널리 알리고 의식을 개선하여 해양생물들을 적극적으로 보호하자는 취지로 설립됨

(나) 설립개요 및 방향

- 노지카 국립해양센터는 프랑스 노르파드칼레 주 파드칼레 데파르트망의 블로뉴쉬르메르에 있는 대규모 해양 전시관이자 연구기관으로 유럽에서 가장 규모가 큰 공립 해양센터로 1991년 개관하였음
- 3,500㎡의 대형 수족관을 통해 교육·홍보의 기능을 수행하고 있으며 5,500㎡의 연구실과 1,100㎡의 자료실을 통해 연구기능을 동시에 수행하고 있음
- 단순한 수족관이 아닌, 종합해양센터로 과학기술전시관, 박물관, 놀이공원까지 해양과학과 해양문화를 모두 포괄하여 운영되고 있음

(다) 운영현황

- 센터 내에서는 50여개의 대형 수족관을 통해 국제적인 체험학습 프로그램을 운영하고 있으며 해양연구와 관련된 토론회는 물론 강연회, 전시회 등을 동시에 운영하고 있음
- 유네스코를 비롯한 다양한 국제단체와 대규모 협력 연구프로젝트 및 환경운동 평가를 실시하여 해양생태계의 중요성을 알리고 전파하는 큰 역할을 수행하고 있음
- 유엔지정 ‘세계바다의 날’을 기념하는 ‘Passport of Citizen of the Ocean(해양시민여권)’ 행사를 개최하여 바다에 대한 소중한 의식을 일깨우기 위한 노력을 기울이고 있음



〈그림 6-5〉 프랑스 노지카 국립해양센터

라) 해양관광지원센터 주요 기능

(1) 기본방향

- 해양관광지원센터는 국내의 해양레저관광사업 및 개발계획 등에 대한 지속적이고 체계적인 행정추진의 전담과 해양레저관광분야의 전담투자유치, 홍보/마케팅 등 및 교육아카데미 운영을 통한 도서 해양레저관광 기반 조성 과 교육 기능 등을 위한 기관임

(2) 주요기능

(가) 국내 해양관광 지원 관련 계획 및 사업의 전담 추진

- 도서 해양레저관광센터의 가장 핵심적인 기능으로써 국내 해양관광개발 과 관련된 사업들의 실질적 추진을 전담하는 기능을 수행하도록 함
- 또한, 도서 해양관광센터의 지속적인 경영을 위한 전략과 계획을 수립하 고 운영을 위한 예산편성과 주요사업 추진에 대한 경영평가 등 관리감독 기능을 수행하여 센터의 지속성을 제고시킬 수 있도록 함

(나) 국내 해양관광사업에 대한 투자유치, 홍보, 마케팅

- 도서 해양관광지원센터 설립을 통해 인천시 도서 지역을 중심으로 사업의 적극적인 투자유치를 달성할 수 있도록 전담기능을 설정함
- 해양레저관광사업에 대한 국내외 투자자 도출을 위한 컨퍼런스 및 문화·지

리적 특성과 여수를 방문한 관광객 수요를 반영한 지역특화 콘텐츠를 개발

- 크루즈 관광객 유치를 위하여 지역축제와 같은 내륙관광상품 개발 또는 크루즈 항로와 연계한 관광상품 개발

○ 이와 함께 국내의 통합적인 도서 해양레저관광에 대한 안내 및 정보제공 역할을 수행토록 함

- 인천시 도서 지역 등 국내 해양관광지에 대한 언어소통 및 안내표시판 설치 등 환경 개선과 통합적인 관광안내서비스 제공(숙박, 먹거리, 놀거리 및 체험거리 등)

(다) 교육 아카데미

○ 중앙정부와 인천시 관광분야 공무원과 종사자를 대상으로 한 어학·비즈니스 매너 등 교육아카데미를 유치함으로써 인력양성 및 국내 해양레저 관광분야의 성장과 발전에 이바지할 수 있도록 함

○ 해양레포츠 활성화를 위하여 분야별 자격증 연수 및 발급 기능을 추가하고 다양한 교육정보를 제공하기 위하여 위탁교육강사를 선정·초청하여 상설 아카데미를 운영하도록 함

(라) 해양관광 국제네트워크 구축

○ 중국, 일본 및 동남아시아의 대표적인 해양레저관광도시들과의 국제적 네트워크를 구축하여 해양레저관광도시로서의 발전을 위한 전략적인 방안 마련 등을 지속적으로 교류하고 연계사업을 추진하도록 함

마) 종합평가 및 정책제언

(1) 국내 해양레저관광분야에 대한 명확한 현황진단

○ 본 해양관광지원센터의 설립은 국내의 해양관광분야에 대한 개발사업 발굴, 통합마스터플랜 수립, 홍보 및 마케팅, 투자유치, 해양관광실무 전문인력 양성 및 교육 등 국제적으로 차별화된 한국해양관광목적지 창출과 비전마련을 위한 중추적인 역할을 수행하게 될 전담조직임

○ 따라서 본 연구의 범위 및 특성상 현재 한국해양관광분야에 대한 산업, 여건, 부처간 행정조직 및 구성현황 등에 대한 보다 면밀한 분석이 반드시 필요할 것으로 판단됨

- 이를 통해 현 부처간 기능과 업무영역을 고려하여 최대한 효율적인 해양관광조직 및 기구로서의 구성이 달성될 수 있을 것으로 예상됨
- 또한 국내 다양한 해양산업 및 관광분야의 학술 및 연구기관에 대한 명확한 검토와 전문가자문 등을 통해 기존 학술기관과 도서 해양관광지원센터와의 포지셔닝 정립과 관계형성을 더욱 확고히 할 필요가 있음

(2) 부처간 사전협의 등 도서해양레저관광센터 설립에 대한 타당성 확보 노력

- 인천시 해양관광지원센터의 설립을 위해 가장 최상의 입지 등에 대한 검토가 수행되어야 할 것으로 판단되며, 센터의 설립타당성과 효율성을 확보할 필요가 있음
- 따라서 예상사업주체와의 사전의견 협의 및 교류가 반드시 선행되어야 할 것으로 판단됨

(3) 법제도적 장치를 통한 사전 지원체계 확충

- JDC의 설립사례와 같이 특별법과 상위계획 등에 본 도서 해양관광지원센터의 설립에 대한 사전 제도적 장치를 마련하여 행정적 추진이 원활하게 이루어지도록 해야 할 것으로 판단됨

바) 사업비

- 총 30억

사업비 구분	기 관	금 액(억원)	용 도
해양관광지원센터 설립	정부	15	센터건립, 교육 프로그램 및 전시 콘텐츠 개발, 운영비
	인천광역시	7.5	
	기초지자체	7.5	
합 계		30	

사) 사업규모

- 기간 : 2020년 1월 1일 ~ 2024년 12월 31일 (총 60개월)
- 위치 : 인천 도서지역(추후 검토 지정)

다. 레저선박 안전 검사센터 유치

☐ 비전

▶ 수도권 소형(레저) 선박 검사센터 조성

☐ 목표

▶ 선박 검사센터를 통한 서해권 소형(레저) 선박의 안전 확보

▶ 선박 검사소 유치를 통한 국제해양도시로서의 위상 조성 및 해양관광레저 도시로서의 기반 확립

1) 사업 개요

가) 필요성 및 목적

(1) 해양사고 안전망 구축의 선제적 대응 필요성

- 해상에서 발생하고 있는 사고의 주요 원인은 기관손상에 의한 사고가 약 30% 정도로 가장 많은 부분을 차지하고 있으며, 다음으로는 기타(추진축계, 조타장치 등)으로 파악되었음. 또한 사고대상 선박을 유형별로 분석한 결과 소형선박이 70% 이상으로 대부분을 차지하고 있음
- 해상에서 사고가 발생할 경우 특성상 인명사고로 직결될 가능성이 크며, 이는 사고가 발생하기 전 선제적 대응체계를 구축하는 것이 가장 합리적이고 효과적인 안전대책 방안임
 - 2018년 상반기에 발생한 어선(원)사고는 283건, 인명피해는 36명으로 집계되었으며, 어선사고는 주로 정비불량·결함과 운항부주의 등으로 나타났고 선원들이 다치는 사고의 경우 선상작업 중 가장 많이 발생함
- 소형선박 중 어선의 경우 5년마다 정기검사가 의무화되어 있으며, 현재는 선박소유자가 선박안전기술공단에 검사신청 시 소속 검사원이 직접 현장을 방문하여 검사가 진행되고 있음
- 선박검사는 정기, 중간, 임시 임시항해 등 다양한 종류로 진행되며, 제대로 된 검사를 하기 위해서는 선거 시설을 활용하여 해수면에서 선박을 육지로 계류한 상태에서 검사가 진행될 필요가 있음

- 현장방문을 통한 검사의 경우 정밀한 검사장비를 활용한 검사보다는 검사원의 선박 표면 육안 검사, 간단한 운항시험 등으로만 검사가 진행될 수 밖에 없는 한계가 존재함
- 인천지역의 소형선박은 대부분 어선이며, 현재 선박검사시 검사원이 해당 지역 및 도서지역을 방문하여 수행하고 있어 정확하고 정밀한 검사수행에 제약이 있음

○ 소형선박 검사센터 조성시 3차원 선박형상 스캐너, 내시경 장비 등을 통해 검사의 질을 높여 사전에 사고를 예방할 수 있을 것이며, 현재 현장방문을 통한 선박검사 시 대상지역에서 발생할 수 있는 오염원을 체계적으로 관리하여 해양오염 발생 가능성 역시 통제가 가능할 것으로 판단됨

(2) 소형선박 관련 원스톱 서비스 제공으로 인한 대국민 서비스 향상

○ 소형선박 관련 업무를 처리할 때 담당부서 및 기관이 상이함에 따라 선박 소유자들은 행정적 불편함을 느끼고 있음

<표 6-6> 어선과 수상레저기구의 업무별 차이

구 분	어 선	수 상 레 저 기 구
관계법령	• 어선법 • 선박안전법	• 수상레저안전법
면허 종류 (소관부처)	• 소형선박면허(지방해양수산청)	• 동력수상레저기구조정면허(해양경찰청) • 일반조종면허 1급·2급 • 요트조정면허
등록지	• 주로 이용하는 항구 및 포구를 관할하는 시·군·구청장	• 소유자 주소지를 관할하는 시·군·구청장
검사기관	• 선박안전기술공단	• 선박안전기술공단 • 수상레저안전협회 • 수상레저연합회
안전교육	• 수협	• 해경
수리	• 소형선박 수리조선소, 자동차정비소 등	• 구입처 등

- 선박소유자를 위해 선박의 등록, 검사, 교육 등을 원스톱으로 제공하기 위한 통합시스템을 구축할 필요가 있으며, 이를 일원화하여 관리할 수 있는 소형선박 검사센터 구축은 긍정적인 효과를 기대할 수 있을 것으로 판단됨
- 이외 통합시스템에는 해양수산부 등에서 선정한 모범정비업체 리스트를 제공하여 선박소유자가 선박검사 후 수리까지 만족도를 유지할 수 있게 해야 함

- 향후 소형선박 검사센터에서 면허증 취득을 위한 실기 연습 및 시험장, 면제교육장, 그리고 수상안전교육장도 제공할 수 있을 것이며 인천의 경우 조정면허 시험장, 면제교육장 및 수상안전교육장이 입지해 있지 않아, 센터 유치 시 시험장, 면제교육장 및 수상안전교육장 유치 역시 기대할 수 있을 것으로 판단됨
- 수상레저기구의 조정면허시험장은 전국에 총 32개소, 면제교육장은 47개소, 수상안전교육장은 33개소가 있으며, 현재 인천의 경우에는 관련 기관이 없는 것으로 나타남

〈표 6-7〉 수상레저기구 조정면허시험장, 면제교육장, 수상안전교육장 현황

(단위 : 개소)

구분	서울	경기	강원	충남	충북	경북	경남	전남	제주	부산	울산	전북	계
면허 시험장	4 (요트)	3	2 (요트)	2	1	4 (요트)	6 (요트2)	4 (요트)	2 (요트)	2 (요트)	1	1	32
면제 교육장	2	6	3	3	2	6	10	5	2	5	1	2	47
수상안전 교육장	4	3	2	2	1	4	7	4	2	2	1	1	33

자료 : 해양경찰청(2018), 내부자료

(3) 연관산업(고부가가치)을 통한 사회경제적 파급효과

- 해양레저산업은 국가 경제발전과 더불어 향후 발전 가능성이 높은 블루오션 관광산업으로 평가되고 있으며 실제 해양레저활동 인구의 증가 특히, 수도권에 전국대비 31%의 레저인구가 분포하고 있음
- 낚시어선 등을 활용한 해양레저 산업도 그 규모가 점차 확대되고 있으며, 마리나 시설을 이용하는 요트 및 모터보트 등 다양한 해양레저 활동이 확산되고 있음
- 해양레저산업은 수상레저기구 및 관련 부품 제조업, 마리나시설 개발 및 운영업 등 다양한 영역의 산업에 큰 영향력을 미치는 산업임
- 요트 및 모터보트 산업은 다양하고 많은 고급기술을 결합한 종합산업으로 조선기술 외에 부품소재, 자동차, 메카트로닉스 기술 등 융합기술과 인테리어 기술 등 하이테크 기술과 경영 및 마케팅 등의 종합적인 전략과 기술 도입이 요구되기 때문에 전후방산업 파급효과가 큰 산업으로 인식하고 있음

-
- 때문에 간단한 부품을 판매하거나 정비를 위한 유관산업들이 소형선박 검사센터 인근에서 성장할 수 있을 것으로 파악됨
 - 또한 수상레저기구 소유자들이 검사를 위해 소형선박 검사센터를 방문시 인근 마리와 연계를 통해 해양레저활동을 활성화시킬 수 있을 것임
 - 현재 인천의 마리나시설은 총 2곳으로 왕산마리나는 운영 중이며, 덕적마리나의 경우 계획만 수립되어 있음. 인천시는 추가로 6곳*을 제2차 마리나항만 기본계획에 반영하여 수도권 마리나 거점도시로 도약하고자 함
 - * 중구 영종도 한상드림랜드 예정부지, 중구 무의도 광명항 일원, 옹진군 선재도 해변, 송도국제도시 워터프론트 사업지역, 송도국제도시 골든하버 예정부지 등
- (4) 해양 관련 국가기관(공공기관) 유치를 통해 해양도시 인천 지위 확보
- 중앙정부의 공공기관 지방이전과 관련한 이슈가 지속적으로 떠오르고 있는 가운데 최근 여당 대표를 비롯해 청와대 국무조정실장이 2차 공공기관 이전문제를 언급하여 인천시 입장에서 이에 대한 문제에 대한 우려의 목소리가 커지고 있는 상황임
 - 공공기관 지방이전은 수도권 과밀화 현상을 완화하고 국토 전체의 균형 발전 차원의 대의적 차원에서 추진되고 있으나 공공기관 이전시 효율성, 국가경쟁력 등 다양한 측면에서의 이점이 상충되는 사안임
 - 최근 인천 서구의회에서도 인천 공공기관의 지방 이전 반대 결의안이 채택되었으며 2007년부터 2015년까지 선박안전기술공단 등 모두 6개의 공공기관이 인천에서 타 지역으로 이전되어왔고 2012년부터 4차례에 걸쳐 ‘공공기관 이전 도미노 현상’이 발생한 바 있음
 - 특히 해운·항만관련 기관의 이전이 특정 지자체에 집중되고 있어 항만을 역내에 두고 있는 인천에 해양 관련 공공기관의 유치 요구 역시 지속적으로 제기되고 있음
 - 현재까지 국내에는 소형선박안전 검사센터가 설립된 바 없으며 선박안전기술공단은 최근 거점별(수도권, 경남권, 전라권, 동해권) 선박안전 검사센터 조성을 위한 연구를 통해 제반사항을 검토 중에 있음
 - 수도권 인근 지역에서도 마리나 시설을 비롯해 어선이 등록되어 있는 지자체의 경우 수도권 소형선박 검사센터 유치를 위한 유치경쟁이 가중될 가능성이 큼
-

- 최근 중부지방해양경찰청 권역 내 타 지자체에서 중부청 이전을 주장하며 청사 이전 요구조건으로 면적 1,000평 이상, 초기근무인력 120명 이상, 대단위 아파트 근거리 위치, 신청사 건립과 관련해 토지 무상사용 등을 제시하고 있는 상황임
 - 인천지역 내 소형선박 소유주의 편의 제공과 더불어 국가에서 운영되는 소형선박 검사센터의 유치 및 구축은 인천지역 내 상기 문제를 일부 해소할 수 있을 것으로 기대되며 해양 관련된 인프라 시설을 구축함으로써 해양도시로서의 기반을 다질 수 있음
- 2) 기본자료 및 조사 분석
- 가) 소형선박과 선박검사의 개념 및 현황
- (1) 소형선박의 개념 및 현황
- (가) 소형선박의 개념
- 소형선박의 정의는 현재 다양한 법령에서 정의하고 있으며, 대체로 총톤수 20톤의 초과 여부가 기준으로 나타남
 - 선박안전법의 경우 소형선박의 구분의 기준은 선박 길이임

〈표 6-8〉 소형선박의 정의

관 련 법 령	내 용
선박법 1조의2 (정의)제2항	• 총톤수 20톤 미만인 기선 및 범선 • 총톤수 100톤 미만인 부선
선박안전법제2조 (정의)	• 해양수산부령으로 정하는 방법에 따른 선박길이가 12미터 미만인 선박
어선법 제13조 (어선의 등기와 등록)	• 총톤수 20톤 미만인 어선 • 총톤수 5톤 미만인 무동력어선(검사 면제 대상)
수상레저안전법 제30조(등록)	• 수상레저활동에 이용하거나 이용하려는 것으로서의 동력수상레저기구 • 수상오토바이 • 선내기 또는 선외기인 모터보트로서 대통령령으로 정하는 모터보트 • 공기를 넣으면 부풀고 접어서 운반할 수 있는 고무보트를 제외한 대통령령으로 • 정하는 고무보트 • 총톤수 20톤 미만으로 대통령령으로 정하는 요트

자료 : 법제처 국가법령정보센터(2018)

- 수상레저기구의 경우에는 수상레저안전법에 따라 등록 의무를 가지고 있는데 그 기준을 살펴보면 총톤수 20톤 미만일 경우에만 등록이 가능한 것으로 명시됨
- 이는 수상레저활동을 목적으로 등록하는 수상레저기구의 경우 소형선박에 해당됨을 의미하고 있음
- 수상레저기구는 수상레저안전법 시행령 제2조(정의)에서 자세히 설명되고 있음

〈표 6-9〉 수상레저기구의 종류

구 분	종 류
대통령령	• 모터보트, 세일링요트(돛과 기관이 설치된 것), 수상오토바이, 고무보트, 스쿠터, 호버크레프트, • 수상스키, 패러세일, 조정, 카약, 카누, 워터슬레드, 수상자전거, 서프보드, 노보트
총리령	• 무동력 요트, 윈드서핑, 웨이크보드, 카이트보드, 케이블 수상스키, 케이블 웨이크보드, • 수면비행선박, 수륙양용기구, 공기주입형 고정식 튜브, 물추진형 보드

자료 : 법제처 국가법령정보센터(2018)

(나) 소형선박의 현황

- 현재 국내 소형선박의 현황을 별도로 집계하지 않고 있기 때문에 선박 안전기술공단의 검사관리 대상선박 현황 data를 기준으로 국내 어선 등록 현황, 수상레저기구 현황을 통해 국내 운영 중인 소형선박의 운영현황을 파악하였음
- 선박안전기술공단의 자료에 따르면 검사관리 대상선박은 2017년 기준 총 95,700척으로 이 중 어선이 전체 선박에서 68.7%의 비중을 차지하고 있음
 - 비어선에는 여객·화물선, 유조선, 예인선, 수상레저기구 등이 포함되며, 최근 수상레저기구의 증가로 대상선박 전체 대비 비중이 해가 갈수록 높아지고 있음

〈표 6-10〉 검사관리 대상선박 현황

(단위 : 척)

구 분	2014년	2015년	2016년	2017년	2018년 3월
계	86,862	89,736	93,467	95,700	96,460
어선	65,440 (75.3%)	65,746 (73.3%)	65,854 (70.5%)	65,742 (68.7%)	65,744 (68.2%)
비어선	21,422 (24.7%)	23,990 (26.7%)	27,613 (29.5%)	29,958 (31.3%)	30,716 (31.8%)

자료 : 선박안전기술공단(2018), 내부자료

- 소형선박을 추정하기 위해 톤급별로 검토한 결과 총 톤수 20톤 미만은 2017년 기준 어선 63,074척, 비어선(일반선)의 경우 2,262척으로 총 65,336척으로 분석됨
- 검사관리 대상선박 중 전체 기준 91.4%가 소형선박에 해당되는 것으로 파악되었음

〈표 6-11〉 검사관리 대상선박 톤급별 현황

(단위 : 척)

구 분		어선					비어선(일반선)				
		'13년	'14년	'15년	'16년	'17년	'13년	'14년	'15년	'16년	'17년
계		65,369	65,440	65,746	65,854	65,742	5,687	5,669	5,699	5,652	5,722
소형 선박 기준	소계	62,835	62,866	63,158	63,233	63,074	2,354	2,339	2,311	2,251	2,262
	2톤미만	37,246	36,890	36,707	36,186	35,418	523	550	571	554	562
	2~5톤	18,195	18,283	18,396	18,479	18,541	490	472	447	441	448
	5~10톤	6,685	6,994	7,345	7,821	8,282	509	488	476	460	462
	10~20톤	709	699	710	747	833	832	829	817	796	790

자료 : 선박안전기술공단(2018), 내부자료

(다) 수상레저기구 현황

- 수상레저기구의 경우 2015년 기준 레저선박은 총 2,187대가 등록되어 있으며, 2011년 대비 2배가 증가한 것으로 나타나 해양레저시장이 확대되고 있음
- 국내 제도상 20톤 미만의 동력 요·보트는 「수상레저안전법」에 따라 동력 수상레저기구로 등록, 20톤 이상의 동력 요·보트는 「선박법」에 따라 선박으로 등록하고 있음

〈표 6-12〉 레저선박 등록 현황

(단위 : 척)

구 분	계	수상레저안전법 (모터보트 및 동력요트)	선박안전법 (플레저보트 및 유선)
2011년	1,118	1,004	114
2012년	1,595	1,562	33
2013년	2,162	2,146	16
2014년	2,292	2,320	△28
2015년	2,187	2,215	△28
총계(누적)	15,172	14,330	842

자료 : 마리타포털(2018), 수상레저통계 17 기준 현황

- 레저선박 조정면허 취득인원은 2017년 기준 일반1급 면허 5,545명, 일반2급 면허 14,311명, 요트면허 1,740명으로 집계되었음

〈표 6-13〉 레저선박 조정면허 취득인원

(단위 : 명)

구 분	계	일반 1급	일반 2급	요 트
2011년	13,413	4,243	7,707	1,463
2012년	14,233	4,884	8,108	1,241
2013년	13,973	4,587	7,984	1,402
2014년	13,422	4,020	8,409	993
2015년	15,059	4,759	9,250	1,050
2016년	16,511	5,070	10,251	1,190
2017년	21,596	5,545	14,311	1,740

* 자료 : 마리나포털(2018), 수상레저통계 17 기준 현황

* 주 : 1급 : 수상레저사업 종사자, 면허시험기관의 시험관이 취득해야 하는 면허

* 주 : 2급 : 동력수상레저기구(모터보트, 수상오토바이, 고무보트, 스쿠터 등) 조종을 위한 면허

* 주 : 요트 : 요트를 조종하는 자 및 요트조종면허 시험관이 취득해야 하는 면허

- 지역별로 살펴보면 경기도에서 교부된 조정면허증이 가장 많으며, 수도권인 서울, 인천, 경기의 조정면허증 교부 비중은 전국 대비 30.9%의 비중을 차지하고 있음
- 인천의 경우 2013년 이후 연평균 17.5%의 증가율을 보임

〈표 6-14〉 지역별 조정면허증 교부 현황

(단위 : 명)

구 분	2013년	2014년	2015년	2016년	2017년	비 중 (2017년)	연평균 증가율
수도권	3,961	3,831	4,234	4,517	6,677	30.9%	13.9%
서울	1,404	1,265	1,345	1,390	1,913	8.9%	8.0%
인천	619	652	713	728	1,178	5.5%	17.5%
경기	1,938	1,914	2,176	2,399	3,586	16.6%	16.6%
부산	1,462	1,357	1,391	1,554	1,675	7.8%	3.5%
대구	430	438	542	599	645	3.0%	10.7%
광주	283	327	385	404	591	2.7%	20.2%
대전	232	224	345	215	299	1.4%	6.5%
울산	458	452	566	546	689	3.2%	10.7%
강원	603	558	591	626	994	4.6%	13.3%
경남	1,939	1,661	2,141	2,344	3,250	15.0%	13.8%
경북	1,035	990	1,120	1,188	1,291	6.0%	5.7%
전남	1,732	1,361	1,326	1,926	2,345	10.9%	7.9%
전북	423	459	517	537	673	3.1%	12.3%
충남	695	918	1,009	1,111	1,262	5.8%	16.1%
충북	274	316	402	388	449	2.1%	13.1%
제주	446	530	490	556	756	3.5%	14.1%
합계	13,973	13,422	15,059	16,511	21,596	100.0%	11.5%

자료 : 해양경찰청(2018), 내부자료

- 수상레저기구 등록 현황을 살펴보면 모터보트가 14,909척, 모터보트(선내기) 2,640척, 고무보트 2,826척, 수상오토바이 5,968척, 세일링요트 760척 등 총 27,103척이 등록되어 있음
- 수상레저기구 중 전체 대비 약 30%가 수도권에 등록되어 있는 것으로 나타남

〈표 6-15〉 지역별 수상레저기구 등록 현황

(단위 : 척)

구 분	모터보트	모터보트 (선내기)	고무보트	수상 오토바이	세일링요트	합 계	비 중
수도권	4,335	794	861	1,800	284	8,074	29.8%
서울	879	282	185	714	110	2,170	8.0%
인천	928	115	120	170	16	1,349	5.0%
경기	2,528	397	556	916	158	4,555	16.8%
부산	734	309	74	593	117	1,827	6.7%
대구	233	83	17	446	11	790	2.9%
광주	181	24	94	61	10	370	1.4%
대전	208	45	74	158	5	490	1.8%
울산	328	57	64	228	16	693	2.6%
강원	957	75	169	397	42	1,640	6.1%
충북	299	41	113	121	10	584	2.2%
충남	1,222	86	564	271	21	2,164	8.0%
전북	341	50	122	147	12	672	2.5%
전남	1,429	254	176	201	55	2,115	7.8%
경북	890	172	231	734	30	2,057	7.6%
경남	2,822	462	83	690	127	4,184	15.4%
제주	904	176	177	112	20	1,389	5.1%
세종	26	12	7	9	0	54	0.2%
합계	14,909	2,640	2,826	5,968	760	27,103	100.0%

자료 : 해양경찰청(2018), 내부자료

- 국내 수상레저사업장은 사업구역에 따라 해수면과 내수면으로 구분되며, 과거 내수면사업장 중심에서 점차 해수면 사업장으로 해양레저활동 범위가 확대되고 있음
 - 내수면 사업장은 대부분 래프팅과 수상스키 활동이 주를 이룸
 - 해수면 사업장은 모터보트나 바나나보트 등 견인형 수상레저기구 활동이 주임
- 수상레저사업자는 수상레저기구를 빌려주는 사업 또는 수상레저활동을 하는 자를 수상레저기구에 태우는 사업으로 주로 모터보트, 수상오토바이, 고무보트를 빌려주거나 태워주는 사업이 대부분임
- 2017년 기준 운영 중인 수상레저 사업장은 총 1,035개소로 이 중 해수면은 487개소, 내수면은 548개소임
 - 2010년에는 내수면 사업장이 해수면 사업장보다 비중이 더 높았지만, 연평균 해수면 사업장의 증가율이 내수면 사업장보다 4배 이상 높아지면서 향후 해수면 사업장 수가 더 늘어날 것으로 예측됨

〈표 6-16〉 수상레저사업장 등록 현황

(단위 : 개소)

구 분	합 계	해 수 면	내 수 면
2010년	864	353	511
2011년	862	350	512
2012년	914	368	546
2013년	908	389	519
2014년	893	392	501
2015년	974	414	560
2016년	1,014	458	556
2017년	1,035	487	548
연평균 증가율	2.6%	4.7%	1.0%

자료 : 해양경찰(2018), 내부자료

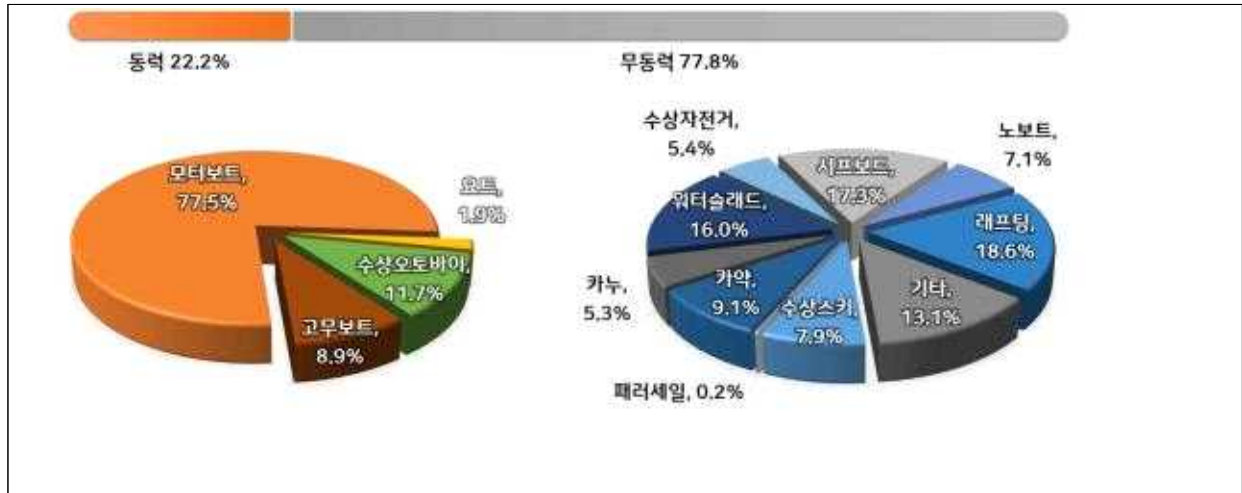
- 수상레저사업장에서 이용하는 수상레저기구는 2017년 기준 총 16,011척으로 무동력 수상레저기구는 77.8%로 대부분을 차지하고 있음
- 동력 수상레저기구는 모터보트가 77.5%로 대부분이며, 나머지 수상오토바이 11.7%, 고무보트 8.9%, 요트 1.9%의 비중임
 - 무동력 수상레저기구의 경우 래프팅이 18.6%로 가장 많으며, 서프보드 17.3%, 워터슬래드 16.0%, 카약 9.1% 순임

〈표 6-17〉 수상레저사업장 연도별 현황

(단위 : 개소, 척)

구 분		2013년	2014년	2015년	2016년	2017년
사업장소재지(총계)		908	893	974	1,014	1,035
기구 총계		11,048	11,305	13,480	13,708	16,011
동력	소계	1,773	1,914	2,086	2,118	3,559
	모터보트	1,292	1,401	1,601	1,614	2,758
	요트	85	81	78	66	66
	수상오토바이	264	276	276	306	418
	고무보트	132	156	131	132	317
무동력	소계	9,275	9,391	11,368	11,449	12,452
	수상스키	915	657	929	905	637
	패러세일	11	22	13	21	10
	조정	-	6	0	5	6
	카약	933	1,101	1,207	1,037	1,228
	카누	254	441	777	612	726
	워터슬래드	1,392	1,207	1,586	1,835	1,830
	수상자전거	661	500	616	622	472
	서프보드	351	735	1,289	1,978	2,810
	노보트	1,122	1,774	960	812	766
	래프팅	3,030	1,649	2,561	2,127	2,180
	기타	606	1,299	1,430	1,495	1,787

자료 : 해양경찰(2018), 내부자료



자료: 마리나포털(2018), 수상레저통계 2017 기준 현황

〈그림 6-6〉 수상레저사업장 등록기구 비중

(2) 선박검사의 개념 및 현황

(가) 선박검사의 개념

- 선박은 해상에서 발생할 수 있는 각종 위험으로부터 안전하게 항해 할 수 있는지 여부를 판단하기 위한 선박검사를 받아야 함
 - 선박안전법에 의한 선박검사는 선박이 법으로 정한 최소기준에 적합하도록 하게 하여 해상에서 예기치 않게 발생할 수 있는 각종 위험으로부터 선원 및 선박을 최대한으로 보호하기 위해 제정되었음
- 관계법령에 따른 선박검사의 종류는 다음과 같음

〈표 6-18〉 선박검사의 정의

관 련 법 령	내 용
선박안전법 제2장 (선박의 검사)	건조검사, 정기검사, 중간검사, 임시검사, 임시항해검사, 국제협약검사
어선법 제4장 (어선의 검사 등)	- 정기검사, 중간검사, 특별검사, 임시검사, 임시항해검사 - 형식승인시험기관의 지정 등 - 지정사업자 지정 등
수상레저안전법 제5장 (수상레저기구 등록 및 검사)	- 신규검사, 정기검사, 임시검사 - 안전검사 업무대행 관련 내용 등

자료 : 법제처 국가법령정보센터(2018)

- 현재 수상레저기구를 포함한 소형선박의 검사는 선박안전기술공단과 수상레저안전협회, 수상레저연합회에서 시행하고 있음

(나) 선박검사의 범위

① 선박검사

- 검사대상은 아래 선박을 제외한 여객선, 화물선, 어선 등 모든 선박임
- 군함 및 경찰용 선박
 - 노와 상앗대만으로 운전하는 선박
 - 수상레저안전법에 따른 안전검사를 받은 수상레저기구 : 2007년 11월 4일 전에 건조된 선박 중 다음의 각 목의 어느 하나에 해당하는 선박
 - 추진기관 또는 범장이 설치되지 아니한 선박으로서 평수구역 안에서만 운항하는 선박
 - 추진기관 또는 범장이 설치되지 아니한 선박으로서 연해구역을 운항하는 선박 중 여객이나 화물의 운송에 사용되지 아니하는 선박
 - 내수면어업법에 따른 면허어업·허가어업 또는 신고어업에 사용되는 선박으로서 2007년 11월 4일 이전에 최초로 정기검사를 받은 선박
- 선박검사의 종류는 크게 6가지로 다음과 같음

〈표 6-19〉 선박검사의 종류

구 분	내 용
건조검사	• 선박의 건조시부터 완공시까지 승인된 설계도면에 따라 건조되는지 여부를 확인하는 검사
정기검사	• 최초로 항해에 사용하는 선박 및 선박검사증서 유효기간이 만료되는 선박에 대하여 선체상가(임거), 선체두께측정, 기관개방 등의 전반에 대하여 실시하는 정밀한 검사
중간검사	• 정기검사와 정기검사 사이에 실시하는 검사로서 제1종 및 제2종 중간검사로 구분되며 선박시설, 만재흡수선 및 무선설비 등에 대하여 실시하는 검사
임시검사	• 선박시설에 대하여 개조 또는 수리를 하고자 하거나 만재흡수선, 선박용도 등을 변경하고자하는 때에 실시하는 검사
임시항해검사	• 선박검사증서를 받기 전에 선박을 임시로 항행에 사용하고자 할 때 실시하는 검사
국제협약검사	• 국제항해에 취항하는 선박에 대하여 실시하는 검사

자료 : 선박안전기술공단(2018)

- 선박검사 처리절차는 다음과 같음
 - 선박소유자가 선박검사를 신청하면 선박안전기술공단에서 검사 일시와 장소를 협의함
 - 협의된 날짜와 장소에서 선박안전기술공단 소속의 검사원이 검사를 진행하며, 검사 합격시 검사증서를 교부함
- ② 수상레저기구검사
 - 수상레저기구 검사는 수상레저활동에 사용하는 수상레저기구의 안전성 확보를 위하여 수상레저안전법에서 정한 안전검사 기준에 적합한지 여부를 확인하는데 목적임
 - 검사 및 등록 대상은 총톤수 20톤 미만의 모터보트 및 세일링요트, 추진기관 30마력 이상의 고무보트, 수상오토바이임
 - 수상레저기구검사의 종류는 다음 3가지임

〈표 6-20〉 수상레저기구검사의 종류

구 분	내 용
신규검사	• 수상레저기구의 등록을 하려는 경우에 하는 검사
정기검사	• 등록 후 5년마다 정기적으로 하는 검사(다만, 수상레저사업에 이용되는 수상레저기구는 1년마다 정기검사를 받아야 함)
임시검사	• 수상레저기구의 구조나 장치 등을 변경한 경우에 하는 검사

자료 : 선박안전기술공단(2018)

- 검사신청 및 등록절차는 다음과 같음
 - 수상레저기구 소유자가 안전검사 신청을 하면 선박안전기술공단(검사 대행기관)에서 안전검사를 실시한 후 안전검사증을 발급함
 - 신규신청일 경우 안전검사 후 발급된 안전검사증으로 해당 시·군·구청에 수상레저기구를 등록하고 등록증 및 번호판을 부여받음
 - 이때, 개인용과 사업자용에 따라 신청 서식을 구분하여 진행함

〈표 6-21〉 소형선박 안전검사 지부별 현황

(단위 : 건)

구 분	2013년	2014년	2015년	2016년	2017년	최근 3년간 평균
본부	4	1	3	2	0	2
부산지부	1,217	687	1,589	1,434	854	1,292
부산지부 울산출장소	0	0	211	804	567	527
인천지부	1,185	735	1,353	1,768	1,274	1,465
강원지부	567	433	723	1,043	683	816
강원지부 속초출장소	529	343	597	752	498	616
보령지부	839	570	1,378	1,587	1,156	1,374
태안지부	1,101	639	1,504	1,449	1,185	1,379
전북지부	800	420	1,405	1,505	1,304	1,405
목포지부	2,149	1,074	3,688	4,272	3,576	3,845
여수지부	1,238	810	2,084	2,080	1,462	1,875
고흥지부	1,224	494	1,893	1,888	1,575	1,785
완도지부	1,830	781	4,089	3,035	2,406	3,177
경북지부	998	650	1,451	1,477	1,126	1,351
창원지부	827	366	1,301	1,327	1,201	1,276
통영지부	2,000	1,222	3,106	2,780	2,489	2,792
사천지부	895	571	1,859	1,916	1,442	1,739
제주지부	753	505	856	951	929	912
총합계	18,156	10,301	29,090	30,070	23,727	27,629

자료 : 선박안전기술공단(2018), 내부자료

〈표 6-22〉 소형선박 지부별 검사종류 현황 (2017년 기준)

(단위 : 건)

구 분	정기검사 (최초)	정기검사	중간검사 (1종)	중간검사 (2종)	임시검사	합계
부산지부	45	336	143	13	317	854
부산지부 울산출장소	22	184	102	1	258	567
인천지부	99	417	298	11	449	1,274
강원지부	6	200	215	5	257	683
강원지부 속초출장소	24	121	159		194	498
보령지부	96	320	309	1	430	1,156
태안지부	150	332	307	5	391	1,185
전북지부	29	303	235	2	735	1,304
목포지부	672	1,546	576	10	772	3,576
여수지부	161	384	446	17	454	1,462
고흥지부	567	415	261		332	1,575
완도지부	223	1,105	559		519	2,406
경북지부	16	359	331	3	417	1,126
창원지부	181	441	218	4	357	1,201
통영지부	52	827	832	17	761	2,489
사천지부	30	625	366	1	420	1,442
제주지부	5	242	313	13	356	929
총합계	2,378	8,157	5,670	103	7,419	23,727

자료: : 선박안전기술공단(2018), 내부자료

〈표 6-23〉 수상레저기구 안전검사 현황(2017년 기준)

(단위 : 건)

구 분	모터보트	고무보트	수상오토바이	세일링요트	계
선박안전기술공단	4,148	451	514	63	5,176
수상레저안전협회	1,316	132	385	248	2,081
수상레저연합회	34	47	308	0	389
합계	5,498	630	1,207	311	7,646

자료: : 선박안전기술공단(2018), 내부자료

〈표 6-24〉 수상레저기구 연도별 검사실적

(단위 : 건)

구 분	2015년	2016년	2017년	최근 3년간 평균	비율 (2017년)
수도권	677	621	1,302	867	25.7%
서울	-	-	921	921	18.2%
인천	677	621	381	560	7.5%
부산	183	255	178	205	3.5%
울산	-	-	74	74	1.5%
강원	208	218	221	216	4.4%
속초	150	164	203	172	4.0%
보령	290	202	203	232	4.0%
태안	208	229	286	241	5.6%
군산	102	121	174	132	3.4%
목포	257	267	309	278	6.1%
여수	79	117	148	115	2.9%
고흥	51	61	69	60	1.4%
완도	33	54	48	45	0.9%
포항	273	247	236	252	4.7%
마산	156	197	197	183	3.9%
통영	541	794	882	739	17.4%
사천	123	144	227	165	4.5%
제주	251	266	306	274	6.0%
계	3,582	3,957	5,063	4,201	100.0%

자료 : 선박안전기술공단(2018), 내부자료

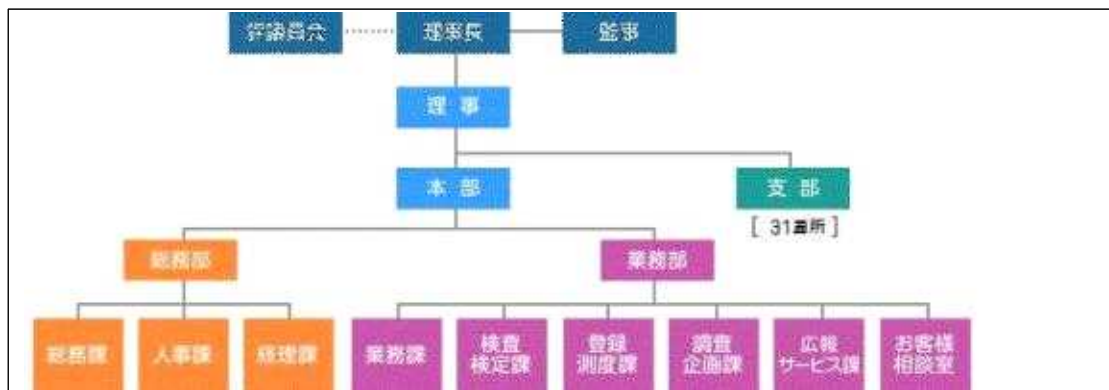
나) 선박검사 현황 및 실태

- 현재 선박소유자들이 선박안전 검사를 위해 선박안전기술공단(수상레저의 경우 한국수상레저안전협회, 한국수상레저안전연합회 등 대행업무기관 포함)에 검사의뢰를 하면 해당기관의 검사원이 방문하여 검사를 진행하는 체계로 운영 중임
- 중형 이상의 선박은 조선소 등에서 선박검사를 진행하며, 소형선박에 대다수를 차지하는 어선의 경우 대부분 도서지역에서 검사를 시행하고 있음. 때문에 검사원이 수시로 불특정 다수의 위치로 이동해야 하며, 현장 조건에 따라 정밀하고 필요한 검사가 수행되기 어려운 조건임
- 대부분의 도서지역은 슬립웨이(slip way, 육지로 선박을 옮길 수 있는 전문 장비)가 없으므로 아래 현장사진과 같이 물때를 맞추어 물양장 혹은 부잔교 위에 올려놓고 육안검사를 시행하고 있음

(1) 검사장 사례

(가) 일본 소형선박 검사기구(JCI, Japan Craft Inspection Organization) 설립개요

- 일본은 1965년대에 들어서면서 유람선, 모터보트, 요트, 유어선 등 소형선박이 증가함에 따른 사고 발생률이 높아졌음



자료: 일본 소형선박 검사기구 홈페이지 (2018)

<그림 6-7> JCI의 조직도

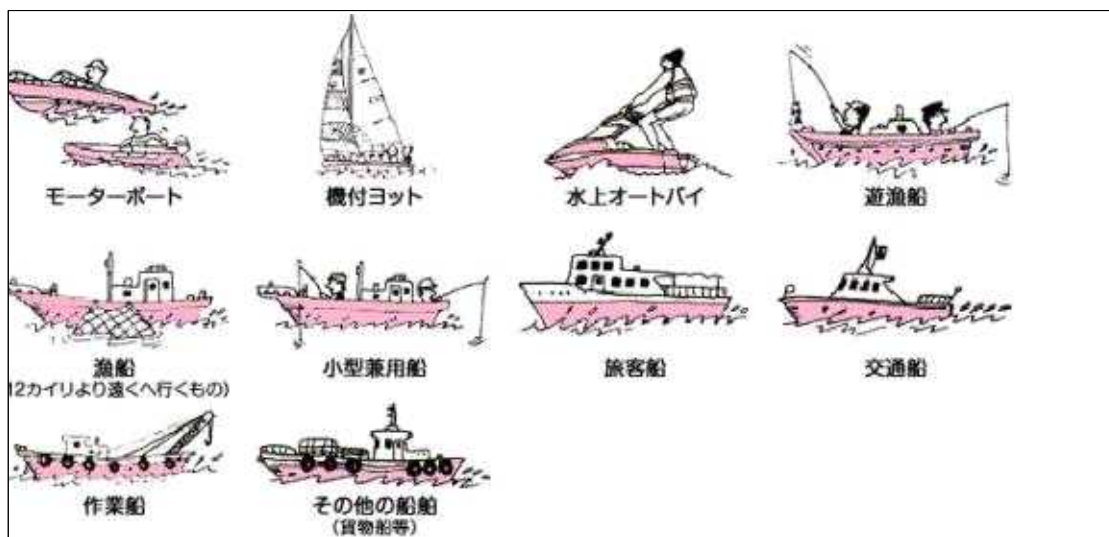
- 이에 일본 정부는 소형선박의 감항성 확보 및 인명안전을 목적으로 1973년에 「선박안전법」의 검사 대상으로 소형선박을 추가하였으며, 그 검사업무를 실시하기 위해 1974년 법인으로서 일본 소형선박 검사기구(JCI)를 설립함
- 1987년 「선박안전법」 개정에 따라 JCI는 민간 법인화되었으나 국가업무대행 기관으로 검사업무를 역할을 하면서 경영상으로는 민간 법인 형태로 사업을 운영하고 있음
- 소형선박 구조의 간소화 등이 진행되면서 1994년 5월 「선박안전법」이 개정되었으며 소형선박의 정의는 ‘길이 12미터 미만의 선박’에서 ‘총톤수 20톤 미만의 선박’으로 변경됨
- 소형선박 소유권의 공증과 재산 보호를 목적으로 2001년 7월에 공포된 「소형 선박의 등록 등에 관한 법률」에 의거하여 2002년 4월부터 소형선박의 등록 업무를 시작하였음
- 최근에는 소형선박에서 배출되는 배기가스에 의한 대기 오염 방지를 목적으로 한 「해양 오염 및 해상 재해의 방지에 관한 법률」 등의 일부를

개정하는 법률」에 근거 해, 2004년 11월부터 출력 130KW 이상의 디젤 엔진의 NOx 방출량을 확인하는 검사 역시 진행 중에 있음

- 선박검사 및 등록 신청은 선박의 보관 장소를 관할하는 지부에서 접수하고 있으며, 본부에서는 검사, 등록 절차는 실시하지 않고 있음

(나) 검사 대상 선박

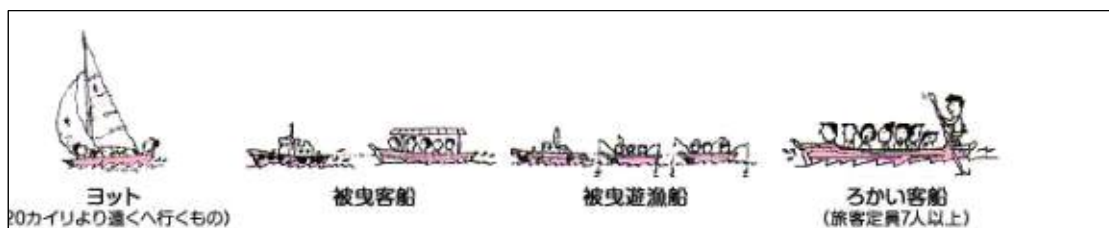
- 검사 대상 선박은 총 톤수 20톤 미만의 소형선박으로 그 유형은 다음과 같음



자료: 일본 소형선박 검사기구 홈페이지 (2018)

<그림 6-8> JCI의 검사 대상: 엔진이 내장된 선박(범선 포함)

- 2003년 6월 1일부터 소형선박의 정의가 기존 ‘총 톤수 20톤 미만’에서 ‘총 톤수 20톤 이상의 선박에서 길이가 24m 미만의 스포츠 또는 레크레이션에만 사용되는 것’으로 그 범위가 확대되었음



자료: 일본 소형선박 검사기구 홈페이지 (2018)

<그림 6-9> JCI의 검사 대상: 엔진이 없는 선박

(다) 검사 면제 대상

○ 검사 면제 대상은 총 6종류의 선박이 있으며, 다음과 같음

〈표 6-25〉 JCI의 검사 면제 대상

구분	검사가 면제되는 선박	면제되지 않는 선박 (검사가 필요한 선박)
엔진이 내장된 선박 (범선 포함)	- 길이 12미터 미만의 선박 (범선 포함)이며, 다음의 요건을 모두 충족 (1) 여객 정원이 3명 이하 (2) 선외기 선박으로서 길이 5 미터 미만의 선박의 경우에는 출력이 3.7 킬로와트 이하, 길이 5 미터 이상 선박의 경우에는 출력이 7.4 킬로와트 이하인 선박 (3) 다음에 열거하는 수역만을 항행하는 선박 - 호수(늪, 연못 포함) 또는 댐, 기침 등으로 저류된 수역에서 50 평방 킬로미터 이하의 수역 - 고지에서 정하는 호수, 해역	- 잠수선, 수중익선, 공기 쿠션 보트 등 특수선 - 위험물 벌크선
	길이 3m미만이며, 엔진의 출력이 1.5 킬로와트 미만의 소형 선박 (소위 미니 보트)	추진 용 선외기 외에 船位 보존을 위한 보조 추진기관 (전동 선외기)을 병설하고 선외기의 총 출력이 1.5 킬로와트 이상이 되는 경우
엔진이 없는 선박	로 · 노 · 장대만으로 운전하는 선박	6명 이상의 여객 운송할 선박
	길이 12미터 미만의 선박	- 국제 항해에 종사하는 선박 - 연해 구역 이상 항행하는 선박 - 잠수선, 수중익선, 공기 쿠션 보트 등 특수선 - 위험물 벌크선 - 여객 운송하는 선박
	무릎을 갖지 않는 길이 12미터 미만의 선박	- 국제 항해에 종사하는 선박 - 연해 구역 이상 항행하는 선박 - 위험물 벌크선 - 잠수선, 수중익선, 공기 쿠션 보트 등 특수선 - 엔진을 가진 다른 선박에 밀리는 것으로서 당해 예선와 견고하게 결합하여 일체가 되는 구조를 갖는 선박 - 엔진을 가진 다른 선박에 끌려 또는 밀리지 여객을 운송하는 선박으로서 길이 5m 미만의 선박의 경우에는 당해 예선의 출력이 7.4kw를 넘어가는 선박 - 길이 5m 이상의 선박의 경우에는 당해 예선의 출력이 15kw 이상의 것

자료 : 일본 소형선박 검사기구 홈페이지 (2018)

- 이외 재해 발생시에만 사용되는 구난용 선박, 선박 검사 증서를 반납한 후 계류 중인 선박, 고시에서 정한 수역만 항행하는 선박, 해안에서 12해리 이내 해역 및 내수면에서만 선박소유주가 직접 운전하는 소형 어선(어업 이외의 용도로 사용하지 않는 것) 등이 검사 면제 대상임
- 다만 어업용도의 소형어선일 경우에도 해안에서 12해리 이상의 해역을 항해할 경우에는 선박검사가 꼭 필요함

(라) 검사 종류 및 시기

- 선박의 검사 종류는 총 4가지이며, 그 시기는 검사 종류에 따라 달라짐

〈표 6-26〉 JCI의 선박검사 종류

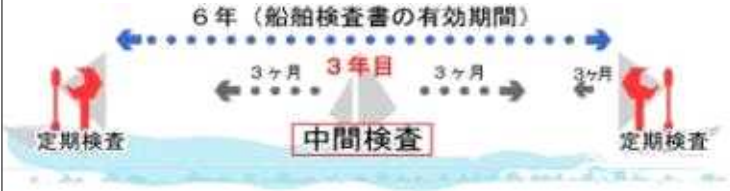
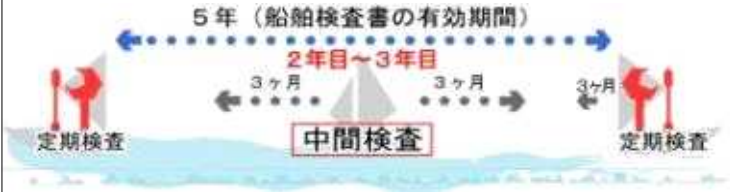
검사의 종류	내 용
정기 검사	• 처음으로 선박을 항해 할 때, 또는 선박 검사 증서의 유효기간이 만료 할 때 받을 정밀한 검사
중간 검사	• 정기 검사와 정기 검사 사이에 받는 간단한 검사, 선박의 용도 등에 따라 실시시기가 다름
임시 검사	• 개조, 수리 또는 시설의 새로운 분류 등을 실시 할 때 받는 검사
임시 항해 검사	• 선박 검사 증서를 교부받지 않은 선박을 임시로 항행 할 때 받는 검사

자료 : 일본 소형선박 검사기구 홈페이지 (2018)

- 정기 및 중간검사의 경우 일정한 주기에 검사에 응해야 하며, 그 주기 및 시기는 선박의 용도 등에 따라 다름
- 임시검사의 경우 필요시 수시로 응하며 다음과 같은 개조, 수리, 교체 등을 할 경우임
 - 선박의 길이, 폭 또는 깊이를 변경하는 개조
 - 선체의 강도, 수밀성 및 방화 가능성에 영향을 미치는 개조 또는 수리
 - 조향 장치의 개조
 - 주로 기계 또는 기관의 주요부 (크랭크 축, 프로펠러 축 등) 교체
 - 법정 비품 교체 등
 - 복원성 또는 기동성에 현저한 영향을 미칠 수 있는 개조 또는 수리

- 해난이나 화재 등으로 선체 주로 기계 또는 기관의 주요부에 심각한 손상을 받은 때
 - 선박의 항행 구역 최대 탑재 인원 등 선박 검사 증서에 기재된 항행상의 조건을 변경한 경우(기술 기준이 바뀔 경우)
 - 선박 검사 수첩에 지정된 임시 검사의 시기가 왔을 때
- 임시 항해 검사도 필요가 생겼을 때 수시로 응시하며, 그 경우는 다음과 같음
- 선박 검사 증서를 교부받지 않은 선박 검사 등을 위한 수검 장소로 회항할 때
 - 선박 검사 증서를 교부받지 않은 선박을 시운전 등에 의해 어쩔 수 없이 임시로 항행할 때

<표 6-27> JCI의 정기 및 중간 검사의 주기 및 시기

구 분	내 용
일반 소형선박 (여객선 제외)	6년마다 정기검사를 하며, 그 중간시기에 1번의 중간검사가 있음 
총 톤수 5톤 미만의 여객선 (여객 정원 13명 이상)	5년 마다 정기검사를 하며, 그 중간시기에 1번의 중간검사가 있음 
총 톤수 5톤 이상의 여객선	5년 마다 정기검사를 하며, 그동안 1년 마다(매년) 중간검사가 있음 

자료 : 일본 소형선박 검사기구 홈페이지 (2018)

3) 인천시 수도권 거점 소형선박 검사센터구축방안

가) 스마트 검사센터 구축 개요

- 해양사고는 전국적으로 증가추세가 지속되고 있으며, 소형선박에 집중되어 있음. 특히 해양사고의 주요 원인으로는 기관손상 및 기타(속구손상, 시설물 손상, 추진축계손상, 조타장치손상, 해양오염 등)로 파악되고 있음
- 국내외 해양레저 산업 및 시장은 급속도로 성장 중에 있으며, 바다에 인접한 지자체에서는 경쟁적으로 해양산업 및 관광(예: 마리나 시설 등)을 활용한 사업을 구상하고 있음. 이에 따라 해양안전에 대한 이슈는 더욱 중요해질 것으로 판단됨
- 선박안전기술공단은 선박공단법 제정을 위한 준비와 더불어, 해양사고 저감을 위한 선박검사 고도화 및 기술 고도화를 목표로 권역별 소형선박 스마트 검사센터 구축을 위한 기초조사를 착수하여 준비 중에 있음
 - 선박안전기술공단 스마트선박 검사센터 추진 경과
 - 스마트 검사센터 구축 논의를 위한 실무자회의(2018년 06월 26일)
 - * 사업방향 논의 및 사전기획연구 실시 등
 - ‘제2차 마리나항만 기본계획 수립연구’ 착수보고회 참석(2018년 07월 24일.)
 - * 해수부(해양레저관광과), 연구 주관기관(KMI)에 검사센터 구축 필요성 제시
 - ‘수도권 거점 소형·레저선박 검사센터 조성 기초연구’ 추진심의회 참석(2018년 08월 07일)
 - * 연구 필요성 및 보완사항, 추진일정, 내용 등 발표, 질의응답
 - 검사센터 구축 관련 인천시와 MOU 협의 및 초안 송부(2018년 08월 24일)
 - 검사센터 구축 공동연구 관련 인천연구원과 회의(2018년 08월 27일)
 - 「인천 해양산업 육성 종합발전계획 수립 용역」 중간보고회 참석(2018년 09월 07일)

〈표 6-28〉 스마트 검사센터 개요

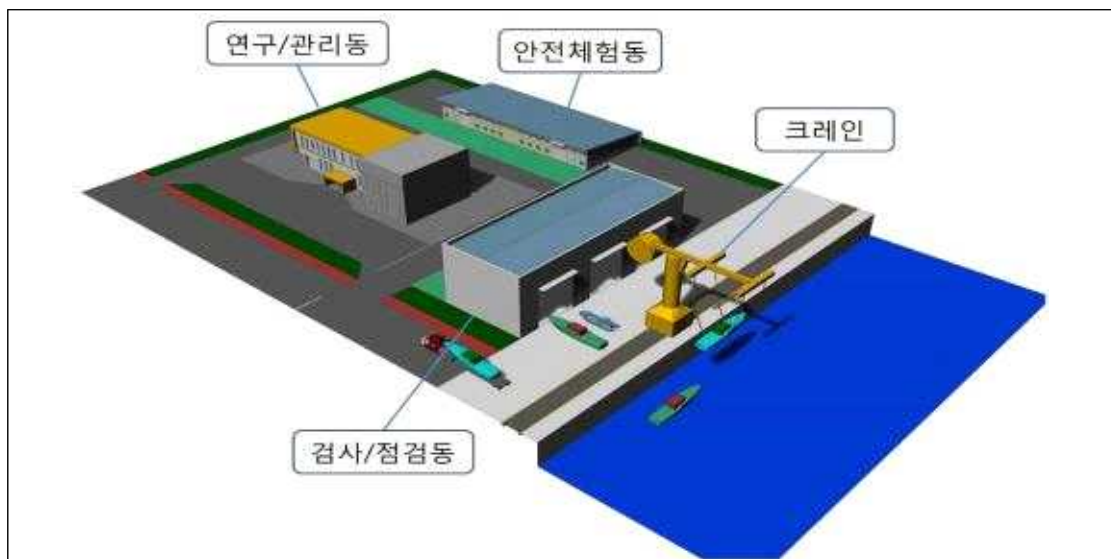
구분	주요내용
위치	• 주요거점지역(수도권, 서해, 남해, 동해)
구축규모	• 부지 15,000㎡, 공유수면 3,000㎡, 건축 3,000㎡
사업비	• 300억원[국비 150억원, 도시 150억원(부지포함)]
운영필요인원수	• 센터 조직(4팀) 및 인원(직·간접적 인원 100명)

자료 : 선박안전기술공단(2018) 내부자료

○ 스마트 검사센터는 수도권, 서해, 남해, 동해 4곳을 주요거점지역을 지정하여 각 주요 거점별 특화시켜 구축할 예정이며 거점별 예상 특화 주안점은 다음과 같음

- 수도권: 수상레저기구의 비중이 높은 수도권은 마리와 연계한 검사센터
- 서해: 어선의 비중이 높은 서해의 경우 어선 특화 검사센터
- 남해: 남해의 경우 중형이상의 선박 대상의 검사센터
- 동해: 동해의 경우 검사뿐만 아니라 수리까지 수행 가능한 검사센터

○ 수도권 스마트 검사센터의 경우 검사동, 점검동, 연구동, 안전체험동을 구축하고 환경 단체 등 민원을 고려 Slip Way 대체 시설을 통한 상가 등 시설 구축 예정임



자료 : 선박안전기술공단(2018) 내부자료

〈그림 6-10〉 스마트 선박 검사센터 조감도

- 센터 조직은 각 사업범위에 따라 4팀으로 구성하고 각 팀에는 평균 10명의 인원 배치하며, 이외 시설관리직원 5명을 두어 총 45명으로 운영할 계획임
- 센터 구축 시 공사인원 등 간접적으로 발생하는 인원은 약 55명으로 추정됨
- 스마트 검사센터는 2020년에 수도권 중심으로 기반 조성 및 사업체계를 정립한 후 2022년부터는 전국에 거점별로 확대할 계획임

〈표 6-29〉 인천시 스마트 선박 검사센터연차별 추진계획

(단위 : 천톤, 십억원)

구 분	기반조성기('20.~ '21.)	성장기('22.~ '23.)	정착기('24.~)
추진 목표	기반 조성 및 사업체계 정립 (인천 지역을 시범 사업으로 先구축)	사업 권역 확대 (수도권 권역으로 검사센터 확장)	사업체계 정립 완성 및 검사센터사업 고도화
주요 활동	- 검사 및 점검 - 소형 선박용 우선 순위가 높은 장비 위주 도입(상가시설, 이동식 크레인 등) - 교육 - VR 등의 체험 교육 위주로 親해양공간 제공 - 연구 개발 - 어선 및 소형선박의 사고 예방을 위한 안전기술 연구	- 검사 및 점검 - 다양한 선종 및 규모의 선박 검사·점검 가능한 설비 구축 - 교육 - 선박 이용자 및 종사자 대상 현장 안전교육 수행 - 연구 개발 - 권역별 산·학·연·관 협력 체계구축	- 검사 및 점검 - 4차 산업혁명 기술 기반 장비고도화(3차원 스캐너, 내시경장비 등) - 교육 - 스마트 검사센터를 통한 해양안전교육 Hub 구축 - 연구 개발 - 산·학·연·관 협력체계 정착화

자료 : 선박안전기술공단(2018) 내부자료

나) 주요내용 및 기대효과

- 선박안전기술공단에서 추진 중인 스마트 검사센터의 주요 사업내용은 크게 4가지로 구분되며, 자세한 내용은 다음과 같음



자료 : 선박안전기술공단(2018) 내부자료

〈그림 6-11〉 스마트 검사센터 주요내용 및 기대효과

(1) 선박검사

- 각종 검사 장비도입 및 3차원 선박형상 스캐너 등 스마트 기술 활용한 선박검사 수행을 통해 고품질검사를 수행 가능할 것임
 - 3차원 선박형상 스캐너, 상가설비, 이동식 크레인, 선반 등 가공 머신, 조립 Bed, 압력시험 및 비파괴장비, 추진축 평형 및 추진기 측정 설비, 기관 시운전 설비 등
 - 선체 하부를 정밀 검사할 수 있으며, 당일 검사 완료 가능할 것임
 - 검사 고도화에 따른 과학적 검증으로 일부 검사가 완화 또는 생략 가능(기관 및 감속기 개방주기 완화 등)
- 스마트한 선박검사를 제공함으로써 검사 시간 및 비용을 절감할 수 있음
 - 출장 감소에 따른 검사 품질 향상 및 검사수수료 감면 가능성
 - 검사 인력 부족 문제 일부 해결

(2) 안전점검

- 선박검사 주기(2.5~5년)에 따른 공백기에 엔진/배터리, 구멍·소방설비 등 무상점검 수행
- 열화상 카메라 및 내시경 측정 장비를 활용한 노후선박 기관설비 안전점검
- 윤활유 및 냉각수 상태 분석 시험
 - 기존 검사 항목 이외에 사고의 원인이 될 수 있는 요소(냉각수, 윤활유 점

검 등)의 점검을 통한 사고를 예방할 수 있을 것임

- 많은 시간과 비용이 소요되는 기관 개방검사를 대체할 수 있는 고도화 설비를 통해 기관설비 안전점검을 수행하여 선박안전의 연속성을 유지할 수 있으며, 기존 노후 선박의 상시 안전점검 통한 해양사고를 저감할 수 있음

(3) 체험교육

- 교육장을 활용한 선박소유자 교육 실시
 - 검사 완료 시까지 대기시간 동안 안전교육 실시로 안전문화의식 함양
 - 현재 수협·어촌어항협회 등과 협업중이며 여러 가지 대안 검토
- 검사결과에 따른 맞춤형 교육
 - 선박검사 결과 안내와 함께 인적 과실 예방을 위한 1:1 안전교육 병행 실시
 - 선박검사 결과를 데이터베이스화하여 사고예방 교육 자료로 활용
- 선박설비운용 및 설비점검 교육
 - 선박 설비의 운용 및 점검 관련 교육을 통해 올바른 사용 및 고장 시 적절한 대처 방법 체득 필요
- MR(복합현실) 장비를 활용한 소형선박 안전체험 교육
 - 선박 이용자 및 국민들에게 소형선박 관련 다양한 체험 교육을 제공하여 안전의식 고취 및 親 해양문화 확산 필요
 - 일반 시민이 이용할 수 있는 해양레저 체험공간을 조성하여 해양레저 저변 확대 및 시민 친화 공간 조성 등의 기대효과 창출가능
- 위와 같은 체험활동을 제공함으로써 선박 종사자 및 이용자들은 안전교육을 통한 대국민 안전의식 확대할 수 있음. 또한 종사자 대상 기관정비 교육 등의 수행을 통하여 인적과실 및 정비불량으로 인한 해양사고 저감할 것으로 예측되며 시민 친화적 공간으로 조성

(4) 연구개발

- 어선 및 레저선박에 관한 지역 현안 해결 관련 연구 수행
 - 예: 인천 영흥도 지역 어선의 안전 출입항 문제 해결 등
- 선박 소유자, 이용자 및 현장 검사원들의 요구사항 등의 현장애로기술 연구 수행

- 엔진개방, 프로펠러 발출 등 많은 시간이 소요되는 검사를 간소화 할 수 있는 장비도입 및 검사 기술 연구 필요
- 검사 절차의 효율화, 검사항목의 현실화 방안 연구를 통해 실제 선박안전에 기여할 수 있는 검사 방법 연구 필요
- 어업인들의 고령화에 따른 어선대상 안전기술 및 레저인구 증가에 따른 레저선박의 안전기술 연구 수행
- 충돌 방지 및 자동경보 시스템 등 어선 및 레저선박의 해상안전을 확보할 수 있는 기술 연구 필요
- 검사기술 개선 연구 수행 등에 따른 검사기술의 고도화로 선박의 안전 확보뿐 아니라 구멍/소화 관련한 기술개발을 통해 이용자의 안전 확보에 기여할 수 있음

다) 인천시 소형선박 검사센터 구축 활용가능지역 검토

- 해안변 주요 적지 분석을 위한 기존문헌을 연구하고 관계자들과 인터뷰를 통해 활용가능지역 후보지를 검토하였음
- 해안변에 건축물의 주요 기능 밀도분석을 실시하여 각 기능의 중심이 되는 지역을 추출한 후 법률상 지정되어 있는 환경보전지역과 역사문화자산 보전지역 등을 검토하였음

〈표 6-30〉 활용가능지역 검토 분석 기준

구 분	내 용
기능 밀집도	주거 밀집도 / 상업 밀집도 / 관광 밀집도 / 물류 밀집도 / 산업 밀집도 / 노후 건축물 밀집도
보전성	해양보호구역 / 특별관리해역·해양환경해역 / 생태자연도 1등급 지역 / 저어서 번식지 / 람스르습지 / 해수욕장, 하천하구, 갯골, 유수지, 간척지, 갯벌 / 연안경계
역사성	전통사찰보존구역 / 문화예술진흥지구 / 문화재보호구역

자료 : 인천광역시(2017), 인천광역시 해양친수도시 조성 기본구상(안)

- 인천시 담당과, 인천항만공사, 인천지방해양수산청 등의 관계자와 업무협의

를 진행하였음

○ 이러한 과정을 통해 현재 운영 중인 6곳과 향후 개발계획이 수립된 3곳 등 총 9개 활용가능지역을 선정하여 추가 검토하였음

- 각 지역의 운영 현황과 향후 계획을 검토하였으며, 현장방문을 실시하였음

○ 대부분 인천지방해양수산청과 인천항만공사에서 소유하고 있으며, 왕산마리나와 한상드림아일랜드의 경우 민간에서 운영 중에 있음

라) 마리나 비즈센터 내 인천 광역시 조종면허시험장 또는 면제교육장 신설

○ 전국 조종면허시험장이 32개소임에도 인천에 아직까지 면허시험장이 없어 레저선박과 소형 선박이 증가하고 있는 현실에 비추어 2개 이상의 면허 시험장이 필요할 것으로 사료.

○ 이를 위해 내수면이나 기존 마리나 또는 마리나비즈센터 같은 곳에 면허기관이나 면제교육장 개설을 검토한다면 민자에 의한 면허 면제교육 기관이 보다 쉽게 개설될 수 있음

○ 수상레저 면허시험장 실기시험 시설기준은 다음과 같음

수상레저 시험대행기관의 시험장별 실기시험시설기준

구분	내용
시험용 수상레저기구	영 별표 2에 따른 실기시험용 수상레저기구의 규격에 알맞은 수상레저기구 3대 이상(요트의 경우에는 2대 이상을 말한다)을 갖추어야 한다.
실기시험코스	별표 1 제1호나목 또는 같은 표 제2호나목의 운항코스과 유사한 모양 및 구조를 갖춘 실기시험 코스를 갖추 것. 다만, 일반조종면허 실기시험의 운항코스는 같은 표 제1호나목의 기준에 맞아야 한다.
안전시설	속력은 20노트 이상이고 정원은 4명 이상인 비상구조선 1대 이상, 구명조끼 20개 이상, 구명튜브 5개 이상, 소화기 3개 이상, 예비 노 3개 이상, 조난신호 장비 및 구급용 장비(비상의약품, 들것)를 갖추 것
부대시설	60제곱미터 이상인 안전교육장, 20제곱미터 이상인 행정실, 10제곱미터 이상인 감독실과 화장실을 갖추고 응시자가 이용할 수 있는 주차공간이 있을 것

※ 5년이상 경력의 운영책임관 1명과 조종면허 및 요트면허를 소유하고 인명구조자격증을 취득한 시험관 4명이 있어야 하며 조종 면허는 보트 3대이상 요트 2대 이상 보유해야 함

〈표 6-31〉 활용가능지역 후보지

분야별		활용가능지역	면적(㎡)	소유주체	비고
운영중	1	거침도	36,500	재정경제부 등	-
	2	북성포구 인근	3,500	인천지방해양수산청	매립예정
	3	연안항 관공선 부두	7,000	인천항만공사	-
	4	연안항 수협 부두	21,600	인천항만공사	-
	5	왕산마리나	148,200	(주)왕산레저개발	-
	6	소래포구 인근	8,000	해양수산부 등	-
계획·공사중	7	신항 배후단지 3단계 내	3,670,000	인천항만공사	공사중
	8	경인항 갯골	400,000	인천지방해양수산청	계획
	9	한상드림아일랜드 공유수면	-	인천지방해양수산청	계획

자료 : 인천광역시(2017), 인천광역시 해양친수도시 조성 기본구상(안)



자료: : 인천광역시(2017), 인천광역시 해양친수도시 조성 기본구상(안)

<그림 6-12> 대상 후보지 위치

라) 사업비

○ 총 300억 원

사업비 구분	기 관	금 액(억원)	용 도
소형(레저)선박 검사센터 설치	정부	150	검사점검동, 연구/관리동, 안전체험동, 교육관
	인천광역시	75	
	기초지자체	75	
합 계		300	

마) 사업규모

○ 기간 : 2020년 1월 1일 ~ 2021년 12월 31일 (총 24개월)

○ 위치 : 인천 연안 일원(추후 검토 지정)

사) 사업 주체

○ 인천광역시

라. 해양아카데미 운영

☐ 비전

해양 교육 강화를 통한 미래 인천 해양 르네상스 구현

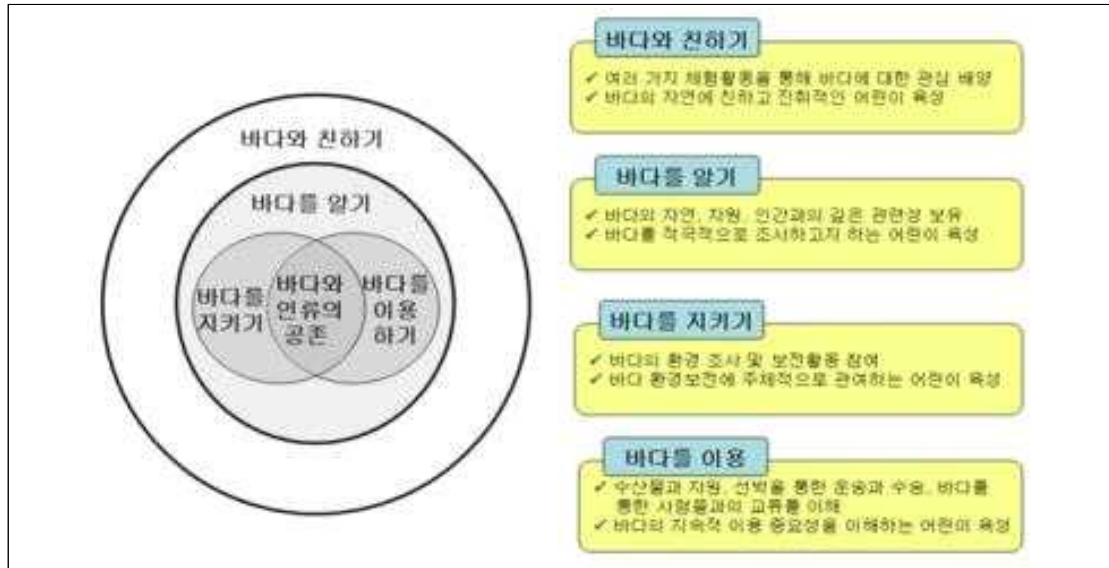
☐ 목표

- ▶ 유소년 및 청소년들의 해양지식과 이해증진을 통한 해양사상고취
- ▶ 해양체험 및 경험을 통한 미래 해양 인재 초석 마련

1) 개요

가) 필요성 및 목적

- 해양산업은 대한민국의 신성장동력 산업군 중 하나로 제시되고 있으며 그 중 해양관광 서비스 산업 육성을 위해 중앙정부는 해양관광 및 문화교육 사업을 통해 해양 이용의 패러다임 변화를 유도하고자 함
- 향후 2천만 해양관광 시대를 대비하여 해양관광 인프라 정비 및 잠재적인 해양관광 수요자를 발굴함
- 동시에 미래 해양관광산업의 인력 양성을 도모하기 위해 기존 이론 중심의 평면적 교육에서 현장 중심의 체험을 통한 입체적 교육이 요구되고 있음
- 일본의 경우 초등학교 해양교육 강화를 위해 해양교육 개념을 재정립함
 - 바다교육의 명확화
 - 학습 환경 개선
 - 외부 지원체제 정비
 - 해양교육 담당 인재의 육성
 - 해양교육에 관한 적극적 연구
- 따라서 본 해양아카데미 운영 세부사업은 인천의 해양문화레저 체험 및 교육 기반 조성을 위한 콘텐츠 개발, 아카데미 구성 및 운영이 주요목적임



〈그림 6-13〉 일본의 해양교육 개념

나) 공간적 범위 : 인천연안 및 도서지역

- 인천의 해양아카데미 운영은 종합해양문화의 체험 및 교육을 표방함으로써 기존에 일반적인 콘텐츠로 구성되던 해양레저스포츠 뿐만 아니라 해양문화, 역사, 해양과학, 해양환경 등 다양한 콘텐츠를 포함하고자 함
- 또한 해양레저의 경우에도 기존 해변 및 해상에서 이뤄지던 레저선박 및 기구의 승선, 운항에만 치우치지 않고 해중, 해저로 공간적 범위를 확장함
- 이에 기존 해양아카데미의 교육장으로 활용되는 해변 및 마리나항만을 비롯하여 이와 연계한 해양문화 교육시설 등 친수 시설까지 포함함

다) 내용적 범위 : 종합해양문화 체험 및 교육 프로그램 수행을 위한 해양아카데미 콘텐츠 개발 및 운영

(1) 국내 지자체 및 해외 해양교육체험 기관 및 보유 콘텐츠 조사

- 국내외 관련 기관 및 보유 콘텐츠 수집
- 해양교육 및 문화산업 전문가, 관련 기관 운영자 인터뷰 및 설문조사

(2) 인천지역의 특성에 부합하는 해양아카데미 운영체계 구성 및 교육체험 프로그램 개발

- 인천 및 도서의 지역적, 인문학적, 계층별 특성에 부합하는 프로그램 개발
- 종합해양문화 교육체험 프로그램 운영을 위한 아카데미 모델 제시

(3) 종합해양문화교육체험 아카데미 구성 및 운영

- 원활한 프로그램 수행을 위한 아카데미 시스템 구성 및 시범운영
- 참가자 피드백을 통한 문제점 및 과제도출, 최종 상시운영

2) 기본자료 및 조사 분석

가) NOAA Science Camp

(1) 개요

(가) 장소 / 기간

- NOAA's Western Regional Center / 1주일

(나) 일정

<표 6-32> 노아(NOAA) 사이언스 캠프 일정

NOAA Science Camp Schedule					
	MON	TUES	WED	THURS	FRI
8:00-8:30	Staff Meeting and Camp Prep				
8:30-9:00	Check-in / Draw a Scientist	Check-in by Educ. / Field Games	Check-in by Educ. / Field Games	Check-in by Educ. / Field Games	Check-in by Educ. / Field Games
9:00-9:25	Morning Welcome Tues Decorate Cups		Morning Welcome & Scenario Intro	Morning Welcome Fri-Thank you to Offices	
9:30-10:15	Small Group Ice Breaker(& Snack)	Large Group Game(& Snack)	Group Hypothesis Time(& Snack)	Battle of the Whits(& Snack w/Scenario Group)	Large Group Game(& Snack)
10:15-10:30	Transit Time(Pick up at 10:20)				
10:30-12:30	Science Activity Session 1(20 Minute Educator wrap-up)	Science Activity Session 2(20 Minute Educator wrap-up)	Science Activity Session 3(20 Minute Educator wrap-up)	Jigsaw(Scenario) Activity Session(10 Min Educator Intro & wrap-up)	Poster Set-Up / (then Games)
12:30-12:45	Transit TimeGroup Photo!				
12:45-1:15	Lunch / Evals / Fish Printing				
1:15-1:30	Transit Time(Pick up at 1:20)				
1:30-3:00	Watershed(taught by Educators) or Dive Center	Watershed(taught by Educators) or Dive Center	Jigsaw Prep / Snack	Jigsaw Puzzle with Original Group / Snack	Poster Session 1:30-2:00 Campers Present 1:45-2:00
3:00-3:15	Evals / Snacks	Evals / Snacks	Extreme Weather Presentation in Auditorium	Large Group Activity-Led by JLP? / Water balloons	Rubric 2:00-2:15 Closing Ceremony 2:15-3:15
3:15-4:00	Field Games (& Fish Printing)	Field Games (& Fish Printing)			Poster Clean-Up & Field Games
4:00-5:00				Staff & Scientist Meet and Greet	Staff Debrief

(라) 과목

<표 6-33> 노아(NOAA) 사이언스 캠프 과목

클래스	Monday 10:30-12:30	Tuesday 10:30-12:30	Wednesday 10:30-12:30	Jigsaw (Ed/Ass't) Thursday 10:30-12:30
Explorers	Restoration	Oceanography	Charting	Oceanography
Forecasters	NWS	Hazmat	Mammals	Hazmat & Weather
Orcas	Mammals	Charting	Oceanography	Mammals
Gillrakers	Fisheries	NWS	Restoration	Fisheries
Tsunamis	Charting	Fisheries	Hazmat	Charting / Dive Center

(마) 형태

- Educator : 학생들을 가르치는 Educator는 중학교 선생님 및 기타 교육자로 구성되어 있으며 각 그룹마다 2명씩 배정이 되어있어 총 선생의 수는 5그룹*2명으로 10명임
- Camper : Camper는 초등학생을 대상으로 모집을 하며 중학교 학생을 뽑아 주니어 리더 그룹을 만들어 운영을 함. 한 그룹 당 학생은 12~13명으로 남녀 비율이 비교적 균등함. 총 학생 수는 63명임
- Group : 그룹은 Educator 2명과 Camper 12~13명으로 이뤄져 있으며 이번 사이언스 캠프의 그룹은 5개 그룹임. 그룹명은 저마다 해양과 관련한 Explorers, Forecasters, Orcas, Gillrakers, Tsunamis의 이름을 가지고 있으며 번외로 Junior Leader Program 그룹이 있음
- Rotation : 일정표를 보면 사이언스 액티비티 세션이 총 3타임이 있는데 반해 그룹은 5개임. 사이언스 액티비티는 Restoration, NWS, Mammals, Fisheries, Charting, Oceanography, Hazmat으로 구성되어 있는데 각 그룹 당 사이언스 액티비티 세션 배정시간은 3타임이므로 각 그룹이 모든 사이언스 액티비티를 할 수 없고 그룹 당 할 수 있는 사이언스 액티비티가 정해져 있음. 예를 들면 Orcas그룹은 월요일은 Mammals, 화요일은

Charting, 수요일은 Oceanography를 하게 되어있음. 즉 Restoration, NWS, Fisheries, Hazmat은 할 수 없음. 사이언스 액티비티 별로 교육하는 장소도 다른데 NOAA의 과학자들이 교육을 하기 때문에 각자 과학자들이 있는 건물로 가서 교육 및 실험을 하기 때문에 이동을 하게 됨. 목요일에 하는 직소 액티비티 세션은 기존 사이언스 액티비티와 동일한 액티비티 이름을 가지고 있지만 내용은 동일하지 않고 다른 형태로 진행됨

나) 해양아카데미의 롤모델, 독일 캠프 24/7

(1) 개요

(가) 목적

- 해양레저를 통한 독일 어린이 청소년들의 관계개선 자연과 환경의 가치를 이해

(나) 주관

- 독일 킬시의 마케팅 유한회사(100% 킬시의 자회사)

(다) 재원

- 킬시, 90개의 후원사, 기부자

(라) 이용자

- 어린이, 청소년, 성인, 관광객, 단체, 가족, 외국 청소년

(마) 프로그램

- 요트, 카터, 모터보트, 영화, 비치발리볼, 범선체험, 가족투어, 항해 및 안전교육 등 약 30개의 프로그램

(2) 캠프 24/7 내용

- 캠프24/7의 24/7은 하루 24시간 주 7일 동안이라는 의미로 예전에 스폰한 기업의 이름도 포함됨
- 캠프24/7은 독일에서 유일한 해양교육관련 캠프로 1년간(10년째) 6~7천 명 정도의 인원의 참가가 이뤄짐
- 캠프24/7의 주 수익원은 스폰서와 킬시의 예산지원이며 캠프24/7의 참가비는 있지만 참가비 자체가 작기 때문에 미미한 편. 참가비는 하루 하나의 클래스가 오면 1명당 3.5 유로(약 5~6천원)이며 2시간씩 1주일동안 약 50유로. 스폰서가 캠프24/7에 스폰을 하는 목적은 여러 가지가 있겠지만 일반적으로는 이런 스폰의 형태가

-
- 사회적으로 명망있는 기업이자 스폰서라는 인식을 줄 수 있기 때문이며 추가로 기업홍보와 판매실적과도 관계가 있으며 스폰서간의 네트워크 형성 목적도 있음
- 킬-마케팅 회사는 공적인 성격이 있는 회사로 캠프24/7도 킬-마케팅 회사에서 관리하고 책임지고 있고 일종의 킬시티의 자회사(유한책임회사, 법인) 형태임
 - 캠프24/7의 해양교육에 이용되는 배는 해군에서 쓰인 훈련에 용이한 배로 많이 교육함
 - 직원과 관련하여서는 4월부터 9월말까지 캠프24/7이 운영되므로 4월부터 10월까지 한 시적인 기간 동안 트레이너나 직원을 채용. 물론 한시적 채용이라 직원을 구하기가 상당히 어렵고 임금은 시간단위로 지불하며 일종의 아르바이트 형태. 이런 한시적 채용 대상들의 커리어는 정식직원의 경우에는 수영, 인명구조자격, 요트보트 조종면허 등이 모두 있어야 하지만 임시직원의 경우 위의 자격 중 1~2가지만 있어도 채용. 모든 업무에 있어 안전이 가장 중요시 되고 만약 불의의 사고가 발생하게 될 경우 바로 실직시키고 내보내야 하며 프로젝트가 망쳐질 수 있기 때문에 항상 주의해야 함
 - 장비나 시설의 경우 천막은 천막회사에서, 가구는 이케아 같은 가구회사에서, 라이프자켓이나 수영복도 관련 회사에서 모두 스폰받는 등 모든 물품은 최대한 스폰서를 통해 받게 되며 현찰 같은 경우도 조금씩 받는 편. 차도 아우디에서 스폰 받음
 - 캠프24/7의 참가자 형태를 보면 킬의 모든 청소년들이 물과 관련없는 생활을 하고 있는데 이를 타파하기 위해 노력을 하고 있으며, 오전교육은 각 학교에서 25명 내의 하나의 클래스를 구성하여 인사 및 소개, 천막에서 이론교육, 그 후 실습. 오후교육에는 학교가 아니라 개별적으로 학생들이나 참가자들이 참가하여 옵티미스트 코스 등의 다양한 코스에 참여함
 - 한국에는 주말엔 학생들이 올수 있지만 평일의 경우에는 학교 수업 때문에 힘든데, 독일은 어린 학생들의 경우에는 오후 일찍 수업이 끝나기 때문에 캠프 24/7 프로그램 참여가 가능함. 그렇기에 한국 같은 경우는 평일에 참여하게끔 하려면 학교의 정규프로그램으로 집어넣어야 함. 독일 같은 경우도 학교의 정규프로그램으로 집어넣을 수 있으며, 자기네들의 견해로는 학생들을 물에 대한 경험을 시키는 것이 수학이나 영어처럼 통상적인 과목처럼 생각하게 해야 한다고 봄. 이런 물에 대한 경험은 팀정신, 페어플레이, 서로간의 원활한 의사소통법을 배우게 되며, 혼자서는 이런 것을 배울 수 없지만, 10명이
-

상 함께 참여함으로 인해 그런 교육이 가능하고, 또 이런 경험이 가르침을 받는 사람이나 이들을 교육시키는 사람에게도 중요한 경험임



<그림 6-14> 독일 킬 캠프24/7

- 캠프 24/7 참가자의 경우 증명서나 수료증 같은 것은 없지만 캠프 24/7의 참가경험을 바탕으로 다른 교육을 참여하게 되면 증명서 수여함
- 독일에서는 요트 같은 것이 정말 인기 있는 레저지만 사실 독일에서도 요트는 비싸며 상위부류의 사람들만 즐길 수 있는 것이라는 인식이 있기 때문에 그런 것을 타파하기 위해 노력함
- 캠프 24/7의 기념품은 킬-마케팅 회사에서 자체적으로 개발하며 관련 담당자(마스터)가 따로 있음
- 캠프 24/7의 1년 예산은 250,000유로(약 4억 원) 정도 되며 사무실운영이나 인건비로 소요됨
- 캠프 24/7의 해상체험교육공간인 수면을 보면 요트가 아닌 배들도 많이 지

나다니는데 관련 시나 여타 다른 곳에서의 제재는 없으며, 부표등을 띄워
가상의 경계선을 설정하고 트레이너와 같이 다니고 교육하여 아무런 문제
도 없고 지난 10년간 사고도 없음

- 캠프 24/7의 대지사용료(임대료)는 시에서 무료로 제공되었으며 장애인들을
위한 시설도 마련되어 있고 날씨가 나쁠 시에서 교육이 가능하게 되어있음

3) 인천시 해양아카데미사업 추진계획

가) 사업모델제시

(1) 교육프로그램 분야

(가) 인천시표준 교육프로그램 개발 및 적용

- 개발방향 : 인천시 내 해양자원을 활용하는 교육프로그램 개발
 - 현재 국내에는 다양한 해양관련 교육 및 체험 기관이 운영되고 있으나
해양레저스포츠, 해양과학, 해양환경 등 각자 별개로 운영되는 경우가 많음
 - 인천 및 인근 지역의 경우 국내 최초의 등대, 수준원점, 섬, 갯벌, 조수간만의
차, 조력발전소 등 다양한 해양자원이 존재하므로 이에 따라 해양문화의 기반
이 되는 해양과학, 환경, 역사, 레저스포츠, 안보, 관광 등의 콘텐츠를 융합적
이고 창의적으로 발굴하여 종합해양교육 및 체험프로그램을 적용할 수 있음

○ 대상 종목 및 교재개발

- 융합적으로 개발된 분야별, 계층별 프로그램에 따른 교육교재 개발함
- 기 개발된 인천소재 교육기관의 해양교육 교재 최대한 활용함

○ 인천시 및 국내 인증 해양아카데미로 발전

- 인천시 해양아카데미 전문기관 혹은 위탁기관은 교육프로그램을 인천표
준 해양교육프로그램으로 개발하며 각급학교의 방과후활동 및 자유학기
제와 연계하여 참여하는 학교에 안전성 및 신뢰도 충족

(나) 현장 교육 최대 활용

○ 인천의 우수한 자연여건 활용

- 인천은 해양역사, 과학, 환경, 안보 등과 관련된 다양한 자원이 존재하며
인천바다의 특성상 섬과 갯벌 등의 살아있는 해양교육장이 풍부하므로
현장교육을 최대한 적용할 수 있는 여건이 마련되어 있음

- 타 시도에서 적용하고 있는 교육 및 체험과정보다 더욱 심화되고 현장감 있는 해양종합교육 및 체험 콘텐츠를 제공하여 지역 간 경쟁력 확보 가능

(다) 해양교육 안전관리 매뉴얼 보급

- 해양교육 및 체험의 안전관리에 관한 규제와 안전사고 발생시 대응에 대한 대비는 기존 기관들의 경우 미흡한 수준이므로 인천시에는 해양교육 및 체험과정에서 발생할 수 있는 안전 위해요소를 파악하고 이를 예방하기 위한 안전지침 및 안전사고 발생시의 대응 매뉴얼을 제작해 보급함

(2) 운영분야

(가) 요트학교 입지여건에 따른 수익프로그램 차별화

○ 인천 해양아카데미의 수익프로그램 적용방향

- 창의적인 해양과 관련된 교육프로그램(과학교사 연수, 해양 생태계관련 교육프로그램, 해양생물교육프로그램, 해양이벤트 교육프로그램 등)을 지속적 개발하여 해양교육 및 체험프로그램의 참여 기회 제공
- 지역별 해양교육장 확보를 통한 해양으로의 유입효과 및 해양체험/해양 캠프 활성화
- 대학생의 해양교육강화를 통한 해양산업의 이해 및 일자리 창출
- 경인지역 전국 중·고 대학생 해양 동아리 결성 추진을 통한 네트워크 형성
- 국제 수준의 해양 교육프로그램 교류 추진을 위한 근거 마련
- 초·중·고 수학여행 중 1박 2일 해양체험 프로그램 유치 추진
- 인천 및 경기 인근 초·중·고 전일제 학습, 과외활동, 특별활동에 해양체험 유도 확보

○ 대도시권 해양아카데미의 수익프로그램 적용방향

- 인천의 특화된 종합해양아카데미는 약 2천만 명 이상의 막대한 인구를 가진 수도권 시장을 배후로 둔 지리적 장점이 있음
- 또한 인천의 주요자원인 섬을 활용하여 독특한 환경에서의 아카데미 운영이 가능

(나) 지역 내 민관산학연 협력 네트워크 구축

○ 강사진 네트워크 구축

○ 민관산학연 협력 네트워크를 활용하여 자문기구 및 연구개발기구로 활용

(3) 공익창출분야

(가) 고객사후관리 강화

- 해양아카데미 운영을 통한 해양산업 활성화 목적달성을 위해서는 참가자 사후관리가 중요함
 - 해양아카데미 참가자의 만족도는 해양아카데미 운영의 지속가능성을 높여줌
- 고객만족도 조사 및 반영
 - 인천시는 해양아카데미 참가자를 대상으로 한 만족도 조사를 실시하고 이 결과를 반영한 참가자만족 증진방안을 제시
- 고객사후관리 차원의 개인로그북 관리
 - 교육 및 체험 일지기록
 - 교육 및 체험 노하우 통합관리 및 공유

(나) 지역민 밀착지원 프로그램 적용

- 인천 어민 대상 해양레저 교육프로그램 적용
 - 어촌지역주민들이 해양레저산업분야의 일자리창출 및 소득창출 기회를 얻을 수 있도록 해양레저교육기회 부여
 - 어촌계 마을어장을 활용한 해양레저체험마을 운영 가능
- 지역사회 특정 계층을 위한 해양교육 및 체험 제공
 - 해양교육 및 체험 접근이 어려운 취약계층 대상 정기적 참가 기회 제공

나) 사업비

- 금액 : 총 10억

사업비 구분	기 관	금 액(백만원)	용 도
해양문화아카데미 설립 및 운영	정부	500	아카데미 시설, 레저기구, 프로그램 개발, 이벤트 개최
	인천광역시	250	
	기초지자체	250	
합 계		1,000	

다) 사업규모

- 기간 : 2020년 1월 1일 ~ 2024년 12월 31일 (총 60개월)
- 위치 : 인천 연안 일원, 왕산마리나(추후 검토 지정)

라) 사업 주체

- 인천광역시, 옹진강화군, 해양아카데미 전문조직

마. 해양레저 전문인력 양성기관 설립 및 운영

□ 비전

해양레저관광 산업의 신블루오션 직업 양성기관 창출

□ 목표

- ▶ 기업과 연계된 실무형 전문인력양성
- ▶ 선진 외국과의 네트워크 구축 및 교류를 통한 최정에 인력양성

1) 개요

가) 필요성 및 목적

- (1) 중앙정부는 해양레저산업을 대한민국 경제성장의 미래 신성장 동력산업으로 인식하고 있으며 이를 통해 국가녹색성장을 견인하고 연안지역 균형발전을 도모하고 함
 - 정부에서는 관광산업을 고부가가치 산업으로 발전시키고자 국내 관광활성화와 더불어 관광산업의 경쟁력 강화를 위한 정책을 지속적으로 발표하고 있음
 - 특히 기존 관광정책의 영역을 해양으로 확대시켜 해양을 기반으로 하는 새로운 관광시장의 창출과 관련 산업의 육성 및 이를 통한 일자리 창출방안을 모색함
- (2) 한편, 해양레저산업은 요트, 보트 등 레저선박 및 마리나항만과 관련된 산업으로 고용창출 및 경제적 파급효과가 매우 큰 융복합 산업의 하나로 평가 받고 있음
 - 국내 해양레저산업은 신규 고부가가치 산업으로 육성하고자 하는 정부의 정책적 의지에도 불구하고 그 범위에 대한 설정과 고부가가치화를 통하여 신규 일자리까지 창출하기 위한 산업적 기반이 아직까지 취약한 실정임
 - 이는 국내에 해양을 즐기는 친수문화가 활성화되지 못하고 물가에 가는 것을 위험하다고 생각한 점과 해양레저분야에 대한 정책적 관심이 뒤늦게 시작되었던 점, 관련 수요에 기반을 둔 산업육성 체계 구축과 더불어 해당 산업 육성 추진을 위한 법, 제도가 아직까지 충분하게 마련되지 못함에 원인이 있다고 볼 수 있음

(3) 현재 전국적으로 수십 개의 마리아나가 운영되고 있으나 정작 마리아나업 종사자 대부분이 직무분야와 관련, 전문 직업교육이 부재하여 전문성이 부족한 실정임

○ 우리나라는 2013년 해양수산부가 재출범하면서 국정과제에 ‘해양 신성장 동력 창출 및 체계적 해양관리’가 포함되면서 마리아나산업을 해양레저 분야의 신규산업으로 육성하기 위한 정책들을 많이 마련하였음

○ 해양레저활동의 인프라적 기반이 되는 마리아나산업은 제조산업과 서비스 산업이 동반성장하는 효과를 가져오며, 이미 해당 분야 선진국들은 마리아나 산업의 선점을 통해 다양한 분야에서 두각을 나타내고 있음

(4) 따라서 향후 해양레저산업이 발전됨에 따라 폭발적으로 수요가 급증할 해양레저전문인력의 양성을 통해 해양인력 보강과 지역 일자리 창출에 이바지 할 것으로 판단됨

○ 마리아나산업과 같은 신산업부문은 산업육성을 위한 인적자원과 기술력 확보가 우선적으로 이루어져야 하지만 국내에는 해양레저분야에 특화된 서비스업이나 제조업에 종사할 수 있는 전문적인 인력이 상당히 부족한 실정임

○ 또한 세계적으로 수위를 다투고 있는 조선업이나 해운업의 전문인력 양성 수준과는 달리, 해양레저산업을 위한 전문화된 인력 양성체계는 아직 산발적으로 진행되어 국제적 경쟁력도 미약한 수준임

(5) 본 세부사업에서는 인천의 해양레저산업 육성과 동시에 해양레저 전문인력 양성의 선도지역으로 자리매김하고 전문성을 갖춘 인적자원 확보차원에서 인천 해양레저 전문인력 양성기관 설립 및 교육프로그램 개발을 목적으로 함

나) 공간적 범위 : 인천연안지역 및 인천 소재 마리아나항만

(1) 해양레저 전문인력 양성체계 및 교육프로그램 개발을 위한 현황파악, 전략 수립, 정책과제 도출 및 인천시 해양레저산업과의 연계방안

○ 인천시 전역 및 인천시 해양산업 관련 지역

(2) 해양레저 전문인력 양성기관 설립

○ 영종도 왕산마리아나항만 일원

다) 내용적 범위 : 해양레저 전문인력 양성기관 설립 및 운영과 전문분야별 교육 프로그램 개발 추진

(1) 해양레저 전문인력양성 실태조사

- 국내외 해양레저 전문교육기관 운영현황 파악 및 교육프로그램 사례 연구

(2) 국내 실정에 적합한 해양레저 전문인력 교육프로그램 개발 및 양성기관 설립

- 인적자원 데이터베이스 구축 및 강사 발굴
- 레저산업 분야별 교육 프로그램 및 교재 개발
- 전문인력 양성기관 운영모델 개발 및 설립

(3) 중장기적 발전방안 수립

- 교육기관 인증제도 도입
- 전문자격증 및 면허증 발급 권한 확보
- 지속가능한 전문인력 양성을 위한 재원 마련

2) 기본자료 및 조사 분석

가) 이론적 배경

(1) 해양레저산업과 마리나산업의 범위

- 해양레저와 해양레저산업 영역에 대한 개념 정립
 - 해양레저는 레저활동의 공간적 영역을 연안공간으로 한정할 수 있는데 일반적으로 해양레저는 연안에서의 활동공간 영역 구분에 따라 해상과 해중, 해변으로 나눌 수 있으며 레저활동에 필요한 장비 사용 유무에 따라 장비 의존형과 장비 비의존형으로 구분할 수 있음
 - 장비의존형 활동은 레저보트 이용을 바탕으로 노, 바람, 엔진의 사용 유무에 3가지로 구분함
- 레저활동을 위한 제품과 서비스의 공급이라는 산업적 측면에서의 해양레저산업
 - 레저산업이란 여가시간을 즐기는 데 필요한 재화나 서비스를 제조, 판매, 강습하는 것으로 정의할 수 있으나 법조문을 통해 그 개념을 명확하게 정의하고 있지는 않음
 - 해양레저산업은 레저산업이나 스포츠산업 내에 별도로 구분되어 있지 않으며 ‘스포츠산업실태조사’에서도 해양레저산업 부문에 대하여 별도 분류나 실태파악은 이루어지지 못한 실정임

- 따라서 해양레저산업의 영역과 시장규모를 확인하기 위해서는 ‘한국표준 산업분류’ 체계 내에서 검토하는 것이 필요함
- 통계청의 ‘표준산업분류’는 국내 산업을 농업 및 임업, 어업, 광업 등에 따라 대분류 중분류 소분류 세분류 세세분류의 5단계로 분류하며 해당 산업은 세세분류의 자료를 취합하여 그 규모를 확인하기 때문에 국내 해양레저산업의 범위와 함께 규모를 확인하기 위해서는 해양레저산업을 유형에 따라 구분하는 작업이 필요함

○ 해양레저산업과 마리나산업

- 국내 해양레저산업 중 국정과제로 선정된 마리나산업에 대해, 일반적으로 마리나산업은 영문으로 ‘Marina Industry’로 표기되지만 세계해양산업협회나 미국, 영국 등에서는 ‘Marine Industry’를 마리나산업으로 정의함
- 즉, 마리나 선진국가에서는 마리나 관련‘ 산업을 통틀어 마리나산업 혹은 해양산업, 해양레저산업으로 정의함
- 이러한 해양레저산업에는 레저보트 제조와 수리, 각종 해양레저 장비의 제작, 마리나시설 개발(폰툰, 방파제, 슬립웨이 등), 마리나 시설 조성, 마리나 서비스, 인력양성, 환경인증 등이 포함됨



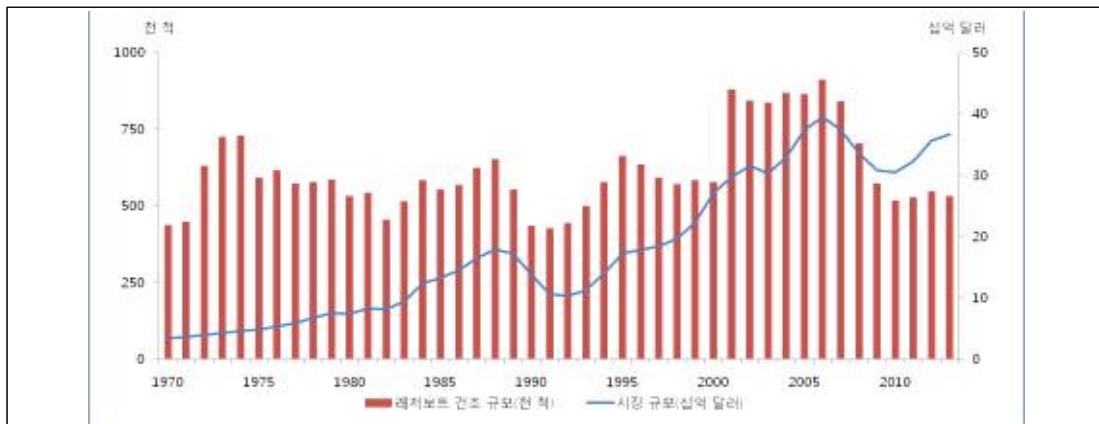
자료 : 홍장원 외, 마리나 서비스산업의 국부창출방안에 관한 연구, 한국해양수산개발원, 2011.

<그림 6-15> 해양레저산업(마리나산업)의 범위

(2) 국외의 해양레저산업

○ 미국

- 미국은 마리나산업에서 국제적으로 가장 큰 시장규모를 가지고 있는데, 전 세계 해양레저관련 인프라의 52%를 보유하고 있으며 전 세계 제조시장의 21%를 차지하고 있음
- 미국은 세계적인 경제 침체를 겪으면서 레저보트시장이 2010년 304억 달러 규모까지 하락한 이후 3년간 지속적으로 성장하고 있으며 레저보트 건조척수도 2010년 51만여 척으로 감소한 이후, 서서히 증가하는 양상을 보여 2013년에는 53만여 척의 신규 레저보트가 건조되었음
- 미국은 최근 슈퍼요트를 통한 새로운 일자리 창출과 지역경제 회복을 위하여 슈퍼요트 건조시장에 집중하고 있으며 이와 더불어 전문인력 훈련 및 교육프로그램의 개발에 노력하고 있음



자료 : :NMMA, 2013 Recreational Boating Statistical Abstract.

<그림 6-16> 미국의 레저보트시장 증가 추이

- 미국의 마리나를 중심으로 하는 해양레저산업의 고용 특성을 살펴보면 총 고용규모는 33만 명이며 관련 사업체는 3만 4천개가 분포하고 있는데 마리나 관련 기업의 고용규모와 사업체규모를 분류해 보면 고용규모와 사업체 규모에서 서비스업부문의 비중이 가장 큰 것으로 나타남

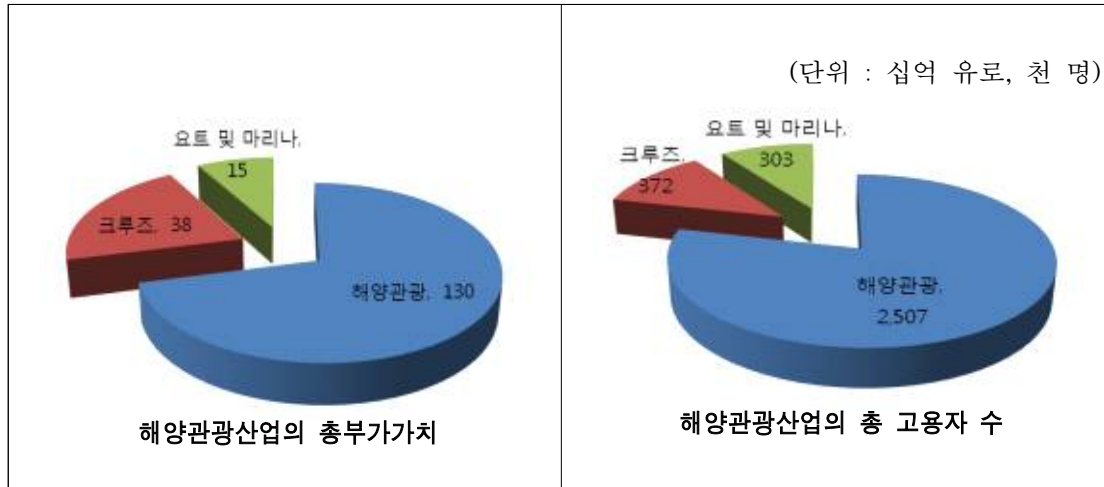
〈표 6-34〉 미국의 해양레저인력 현황

구 분	종사자(명)	사업체(개)
보트빌딩	32,485	830
엔진부품	17,880	241
부속	78,472	3,854
딜러/중개인	45,351	5,463
보트관리	164,338	24,445
합계	338,526	34,833

자료 : NMMA, 2013 Recreational Boating Statistical Abstract. 인용 재작성.

○ 유럽

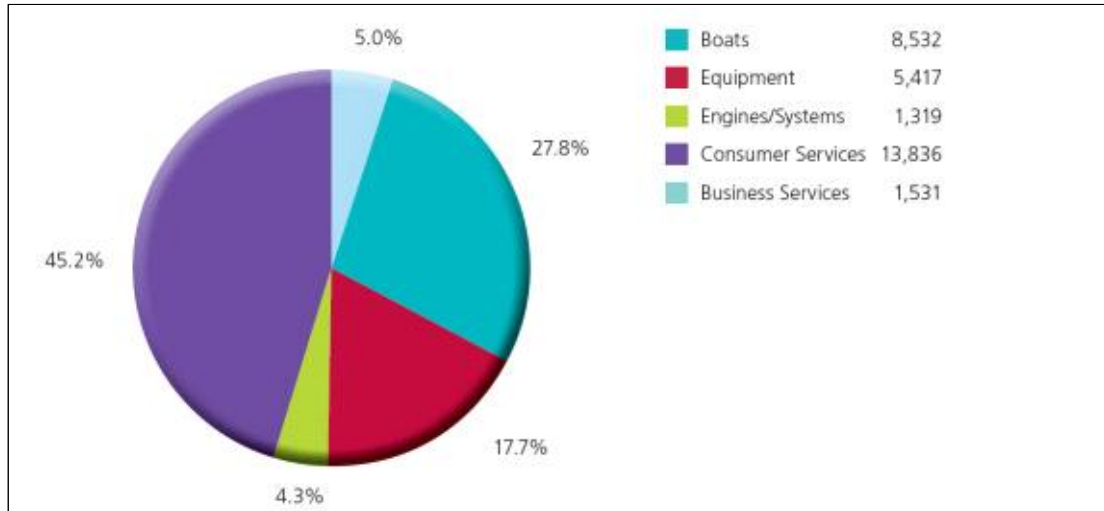
- 유럽은 연간 4천 8백만 명이 해양레저를 즐기고 있으며 이중 3천 6백만 명이 레저보트활동 인구임
- 해양레저관련 업체는 약 3만 2천개가 분포하고 있으며 총 고용규모는 30만 명 수준임
- 최근 유럽은 해양을 기반으로 하는 경제발전계획 수립과 연계하여 해양레저산업의 중요성을 크게 강조하고 있는데 일례로 각 국가별 해양레저산업의 잠재력을 바탕으로 ‘Blue Growth(2012)’ 전략을 발표하면서 해양레저관광산업을 연안지역 일자리 창출과 경제 활성화를 위한 5대 전략산업중 하나로 선정함
- 유럽은 ‘Blue Growth(2012)’ 전략을 통하여 해양레저관광산업을 해변관광, 크루즈관광, 요트 마리아의 3개 영역으로 구분하고 이를 집중적으로 육성하기 위한 전략을 수립함
- 해양레저관광산업의 전체 고용규모는 320만 명, 총 부가가치는 1,830억 유로이며 2006년 이후 지속적으로 성장하고 있는 추세를 보임



자료 : Eurostat, PRC(2008), ECC(2011, 2012), Ecotec(2006)를 바탕으로 재작성

<그림 6-17> 유럽 해양레저산업 규모와 총 고용자 수

- 한편, 유럽의 요트와 마리나를 중심으로 하는 해양레저산업 시장은 영국과 프랑스, 이탈리아, 스페인이 주도하고 있으며 유럽 시장 중 영국의 2013년 해양레저산업 규모는 2012년에 비해 1.7% 성장해 약 29억 파운드(5조 277억 원)에 달함
- 해양레저산업은 9억 파운드 이상의 부가가치를 창출하고 있으며, 이는 영국 전체 부가가치 창출액의 32.8%에 육박함
- 해양레저산업의 주요 분야 중 가장 큰 부분을 차지하는 것은 소비자 서비스 부문으로 약 11억 파운드 규모이며, 그 다음으로는 보트 등 레저장비 부문으로 10억 파운드, 장비 부문 4억 7천 파운드, 엔진 및 시스템 부문 2억 5천 파운드, 기업운영 지원 서비스 부문이 1억 2천 파운드 순으로 나타남
- 한편 영국의 해양레저산업에 종사하는 인력은 총 3만 635명으로 각 부문별 분포를 보면 가장 많은 인력이 종사하는 분야는 해양레저 서비스 부문으로 전체의 45.2%인 1만 3,836명의 인력이 근무하고 있으며, 그 다음으로는 레저보트 제작 부문에 8,532명, 관련 장비 부문에 5,417명, 기업운영 지원 서비스 부문에 1,531명, 엔진 및 시스템 부문에 1,319명이 종사하고 있는 것으로 나타남



자료 : BMF, UK Leisure, Superyacht and Small Commercial Marine Industry Key Performance Indicators 2012/13

〈그림 6-18〉 영국의 해양레저산업 부문별 인력 구조

〈표 6-35〉 영국 해양레저산업의 부문별 인력 구조 : 마리나 서비스부문

구 분	금 액 (백만 파운드)	전체 해양레저산업에서 차지하는 비중(%)
보트 수리 및 운송	3,624	11.8
보트 임대/해수면	1,018	3.3
보트 임대/내수면	1,524	5.0
레저기구 임대	101	0.3
요트학교	1,130	3.7
딜러	768	2.5
주액업	853	2.8
선용품	1,642	5.4
마리나시설 관리/해수면	1,450	4.7
마리나시설 관리/내수면	800	2.6
금융/보험	458	1.5
기타	468	1.5
합계	13,836	45.2

자료 : BMF, UK Leisure, Superyacht and Small Commercial Marine Industry Key Performance Indicators 2012/13

- 해양레저산업 부문별 인력 구조를 세부적으로 살펴보면 2013년 해양레저산업 전체 종사자 3만 635명 중 45.2%인 1만 3,836명이 해양레저 서비스 부문에 종사하고 있으며, 세부적으로는 레저보트 수리·운송·설치, 레저보트를 비롯한 해양레저장비의 임대, 중고 레저장비 판매, 마리나시설 관리 등 다양한 분야에 종사하고 있음
- 이 중 레저보트의 수리·운송·설치, 마리나시설 관리, 선용품 관리, 보트 임대업에 종사하는 인력의 비중이 높게 나타남

○ 호주

- 호주에는 약 100만 척의 레저보트가 있으며 전국적으로 약 450개의 마리나가 조성되어 있음
- 각 마리나의 평균 레저보트 수용 능력은 110척이며, 전체 마리나의 레저보트 수용 능력은 39,300척 수준임
- 해양레저산업은 레저보트 제조, 마리나 서비스, 전문인력 양성 등으로 구성되며 이중 호주의 마리나와 해양레저 부문 산업육성은 마리나산업협회(Marina Industries Association, MIA)가 담당하고 있음
- 호주마리나산업협회가 운영하고 있는 마리나 서비스인력 양성과정은 국제적인 인증을 받은 자격과정으로 영국과 호주, 아시아 지역의 마리나 운영자들이 본 과정의 이수를 통해 국제적 자격을 획득함

〈표 6-36〉 호주의 마리나산업 현황

구 분	2010~2011년 (평균값, 호주달러)	2012~2013년 (평균값, 호주달러)
총 수익	2,375,000	2,262,000
총 고용자 수(마리나시설)	12.9	12.6
급여 지불 총액	479,000	502,000
세금 및 임대료	341,000	369,000
자본 지출	388,000	543,000
선석수	240.5	246.1
연평균 선석 점유율	84.4%	85.8%
임대영업자의 수	9.1	8.2
계약자 수	35.6	25.8

자료 : MIAA, Size and Characteristics of the Australian Marina Sector, 2010.

나) 유사 사례

(1) 국내의 해양레저 전문인력 양성기관

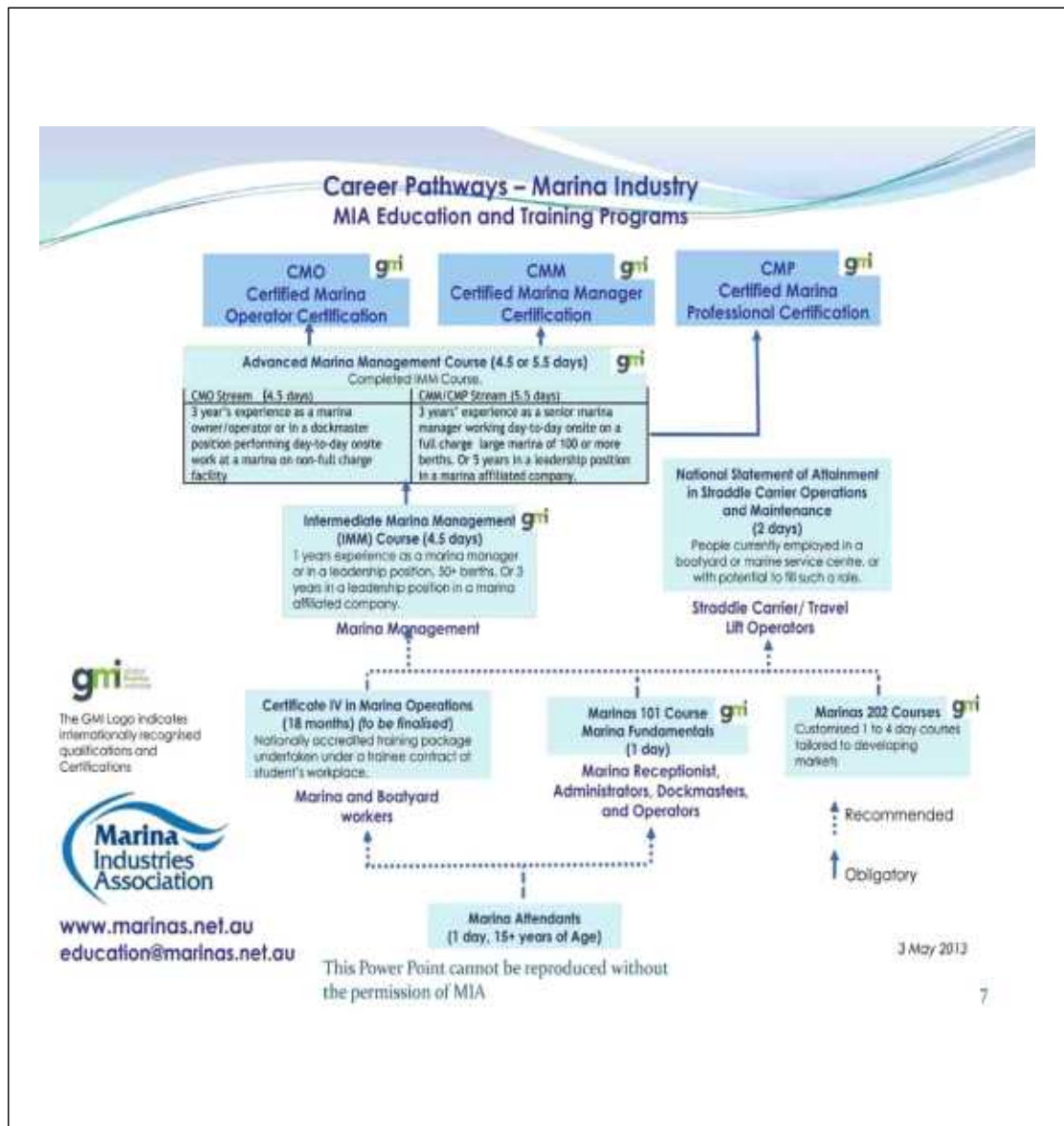
- 대학교 : 부경대학교, 한국해양대학교 & 동명대학교, 세한대학교, 마산대학교
- 공기관 : 한국해양수산연수원, 중소조선연구원

(2) 국외의 해양레저 전문인력 양성기관

- 호주 : 뉴사우스 웨일즈 보트산업협회(BIA), 호주마리나산업협회(MIA), 요팅 오스트레일리아(Yachting Australia)
 - 참고 : 마리나산업협회(Marina Industries Association: MIA) 세부내용
 - 호주 마리나산업협회(Marina Industries Association: MIA)는 마리나 산업의 전문인력 양성을 위하여 체계적인 마리나 전문가 교육·훈련 과정을 운영하고 있음
 - 마리나 전문가 교육·훈련 과정은 인력의 전문성 향상을 통한 마리나산업 생산성·효율성 증대, 전문가과정 참여자와 교육자(지도자) 간의 인적 네트워크 형성, 정부의 정책·규제 준수(환경, 건강, 안전 등)를 위한 교육, 마리나 활동의 안전 제고(의료 안전 규정, 응급조치 등), 마리나 전문인력의 만족도 제고 등을 목표로 함
 - 호주 마리나산업협회 교육·훈련 프로그램은 교육 참여자의 진로 목표에 기초하여 매우 체계적으로 설계되어 있는데, 초급과정에서부터 고급과정까지 수준별로 교육과정을 이수하거나 자격증을 취득할 수 있음
 - 가령 고등학생이 참여할 수 있는 초급과정에서부터 마리나 고급경영자격증에 이르기까지 단계별로 교육과정을 이수함으로써 마리나 전문인력으로서 경력 개발을 할 수 있도록 설계되어 있음
 - 호주 마리나산업협회 교육·훈련 프로그램의 초급과정에 해당하는 Marina Attendant Course는 마리나 산업에 대한 호주 고등학교 학생들의 관심과 흥미를 불러일으키기 위하여 개발된 ‘교실 기반 과정’으로 학생들이 Marina Attendant, 즉 마리나 요원으로서 마리나에서 기초수준의 고객 서비스를 제공할 수 있도록 하는 기초교육을 통해 지역 마리나에 인력 풀을 제공하는 것을 목표로 하며 본 과정은 매년 9월(호주에서 Summer boating 기간의 성수기 바로 직전)에 과정이 개설되며, 교육 과정은 6시간

동안 진행됨

- 교육프로그램의 50%는 이론, 50%는 실습으로 이루어지고, 학생들은 마리나 부두(선창)에서 간단한 안내나 부두 내에서 주의할 점들, 구명 기구나 응급 장비 사용법 등의 시연을 하게 됨



자료 : 호주 마리나산업협회(Marina Industries Association: MIA) 홈페이지

<그림 6-19> 호주 마리나산업협회 교육·훈련 프로그램

- 호주 마리나산업협회 교육·훈련 프로그램의 중급과정에 해당하는 IMM (Intermediate Marina Management Course)는 최소 1년 이상 마리나를 관리하거나 감독해 본 경험이 있는 마리나 관리자를 위한 중급 레벨 훈련

과정으로 본 교육과정은 GMI (Global Marina Institute)가 인증하는 교육과정으로 4일(약 32시간) 동안 진행됨

- 교육과정의 80%는 이론, 20%는 실습으로 이루어지며, 실습은 3곳의 마리나를 점검하는 것으로 구성되며 교육 참가자들은 마리나의 설계 상태와 환경, 보건 상 안전 상태에 대하여 평가함
- GMI가 인증하는 과정이기 때문에 교육과정 내용은 모두 국제표준에 의거한 것이며, 교육내용은 마리나 경영의 모든 부분을 다루는 포괄적인 내용을 담고 있으며(Health and Safety, Environmental management, Marina law and insurance, Emergency Procedures), 일반적인 경영 주제와 관련된 내용(Team Leadership, Marketing)도 포함하고 있음

○ 영국 : 영국해양연맹(BMF), 영국왕립요트협회(RYA)

○ 미국 : 인터내셔널 마리나 인스티튜트(IMI), 미국 소형선박 건조수리협회(ABBRA), 버클리 마리나(Berkeley Marina), 아나폴리스 씨맨십 스쿨(Annapolis School of Seamanship), GSK 엔터프라이즈(GSK Enterprises), 씨스쿨(Sea School), 랜딩 스쿨(Landing School)

○ 일본 : SEA Bornia, 미즈노 마린(Mizuno Marine)

3) 인천시 해양레저 전문인력 양성기관 설립 및 운영사업 추진계획

가) 사업모델제시

(1) 사업목표 및 시행전략

(가) 사업목표

- 해양레저산업 및 마리나산업 현장에서 필요한 유능한 실용인력 양성을 위한 양성기관 설립 및 프로그램 개발
 - 다양한 지식과 능력을 갖춘 융합형 전문인력 양성
 - 기업과 연계된 실무형 전문인력 양성
 - 창의성 교육을 통한 경쟁력 있는 전문인력 양성
 - 자율적 교육과 직업윤리에 충실한 전문인력 양성

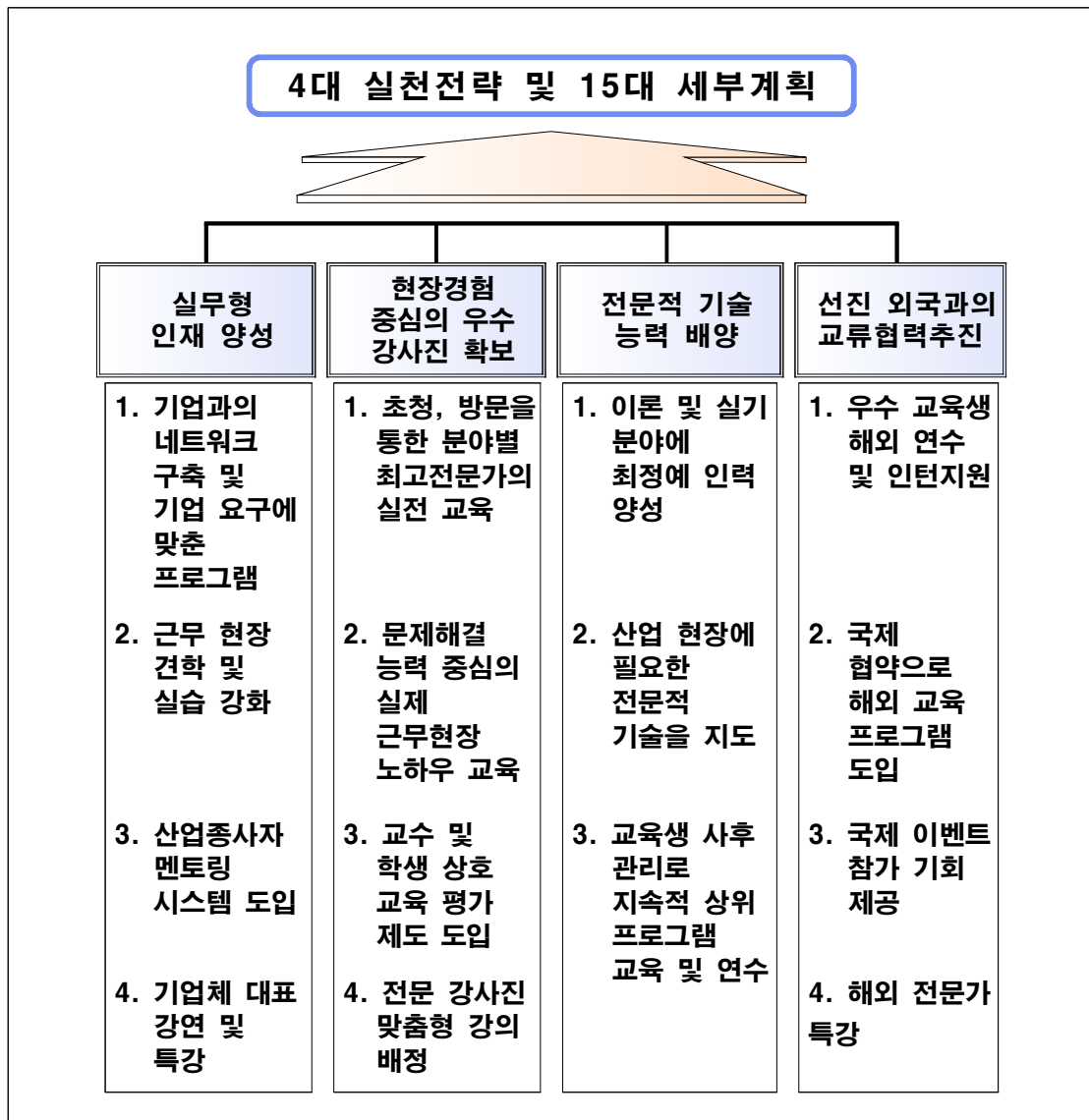
(나) 사업시행 전략

- 공통 및 전문과정의 집중적, 효율적 교육프로그램 및 맞춤형 현장 교육

으로 교육효과 극대화

- 교육과정별 우수한 강사 및 전임교관의 확보, 최적의 교육시설 및 기자재를 확보하여 교육생에 대한 양질의 교육 제공
- 기존 교육기관의 교육시설을 최대한 활용하여 교육지출 비용의 최소화로 교육의 경제성 제고
- 교육이수자 중 우수인력에 대한 취업지원 및 해외 인턴십 제공으로 교육의욕을 고취하고 취업과 연계
- 중장기적으로 미국, 호주 등 마리나 선진국들의 교육프로그램 도입 및 강사 초청으로 선진 해양레저 및 마리나 기술 습득 기회부여

(2) 양성기관 설립을 위한 4대 실천전략 및 15대 세부계획



<그림 6-20> 양성기관 설립을 위한 4대 실천전략 및 15대 세부계획

(가) 교육전담 기관의 신설 혹은 외부 위탁

- 기존의 전문교육기관에 위탁하거나 해양레저 전문인력 양성을 전담할 독립적인 기관 개설
- 해양레저산업 전문교육 자문기관으로 학계 및 산업계 전문가로 구성된 교육위원회 설치

(나) 대학 및 해양레저산업 전문업체와 교육업무 제휴

- 해양레저산업 전문교육 프로그램 및 교재 개발, 교수진 확보
- 해양레저산업현장 교육을 위해 마리나 해양레저산업 전문업체와 교육협력 제휴 체결

(다) 미래지향적 해양레저 전문인력 양성 세부심화과정 개발

- 심화 및 고급과정 개설로 해양레저산업 일자리 창출 및 취업 확대
 - 예시) 요트 딜러 과정/TOPCOAT 과정/전기 시스템 과정/전자 시스템 과정/해양레저 종합 지도자 과정 등
- 직업교육 이수 희망 학생을 위한 개방형 교육시스템 구축
 - 직업교육기관 위탁
 - 방과 후 직업교육프로그램
 - 일반고등학교 내 직업소양 중점과정 등

(라) 선진 외국 해양레저산업 전문교육기관과의 교류·협력 추진

- 주요내용
 - 주요 외국인사 세미나, 컨퍼런스, 포럼 등에 초청
 - 전문강사 초청 교육 노하우 습득
 - 우수 인력 선진 외국 마리나 유학 기회제공
 - 해양레저산업 관련 최신정보 교류

- 대상기관

- 미국
 - ABBRA(미국 소형 선박 건조 및 수리협회)
 - SCHOOL OF SEAMANSHIP(항해학교)
 - NAUTICAL SCHOOL(항해학교)

- MMI(마린 메카닉 인스티튜트)
- THE LANDING SCHOOL(랜딩 스쿨)
- ABYC(미국 보트 요트 협의회)
- 영국
 - BMF(영국해양연맹)
 - GMI(글로벌 마리나 연구소)
- 호주
 - MIA(호주마리나 협회)
 - YACHTING AUSTRALIA(요팅 오스트레일리아)
- 일본
 - JMIA(일본해양산업협회)

(마) 해양레저 전문인력 교육기관 지정 추진

○ 정부 지정 해양레저 전문인력 양성교육기관 추진 및 교육 인증제도 마련

(3) 해양레저 전문인력 양성기관의 단계별 중장기 발전계획

<표 6-37> 해양레저 전문인력 양성기관의 단계별 중장기 발전계획

구분	기반조성기 (2020~21)	도약발전기(2022~23)	성숙정착기(2024)
행정·재정	• 행정 및 정보인프라 구축 • 전문교수 채용 확대 • 성과평가 체계 정립 • 전략적 특성화부문 개발 • 인력양성 스타플랜수립 • 직업실태조사 • 교육지원 프로그램개발 • 예산관리시스템 구축 • 예산집행 및 점검의 합리화 방안 수립	• 개발수익실현, 경영안정화 • 고품질 선진교육시스템정착 • 국제화 선도 전문인력 양성기관 방안 연구 • 교육분야 별 아웃소싱의 합리화 • 기부금 조성강화 • 자산관리 체계화 방안 수립 • 교육비 적정성 검토 • 조직 보완	• 국내 최우수 해양레저산업 전문인력 양성기관 추진 • 국제적 선진 교수시스템 구축 • 특정부문 국제적 전문인력 양성 역량 확보 • 고객 및 사회수요 최대 충족 • 교육, 연구지원시스템 선진화 구현 • 독립적 교육 공간 확보
교육	• 전문인력 양성 체계의 확립 및 영역 확대 • 교육 Curriculum 보완 및 개발 • 웹 및 모바일을 활용한 사이버 교육시스템 개발 • 취업지원 기능 강화	• 해외 선진 해양레저 전문인력 양성기관 교수진 초빙 교육 • 실용분야 연계교육 강화 및 활성화 • 학점 인증제 가능성 검토 • 특성화·융합화 전문인력 양성프로그램 개발	• 교육환경개선 방안 수립 • 전국 교수자원의 활용 확대 • 캠퍼스 마스터플랜 수립 • 해외 선진 해양레저 전문인력 양성기관 우수인력 유학 추진 • 발전기금조성

나) 사업비

○ 총 20억

사업비 구분	기 관	금액(억원)	용 도
해양레저 전문인력 양성기관 설립 및 운영	정부	1,0	교육시설장비, 레저기구방비, 프로그램 개발, 운영비
	인천광역시	5	
	기초지자체	5	
합 계		20	

다) 사업규모

○ 기간 : 2020년 1월 1일 ~ 2024년 12월 31일 (총 60개월)

○ 위치 : 인천 연안 일원, 왕산마리나(추후 검토 지정)

라) 사업 주체

○ 인천광역시, 옹진군, 강화군

바. 광역 해양레저체험 복합단지 조성 연구

☐ 비전

수도권 생활형 해양레저 관광 조성

☐ 목표

- ▶ 해양레저관광 기본 콘텐츠 특성화로 수도권 접근성 강화
- ▶ 수도권 해양관광객을 위한 인프라 충족 및 계절 요인 극복

가) 사업 개요

(1) 필요성 및 목적

- 우리나라는 약 11,542km에 이르는 해안선과 3,358개의 도서를 보유한 반도 국가로, 해양레저관광 산업이 성장할 수 있는 여건 보유
- 국민소득 증대와 해양여가문화 확산으로 마리나 관광과 서핑 등 체험형 고부가가치 해양레저관광에 대한 국민적 관심 증대, 그러나 계절적 요인과 인프라 부족으로 해양레저관광에 대한 관심과 소비의 온기가 해양레저관광

산업으로 이어지지 못하는 실정

- 섬 관광과 해양치유 등 해양관광자원의 효율적 연계를 통한 부가가치 제고 및 4계절 해양관광체험여건 마련을 통한 해양 신성장동력 확충 필요
- 섬 관광형 등 배후 여건에 적합한 복합단지 조성 예정지역을 선정하고 지역별 특화 해양자원을 연계한 해양레저 거점으로서의 기능 구체화
- 정부 (해수부)에서는 2020년 이후 광역 해양레저체험 복합단지 조성 예정 지역을 선정하고 해양관광 산업 파급효과를 고려, 4개소에 대한 시범 사업 추진방안을 마련 중

* 복합레저형(4개소), 도시형(3개소), 섬 관광형(1개소) 총 8개소

- 따라서 인천시는 이에 대한 선제적 대응을 위한 사전 준비로 관역공사비와 단지조성비, 부대비 등 총사업비를 산출하고, 사업 추진을 위한 소요기간 분석 및 연차 사업비 산출 등 타당성 검토 필요

(2) 사업규모

- 기간 : 2020년 1월 1일 ~ 2020년 12월 31일 (총 12개월)
- 위치 : 인천 연안 일원(추후 검토 지정)

나) 기본자료 및 조사 분석

(1) 해양레저체험 복합단지의 개념

- 해양관광레저산업은 인간이 해양에서 취미, 오락, 교육 등 관광과 레저를 목적으로 이루어지는 모든 활동과 관련된 제조, 시설, 서비스 등의 관련 산업으로 정의됨
- 해양관광레저산업의 범위는 경정, 카누, 스키스쿠버, 스노클링, 윈드서핑 등의 해양레저스포츠와 테마파크, 연안숙박시설, 해중공원, 아쿠아리움 등 해양관광, 그리고 요트, 보트쇼, 해양레포츠대회, 해양축제 등의 해양문화로 정해짐.
- 따라서 광역 해양레저체험 복합단지의 개념은 전국을 대상으로 하는 해양레저체험 + 복합 + 단지의 개념으로 전국 단위의 해양에서의 관광활동 및 레저스포츠, 국민의 건강과 휴양 및 정서 함양을 위해 해양과 연안에서 이루어지는 해양 레저 관광활동을 수반하는 2개 이상의 관광 활동이 복합적으로 이루어지는 제반 산업단지를 의미함.

(2) 광역 해양레저복합센터 조성을 위한 검토사항

(가) 광역 해양레저체험 복합단지 조성을 위한 입지 선정

- 복합단지 조성 예정지역 8개소*를 선정하고, 해양레저관광산업 파급효과가 우수할 것으로 예상되어 우선 건립이 필요한 4개 사업 대상지를 선정

* 복합레저형(4개소), 도시형(3개소), 섬 관광형(1개소) 총 8개소

- 배후 권역의 해양관광 수요 분석, 관련 산업여건, 해양관광레저 이용현황 및 전망 등을 고려
- 마리나 항만 기본계획, 어촌뉴딜300, 마리나 비즈센터 조성안, 수중레저 활성화 기본 계획 등 해양관광 활성화를 위한 정부 정책 및 인프라 구축계획과 연계방안 마련
- 어촌관광과 섬 관광, 국내외 마리나 투어, 수중·수상레저 등 국내 해양관광 자원을 집약하여 해양관광 거점으로 기능할 수 있는 지역을 선별
- 환경 및 해상교통 관련 규제 등 사업 대상지 선정을 위한 제도적 여건 검토
- 대상지 선정에 필요한 객관적 평가기준과 선정방법을 제시

(나) 유형별 해양레저체험 복합단지 조성안 제시 및 기능 구체화

- 지역별 특화 해양자원을 바탕으로 한 해양레저 거점의 테마 제시
- 해양레저 교육 운영, 체험 프로그램, 해양레저 분야 취·창업 지원 등 기능 구체화

(다) 복합단지 조성 예정지역 내 인프라 구축에 따른 타당성 분석

- 공사비, 단지조성비, 설계, 감리비, 부대비, 토지비 등 총 투자비용을 추정하고, 연차별 투입 계획 수립
- 사업투자비, 예상수익을 반영하여 경제적 타당성 조사 및 사업비 등 투자계획 변화에 따른 민감도 분석
- 추정된 총투자비용의 조달을 위한 자금조달의 기본방향과 대안제시
- 사업 추진을 위한 사업 소요기간 분석 및 소요사업비 개략 산정
- * 사업추진에 따른 예상되는 위기(문제) 요인 및 해결방안 포함

(라) 광역 해양레저체험 복합단지 조성 선진사례 분석

- 북유럽과 북미, 호주와 뉴질랜드 등 해양관광레저 선진국의 발전사례에 대하여 경제적 파급효과를 산출하고, 중앙정부와 지방정부, 민간기업과 지역사회의 역할에 대한 벤치마킹 요소 분석
- 광역 해양레저체험 복합단지 조성 관련 해외 모범사례를 현지답사 등을 통한

집중조사·분석 추진

(마) 안전한 해양레저체험 복합단지 이용여건 조성방안 마련

- 기술의 발전과 해양레저관광에 대한 국민적 관심 증대로 새로운 형태·방식의 해양레저장비 도입(수입)에 따른 안전규제 필요성과 규제 수준을 선진국 등 타 국가의 사례와 여론반응 등 검토하여 입법대안을 포함한 개선방안 제시
- 수중레저 등 해양레저관광 이용 활성화를 저해하고 있는 불필요한 규제를 발굴하여, 국내외 사례와 현장실사(test) 등을 거쳐 과학적·객관적 근거자료에 기반한 입법적 대안방안을 제시

(바) 운영 및 유지관리 방안

- 유지·관리 등 연간 운영비와 인력 등 검토

다) 인천지역 광역 해양레저체험 복합관광단지 조성 방향

(1) 사업 추진 절차

- 입지분석 : 현황분석, 상위계획 검토, 제도여건 검토, 평가 및 선정 방법 제시, 해양관광거점 및 사업지 선정
- 복합단지 조성 : 해양레저 거점 테마 제시, 해양레저 분야 지원 등 구체화
- 사업타당성분석 : 총 투자비 산정, 경제성 분석(민감도 분석), 재원조달
대안제시
- 선진사례분석 : 해외 선진국 발전 사례조사
- 유지 관리방안 : 운영관리방안 검토

(2) 세부 추진내용

(가) 입지선정

- 객관적 평가지표 개발을 통한 최적의 해양레저체험 복합단지 대상지 선정
- 후보지 선정 분석 : 현장실사, 현황 여건분석 등
- 객관적 평가지표 : 사례분석 통한 전문가 1차 AHP, 2차 AHP 최종평가지표 실시
- 대상지 선정 ; 정량 정석 평가

(나) 복합단지 조성

- 유형별 해양레저 복합단지 조성 : 복합레저형, 도시형, 섬관광형 등
- 해양레저 복합단지 유형 확정 및 지역별 특화 자원과악 및 주요 테마도출,

그리고 지역에 적합한 테마부여를 통해 조성안 제시

(다) 사업 타당성 분석

- 국가 및 지방행정 관련 기관 타당성 조사 지침에 따른 투자비용과 타당성 분석결과 도출
- 투자비용은 사업규모 검토 및 각 시설별 단가 산정, 투자비용 산출 및 연차별 투자계획을 작성 후 KDI 지방행정연구원 등 표준지침을 기준으로 구가예비타당성 조사에 준하는 타당성 분석결과 도출
- 시설특성에 따른 시나리오 별 재원조달방안 수립, 사업추진 시 위기관리를 위한 민감도 분석

(라) 선진사례분석

- 경제적 파급효과를 고려한 선진국의 해양관광레저 발전 사례에 대한 조사
- 중앙·지방정부, 민간기업 및 지역사회의 역할 배분을 통해 발전된 사례
- 복합적으로 조성됨과 동시에 테마와 콘셉트가 유사한 해외 사례 조사
- 주요관점 : 해양레저의 현황 및 트렌드, 마리나 및 해양레저 성장에 있어 중요한 요소, 항만 재개발 시 유의점, 교육·프로그램·안전 내용 등
- 사례분석 전제(파급효과, 민간협력 등)를 바탕으로 다양한 사례를 분석하여 시사점 및 벤치마킹 가능한 요소를 도출

(3) 사업비

- 총 10억

사업비 구분	기 관	금 액(억)	용 도
해양레저체험 복합단지 조성 연구 용역	인천광역시	10	입지 선정, 수요분석, 복합단지 조성안, 사업 추진을 위한 소요기간 분석 및 연차 사업비 산출, 타당성 검토 등
합 계		10	

사. 수도권 규제 검토 및 완화 방안

1) 개요

가) 필요성 및 목적

- 해양산업은 국제적으로 이미 미래 주요 먹거리 산업으로 국가적 차원의 선제적 진입이 중요하나 수도권규제로 인한 지지부진한 흐름이 이어질 경우 범국가적 신성장 동력산업에서의 경쟁력이 뒤처질 위험성 고려해야 함
- 인천시는 국제공항과 항만을 통해 한국의 관문역할을 수행하고 있고 글로벌 도시조성을 위한 노력을 꾀하고 있으며 이를 위해 인천 특유의 지역적 맥락을 기반으로 한 해양산업발전을 추진할 필요가 있음
- 또한 글로벌 경쟁시대에서 인천시가 최소한 국내에서 선도적인 해양산업 도시로의 도약과 향후 통일을 통한 외연확대에 대비하기 위해서는 인천시 전역에 적용되고 있는 수도권 규제정책의 완화 혹은 특별법 적용이 요구됨
 - 즉, 첨단해양산업단지, 해양관광 · 위락 및 문화기능 등의 조성을 통해 인천의 해양도시로서의 위상과 해양을 통한 글로벌 네트워크 강화에 기여하기 위해서 미래지향적 해양산업이 전격적으로 추진될 필요가 있음
- 인천시 전역의 전방위적인 해양산업 발전을 위한 성공요인으로는 첫째 수도권 규제지역 내 지식중심지 형성(대학 등), 둘째 민간투자를 통한 모험자본, 셋째 지역의 유연한 분위기적 환경, 넷째 지역의 높은 환경적 쾌적성이 보장되어야 할 것임
 - 즉, 지식산업활동의 밀집을 통해 집적의 효과 및 클러스터 효과가 나타나고 적절한 투자(연구개발 활동 및 인적자원 지원)를 통해 지역성장을 도모할 수 있음
- 문제는 수정법이 이러한 선진화된 도시개발 방식에 장벽으로 기능하여 인천시 해양산업의 성장에 장애가 될 수 있음
 - 수도권 규제로 인하여 인천지역은 수도권 인구과밀 억제를 위한 대학설립이 자유롭지 못하며, 민간투자를 유인하는 인센티브 또한 지방과 비교하여 혜택이 없기에 모험자본이 쉽게 유입되지 못하고 있고, 접경지역의 경우 안보적 이슈로 특유의 경직된 분위기와 낙후된 도시서비스로 인해 낮은 수

준의 정주여건 및 기업환경을 보여주고 있음

- 결국 수정법은 인천시의 해양산업이 발전하는데 걸림돌로 작용하여 산업 경쟁력 저하를 발생시킬 수밖에 없게 되고 국가 전체적으로 인천지역은 비수도권 지역과 끊임없이 경쟁하고 비교할 수밖에 없는 상태임

○ 산학관연의 네트워크를 통한 인천시 해양산업 발전을 위해 각 관련기관들의 협력과 동반자 관계형성을 도모하여 국가적 기간산업으로서의 성장가능성을 모색할 수 있는 공간이 인천지역이 될 수 있음에도 불구하고 수정법에 의해 성장의 기회가 가로막혀 있기에 이에 대한 규제완화 방안이 필요함

〈표 6-38〉 수도권정비계획법에 의한 인천지역 주요 규제사항

지 역	주요 규제
강화·옹진군 경제자유구역	• 기업 이전시 재정 지원 없음 • 4년제 대학교 신설 불가 • 전통주 제조에 따른 비과세 지원 없음 • 심의 통과 시 각종 연수시설 신설 가능 • 대기업 공장 신·증설 불가 • 상속·이전 귀농주택 양도소득세 감면 없음 • 개발부담금 부과
원도심	• 4년제 대학교 신설 불가 • 공업지역·산업단지 신규 지정 금지 • 연수시설 3만m² 이상 신·증축 금지

○ 따라서 본 세부사업은 인천도서 및 접경지역 등 지리적 특성을 감안하여 수도권 규제 대상에서 제외하거나 조정하는 방안 수립이 주요 목적임

나) 공간적 범위 : 수도권 규제를 받는 인천연안 및 도서지역

○ 특히, 인천시 접경지역인 강화군과 옹진군은 특수지역으로서 수도권 규제의 대상에서 벗어날 필요가 있음

다) 내용적 범위 : 인천의 해양산업발전을 저해하는 각종 규제 완화 활동 추진

○ 해양산업 육성 시 인천의 특성을 고려한 규제완화 방안 수립

- 인천시의 수도권 규제완화 시 고려 사항 논의
- 인천시 해양산업 육성 시 지역에 따른 제약 최소화를 위해 필요한 규제완화 방안

○ 규제 프리존 지정을 통한 대응 논의

2) 기본자료 및 조사 분석

가) 이론적 배경

(1) 국내의 수도권 규제 및 규제완화의 세계적 흐름

(가) 국내의 수도권 규제

○ 수도권정비계획법

- 1982년 12월 31일 ‘수도권정비계획법(이하 수정법)’ 제정
- 수정법에 근거하여 현재까지 수도권은 ‘과밀억제권역’, ‘성장관리권역’, ‘자연보전권역’으로 구분되어 규제
- 이에 수도권 규제 완화와 완화 반대의 서로간 입장차로 인해 수도권과 비수도권 간 갈등 지속

○ 기타 수도권 규제

- 산업집적활성화 및 공장 설립에 관한 법률 : 공장 입지규제
- 군사시설보호법 : 각종 시설물 설치, 주택건축, 토지 개간 등의 제한
- 지방세법 : 과밀억제권역 내 법인설립 중과세

(나) 수도권 규제정책 완화는 글로벌 트렌드

- 해외 주요 선진국들의 경우, 지난 80년대 이후 수도권 규제 완화 및 지역발전정책 적극적으로 추진
- 수도권 규제 완화와 함께 지방 중소도시 지원이 동시 이뤄짐
- 수도권 산업 공동화, 기업의 적기투자 저해 등의 경제 악영향
- 이는 국가 전체적인 경쟁력 저하로 이어짐

〈표 6-39〉 해외 주요국의 수도권 규제완화정책 현황

국 가	규제완화 주요내용
일본	• 글로벌 경쟁 심화 대응 : 수도권 규제 폐지 > 수도권 기능 강화 및 재편 • 기업입지촉진법을 제정하여 지자체가 자율적으로 기업 유치
중국	• 소도시 중심 균형발전정책 > 대도시 중심 성장정책 • 글로벌 인재와 기업이 대도시에 집적하는 현상 직시
영국	• 유럽통합으로 런던권의 프랑스 파리권과의 경쟁력 확보가 핵심과제 • 수도권 지역의 공장건축과 사무실 신축에 대한 규제 폐지
프랑스	• 유럽 대도시권에서의 파리권 경쟁력 강화 추진 • 수도권 규제를 국토정책투자조정기관의 정책목표에서 배제

(2) 글로벌 경제에서 최근 트렌드는 기업하기 좋은 환경이 투자의 최선호 요소
이므로, 과거와 달리 기업과 인재가 집적되는 개방화된 글로벌 거점지역이
국가의 경쟁력을 대표함

(가) 수도권 규제는 국가적 경쟁력 저하 야기

○ 대기업의 공장 신설 및 신설 규제로 투자 감소 초래

- 대기업 공장의 대체입지가 지방이 아닌 해외로 국내 제조업 공동화 기여
- 예외적 신증설 허용과 이에 따른 특혜시비 발생(삼성반도체, LG필립스 등)

○ 개발사업 규제에 따른 외자유치 기회 상실, 과밀부담금에 의한 입지비용
증가 등

(나) 수도권 규제의 목적 불분명

○ 수도권 규제의 목적은 크게 과밀해소와 지역균형발전

- 상대적 개념의 과밀 정도와 더불어 집적의 이익과 불이익 사이의 판단
기준 불명

○ 규제로 인한 공장 해외진출에 따른 일자리 문제와 지방발전예의 기여도 판단

(다) 규제방식의 합리성 여부

○ 국내 수도권 규제시책은 경직적이고 획일적

- 개별적 당위성이 인정되더라도 법령개정 없이 불가(ex. 인천 강화, 용진군 사례)
- 개별기업의 사정이 고려되는 형평성, 수도권입지가 필요한 공장과 지방
이전 가능한 공장의 선별성, 경기변동 등의 외부 여건병화에 대응할 수
있는 탄력성, 규제 이전의 충분한 대체입지나 인센티브 등에 대한 충분
한 정보제공 한계

(라) 민주적이지 못한 수도권 규제

○ 수도권 규제의 효시인 1964년의 ‘대도시인구집중방지책’ 이후 1982년
‘수정법’이 체계화된 이래 현재까지 골격을 유지하고 있으나 당시
충분한 사회적 합의형성의 기회 없이 중앙정부에서 일방적 추진

(3) 수차례의 수도권 규제 완화에도 여전히 수정법, 국토계획법 등에 잔존한
각종 규제는 지역투자 및 발전의 저해요인이며 특히, 인천의 강화, 용진군
도서는 지방 소도시에 비해서도 상당히 낙후된 실정

(가) 과거 정부의 수도권 규제 완화 논의

- 1982년 당시 정부는 수도권 과밀억제와 국토균형발전을 위해 ‘수정법’ 제정
- 이후 노무현 정부는 중장기적으로 수도권 입지 규제를 완화하되, 지방을 발전시킨 후에 단계적으로 추진한다는 원칙을 중심으로 수도권 규제 정책 시행
 - 선 지방육성, 후 수도권 계획적 관리 정책 추진
 - 수도권 분산 정책을 우선시 함과 동시에 일부 수도권 규제 완화 조치 시행
- 이명박 정부는 경제위기에 적극적으로 대응하고, 기업투자활성화를 통해 일자리를 창출한다는 목적으로 수도권 규제 완화 정책 추진
 - ‘국가경쟁력 강화를 위한 국토이용의 효율화 방안(08.10.30)’ 발표로 수도권 규제의 전면적 해제 시행
- 박근혜 정부는 수도권 규제완화의 우회적 시행을 위해, 투자활성화의 필요성 강조와 직간접적인 수도권 규제 완화 정책 시행
 - 창조경제 실현, 일자리 창출 등을 위한 투자활성화 명목으로 관련 분야별 규제 전반에 대한 규제완화 정책 추진
 - 투자활성화 대책(1~7차) 과제의 약 30%가 수도권 규제 완화와 직간접적 연관
- 국회에서도 수도권 규제 완화 입법 활동이 꾸준히 이어져 왔으며, 이에 수도권-비수도권 간 갈등 심화

(나) 현 정부의 수도권 규제 완화 논의

- 문재인 정부는 수도권 규제완화 철회, 지방분권과 지역균형발전 등을 공약사항으로 내세움
- 최근 규제완화를 위한 ‘지역특화발전특구에 대한 규제특례법 특구법 (지역특구법)’ 개정안 심사 추진
 - 지난 2년간 논의한 규제프리존법의 일부 계승, 인천을 포함한 수도권은 여전히 제외
 - 일부 수도권 지역 포함에 대한 여야 간 이견(인천시의 경우에도 지역특구법 포함 건의, 현재 시점 합의 불발)

(4) 인천의 강화·옹진군 및 기타 몇몇 지역은 수도권의 일반지역과는 지역적 특성 및 생활환경 등이 매우 다름에도 불구하고 ‘수도권-비수도권’의

이분법적 구분에 따라 획일적으로 수도권 범위 및 규제 등이 적용되어, 그동안 국가안보 등을 위해 역차별을 받아 오면서 군사시설보호구역 및 수도권 규제 등 각종 규제의 중첩으로 인해 낙후도가 심화되었음

나) 유사 사례

(1) 국외의 수도권 규제 및 완화정책

- 치열한 글로벌 경쟁체제에서 경쟁우위를 점하기 위하여 일본, 영국, 프랑스 등 선진 외국은 지난 80년대 이후 수도권에 대한 규제정책을 완화하고, 분권화를 통한 지역발전을 실현하고 있음
 - 수도권정책은 대도시의 국제적인 경쟁력 강화에 중점을 두고 있으며, 지방발전정책은 지방 스스로의 정책 및 사업 기획 등 분권시스템으로 전환하였음
 - 중앙정부는 지역발전에 대한 기본적인 방향을 설정하고 부처 간의 업무를 조정하는 역할을 담당하고 있음
- 주요 선진국들은 수도권규제 완화정책을 추진했더라도 지역발전정책을 적극적으로 추진하고 있음
 - 수도권규제 완화와 함께 중심시가지 활성화정책, 도시재생정책 등을 병행하여, 지방 중소도시 재정비를 포기하지 않고 있음
- 국가 전체의 발전을 위한 전략적인 계획을 마련하고, 법률 제정을 통하여 지방 중소도시를 지원하고 있음
 - 지역발전을 행정구역 단위가 아니라 광역경제권을 중심으로 자립경제권을 형성하는 방향으로 추진하고 있음
 - 「중심시가지활성화법」, 「SRU법」등을 제정하여 지방 중소도시를 체계적으로 지원하고 있음

(2) 주요 국가별 수도권 규제정책 및 최근 동향

(가) 일본

① 수도권규제정책

○ 규제 도입기(1950년대)

- 인구·산업의 동경 집중 현상 시정 및 국토균형발전을 위해 「수도권정비법」(1956년) 및 「수도권 기성시가지의 공장등 제한법」(1959년) 제정

- 규제 강화기(1960~70년대)
 - 「강기권 기성시가지의 공장등 제한법」 제정(1964년), 「공업재배치 촉진법」 제정(1972년) 등 수도권규제 강화
 - 과도기(1980년대 말~90년대)
 - 「다극분산형 국토조성 촉진법», ‘국가행정기관등 이전 기본방침’에 따라 행정기관 지방이전에 착수함과 동시에, 수도권규제의 실효성에 대한 재평가가 이루어 짐
 - 규제 완화기(1990년대 말~현재)
 - 글로벌 경쟁이 심화되고 환경친화적 도시 육성의 필요성이 대두되면서, 제5차 수도권 기본계획(1999~2015년)을 통해 장기적·종합적인 수도권 계획을 제시함
 - 장기불황으로 일본의 세계경제에서의 위상 저하에 대한 우려가 고조되면서 고이즈미 정부는 수도권규제 폐지 등 전면적인 규제완화로 투자·경제활성화를 추진함
- ② 최근 정책 동향
- 일본의 경우 이미 지방 중소도시에서 산업구조 변화나 도시화로 인한 인구유출과 함께, 유통업종의 대형화 및 대형할인점 등장으로 지방 중심상권의 쇠퇴 및 도시활력의 저하가 나타나고 있음
 - 일본 정부는 「마찌즈쿠리 3법」, 「도시계획법」, 「중심시가지활성화법」, 「대규모 소매점포 입지법」을 1998년부터 2000년에 걸쳐 제정·개정하는 등 공공이 ‘지방 중소도시 활성화정책’을 적극적으로 추진하고 있음
 - 「중심시가지활성화법」(2006.8)의 개정을 통하여 중심시가지 활성화 기본계획을 인정하는 제도를 신설하고, 지원조치를 확대하고 있는 상황임
 - ‘중심시가지활성화협의회’의 설치를 통하여 도시기능 증진을 추진하는 기관(마을만들기회사, 중심시가지정비추진기구)과 경제활력 향상을 추진하는 기관(상공회, 상공회의소 등)이 필수 구성원이 됨

(나) 영국

① 수도권규제정책

○ 규제 도입기(1940년대)

- 영국의 수도권정책은 런던권의 인구분산을 위해 신도시 개발을 주장한 발로우보고서(1940)에서부터 출발됨
- 런던권 공장입지를 규제하고 지방 분산을 유도하기 위해 ‘공장개설허가제’ (IDC, Industrial Development Certificates)를 시행하게 되었음

○ 규제 강화기(1960년대)

- 런던권 사무실입지를 규제하고 지방 분산을 유도하기 위해 ‘업무용 건축물 신축허가제’ (ODP, Office Development Permits)를 시행하게 되었음
- 업무용 건축물 신축허가제는 1965년부터 시행되기 시작한 제도로 규제 대상지역 내에서 일정 기준면적 이상의 사무실을 신·증축하고자 하는 기업은 반드시 건축물 신축허가를 받도록 규정하고 있음

○ 과도기(1970년대)

- 공장개설허가제는 당초 465㎡ 초과 면적에 대한 규제에서 1976년 1,162㎡ 초과 면적으로 완화되었으며, 1979년에는 4,645㎡ 초과 면적으로 완화되었음
- 업무용 건축물 신축허가제는 규제대상 지역이 1970년부터는 Southeast지역으로 축소되었으며, 기준면적도 1965년 도입 당시 279㎡이었으나, 1977년에는 기준면적이 2,790㎡로까지 상향조정되었음

○ 규제 완화기(1980년대~현재)

- 공장개설허가제 및 업무용 건축물 신축허가제는 대처정부에 의해 1982년 완전 폐지되었음

② 최근 정책 동향

- 노동당 집권 후의 1990년대 이후 기성시가지에 대한 종합적인 재생프로그램을 통해 도시를 부흥(urban renaissance)시키려는 ‘도시재생정책’을 적극적으로 추진하고 있음

- 영국의 도시재생정책은 대처 보수당 정부(1979-1989년), 메이저 보수당 정부(1990-1996년), 그리고 블레어 노동당 정부(1997-2007), 브라운 노동당 정부(2007-2010) 등 정권의 성향에 따라 새롭게 탄생한 추진기구와 지원

프로그램이 구분됨

- 지역수준에서 정부기구, 민간기관, 지역주민 간 형성된 파트너십은 경쟁 입찰을 통해 중앙정부의 다양한 보조금을 획득하여 재생자금으로 충당함

(다) 프랑스

① 수도권규제정책

○ 규제 도입기(1950년대)

- 1955년부터 우리나라의 수도권지역에 해당하는 일드 프랑스(Il-deFrance) 지역을 대상으로 ‘공장설립허가제’ (Agrement, 아그레망)를 시행함

○ 규제 강화기(1960년대)

- 1960년부터 파리 및 주변지역을 대상으로 ‘과밀부담금제’ (Redevance, 르데방스)를 시행함

○ 과도기(1970년대)

- 파리지역의 개발 억제를 통하여 지방 경제를 살린다는 이상은 비현실적이고, 이는 파리의 경제침체로 이어져 결국 국가 전체 경쟁력의 저하로 연결된다는 위기의식이 확산됨

○ 규제 완화기(1980년대~현재)

- 1982년 과밀부담금제의 대상에서 공장을 제외하고, 현재는 사무실만 대상으로 하고 있음
- 1985년에는 공장설립허가제를 파리 중심만 제외하고 폐지하였음
- 2004년 파리권(파리를 비롯한 주변 7개 도로 구성) 위상강화 등 수도권 전략을 대전환하였음

② 최근 정책 동향

- 프랑스에서는 기존의 전면재개발 위주의 도시개발방식에서 도시전반과 조화되며, 경제·사회적 분야를 아우르는 종합적 접근방식으로 전환하기 위하여 「도시연대 및 재생에 관한 법률」(Loi relative a la solidarite et au renouvellement urbains, 이하, 「SRU법」)을 2000년 12월 제정하여 ‘도시재생정책’을 적극적으로 추진하고 있음

3) 인천시 해양산업 발전을 위한 수도권 규제완화 추진계획

가) 인천시 해양산업 발전을 위한 수도권 규제완화방안 제시

(1) 해양산업 육성 시 제약 최소화를 위해 인천의 특성을 고려한 규제완화 방안 수립

(가) 인천시의 수도권 규제완화 시 고려 사항

- 국가안보 관련 특수접경지역
- 수도권 중심과 지리적으로 단절된 도서지역
- 인천경제자유구역은 기술집약적 신산업 집적효과 형성
- 인천국제공항 및 인천항은 국제경쟁력 강화 차원 전략적 접근

(나) 인천시 해양산업 육성 시 지역에 따른 제약 최소화를 위해 필요한 규제 완화 방안

○ 관련법 개정

- 현 정부에서 추진하는 지역특구법 개정안에 경제자유구역 및 강화옹진군 포함 추진
- 특히, 관문점 선언 등 남북 관계 개선으로 접경지대 개발과 수도권 규제 완화 본격적 추진예상

○ 비수도권 인센티브 제공

- 인천시 관광 개발 및 규제 완화 시 비수도권 인센티브 제공
- 2015년 영종도 복합리조트의 외국인 전용카지노사업 허가로 약 29조원의 생산유발효과가 예상되어 수익금 일부를 비수도권 관광발전기금으로 조성하는 안이 논의된 바 있음

○ 지역등급제 도입

- 지역별 발전정도에 따라 객관적 등급을 부여하고 이에 기초하여 차등화된 지원정책 추진
- 지역별 등급자료를 구축하여 차등화된 지원근거로 활용하며 낙후된 지역의 경우 선순위 자원배분에 활용할 수 있으며, 이미 EU 및 영국에서는 활용

(2) 규제 프리존 지정을 통한 대응

- 인천의 전략산업에 대하여 규제프리존을 지정하여 신성장산업 육성효과 확대
- 낙후지역인 강화군과 옹진군을 규제프리존 지정에 포함시키며, 낙후지역에 대한 수도권규제의 합리화 필요

2. 기 추진 정부사업과의 연계방안 도출

가. 해양레저관광 관련 국가추진 사업 현황

1) 제2차 해양관광진흥 기본 계획(2014-2023)

전략과제	세부추진과제	투자비 ('19 ~ '23)
휴식과 회복이 있는 행복한 바다관광	해수욕장의 사계절 이용 촉진	8,500
	해양치유·의료관광 분야 육성	10,000
	해양휴양공간 조성·정비	419,291
	항만구역 내 해양친수공간 확충	489,065
소계		926,856
체험과 학습이 있는 즐거운 바다관광	생태관광의 활성화	8,928
	해양레저스포츠 저변 확대	72,000
	마리나산업의 고도화 지원	36,361
소계		117,289
문화와 예술이 있는 아름다운 바다관광	해양문화자원 발굴 및 산업화 지원	7,500
	해양문화시설의 확충	114,308
	해양문화도시 브랜드 개발	600
소계		122,408
생활 속 이야기가 있는 정겨운 바다관광	어촌의 관광자원화	1,280
	테마가 있는 연안 조성	40,100
	섬 관광 활성화	94,340
소계		135,720
세계인이 찾아오는 글로벌 바다관광	동북아 크루즈 허브 구축	17,857
	마리나 국제 네트워크 구축	3,750
	여수박람회장의 국제해양 관광허브화	50,000
	국제협력사업의 추진	2,500
소계		74,107
합계		1,376,380

* 2014년~18년까지의 투자비는 생략함

2) 제2차 마리나 항만 기본계획 타당성 검토 및 수립안

1. 과업 개요

1. 과업명 : 제2차 마리나 기본계획 타당성 검토 및 수립(안) 연구용역

2. 과업배경

- 1차 마리나항만 기본계획(2010~2019) 및 수정계획(2015~2019)을 운영 중에 있으며, 기본계획 재수립 기간이 도래됨에 따라 기 계획에 반영된 마리나항만에 대한 추진·운영실태, 마리나항만 설치를 위한 수요분석 및 계획의 타당성 검토 등 마리나항만 기본계획의 실효성 제고
- * 「마리나항만의 조성 및 관리에 관한 법률」 제4조(기본계획의 수립) 및 제5조(기본계획의 변경)

- 제2차 마리나항만 기본계획(2020~2029) 수립 및 마리나 정책방향 제시 등 마리나항만 및 마리나산업의 합리적인 개발 및 이용 도모

3. 과업내용

(1) 공간적 범위

- 전국 연안

(2) 내용적 범위

- 마리나 관련 현황 및 통계 등 기초자료 조사
- 제1차 마리나항만 기본계획 및 수정계획 평가
 - * 마리나항만 58개 구역에 대한 추진성과 및 거점형 마리나항만 구역에 대한 평가
- 제2차 마리나항만 기본계획 수립(안)
 - * 기 반영된 마리나항만 구역 및 추가 요청지에 대한 권역별 발전방향 및 특성 등에 따른 종합적 타당성 검토를 통한 마리나항만 구역지정
- 마리나 업무 길라잡이 발간
- 마리나 선박 이용여건 개선 및 관광상품 개발에 따른 제도적 개선방안 마련
- 마리나항만을 활용한 마리나선박 수리·정비업 도입방안 마련

4. 과업기간

○ 본 과업의 수행기간은 계약일로부터 18개월로 함

- 단, 부득이한 사유로 과업기간을 연장할 필요가 있는 경우에는 발주처의 승인을 받아 연장 가능

II. 세부과업 내용

1. 마리나 관련 현황 및 통계 등 기초자료 조사

- 마리나 기본계획 58개소에 반영되어있는 운영중인 34개 마리나항만에 대한 시설현황 및 운영현황 조사
- 마리나항만 기본계획 반영 구역에 대한 유형별, 위치, 규모, 배후부지 등의 정보 수집 및 통계자료 작성
- 다른 법률(「항만법」, 「어촌어항법」, 「공유수면 관리 및 매립에 관한 법률」 등)에 따라 설치된 마리나 시설 현황 조사
- 조사의 대상 범위는 전국연안으로 하고, 구체적 작성방법 및 범위는 발주처와 협의하여 정한다.
- 해양관광자원에 대한 현황 및 국내 산업규모
 - 해양관광 수요와 형태, 소비 만족도 등 이용통계 조사

2. 제1차 마리나항만 기본계획 및 수정계획 평가

- 제1차 마리나항만 기본계획(수정계획)의 수립·시행에 따른 성과 분석과 계획의 추진과정에서 발생한 문제점 분석한다.
 - 제1차 마리나항만 기본계획(수정계획) 반영 구역의 사업추진 현황 분석
 - 제1차 마리나항만 기본계획(수정계획)의 추진성과 분석
 - 제1차 마리나항만 기본계획(수정계획) 추진에 따른 문제점 분석
 - 「마리나 항만의 조성 및 관리등에 관한 법률」 외에 다른 법률에 의해 반영된 마리나항만의 추진실태(성과, 문제점 등) 분석

3. 제2차 마리나항만 기본계획 수립(안)

- 제2차 마리나항만 기본계획의 수립을 위한 기본방향을 설정하고 각 구역별 평가결과와 추가 수요에 따라 계획(안)을 수립한다.
 - 해양관광, 해양자원 등의 가치를 고려하여 환경친화적인 마리나항만 개발 방안 제시

- 각 지자체별 도시기본계획과 연계된 마리나항만 개발 방안 제시
- 마리나항만 규모 선정에 가장 기초적이고 중요한 마리나 수요(설문조사, 등록조사)분석
- 마리나항만 정책비전, 목표설정과 권역별 발전방향 및 특성 등 분석
- 내수면 마리나 지정 및 조성방안 마련(시범사업 등 정부지원 방안, 법률 개정안 마련 등)

4. 마리나업무 길라잡이 발간

- 「마리나 항만의 조성 및 관리 등에 법률」에 따른 단계별 안내(법령 해설, 운영 방법 등)
- 국민신문고 등 민원에 대한 답변내용과 설명
- 마리나 항만의 조성 및 관리 등에 법률」 관련 또는 마리나시설, 마리나산업 등과 관련된 각종 판례 해설

5. 마리나선박 이용여건 개선 및 관광상품 개발에 따른 제도적 개선방안 마련

- 마리나선박의 등록과 법정 검사 사항
- 마리나선박의 입출항 등 운항기준
- 종사자 자격과 근로기준
- 마리나선박을 활용한 요트스테이 등 관광상품에 대한 국내외 규제 비교
- 마리나업을 활용한 관광상품 모델 제시

6. 마리나항만을 활용한 마리나선박 수리·정비업 도입방안 마련

- 마리나 정비업 도입을 위한 입법·행정적 대안과 절차 제시
- 마리나 정비업 등록기준 마련(면허, 시설 등)
- 국내외 마리나 정비업 등록체계 조사

7. 마리나항만 기본계획 각 구역별 사업타당성 분석

- 1) 마리나항만 기본계획 반영요청 구역에 대한 사업추진 타당성을 분석한다.
- 2) 각 구역별 사업타당성 분석 주요내용은 다음과 같다.
 - 반영요청 구역에 대해 「마리나 항만의 조성 및 관리등에 관한 법률」 제4조 및 제5조에 따른 대상여부 및 시급성 확인
 - 반영요청 구역 반영요청서의 적정성 및 장래성 검토 확인

- 요청 구역별 마리나항만 설치의 타당성 검토
 - 경제성, 환경성, 안전성, 주변 개발계획 등 부문별 타당성 분석
- 반영요청 구역 현황 및 주변여건 확인을 위한 현장실사 계획 수립 및
실사결과보고
 - 발주처와 실사일정 및 계획을 협의하여 정하고 실사위원풀에서 참여
가능한 위원(6인 이상)을 정함
 - 현장실사 계획 작성은 사업지구 개요(사업개요, 토지이용계획도, 위치
도, 사업의 필요성, 주민반대여부, 지자체 반대 여부 등)와 지구별 실사
일정을 날짜와 시간대별로 작성
 - 현장실사에서 실사위원들과 신청인간의 질의·응답과 대상구역 여건
(주변 마리나시설, 레저 관광시설, 개발사업 계획, 도로현황 등)을 정확히
기재
 - 현장실사 결과는 실사 이후 발주처에 제출
- 현장 실사 위원은 해양관광, 해양환경, 해양물리, 국토, 수산, 공학, 해
양산업 및 경제 분야 등 민간 전문가로 구성
- 2018년 말 기준 마리나시설 현황 및 운영 계획 등 현황(제1차 마리나
항만 기본계획 전체)을 정리·분석하여 제출
- 「국토기본법」 제19조 및 같은 법 시행령 제8조에 따른 국토계획평가
서 작성 및 협의

3) 마리나 비즈센터 타당성 조사

1. 과업명 : 「마리나 비즈센터 타당성조사」 용역
2. 과업의 필요성
 - 마리나산업은 레저선박 제조와 판매, 수리와 정비, 유통과 보험 등 다양
한 산업이 융복합된 해양신산업으로, 효율적인 재정투입을 통한 경제적
부가가치와 일자리 창출 가능
 - 마리나산업 전략적 육성대책을 마련하여 관련 산업의 육성을 추진하고
있으며, 마리나항만법 개정 등 규제개선으로 활성화 기반 조성

○ 국민소득 증대와 해양 여가문화 확산으로 마리나산업에 대한 수요는 매년 10% 이상 증가하고 있으나, 낮은 기술수준과 체계적인 유통망 부재로 수요의 온기가 산업의 수익으로 연결되지는 못하는 실정

- 조선과 해운 등 국내 주요 해양산업 거점지역 내 마리나산업 육성 중추기관을 설치하여 연관 기업의 집적단지를 구축하고, 상호 기능 연계를 통한 동아시아 거점 마리나 클러스터 구축 추진

3. 과업의 목적

○ 부산·경남(통영)지역 배후산업 여건에 적합한 마리나 비즈센터 조성을 위하여 개별 비즈센터의 기능 고도화·차별화 방안 마련으로 상호 기능 중복 논란 해소

○ 마리나 비즈센터 건립에 필요한 설계·건축 등 사업 전반의 일정과 총사업비 세부 내역을 산출하고, 한중일러 등 동아시아 내 마리나산업 수요예측을 통한 사업의 경제성분석 등 타당성 검토

○ 마리나 비즈센터 건립을 통한 일자리와 경제적 부가가치 창출 등 국내 마리나산업의 발전 방향을 제

가. 공간적 범위

○ 부산 마리나 비즈센터

- 위치 : 부산 우암부두 내 해양산업 클러스터 부지

- 규모 : 부지 25,000㎡

○ 경남 마리나 비즈센터

- 위치 : 통영시 산양읍 신전리 324-5번지 일원

- 규모 : 부지 45,000㎡

○ 전국 8개 권역 (수도권, 충청권, 전북권, 서남권, 전남권, 경북권, 강원권, 제주권)

* 부산, 경남 제외

나. 시간적 범위(5개년 계획)

○ 기준년도 : 2018년

○ 목표년도 : 2022년

다. 내용적 범위

○ 부산·경남 마리나 비즈센터 조성 타당성 조사

- R&D 센터, 선박 유통시설, 마리나 금융 관리센터, 마리나 선박 기자재 설비 공동이용센터, 관련 표준개발 센터 적합지 분석

○ 마리나 산업 및 동향 분석을 통한 인프라 구축 방안 수립

- 선박 계류 현황, 국내외 산업 수요 분석을 통하여 마리나 사업의 전략적 육성을 위해 필요한 인프라 기능 및 추가 건립 적정지 선정

* 비즈센터 조성 예정인 부산, 경남을 제외한 나머지 권역에 대한 수요 입지 조사

○ 마리나 산업 발전을 위한 5개년 계획 수립 등

4. 과업 세부내용

가. 부산·경남 마리나 비즈센터 조성 타당성 조성 분석

○ 부산과 경남 개별 비즈센터의 기능 고도화·차별화를 위하여 마리나 비즈센터의 기능에 대한 적합 지역 분석·선정

- R&D 센터 조성 적합지 분석

- 마리나 선박 및 서비스 마켓 적합지 분석

- 요트 수리시설 적합지 분석

- 마리나 선박 품질측정 및 표준개발을 위한 적합지 분석 등

○ 지역별 조선과 해운 등 기존 배후 산업의 특성과 현황을 분석하고 지역별 특화 마리나 산업 발전방안 마련

- 비즈센터 건립을 통한 섬관광 등 지역 해양관광 발전방안과 수리·제작·R&D 등 마리나산업 발전을 통한 지역경기 활성화 방안 제시

○ 재무적 타당성 분석

- 공사비, 단지조성비, 설계, 감리비, 부대비, 토지비 등 총 투자비용을 추정하고, 연차별 투입 계획 수립

- 사업투자비, 예상수익을 현금으로 반영하여 Cash Flow를 작성하고, 사업의 내부수익율(IRR) 및 순현재가치(NPV) 분석

- 사업비 등 투자계획 변화에 따른 민감도 분석

○ 재원조달방안

- 추정된 총투자비용의 조달을 위한 자금조달의 기본방향과 대안제시
- 대안에서 제시된 조달재원별로 규모, 조달 가능시점 등을 분석하고 문제점을 파악하여 대처방안을 수립

○ 사업추진에 따른 문제점 분석 및 해결방안 제시

- 사업 추진을 위한 사업 소요기간 분석 및 소요사업비 개략 산정
- 사업추진에 따른 예상되는 위기(문제) 요인 및 해결방안 제시

나. 마리나 산업 및 동향 분석을 통한 인프라 구축 방안 수립

○ 선박 운항, 계류 현황, 산업 수요 등 조사를 통하여 마리나 산업 지원 인프라 추가 설립을 위한 적합 대상지 제안

○ 마리나 산업 동향 및 마리나 활용 레저 수요 예측을 통하여 원활한 마리나 산업 발전 및 국내 수요 활성화를 위해 필요한 인프라 조성 제안

- 거점형 마리나항만과 드라이스택 등 지역 배후산업과 연계한 마리나산업 육성 인프라 구축 및 기능연계 방안 제시

○ 동아시아 마리나 항로 답사를 통한 국외수요 검토

- 중국, 일본, 러시아, 대만, 홍콩 등 인근 동아시아 국가로의 마리나 항해를 통한 권역별 국제 마리나 운항체계 구축
- 레저선박의 국제항행에 필요한 국가별 통관절차 등 제도 분석

다. 마리나 산업 발전전략 5개년 계획 수립

○ 마리나 산업 동향 및 문제점 분석

- 국내 마리나 산업의 현황을 유럽·북미 등 서양권 마리나산업 선진국 및 일본·싱가폴·홍콩 등 동양권 마리나산업 선진국과 비교하여 분석

○ 마리나산업 육성을 위한 분야별 세부 추진과제 마련

- (인프라) 거점형 마리나 항만과 드라이스택 등 지역 배후산업과연계한 마리나 산업 인프라 구축 및 기능활용 방안 제시
- (제조업육성) 마리나 선박 건조기준을 마련하고, IMO 등 국제 표준화 선도를 통한 국내 레저선박 제조업의 발전 전략 마련
- (수요창출) 마리나 콘텐츠 확보를 통한 신규 수요 창출방안 마련

- (제도개선) 선박검사와 운항자격 체계 등 마리나 관련 제도 현황 및 개선방안을 마리나 선진국의 제도와 비교·분석을 통하여 제시

라. 국내외 선진 사례조사

○ 선진국 개발사례

- 호주와 뉴질랜드, 일본과 유럽 등 마리나산업 선진국의 개발사례 벤치마킹을 통한 마리나 비즈센터 운영 고도화 방안 마련

○ 마리나 인프라 트렌드 분석

- 수중형 마리나 등 국내외 다양한 형태의 해양관광 인프라를 조사·분석하여 국내 마리나산업의 경쟁력 강화방안을 제시

마. 운영 및 유지관리

○ 유지·관리 등 연간 운영비와 인력 등 검토

4) 마리나를 이용한 섬관광 활성화 방안

가) 과업의 배경 및 목적

○ 급증하는 해양 레저 수요에 대응하고 새로운 해양 관광 트렌드인 섬 관광 활성화를 위한 적극적인 마리나 활용방안 마련 필요

- 주 52시간 확대 등에 따른 국민 여가시간의 증가, 교통수단 발달, 해양휴양·치유 등에 대한 관심 증가로 섬 관광 수요 증가

* 일반인 도서지역 방문 증가 추이(한국해운조합) : 10백만명(2012)→ 13백만명(2017)

- 점차 확산되고 있는 마리나를 이용한 섬 관광 활성화 방안 마련 필요

○ 마리나와 섬관광 연계를 통한 국내 섬관광 활성화 정책 방안 수립

- 해양관광 실태 조사로 섬 관광 활성화 방안 수립에 필요한 기초 자료 확보
- 마리나 및 전국 해역에 분포하고 있는 3천여개의 섬자원을 연계할 수 있는 단계별 해양관광 활성화 종합계획 마련
- 중국 등 외국 관광객을 국내 섬으로 유치할 수 있는 전략 도출

나) 과업 세부 내용

(1) 해양관광 트렌드 분석

○ 국내 해양관광 및 섬 관광 실태 분석(설문조사 전문 기관 의뢰)

- 조사 설계부터 결과 보고서 작성까지 필요한 조사 체계 구축
- 일반인, 섬 관광 경험자 각각에 대해 조사 수행

○ 국내·외 우수 섬 관광 사례 분석 및 시사점 도출

○ 섬 관광 관련 기초 환경 및 여건 분석

(2) 섬 관광 활성화를 위한 단계별 종합 계획 수립 방안 마련

○ 섬 관광 활성화를 위한 비전 수립 및 기본 정책 방향 설정

○ 섬 관광 활성화를 위한 단계별 추진 방안 마련

- 단기·중기·장기 단계별 발전방안 및 구체적 추진 방안 모색

(3) 마리나를 이용한 섬 관광 활성화 방안 도출

○ 국내 마리나 개발 현황 및 이용 실태 분석

○ 섬 관광 활성화를 위한 마리나 활용 가능성 검토

○ 중국 관광객 유치를 통한 마리나 및 섬 관광 전략 도출

4) 마리나 사업체 동향조사

I. 사업안내

1. 사업개요

- 사업명 : 마리나 사업체 동향 조사 및 활성화 방안 수립 용역
- 예산액 : 100,000,000원(부가가치세 포함)
- 사업기간 : 계약일 ~ 2018년 12월 31일
- 계약방법 : 일반경쟁입찰(협상에 의한 계약)

2. 사업목적

- 높은 고용창출과 경제적 파급효과로 미래 신성장동력 산업으로 일컬어지는 마리나 산업의 국내 활성화를 위해 관련 사업체에 대한 기본 조사 및 DB화 추진
- 현재 운영 중인 마리나 사업장 및 개발예정지역에 대한 현장조사 실시
- 마리나 인지도 제고 및 신규 사업자 유치를 위한 마리나 활성화 방안 수립 및 추진

3. 사업범위

○ 마리나 사업체 동향 조사

○ 마리나 사업체 등 현장 조사 실시 및 지원

○ 마리나 활성화 방안 수립

2.1 마리나 사업체 동향 조사

○ 2018년 항만지역발전사업에 대한 홍보 핵심메시지 발굴하고, 이와 연계한 실행계획(연간·월간) 수립

○ 국내외 마리나 산업* 관련 최신 이슈 및 동향 수집·분석

* 마리나 산업(예시) : 레저선박 및 레저장비·부품의 제조·판매, 마리나항만 조성·운영, 마리나 서비스(선박의 계류·보관·정비·임대, 교육, 급유 등 보급), 인력양성, 보험·금융, 관광 등

○ 마리나 사업체 현황 조사* 및 DB화

* 사업체 규모, 종사자 수, 연간 매출액 등

○ 사업체 동향 자료집 제작 및 배포

2.2 마리나 사업체 등 현장 조사 실시 및 지원

○ 마리나 사업체 현장 조사 실시 및 지원

○ 마리나항만 개발 현장(마리나항만 기본계획상 예정지 포함) 조사 실시 및 지원

2.3 항만지역발전사업 홍보 전략 마련

○ 마리나 활성화를 위한 홍보 전략 수립 및 추진

* 전문가 좌담회, 마리나 관련 행사 기획 및 지원 등 포함

○ 마리나 대국민 인지도 제고를 위한 워크숍, 정책포럼 등 개최(연 1회 이상)

○ 마리나 신규 사업자 유치를 위한 투자 설명회 등 개최(연 1회 이상)

5) 마리나 정보화시스템 기능고도화

1. 과업명 : 마리나 정보화시스템 기능 개선

2. 과업의 필요성

○ 국민소득 증대와 해양여가문화 확산에 따라 해양레저에 대한 수요가 급증하고 있으며, 요트 제조업 등 마리나산업이 조선과 해운 등 전통 해양산업의 대체 신산업으로 부각

- 마리아 정보화 시스템의 부재로 선박 안전정보와 종사자 자격 등 정보의 수기관리로 업무처리 지연에 따른 행정 만족도 저하 우려
- 요트 임대를 통한 마리아업 창업 의사가 있는 청년 등 소자본 구직자와 임대 의사가 있는 유휴요트 간 수요와 공급의 연계방안 마련 필요
- 연이은 대형 해양사고로, 마리아선박의 항행안전에 대한 국민적 관심이 고조됨에 따라, 체계적인 선박 안전정보 관리 필요성 대두
- 마리아 운영 선박의 선제적 안전관리 강화로, 마리아산업 활성화를 위한 정책 추진동력 지속 확충 필요

3. 과업의 목적

- 첨단 ICT 기술 활용, 마리아 포털 등 기존 마리아산업 정보화 자원을 활용·연계한 마리아 정보화 시스템 구축 추진
 - 마리아산업 수요자 중심의 투명한 정보 제공 및 편리한 관리 시스템 도입으로 마리아산업의 저변 확대에 기여
- 과업기간 : 계약일로부터 7개월
- 과업비용 : 200백만원(부가세 포함)
- 과업 범위 및 내용
 - 과업의 공간적/시간적 범위 : 전국 / '18.6월 ~ 12월
 - 과업 주요 내용
 - 지방청 등 마리아업 등록 담당 공무원 행정지원 프로그램 개발
 - 유휴 요트와 계류선석 등 마리아업 창업자원의 전자적 관리
 - 마리아선박과 종사자와 운항정보 등 안전관리 강화방안 마련

4. 과업 세부내용

- 마리아업 행정처리 시스템구축
 - 마리아선박 대여업과 마리아선박 보관계류업 등록·변경등록에 필요한 인터넷 기반 담당 공무원 업무처리 시스템 구축
 - 행정망과 일반 인터넷망을 구분하여 기관의 인터넷 보안방침에 적합한 관리방안을 홈페이지 구축(업데이트) 등을 통해 제시
 - 마리아선박·종사자 자격(증서) 유효기간 및 현장점검 기록 등 관련 정보를 일목 요연하게 표시 가능한 정보화 체계 구축

○ 마리나업 창업자원 정보관리

- 유희 마리나선박의 위치, 임대가격, 사진, 선박상태 등 마리나업 창업에 활용 가능한 선박을 300척 이상 조사하여 정보화 시스템에 반영
- 마리나항만과 어항 등 레저선박 계류 가능한 선석 중 마리나업에 활용 가능한 선석을 100선석 이상 확보하여 정보화 시스템에 등록
- 기 운영중인 마리나시설을 관리할 수 있는 방안과 거점 마리나항만, 비즈니스센터와 드라이스택 등 향후 건립 예정인 마리나산업 인프라의 전자적 관리 체계에 대한 도식화와 시스템 구축 방안을 제시

○ 마리나선박 운항관리 등 안전강화

○ 마리나업 운영선박의 침몰, 화재, 전복 등 유사시 구조당국에 자동 또는 간단한 조작으로 신속히 신고할 수 있는 구조구난 시스템 마련

○ 마리나선박 탑승자의 편의를 고려한 입출항 신고방법을 제시하고, 개인 정보와 운항상황 파악 및 신고 제도화를 위한 입법 방안을 제시

○ 수상레저사업, 유도선사업 등 유사 목적의 선박과 마리나업 운영선박을 구분할 수 있는 방안을 마련

○ 입출항 신고 등 외부 사업자의 마리나업 운영선박 운항관리 신고정보의 내·외부망 전달체계 구축

○ 유사시 구조당국 정보제공 등 마리나 정보화시스템 24시간 전담 감독체계 구축·운영방안 제시 및 필요 예산규모 산출

* 연안관리정보시스템 등 기존 정보화시스템 운영인력과 구분되는 별도 전담조직 확충 필요

6) 마리나 클러스터 육성방안

1. 과업의 개요

1.1 과업명

○ 「마리나 클러스터 육성방안」 연구 용역

1.2 과업의 배경

○ 해양레저 수요의 지속적인 증가 추세에 따라 정부는 해양레저 기반시설 조성과 더불어 해양레저스포츠 저변 확대 등 활성화를 위한 신성장 동력을 발굴하기 위해 거점형 마리나항만 조성 등 인프라 조성과 마리나산업 대중화를 위한 관련 산업 육성정책을 지속적으로 발굴·추진하고 있음

- 마리아 활성화와 마리아산업 육성정책이 새로운 일자리로 이어지기 위해서는 관련 산업 클러스터화가 필요하며, 이를 통해 관광산업 제조, 서비스 업종의 동반성장 기반을 마련할 수 있을 것임
- 또한, 마리아항만과 배후지역 간의 상호작용을 통해 한국을 대표하는 세계적인 마리아도시로 도약함을 물론, 국제적 지명도를 확보하기 위해서는 세계적인 마리아 거점도시와의 연계모델 구축이 요구됨
- 이를 위해서는 국제 마리아도시 개발 적지 검토 및 마리아 이용객 등의 편의성 확보 방안과 더불어 세계적인 주요 마리아 거점도시 및 기업과의 협력모델 마련 등 국제 마리아 도시 육성방안 마련 필요

1.3 과업의 목적

- 본 과업은 국내 해양 및 호소(湖沼)를 대상으로 마리아 이용환경과 해외 마리아 거점도시의 활성화 요인 등을 조사·분석하여 마리아도시 적정입지를 발굴하고, 육성방안을 마련하는데 목적이 있음
 - 특히, 균형 있는 수변레저 활동 확산을 위해 강·호수 등 내수면 레저선박 기반시설에 대한 운영 및 조성실태 조사와 기반정비, 관광산업 연계방안도 마련하고자 함
- 국내 마리아산업의 체계적 육성을 위한 클러스터 구축 및 세계적인 마리아 거점도시와의 연계를 통한 발전방안 모색

1.4. 과업의 수행기간

- 본 연구의 수행기간은 착수일로부터 10개월간으로 한다.

2. 과업 내용

- 국내 마리아 이용환경 분석
- 해외 유사사례 및 마리아 클러스터 여건 분석
- 국제 마리아도시 발전구상(안)
- 마리아 클러스터 육성방안
- 정책적·재정적 지원방안
- 내수면을 활용한 강(江) 마리아 발전구상(안) 제시

2.1. 과업의 주요내용

2.1.1. 국내 마리나 이용환경 분석

- 마리나산업 동향 및 발전추세
 - 마리나 이용실태, 시장동향
 - 마리나 관련 관광, 서비스업 등 연관산업 여건
- 국내 마리나 조성 및 관리·운영 실태 조사
- 마리나 관련 정책환경 분석
 - 법적, 정책적 측면 검토
 - 상위 및 관련계획 검토
- 종합분석 및 시사점 도출

2.1.2. 해외 유사사례 및 마리나 클러스터 여건분석

- 세계 마리나산업 동향분석
 - 마리나 이용실태 및 시장동향
 - 마리나 개발 및 이용 트렌드 변화
 - 마리나 관련 관광, 서비스업 등 연관 산업 여건
- 국제적 거점 마리나와 클러스터 사례분석
 - 유럽, 미국, 일본 등의 마리나 개발 및 운영 여건
 - 마리나 연관산업 클러스터화 및 활성화 사례
 - 국제적 마리나 거점도시 간 연계 및 협력사례

2.1.3. 국제 마리나도시 발전구상(안)

- 대상지역 개발여건 분석
 - 이용권을 고려한 마리나 시장여건
 - 개발대상지역에 대한 자연환경 및 인문환경
 - 잠재력 및 문제점 도출
- 개발방향 설정
 - 개발목표 및 추진전략
 - 이용객, 적정 개발규모 등 계획지표 설정
 - 도입기능 및 유치가능시설 검토

○ 발전구상(안)

- 대안설정 및 평가를 통한 구상(안) 설정
- 기능배분, 토지이용, 동선, 녹지체계 등 부문별 발전구상(안) 수립
- 사업화방안 및 개략사업비 검토

○ 세계적인 마리나 거점도시와의 연계 및 협력방안

- 국제 레저선박 기항여건 개선 및 네트워크화 방안
- 마리나도시 및 이용객 간 국제적 교류·협력방안

2.1.4. 마리나 클러스터 육성방안

○ 국내 마리나 및 연관산업 클러스터화 구상

- 관광·레저, 제조, 판매, 서비스, 인력양성 등

○ 마리나 클러스터 활성화 방안

2.1.5. 정책적·재정적 지원방안

○ 마리나도시 및 클러스터 조성 관련 법제도 분석 및 개선 방안

○ 마리나도시 조성 주체 및 재원확보 방안

2.1.6. 내수면을 활용한 강(江) 마리나 발전구상(안)

○ 국내 대표적인 수변지역 레저선박 기반시설에 대한 운영 및 조성실태

○ 강, 호수 등 수변지역 레저 활동 추세

○ 강(江) 마리나 발전구상(안) 제시

○ 인근 유명 관광자원과의 연계방안 등

2.1.7. 결론 및 정책 제언

7) 부산항 해양관광레저 발전전략

1. 과업의 개요

1.1 과업명

○ 「부산항 해양관광레저 발전전략 연구」 용역

1.2 과업의 배경

- 국내외적으로 급증하는 해양관광 수요의 능동적 대처와 부산항의 특화된 해양관광레저 인프라 도입을 통해 관광객들의 해양관광활동 욕구 충족과 더불어 국내외 투자촉진을 위한 북항 재개발 지역을 국제해양관광 거점으로 육성 필요

- 부산 신행 개장 이후 북항 일원에 대한 다양한 개별사업*을 종합하여 체계적으로 추진하는 「부산항 북항 일원 통합개발 기본구상」(2017년 12월)이 발표됨

* 북항1단계, 북항2단계, 해양산업클러스터, 철도시설 재배치, 지식혁신 플랫폼 등 5개 사업

- 기본구상의 5대 추진방향 중 하나인 ‘해양관광·레저문화 융복합 거점 구축’은 크루즈·마리나 해양레저 거점과 청년문화 허브 구축, 원도심 일대의 근대산업·문화유산을 활용한 위터프론트 창출, 동북아 해양관광·국제 교류 거점을 목표로 함
- 통합개발 기본구상의 성과 달성과 북항~원도심 일원을 중심으로 하는 해양관광레저 도시 발전을 위해서는 국내외 해양관광 환경변화와 더불어 항만재개발사업에 따른 부산항 여건변화를 고려하여 마리나 이용환경 조성, 크루즈관광 이용성 증대, 지역 각종이벤트 발굴 중심으로 한 해양관광 발전 방안 마련 필요

1.3 과업의 목적

- 본 과업의 목적은 부산항의 해양관광레저 환경과 산업여건, 발전요건 등을 조사·분석하여 북항 재개발 사업과 연계 한 크루즈산업 활성화, 마리나 육성방안, 국제 해양레저 이벤트 유치 등 부산 북항의 해양관광레저 발전전략을 마련하는 데 있음
 - 동북아 크루즈 산업 변화에 대응한 크루즈 허브항 육성 방안을 도출하고 이를 바탕으로 북항 재개발 지역의 활성화를 위한 크루즈 산업발전 시행방안을 마련하고자 함
 - 마리나와 북항 재개발 지역 간의 상호작용을 통해 한국을 대표하는 세계적인 마리나 거점도시로 도약하기 위해 마리나 이용객 등의 편의성 확보 방안과 더불어 세계적인 주요 마리나 거점도시 및 기업과의 협력모델 마련 등 마리나 이용 환경 조성 마련 필요
 - 북항 재개발 지구역내 볼보컵 등 세계요트대회 유치 및 국제 해양축제, 범선축제 등 각종 해양관련 이벤트 발굴, 개최 효과, 생산유발 효과, 고용창출 효과 등을 분석하여 북항을 국제 해양관광 거점 도시로 도약시키는 전략 마련

1.4. 과업의 수행기간

- 본 연구의 수행기간은 착수일로부터 3개월간으로 한다.

2. 과업 내용

- 국내·외 해양관광레저 환경, 관련 산업 여건, 해외 도시 발전 사례 분석
- 부산항 일원 해양관광레저 발전 여건 분석
- 국내·외 연구기관과 연계하여 재개발 지역 마리나 육성 조성, 해양축제, 크루즈산업 활성화를 위한 해양관광레저 발전 방안 마련
- 정책적·재정적 지원방안

2.1. 과업의 주요내용

2.1.1. 기초환경 분석

- 해양관광레저 이용 환경 분석
 - 국내외 관광 트렌드 변화와 해양관광레저 시장 수요 분석
 - 국내 해양관광레저 활동 및 이용 현황 분석
- 해양관광레저 관련 정책분석
 - 국내 해양관광레저 육성 정책 및 국가계획, 관련 법규 분석
 - 북항 개발계획 및 상위·관련 계획 검토

2.1.2. 부산 해양관광레저 여건 분석

- 해양관광레저 관련 산업 및 인프라 특성
 - 해양관광활동 여건분석
 - 해양관광인프라 구축·이용여건 평가

○ 종합분석 및 시사점 도출

2.1.3. 북항 해양관광레저 발전방안

- 마리나항만 이용활성화 방안
 - 마리나항만 이용여건 분석
 - 마리나항만 개발방안 검토
 - 마리나항만 이용활성화방안 마련
 - 마리나 국제대회 개최 및 유치방안 검토
- 해양축제·이벤트 육성방안
 - 국내외 항만도시 해양축제·이벤트 사례

- 부산항의 도입여건과 잠재력 분석
- 해양축제 · 각종 문화예술 이벤트 발굴 및 육성방안

○ 크루즈산업 발전방안

- 부산북항 재개발과 연계한 크루즈 허브항 육성을 위한 동북아 크루즈 항만의 지역연대 방안과 세부 추진전략 수립
- 동북아 크루즈 동향 변화에 대응, 북항 재개발 지역을 이끌어 가기 위한 크루즈산업의 발전 전략 및 시행방안 도출
- 아시아 최대 크루즈 소스마켓인 해외 중국인 수요자 관점의 크루즈 허브항 발전방안 도출

2.1.4. 사업추진방안 마련

○ 사업별 추진계획 마련

- 주요 사업 도출 및 추진계획 마련
- 주변 계획과의 연계개발 전략

○ 재원조달 및 투자계획 수립

- 사업집행단계 설정
- 투자계획 및 재원 확보방안 마련

8) 저변확대를 통한 해양관광 활성화 방안 연구

1.1. 과업의 배경 및 목적

- 해양수산부는 해양관광 활성화를 위한 중장기계획으로서 2013년 ‘제2차 해양관광진흥기본계획’을 수립하였으나, 해양레저 · 관광의 트렌드 변화와 정책환경을 고려한 기본계획 수정이 필요함
- 따라서 본 연구는 ‘제2차 해양관광진흥기본계획’의 이행내용을 평가하고 해양레저 · 관광의 변화 트렌드에 맞는 비전 및 발전전략을 재정립하는 것을 목적으로 함
- 또한 ‘제2차 해양관광진흥기본계획’의 중장기 정책수요에 대응한 해양관광기본법(안)을 마련함

※ 해양관광진흥기본계획

- 「해양수산발전기본법」 제28조의 해양관광(해양에서의 관광활동 및 레저·스포츠) 진흥시책 수립을 위한 기본계획으로,
- 동법 제6조에 따른 해양수산발전기본계획의 해양산업 육성 분야 하위 계획의 성격

* 해양수산발전기본법

(제6조) 정부는 해양산업(해운, 항만, 수산, 해양관광 등 포괄)의 진흥에 관한 사항을 포함한 해양수산발전기본계획을 10년마다 수립

(제28조) 정부는 해양관광의 진흥에 관해 필요한 시책, 해양레저스포츠 진흥 계획을 마련하여야 함

1.2. 과업의 범위 및 수행기간

- 과업명 : 「저변확대를 통한 해양관광 활성화 방안 연구」
- 과업수행기간 : 계약일로부터 10개월
- 용역금액 : 70백만원(총액계약, 부가세 포함)

1.3. 과업의 주요내용

- 제2차 해양관광진흥기본계획의 평가
- 해양레저·관광 트렌드 분석
- 해양레저·관광 진흥을 위한 비전 및 발전전략 재정립
- 해양관광기본법(안) 마련

9) 해양관광·레저 정보DB 2차 고도화

I. 사업 개요

1. 추진배경 및 필요성

- 공공정보 개방을 통해 민·관간 소통을 촉진하고, 국민 개인별 맞춤형 서비스를 제공하는 ‘정부 3.0’ 패러다임 대두
- 개성과 감성 중시, SNS 확산에 따른 정보공유 강화로 관광콘텐츠 생산과 소비의 경계가 무너지는 추세
- 해양레저·관광 진흥을 위해서 사이버공간을 활용한 홍보를 강화하고 정보공유 촉진에 대한 필요성 증대
- 해양관광·레저의 저변은 확대되는 반면, 신뢰할 수 있고 수요자에게 맞

축형으로 제공되는 정보는 부족한 현실임으로 해양관광·레저의 특성을 살린 콘텐츠 확충

- 수요자가 손쉽게 빠르게 원하는 정보를 찾을 수 있도록 보다 효율적인 콘텐츠 관리를 위한 저품질의 콘텐츠DB 재정립 필요

2. 사업 범위

- 해양관광·레저 신규 콘텐츠 확충
 - 지역을 대표하는 독특한(unique) 스토리텔링 발굴 및 연계 여행 코스 개발을 통해 지역 관광 경쟁력 제고
 - 각 지역뿐만 아니라 계절 및 일상에 최적화된 해양관광·레저 신규 콘텐츠를 통한 여행코스 발굴
- 신뢰성 높은 해양관광·레저 정보 제공
 - 2017년 DB품질 분류기준*에 따라 분류된 저품질 콘텐츠의 이미지 및 내용 등을 보강·확충하여 콘텐츠 품질과 신뢰성을 제고하고 사용자 편의성 극대화
 - * 콘텐츠를 8개 유형으로 분류한 뒤, 각 유형별 콘텐츠는 다시 이미지, 콘텐츠 내용, 기본정보값(주소, 홈페이지, 연락처, 부대시설, 부대비용 등)의 다소에 따라 상·중·하로 구분하여 ‘상-상-상’ ~ ‘하-하-하’ 까지 총 9레벨로 분류
- SSL도입을 통한 개인정보강화 및 안정적 시스템 운영
 - 서비스 제공을 위한 데이터 전송간의 개인정보보호법 준수 및 개인정보·중요 정보 보호를 위하여 SSL도입 및 관련 서비스 구축

3. 기대효과

- 정부 3.0 정책 실현을 위한 양질의 신뢰도 높은 해양관광·레저 정보 확충·개방 및 맞춤형 서비스를 제공하여 해양관광·레저 활성화에 기여

10) 해양관광 통계기반구축 연구

1. 과업명 : 해양관광 통계기반구축 연구

2. 과업의 필요성

- 해양관광분야는 우리나라 전체 관광산업의 50% 이상을 차지하며 향후

발전 가능성이 높은 분야이고, 레저문화 확산 등으로 해양레저 관광사업
체 및 체험인구도 증가하는 추세이나,

- 아직까지 해양관광에 대한 종합적 현황파악(통계) 미흡 및 해양관광에
대한 통합적 인식 저조로 해양관광에 대한 독자적 위상 구축의 어려움 발생

○ 해양관광 활성화 및 관련 산업 육성을 위해서는 관광자원 현황 등 정확
한 통계자료에 기반한 정책 수립이 필수적이므로,

- 국내 해양관광 이용 및 자원에 대한 기초적 통계자료를 확보하고 해양
관광산업 분류체계를 정비하는 등 정책적 통계기반 마련을 위한 연구 필요

3. 과업의 목적

○ 해양관광산업의 수요, 자원 등 전반적 현황을 파악하고 분류체계를 정비
하여 지속적으로 관리할 수 있는 통계체계 마련

○ 과업의 공간적/시간적 범위 : 전국 / 2017년 3월 ~ 12월

○ 과업 주요 내용

- 전국민 대상 설문조사 등을 통해 해양관광산업 전반의 현황을 손쉽게
파악할 수 있는 해양관광 이용 및 해양관광자원 통계 조사
- 해양관광산업 독자성 확보를 위해 한국표준산업분류(KSIC) 기반 ‘해양
관광산업’ 특수 분류 체계 마련

4. 과업 세부내용

○ 해양관광 이용통계 조사 설계 및 1차년도 조사 실시 등

- 해양관광에 대한 수요, 형태(숙박, 체험 등), 소비, 만족도 등 이용통계
조사방안* 설계, 착수 3개월 이내 1차년도 이용통계 설문조사 실시 및 결
과를 바탕으로 해양관광정책 통계지표(안) 제시, 2차년도 조사를 위한 보
완방안 제시

* 시계열 분석을 통해 정책적 의미를 도출할 수 있는 설문내용 포함

○ 해양관광자원 현황 조사 및 체계화 등

- 해수욕장, 마리나항만, 해양체험시설 등 다양한 해양관광자원에 대한 기
초조사 실시 및 지역별·유형별 분류기준·체계 제시, 온오프라인 조사를
통한 해양관광자원 현황 조사 및 DB 구축 방안 제시

○ 해양관광산업 특수 분류체계 마련 등

- 기존 한국표준산업분류(KSIC) 상 해양관광산업에 해당하는 산업 파악 및 유형별 체계화*, ‘해양관광산업 특수분류체계(안)’ 및 한국표준산업분류로의 반영 방안 제시, 기존 ‘해양수산업 통계기반 구축사업’과의 연계 방안 모색

11) 해양관광 기반시설 조성사업 타당성 조사

1. 과업의 명칭 : 「해양관광 기반시설 조성사업 타당성조사」 용역

- 부제 : 「울릉 행남지구 스카이힐링로드 조성 타당성 조사」 용역

2. 과업의 배경 및 목적

가. 제2차 해양관광진흥기본계획에 부합하는 해양관광 인프라 구축사업을 적극 발굴·육성하기 위해 체계적이며 효과성이 있는 국가 재정 투입 근거 마련

- 「울릉 행남지구 스카이힐링로드 조성」 사업은 대규모 예산*이 투입되는 해양관광 인프라 구축사업으로, 現 해양관광 트렌드와 수요에 대응하고 국가 재정 투입 필요성 등을 본 용역을 통해 검토하여 원활한 사업 추진 기반을 마련하기 위한 것임

* 「울릉 행남지구 스카이힐링로드 조성」 사업 개요

- 총사업비/사업기간(경북도 검토) : 280억원(국비 140, 지방비 140) / 3년
- 사업위치 : 울릉군 울릉읍 도동리 행남등대 ↔ 저동항 일원
- 사업내용 : 행남등대의 접근을 원활히 하는 교량(보행교 L 550m) 및 산책로(L 150m) 조성

3. 과업의 기간 : 착수일로부터 180일

- 용역 완료 후라도 용역과 관련한 각종 협의업무 및 관련 자료의 제출과 내용 보완 및 하자에 대하여는 그 내용이 완료될 때까지 별도 수행한다.

4. 과업의 범위

- 해양관광환경 등 기초자료, 관련계획 등 조사·분석
- 기본구상 및 사업계획
- 사업타당성 조사·분석

○ 사업추진 및 운영·유지방안

○ 설계 및 시공발주 계획

5. 소요예산 : 300백만원(총액입찰, 부가가치세 포함)

<해양관광환경 등 기초자료, 관련계획 등 조사·분석>

1.1 공통사항

1) 과업수행을 위한 제반현황 자료조사를 실시하되 공신력 있는 최신자료가 있을 경우에는 이를 이용할 수 있다.

1.2 기상자료조사

1) 과거 20년간의 기상자료를 수집, 다음 사항별로 정리하여 연도 현황 등 제반여건 검토 시 기초자료로 활용한다.

가. 풍향별(16방위)로 풍급별 발생빈도를 연간, 월별로 정리하고 주풍향, 설계풍향의 풍속 등 조사

나. 과거 발생했던 태풍에 대하여 발생지역, 평균최대풍속, 지속시간 및 당시의 기압 등 조사

다. 연간, 월별 강우량 및 시간강우 강도 및 최고, 최저 및 평균기온을 조사

바. 연간, 월별, 계절별 안개 발생일수 및 농도 등을 조사

2) 향후, 상세설계 시 관련 자료로 활용할 수 있도록 정리한다.

1.3 해상여건 조사

1) 기 수행된 용역 등 관련 자료를 기초로 계획대상지 및 대상항만의 특성을 고려한 해상여건 자료를 조사·정리한다.

2) 기존의 인근 검조소에서 관측된 조석자료를 수집하여 계획대상지 및 주변의 조위를 검토한다.

3) 계획대상지 및 주변 해역의 기존 조류자료를 수집·분석하여 조류방향 및 유속 등을 정리하여 기초자료로 활용한다.

1.4 입지여건 조사

1) 인문·사회현황

가. 해당시설사업 계획 대상지 주변 권역의 인구, 문화재, 관광자원 등 인문·사회 제반현황을 조사하여 기초자료로 활용한다.

2) 산업 및 경제 현황

가. 계획대상지 및 주변 권역의 직·간접 세력권의 범위, 배후권역의 산업 및 경제 제반현황을 조사하여 기초자료로 활용한다.

나. 관련 조사 자료를 기초로 주변 산업 및 경제여건과 항만 개발계획 등이 상호 조화 될 수 있도록 자료로 활용한다.

3) 관광자원 조사

가. 계획대상지 및 주변 권역의 관광자원 등 자료 조사를 통해 본 검토 용역과의 연관성을 정리한다.

4) 기반시설 여건조사

가. 본 검토 용역에 필요한 관련 항만시설, 도로, 교통, 접근 체계 등 제반 사항 조사를 통해 본 사업과의 연관성을 조사·분석한다.

5) 지형현황 조사

가. 계획 대상지 및 주변 지역에 대한 개략적인 지형 조사 및 지정학적인 위치, 특성, 경관 등을 조사·분석하여야 한다.

나. 계획 대상지 및 주변 지역의 입지적 특성과 주변 시설물의 위치를 조사하여야 하며, 시설물의 배치 및 구조물 설계 시 기초자료로 활용한다.

1.5 관련계획 조사 및 검토, 협의자료 작성

1) 정부 관련 부처 및 공공기관, 지자체에서 발표한 최신자료를 조사하여 출처 등을 기술한다.

2) 대상 부지 활용방안에 대하여 기 검토한 연구가 있는 경우 연구 결과를 분석하고 사업 타당성 등 관련 내용을 검토하여야 한다.

3) 사업타당성 분석 결과 등을 토대로 문제점 및 개선방안을 도출하고 이를 기초로 체계적이고 실질적인 개발방향, 기본구상 등 수립될 수 있도록 하여야 한다.

4) 향후, 기본계획 반영 등 정책건의 및 재정지원 협의 등을 위한 사전 검토 자료로 활용 가능토록 관련계획과의 연관성 등을 정리하고, 이해관계기관 등과 협의자료 작성 및 협의를 이행하여야 한다.

1.6 현지조사 및 답사

1) 개발추진 현황, 기존 구조물 등 시설현황 등 계획 대상지 현황에 대한

현지조사를 수행한다.

- 2) 현지조사 및 답사를 통해 전 단계에서 기 수행한 과업내용과 일치여부 및 제반여건의 변화정도를 파악하여 기초자료로 활용한다.
- 3) 현지조사 및 답사 결과를 토대로 계획업무 추진방향을 수립하여 발주기관과 사전협의를 하여야 한다.
- 4) 인근 지역에 대한 지반조사 결과를 분석하고 활용하여야 한다.

1.7 지형측량

- 1) 측량범위는 대상지역 인근 및 배후도로 일대가 나타나도록 하되, 국립지리원의 기본삼각점을 이용, 삼각측량을 실시하여 조사구역내에 필요한 수의 보조삼각점을 설치하여야 한다.
- 2) 설치된 보조삼각점을 이용하여 지형현황측량을 실시하여야 하며 국립해양조사원의 T.B.M을 조사구역의 제반 기준점에 연결하여 지형측량에 활용하며, 필요시 국립지리원의 B.M과 비교하여야 하고 발주기관의 지시에 따라 표석을 설치하여 멸실되지 않도록 하여야 한다.
- 3) 지형지물은 원도에 상세하게 표시하여야 하며, 현지에 노출된 지장물, 그 규격 및 표고를 기록하여 평면도에 표시하여야 한다.

1.8 수심측량

- 1) 계약상대자는 평면배치계획상의 구조물을 실현시킬 수 있는 공학적 검토가 가능하도록 충분한 수역에 대하여 수심측량을 실시하여야 한다.
- 2) 측량구역은 필요시 용역감독자와 협의하여 구역을 조정할 수 있다.
- 3) 수심측량의 측심선 간격은 50m 간격을 표준으로 하며, 시설의 특성에 따라 측심간격을 조정하여 수심도를 작성한다.
- 4) 수심측량은 음향측심기 사용을 원칙으로 하고, 장애물이나 측량선 진입이 곤란한 곳에는 육상 수준측량 또는 Lead측량을 실시하여야 한다.
- 5) 보조삼각점의 위치는 평면직각좌표로 도면 또는 보고서에 명시하여야 하며, 보조삼각점 중 일부는 발주기관에서 지정하는 표식으로 설치하여 향후 공사용 기준점으로 이용할 수 있도록 하고 국립해양조사원의 기본수준점을 기준으로 한 표고로 표시하여야 한다.

- 6) 측량 시작과 종료시에는 바체크를 실시하여 오차의 여부를 확인하여야 한다.
- 7) 측량선의 위치는 전자측위기 또는 삼각측량에 의하여 정확히 측정하여야 하며, 작업구역내 파고가 30cm 이상 또는 선박의 항해로 인하여 정확히 측량할 수 없을 때에는 측량을 중지하여야 한다.
- 8) 기록지상에는 해측심의 번호, 일시를 표시하고 분실 또는 훼손되지 않도록 분류·보관하여야 한다.
- 9) 측량기간 중 검조기록은 국립해양조사원의 검조기록을 이용하여 매 5분마다 조위변화 및 성과표를 기록한다.
- 10) 수심측량 : 9.8km(수심측심 간격 : 25.0m)

1.9 공사용 재료원 조사

- 1) 공사용 재료원은 흙, 모래, 자갈, 석재원, 콘크리트 및 레미콘으로 구분하고 선정조건을 검토하고 발주기관과 협의하여 결정하는 것을 원칙으로 한다.
- 2) 토취장은 토사채취 가능여부, 매장량, 운반조건, 토지소유자 동의여부 등을 종합적으로 검토하고 골재원 선정 우선순위를 정하여 발주처에 보고하여야 한다.
- 3) 석재원은 기초사석, 뒷채움사석, 피복석 등 규격별로 생산가능성, 채취가능량, 반입조건 등을 종합적으로 검토하고 우선순위를 정하여 제시한다.
- 4) 콘크리트 또는 레미콘은 기 조사된 인근 공장 등에 대하여 검토하고 제조 및 품질확보 여건 등을 조사하여 이용 가능한 공장을 조사한다.
- 5) 모든 재료원에 대해서는 공사 중 민원사항의 발생이나 물량부족 등의 문제가 생기지 않도록 기타 필요한 조사를 실시하여야 한다.

1.10 어업권조사

- 1) 울릉군에 등록된 어업권현황을 조사하여 사업시행으로 인해 영향을 받는 어업권의 현황을 파악한다.

1.11 용지 및 보상물 조사

- 1) 과업대상지구내의 용지 및 기타 보상물 현황을 조사하고 보상이 필요 시에는 소요비용을 예측하고 보상조서를 작성하여야 하며 어업권 보상에

관한 사항을 조사한다.

2) 용지 및 보상물 조사는 감독자와 사전 협의하여 시행하여야 한다.

1.12 지장물 및 지하 매설물 조사

1) 계획대상 지역의 지장물, 지하매설물 및 해저매설물을 조사하여야 하며 이설이 필요한 경우에는 이설방안을 제시하여야 한다.

1.13 공사용 작업장 조사

1) 본 공사 시행을 위한 작업장 소요규모를 판단하고, 기 조성된 배후부지의 작업장 이용 가능여부를 조사하고 필요시 신규 작업장 조성규모를 산정하여야 한다.

1.14 기존 인근 항만현황 조사

1) 구조물에 영향을 미치는 주변 항만의 특성, 항로 및 수역시설 등 제반 사항에 대한 현황을 조사한다.

1.15 국내·외 유사사례 조사

1) 국내·외 유사사례를 조사하여 사례별 장단점, 만족도, 효과 및 비교 분석 한다.
2) 국내·외 유사 시설 현황 및 운영실태 파악 등을 통한 시사점 도출한다.
3) 국내·외 유사사례 분석 결과를 기초로 도입시설에 대한 타당성 자료로 활용하여야 하며 향후, 실질적 사업추진이 구현될 수 있는 근거를 마련하는 지표로 활용한다.

2. 기본구상 및 사업계획

2.1 계획의 기본방침

1) 「제2차 해양관광진흥 기본계획 (‘13.12)」 등 해양관광관련 계획에 부합되도록 해양관광·레저 수요의 지속적인 증가 추세와 트렌드를 감안한 해양관광진흥을 도모할 수 있도록 추진방향을 설정한다.

2) 정부의 해양관광, 레저 진흥 정책과 연계한 발전방안을 모색하여 등대 주변의 해양문화공간조성을 위한 다양한 문화관광콘텐츠의 발굴과 활용 방안을 제시한다.

3) 각종 자료의 분석결과 및 공간구조 체계, 입지, 환경, 문화 등 다각도 측면의 특성을 종합적으로 검토하여 개발여건 전망 및 개발수요를 추정한다.

4) 힐링스카이로드 추진에 따른 정부 재정지원 필요성·당위성을 검토하고, 공공성 및 경제성이 고려된 수익모델 개발, 관광활성화 방안 등 향후, 다각도 측면에서 사업이 실현될 수 있도록 개발방향을 제시한다.

5) 힐링스카이로드 시설사업 추진에 필요한 연차별 투자계획을 산출한다.

2.2 환경영향 검토

1) 사업대상지의 환경적 특성을 기존의 문헌자료를 조사하고 「환경영향평가법」에 의거하여 사업시행으로 인한 환경에 미칠 영향을 정성적으로 파악하여 보고서에 수록하여야 한다.

2) 최적노선대에 대한 생태계 보존 필요성 등을 관련자료 또는 현지답사를 통해 조사한다.

2.3 개발여건 전망분석

1) 시설의 개발여건 분석

가. 해당 시설사업 추진 예정지역의 기존 해양관광시설과의 상호 연계 관계 및 인문, 사회, 문화, 역사, 자연환경, 관광분야 등 현황을 구체적으로 검토한다.

나. 사회 기반시설, 사회 간접시설, 예정지역 인근의 개발 현황 및 교통망 등을 조사한다.

다. 인문·사회·환경 등을 분석하여 해양관광 인프라 구축사업 방향을 제시한다.
라. 정부정책 등 상위계획, 유관계획 및 관련법규 검토 등 종합 분석한다.

2) 시설의 개발여건 전망

가. 시설의 입지여건, 향후 개발전망 등을 고려한 시설소요 규모를 검토·판단하여야 한다.

나. 스카이힐링로드 조성사업이 해양관광, 레저, 휴양 등 새로운 관광수요에 대한 대응시설로서 적합여부 및 타당성, 최적의 소요규모를 검토하여야 한다.

다. 스카이힐링로드 조성사업에 따라 설치되는 시설물의 안정성 및 이용객의 안전성 확보가능여부를 검토하여야 한다.

3) 시설개발 수요전망 분석

가. 관광자원, 관광객수, 여객물류 현황 등을 조사·파악하여 관광객 수요

추정 및 시설수요를 전망하고 스카이힐링로드 조성사업의 필요성 여부를 제시하여야 한다.

2.4 사업계획

- 1) 개발 기본 목표, 방향, 컨셉 및 시설 규모를 설정하여야 한다.
- 2) 구조물 건설을 위한 공간 구상, 디자인, 안전성, 기술성 및 경제성 등 건립 계획 검토하여야 한다.
- 3) 환경보전 및 주변 해양관광자원(생태환경, 주변 관광시설 등)과의 연계 계획 등 종합적인 구상안을 검토하여야 한다.
- 4) 이용객을 추정한 시설규모 산정 및 이용객 증진, 안전성 확보 방안을 제시하여야 한다.

2.5 구조물 배치계획

- 1) 지형도를 이용하여 구조물 및 산책로의 후보 위치를 설정하고 최적노선대를 선정한다.
- 2) 최적노선대는 지형여건과 지장물, 관련계획을 종합적으로 취합하여 검토하여야 한다.

2.6 수치모형 실험

1) 파랑변형 실험

가. 조사자료는 기본개발계획 수립시 설계조건으로 사용되는 설계파고와 상호 비교되어야 하며, 자료가 상이할 경우 그 원인에 대한 분석이 실시되어야 한다.

나. 심해파 및 설계파는 전해역 심해설계파 추정보고서 II(' 05.12, KORDI) 및 장기파랑산출 자료(구 해양수산부) 등을 참고하여 결정하되, 최근 새로 추정되고 있는 전해역 심해설계파가 급회 용역과업기간 고시된다면 받주처와 협의하여 적용여부를 결정하여야 한다.

다. 모형은 지역적인 특성과 수치모형의 특징을 고려하여 적용한다.

라. 모델범위는 대상해역을 포함하여 외해조건이 성립하는 곳까지 넓게 구성한다.

마. 계산 격자망은 주관심 대상해역에 대하여 사용모형의 안정조건을 만족하고, 대상해역의 계산결과를 신뢰성 있게 재현하기 위해 고해상도로

구성한다.

바. 최신의 해도, 수심도 및 지형도 등을 이용하여 해안선의 위치와 격자점의 수심을 모델에 재현한다.

2) 해수유동 실험

가. 해수유동실험은 대상해역의 조류특성을 파악하고 해수교환을 산정실험의 기초자료로 제공하여야 한다.

나. 해수유동모형은 당 해역과 유사한 해양특성을 갖는 지역에 적용된 바 있으며 선진기술 보유국에서 신규 개발 또는 적용되고 있는 수치기법 및 이론의 적합성을 갖춘 2차원 연직적분 모형이나 이에 상응하는 모형을 사용하여야 한다.

다. 모형의 영역은 과업대상지역의 유동특성을 적절히 모의할 수 있는 적절한 경계로 설정하되 필요시 광역과 상세역으로 구분하도록 하여야 한다.

라. 모형의 격자망은 대상지역의 지형 및 구조물의 조건을 적절히 반영할 수 있도록 충분한 해상도를 갖는 격자로 구축하여야 한다.

마. 모형의 해안선 및 해저지형은 가장 최근의 해도, 수심도 및 지형도 등을 이용해 입력하여야 한다.

바. 실험에 필요한 제반 실험(물리)변수는 관측치 또는 이론적 방법으로 산정된 값을 부여하되 검정과정을 거쳐서 최종적으로 확정하도록 하여야 한다.

사. 실험조석조건은 대, 중, 소조기의 조류특성을 반영하기 위하여 최소한 주요 4대분조를 고려한 조건으로 하여야 한다.

아. 모형의 검증은 과업대상지의 조석 및 조류 관측치와 실험치의 비교에 의해 수행하며, 비교방법은 조위면 및 조위곡선 비교, 최강유속비교 등의 방법으로 검증하여야 한다.

3) 지형변화 실험

가. 사업대상 및 부근해역의 퇴적물 이동에 의한 정량적 지형 변동량을 검토하고 공사시, 공사완공후의 발생 가능한 항내의 지형 변동량을 예측 후 설계에 반영하여야 한다.

나. 실험안별로 구간별 연간퇴적량 및 퇴적속도를 산정하며, 개발계획에

따른 인근지역의 퇴적과 침식량을 분석하여 설계에 반영하여야 한다.

다. 대조기, 중조기, 소조기 및 황천시를 구분하여 실험을 수행하여야 한다.

라. 구조물근처 퇴적물의 공간적 불균등을 고려하여 3차원 퇴적물 이동·확산 방정식을 적용하여 채택안에 대하여 침식 및 퇴적실험을 시행하여야 한다.

4) 부유사확산 실험

가. 공사 시행중 발생하는 부유물질의 이동·확산양상을 예측, 평가하여야 한다.

나. 모델의 입력 자료인 유동장(시·공간별 수위 및 유속)은 해수유동의 실험결과를 그대로 읽어 사용하여야 한다.

다. 오탐방지막의 설치에 따른 효과를 검토하되 오탐방지막의 적용 효율은 사전에 발주처와 협의하여 결정하여야 한다.

라. 부유사의 발생시점 및 발생강도 등은 발주처와 협의하여 결정하되 공사 단계별로 구분하여 실험하여야 한다.

마. 부유사의 확산범위는 최대 확산범위를 제시하여야 한다.

3) 사업 타당성 조사·분석

3.1 국가 재정투입 사업의 목적과 성격을 규정하여야 한다.

3.2 여건, 기본계획 등을 종합적으로 검토하여 사업 추진 필요성, 당위성 등을 제시하여야 한다.

3.3 사업과급 효과(국가, 지역경제 등) 및 정책적, 경제적 타당성 분석 결과를 제시하고, 사업투자비, 예상수익을 현금으로 반영하여 Cash Flow를 작성하고, 사업의 내부수익률(IRR) 및 순현재가치(NPV) 분석하여야 한다.

1) 구조물 건설비 및 유지관리비와 이용자 편익을 비교하여 편익비용(B/C), 초년도 수익률(FYRR), 내부수익률(IRR), 및 순현재가치(NPV), 최적 개통시기 등을 산출하여야 하며, 이때 시간편익을 고려한 경우와 고려하지 않은 경우로 구분하여야 한다.

2) 해당 공사의 예상 공사비, 시장성에 기초한 목적 구조물의 경제적 효율, 그리고 이자율을 비롯한 미래의 자금비용 등에 대한 적절한 가정을 바탕으로 해당 공사의 기대 수익과 기대 비용을 추정한다.

3.4 해당 공사의 건설 및 운영단계에서 발생 가능한 제반 위험에 대한 분

석과 공사 수행으로부터 예상되는 현금 흐름에 대한 분석, 그리고 공사수행 중 또는 후의 주위 상황이 변화함에 따라 현금 흐름에 미치는 영향 등을 고려하여 발생 가능한 모든 경우를 가정하여 실시하게 되는 민감도 분석을 시행하여야 한다.

- 1) 민감도 분석에 의거 사업비 증액에 따라 경제적 타당성이 없어지는 한계사업비를 제시하여, 추후 기본설계 또는 실시설계 산출사업비와 비교함으로써 사업의 타당성 여부를 재검토할 수 있도록 한다.

3.5 스카이힐링로드 건설에 대한 경제적 타당성이 낮을 경우 교량건설 이외 행남등대의 접근성을 용이하게 하고 이용객 증진을 위한 인프라 구축사업(대안) 제시하여야 한다.

4. 사업 추진 및 운영·유지 방안

4.1 사업 추진을 위한 재원조달방안

- 1) 추정된 총투자비용의 조달을 위한 자금조달 계획 제시한다.
- 2) 제시된 조달재원별로 그 규모, 조달 가능시점 등을 분석하고 문제점을 파악하여 대처방안 제시한다.

4.2 사업추진에 따른 문제점 분석, 이해관계기관 및 해결방안

- 1) 사업 추진을 위한 사업 소요기간 분석 및 소요 사업비 개략 산정한다.
- 2) 사업추진에 따른 예상되는 위기(문제) 요인 및 해결방안 제시한다.
- 3) 구조물 배치계획 수립과 관련하여 이해당사자 및 관계기관의 의견을 수렴하여 사업시행으로 인한 민원을 최소화할 수 있는 방안을 검토하도록 한다.
- 4) 타당성조사 과정에서 이해당사자의 의견을 충분히 수렴하여 평면배치계획에 반영토록 하고, 후속단계의 과업에서 기 수렴된 이해당사자의 의견이 반영된 공사계획이 수립될 수 있도록 관계기관 협의내용을 별도의 보고서로 작성하여 제출하여야 한다.

4.3 운영 및 유지방안 수립

- 1) 해양관광 활성화를 위한 시설의 효과적인 운영 및 유지방안 수립한다.

5. 설계 및 시공발주계획

5.1 설계기준

- 1) 구조물의 종류, 구조물의 등급 등을 규정한다.
- 2) 구조물 연장 및 폭원구성을 제안한다.
- 3) 구조물 계획시 설계방법과 내진설계 등급을 제안한다
- 4) 계획시설물이 해상에 설치되는 경우, 조석의 차 및 설계파고 등을 제안한다.
- 5) 구조물 계획에 적용할 하중의 종류, 크기 등을 제안한다.
- 6) 모든 설계는 기본 계획 단계의 기준으로 작성한다.

5.2 노선계획

- 1) 최적 노선에 대하여 축척 1/5,000 지형도상에서 개략적인 노선을 계획하고 주요 구조물을 계획하여야 한다.

5.3 구조물 설계

1) 일반사항

가. 구조물계획 결과와 결정된 설계기준을 토대로 주요 구조물의 형식 및 형태를 설계하되, 계약서 또는 과업내용서에 특별한 사항이 없는 경우에는 기존 설계자료 및 관련 기술자료를 참조하여 설계한다.

나. 경제성, 시공성, 안정성, 내구성, 유지관리 등을 고려하여 사용재료를 선정하고, 승차감 등을 고려하여 경간 구성을 설계한다.

다. 선박 등의 통과와 계획홍수위 등을 고려하여 적정 형하고를 결정하고 구조물 설계에 반영한다.

2) 구조물 형식

가. 구조물 형식은 다음 사항을 고려하여 감독관과 협의 후 결정한다.

- ① 구조물의 등급, 설계하중, 횡단구성 등
- ② 경제성 및 유지관리 적정성
- ③ 시공성(작업공간 확보 및 민원최소화)
- ④ 기능성(진동을 최소화하고 형하공간 확보 등)
- ⑤ 구조물의 미학적 요소와 주위 환경과 어울릴 수 있는 경관성이 검토되어야 함

3) 상부구조

가. 하중의 종류, 크기, 하부구조에 미치는 영향을 고려하여 계획한다.

나. 설계과고, 선박통행 등을 고려하여 적정 형하고를 유지 할 수 있는 상부구조를 계획한다

다. 경제성을 고려하여 되도록 연속구조로 계획한다

5.4 개략설계

1) 개략 노선은 1/5,000 지형도를 이용하여 중.평면도(H=1/5,000,V=1/500)를 작성하여야 하며 여기에는 주요 구조물의 규모 및 형태가 나타나야 한다.

2) 울릉도의 여건을 고려하여 소요사업비를 산출하여야 한다.

5.5 시공발주 계획

1) 각 발주방식의 유형 및 장단점 비교한다.

2) 추정된 총투자비용의 조달을 위한 자금조달 계획을 제시한다.

3) 사업 시행방법과 절차, 세부일정 등 시설사업 추진을 위한 기본계획(안)을 제시한다.

12) 광역 해양레저체험 복합단지 조성 타당성 조사

1. 과업명 : 「광역 해양레저체험 복합단지 조성 타당성 조사」 용역

2. 과업의 필요성

- 우리나라는 약 11,542km에 이르는 해안선과 3,358개의 도서를 보유한 반도국가로, 해양레저관광 산업이 성장할 수 있는 여건 보유
- 국민소득 증대와 해양여가문화 확산으로 마리나 관광과 서핑 등 체험형 고부가가치 해양레저관광에 대한 국민적 관심 증대
- 그러나, 계절적 요인과 인프라 부족으로 해양레저관광에 대한 관심과 소비의 온기가 해양레저관광 산업으로 이어지지 못하는 실정
- 섬관광과 해양치유 등 해양관광자원의 효율적 연계를 통한 부가가치 제고 및 4계절 해양관광체험여건 마련을 통한 해양 신성장동력 확충 필요

3. 과업의 목적

- 관광형 등 배후 여건에 적합한 복합단지 조성 예정지역을 선정하고 지역별 특화 해양자원을 연계한 해양레저 거점으로서의 기능 구체화
- 공사비와 단지조성비, 부대비 등 총사업비를 산출하고, 사업 추진을 위한

소요기간 분석 및 연차 사업비 산출 등 타당성 검토

- 기술의 발전으로 새로운 형태의 해양레저장비 출시에 따른 안전기준 도입 필요성과 규제수준에 대한 검토 및 입법적 개선방안 마련

가. 공간적 범위

- 광역 해양레저체험 복합단지 조성이 가능한 전국 지자체

나. 시간적 범위

- 기준년도 : 2018년
- 목표년도 : 2022년

다. 내용적 범위

- 광역 해양레저체험 복합단지 구축
 - 광역 해양레저체험 복합단지 조성 예정지역 8개소*를 선정하고, 해양관광산업 파급효과를 고려, 4개소에 대한 시범사업 추진방안 마련
- * 복합레저형(4개소), 도시형(3개소), 섬 관광형(1개소) 총 8개소
- 안전한 해양레저체험 복합단지 이용여건 조성
 - 새로운 형태의 해양레저활동에 대한 안전규제 도입 필요성과 정부의 역할 및 수중레저 등 현 해양레저활동에 대한 규제 현실화방안

4. 과업 세부내용

가. 광역 해양레저체험 복합단지 조성을 위한 입지 선정

- 복합단지 조성 예정지역 8개소*를 선정하고, 해양레저관광산업 파급효과가 우수할 것으로 예상되어 우선 건립이 필요한 4개 사업 대상지를 선정
- * 복합레저형(4개소), 도시형(3개소), 섬 관광형(1개소) 총 8개소
- 배후 권역의 해양관광 수요 분석, 관련 산업여건, 해양관광레저 이용현황 및 전망 등을 고려
- 마리나 항만 기본계획, 어촌뉴딜300, 마리나 비즈센터 조성안, 수중레저 활성화 기본계획 등 해양관광 활성화를 위한 정부 정책 및 인프라 구축계획과 연계방안 마련
- 어촌관광과 섬 관광, 국내외 마리나 투어, 수중·수상레저 등 국내 해양관광자원을 집약하여 해양관광 거점으로 기능할 수 있는 지역을 선별

- 환경 및 해상교통 관련 규제 등 사업 대상지 선정을 위한 제도적 여건 검토
- 대상지 선정에 필요한 객관적 평가기준과 선정방법을 제시
- 나. 유형별 해양레저체험 복합단지 조성안 제시 및 기능 구체화
 - 지역별 특화 해양자원을 바탕으로 한 해양레저 거점의 테마 제시
 - 해양레저 교육 운영, 체험 프로그램, 해양레저 분야 취·창업 지원 등 기능 구체화
- 다. 복합단지 조성 예정지역 내 인프라 구축에 따른 타당성 분석
 - 공사비, 단지조성비, 설계, 감리비, 부대비, 토지비 등 총 투자비용을 추정하고, 연차별 투입 계획 수립
 - 사업투자비, 예상수익을 반영하여 경제적 타당성 조사 및 사업비 등 투자계획 변화에 따른 민감도 분석
 - 추정된 총투자비용의 조달을 위한 자금조달의 기본방향과 대안제시
 - 사업 추진을 위한 사업 소요기간 분석 및 소요사업비 개략 산정
 - * 사업추진에 따른 예상되는 위기(문제) 요인 및 해결방안 포함
- 라. 광역 해양레저체험 복합단지 조성 선진사례 분석
 - 북유럽과 북미, 호주와 뉴질랜드 등 해양관광레저 선진국의 발전사례에 대하여 경제적 파급효과를 산출하고, 중앙정부와 지방정부, 민간기업과 지역사회의 역할에 대한 벤치마킹 요소 분석
 - 광역 해양레저체험 복합단지 조성 관련 해외 모범사례를 현지답사 등을 통한 집중조사·분석 추진
- 마. 안전한 해양레저체험 복합단지 이용여건 조성방안 마련
 - 기술의 발전과 해양레저관광에 대한 국민적 관심 증대로 새로운 형태·방식의 해양레저장비 도입(수입)에 따른 안전규제 필요성과 규제 수준을 선진국 등 타 국가의 사례와 여론반응 등 검토하여 입법대안을 포함한 개선방안 제시
 - 수중레저 등 해양레저관광 이용 활성화를 저해하고 있는 불필요한 규제를 발굴하여, 국내외 사례와 현장실사(test) 등을 거쳐 과학적·객관적 근거자료에 기반한 입법적 대안방안을 제시
- 바. 운영 및 유지관리 방안
 - 유지·관리 등 연간 운영비와 인력 등 검토

13) 「2018년 국제보트쇼 육성지원 사업」 수행기관 선정 제안요청서

- 레저선박 제조·판매 등 국내 마리나산업 연관 기업의 전시 기회 확대를 통한 판로개척 지원을 위해 국제보트쇼(2식, 4억원) 개최 추진
 - * 보트쇼에 각각 보조금 2억원을 지급할 계획이나, 보조금선정위원회의 판단에 따라 우수 보트쇼에 대한 인센티브 부여 등 차등지급 가능
 - * 2018년 국내 개최 예정인 국제보트쇼 중 2개의 주관사를 보조사업자로 선정·지원
- 사업성격·지원기간 : 민간경상보조(정액보조)/ 2018년(계속)
- 추진방법 : 공모를 통해 국고보조사업자 선정
 - ① 국제보트쇼 참가기업 운송료 지원
 - 국제보트쇼 참가를 희망하는 요트와 모터보트 등 마리나선박 국내 제조기업과 수중레저장비 생산기업의 제품 운송비 보조
 - 실물 보트 전시품 운송비용에 한하여 제품의 운송에 사용된 비용 중 업체당 최대 5백만원 범위 내에서 지원
 - * 상황에 따라 지원 규모와 대상이 조정될 수 있음
 - ② 보트쇼 행사장 선정 등 전시실 대관비용 지원
 - 국내 마리나선박과 수중레저장비 생산기업이 집중된 지역 내 전시장을 설치하여 개최를 추진하며, 보트쇼 행사장 대관비용 보조
 - 개막식과 컨퍼런스, 보트와 수중레저장비 육·해상 전시 등 보트쇼 프로그램 운영에 필요한 전시 인프라 운영비용 최대 100백만원 지원
 - ③ 국제보트쇼 홍보비
 - 중앙방송과 신문 등 전국단위 보트쇼 홍보계획과 행사지역 내 현장홍보 추진방안 이행에 필요한 홍보예산 지원
 - 공중과 방송 제작·방영, 신문과 홍보팜플렛 제작·배포, SNS와 카드뉴스 등 온라인 홍보와 참여 이벤트 개최비용 최대 30백만원 지원
 - ④ 국제보트쇼 운영비 등
 - 국제보트쇼 준비와 운영에 필요한 인건비와 사무실 임차료, 시설유지비, 위탁사업비 등 예산 및 기금운용계획 집행지침에 따른 운영비 지원
 - 직·간접 보조사업자에 대한 정산 등 보조금 관리, 사업종료 시 사업성과 및 효과 분석 등 운영비는 최소한의 범위 내에서 지원 가능

VII. 타 시 도
해 양 산 업 및
기 반 시 설
비 교 분 석

VII. 타 시도 해양산업 및 기반시설 비교분석

1. 도서(섬별) 방파제 및 마리나 계류 기반시설 현황

가. 전국주요방파제 현황

- 우리나라 방파제는 약 4,400개
 - 방파제의 개념 : 바닷가 항만이나 어항, 포구에 설치하는 인공구조물로서, 파도를 막기 위한 시설물
- 3면이 바다인 우리나라는 총 14,533km의 해안선을 가지는데, 이 가운데 남한이 가지는 해안선은 79.4%인 11,542km이며 해안선 곳곳에 항만이나 어항(漁港), 포구(浦口)가 존재
- 우리나라 동서남 해안에는 부산항, 광양항, 울산항, 인천항 등 무역항 28개, 주문진항, 구룡포항, 추자항, 거문도항 등 연안항 23개, 전국의 어선들이 이용하는 대규모 어항 총 105개, 연안어업 지원의 근거지가 되는 중형급 어항 총 313개, 어촌의 생활근거지가 되는 소규모 어항 총 373개, 기타 바닷가의 조그마한 섬마을마다 들어서 있는 아담한 크기의 포구(=비법정어항)가 약 1,400여개가 존재
- 모두 합하면 우리나라 항, 포구 숫자는 모두 2,200여개 이상 항, 포구에는 방파제가 반드시 2개. 그래서 현지사람들은 2개의 방파제를 <큰방파제, 작은방파제> 혹은 <북방파제, 남방파제>라고 부르곤 하는데, 두개의 방파제중 길이가 좀 더 큰 쪽을 큰방파제, 작은 쪽을 작은방파제라고 구분
- 북, 남방파제는 방파제의 놓인 위치를 기준하여 부르는 이름
- 우리나라 방파제 약 4,400 곳 중 <특급>과 <일급>은 약 200개로 낚시춘추 출간 <한국의 명방파제 100 + 100선>에서 낚시 인구들을 위한 안전 및 정보 차원에서 '규모'와 '시즌'에 비중을 두고 선정하여 사용. 구별기준은 공식적으로 구분되지 않으나 가급적 많은 인구를 수용할 수 있으며, 낚시하기 편안하고 조황이 뛰어난 방파제를 기준으로 급수를 분류
- 전국의 항, 포구에는 각각 2개 이상의 방파제가 들어서 있으므로 전국의 방파제 숫자는 2,200개 곱하기 2 는 = 총 4,400 여개

〈표 7-2〉 우리나라 방파제 현황 (특급 및 1급)

구 분		방 파 제
인천광역시	특급	인천 영종도 남·북방조제
	1급	인천 영흥도 진두방파제/ 인천 선제도 뱃말·넛출선착장/ 인천 소이작도선착장
경기도	특급	안산 시화방조제
	1급	안산 풍도방파제/ 화성 화옹방조제 궁평리선착장 / 화성 매항리선착장
강원도	특급	공현진방파제 / 속초 장사방파제/ 속초 동명방파제/ 양양 수산방파제/ 양양 동산방파제/ 양양 남애방파제/ 강릉 주문진방파제 / 강릉 금진방파제/ 삼척 덕산방파제/ 삼척 장호방파제/ 삼척 임원방파제
	1급	고성거진방파제 / 고성백도방파제 / 고성아야진방파제 / 양양물치방파제 / 양양죽도(인구)방파제 / 강릉사천진방파제 / 삼척정라진방파제 / 삼척초곡방파제
경상북도	특급	울진 죽변방파제/ 울진 골장방파제/ 울진 온양(양정)방파제 / 울진 대나리방파제 / 울진 현내방파제/ 울진 오산방파제/ 울진 사동방파제/ 울진 구산방파제/ 울진 후포방파제/ 영덕 사진3리방파제/ 영덕 축산방파제/ 영덕 석동방파제/ 영덕 노물방파제/ 영덕 대부방파제/ 영덕 강구방파제/ 영덕 구계방파제/ 포항 조사리방파제 / 포항 이가리방파제 / 포항 청진1리방파제/ 항 칠포방파제/ 포항 신흥만방파제 /포항 구룡포방파제/ 포항 양포방파제/ 경주 감포방파제
	1급	울진공세항(공석)방파제 / 울진진북(동정)방파제 / 울진기성방파제 / 울진직산방파제 /)영덕 대진2리방파제/ 영덕 경정2리방파제/ 영덕오보방파제 / 영덕대탄방파제 / 영덕창포방파제 / 영덕하저방파제 / 포항방어리방파제 / 경주오류방파제 / 경주읍천방파제 / 울릉도저동방파제
울산/ 부산광역시	특급	울산 정자방파제/ 울산 방어진방파제 / 울산 동방파제 / 울산 선경방파제/ 부산 기장 이동·학리방파제/ 부산 기장 대변방파제/ 부산 수영만 매립지 / 부산 하리·해양대방파제/ 부산 조도·오륙도방파제/ 부산 남부민방파제 / 부산 감천항동·서방파제/ 부산 다대포방파제
	1급	울산당사방파제 / 울산주전방파제 / 울산화암(꽃바위)방파제 / 울산간절곶방파제 / 울산나사리방파제 / 울산 신암1리방파제/ 부산기장길천방파제/ 부산송정방파제 / 부산청사포방파제 / 부산해운대미포방파제

VII. 타 시도 해양산업 및 기반시설 비교분석

경상남도	특급	거제 외포방파제/ 거제 느태·팔랑포방파제/ 거제 능포방파제/ 거제 장승포방파제 / 거제 지세포방파제 / 거제 구조라방파제 / 거제 다대·다포방파제/ 마산 가포방파제/ 마산 진동방파제/ 통영 건유방파제/ 통영 삼덕방파제/ 통영 옥지항방파제 / 고성 맥전포방파제 / 사천 진널방파제
	1급	거제 구영방파제/ 거제 상유방파제/ 거제 홍남방파제/ 거제 대계방파제/ 거제 덕포방파제/ 거제 여차방파제/ 거제 대포방파제/ 거제 대곡방파제/ 거제 옥계방파제/ 마산 원전방파제/ 마산 시락방파제/ 통영 수월리방파제 / 통영 마동(적포)방파제 / 통영 매물도 당금방파제/ 통영 우도방파제/ 통영 옥지도 목과방파제/ 통영 두미도북구방파제/ 삼천포화력발전소 방파제 / 사천 실안방파제/ 사천 초양방파제/ 남해 청산도 적량방파제/ 남해 창선도 장포방파제 / 남해 향도방파제/ 남해 노도방파제/ 남해 염해방파제/ 남해 정포리방파제
전라남도	특급	여수 오동도방파제/ 여수 돌산(군내리)방파제 / 여수 안도 서고지방파제 / 여수 거문도 동도방파제/ 고흥풍남방파제/ 고흥녹동방파제/ 완도 완도(씨월드)방파제 / 청산도 도청리방파제/ 진도 접도(수품)방파제 / 진도 서망방파제/ 목포 내만방조제/ 영광 계마항방파제
	1급	여수 돌산도 올림방파제/ 여수 대항간도방파제 / 여수 대두라도 선창마을 방파제 / 여수 금오도 송고리방파제 / 여수 초도 대동리방파제 / 강진 마량방파제/ 완도 원동선착장/ 완도 여서도방파제 / 완도 소안도 맹선리방파제 / 완도 보길도 보옥방파제/ 해남 어란진방파제
충청남도	특급	태안 모항방파제/ 안흥 신진도방파제 / 안흥마도방파제/ 안면도 방포방파제/ 안면도 장곰포방조제 / 서천 부사호방조제 / 서천 흥원방파제/ 서천 마량방파제
	1급	당진 한진선착장/ 당진 석문방조제·선착장/ 당진 대호 도비도방파제 / 태안 학암포선착장 / 태안 천리포방파제 / 태안 연포방파제/ 태안 몽대포방파제/ 오천 보령방조제/ 오천 녹도방파제/ 오천 외연도방파제
전라북도	특급	군산 말도방파제/ 군산 어청도방파제/ 부안 계화방조제/ 부안 격포방파제/ 부안 위도방파제
	1급	군산 야미도선착장 / 군산 무녀도선착장 / 군산 관리도방파제 / 군산 명도방파제/ 군산 연도항방파제 / 군산 비응도방파제/ 부안 위도 석금방파제
제주도	특급	제주시 도두방파제/ 제주시 서부두방파제 / 구좌읍김녕방파제/ 성산읍 성산포방파제 / 남원읍위미방파제/ 대정읍모슬포방파제/ 가파도 상동방파제/ 북제주 애월방파제
	1급	제주시 이호방파제/ 제주시 동부두방파제 / 우도 하우목동방파제 / 성산읍 신양리방파제 / 서귀포 새섬방파제/ 안덕화순방파제/ 북제주 한림·한수리방파제/ 한림 귀덕1,2방파제

※ 낚시 조황에 따라 특급과 1급을 분류 : 낚시 춘추 출간 <한국의 명방파제 100 + 100선>

나. 마리아 계류기반 시설현황

마리나 현황



마리나 역 위치도



○ 타 시도 마리아 기본 시설 현황

마리아 명칭	외곽시설						수역시설				계류시설				
	방파제	방사제	방조제	도류제	갑문	호안	항로	정박지	선류장	선회장	안벽	물양장	말뚝	잔교	부잔교
서울	×	×	×	×	×	○	○	○	○	○	×	×	○	×	○
격포	○	×	×	×	×	×	○	○	×	×	×	○	×	×	○
김포	×	×	×	×	○	×	○	×	×	○	×	×	○	×	○
보령	×	×	○	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×
전곡	○	×	×	×	×	○	×	○	×	×	○	×	○	×	○
목포	×	×	×	×	×	○	○	○	×	×	×	×	○	×	○
강릉	○	×	×	×	×	○	○	○	○	○	○	○	○	×	○
수산	○	×	×	×	×	○	○	○	○	○	○	○	○	×	○
양포	○	×	×	×	×	×	×	○	○	○	×	○	×	×	○
거제	○	×	×	×	×	×	×	○	○	×	×	×	×	×	○
충무	○	×	×	×	×	×	○	○	○	○	○	○	×	×	○
수영만	○	×	×	×	×	×	○	○	○	○	○	○	×	×	○
삼천포	○	×	×	×	×	×	×	○	○	○	×	×	○	×	○
소호	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	○
김녕	○	×	×	×	×	○	×	○	○	×	○	○	○	×	○
도두	○	×	×	×	×	×	×	○	×	×	×	○	×	×	○
중문	○	×	×	×	×	×	×	○	×	×	○	×	○	×	○

○ 타 시도 마rina 기능시설현황

마rina 명칭	보 관 시 설			상 하 가 시 설			보 급 시 설			작 업 용 시 설		
	육상 계류	해상 계류	보트 창고	경사로	크레인	리프트	급유 시설	급수 시설	급전 시설	전기 시설	수리 시설	세정 시설
서울	○	○	×	○	×	×	×	○	○	○	○	○
격포	×	○	×	○	○	×	×	○	○	×	×	○
김포	○	○	×	○	○	×	○	○	○	○	○	○
보령	○	×	○	○	×	×	×	×	×	×	×	○
전곡	○	○	×	○	○	○	×	○	○	○	×	×
목포	○	○	×	×	×	○	×	×	×	○	×	○
강릉	×	○	○	○	×	×	×	○	○	×	×	×
수산	○	○	○	○	×	×	×	○	○	×	×	×
양포	×	○	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×
거제	×	○	×	×	○	×	×	○	×	×	×	×
충무	○	○	×	○	○	×	○	○	○	×	×	×
수영만	○	○	×	○	○	×	×	○	○	○	○	○
삼천포	○	○	×	○	○	×	×	○	×	×	×	×
소호	○	○	○	○	×	×	×	○	×	×	×	○
김녕	건설중	○	×	○	×	×	×	○	○	×	○	○
도두	○	○	×	×	○	×	×	○	○	×	×	×
중문	×	○	×	×	×	×	×	○	○	○	○	○

2. 해양관련기관(연구소·박물관·고등학교·대학교) 현황

구분	시 도	연구소 현황
해양 관련 연구소	인천광역시	인천발전연구원, 인천수자원연구소, 극지연구소, 경기씨그랜트
	서울특별시	한국어촌어항협회, 한국해양조사협회, 한국해양과학기술진흥원, 한국해양재단
	부산광역시	한국해양과학기술원, 한국해양수산개발원, 국립해양조사원, 한국해양수산연수원, 해양수산과학기술진흥원, 해양환경교육원, 중소기업진흥연구원
	경기 평택시	항로표지기술협회
	경기 안산시	해양수산자원연구소
	세종특별시	선박안전관리공단
	대전광역시	국립해양측위보원, 선박플랜트연구소, 충청씨그랜트
	강원도 춘천	한국수자원공사
	전라남도	중소조선연구원
	제주도	해양수산연구원
해양 관련 박물관	서울특별시	독도 체험관
	부산광역시	국립 해양박물관, 부산해양자연사박물관
	강원도	화진포해양박물관
	경기 안산시	어촌체험박물관
	충청도	국립해양생물자원관
	경상남도	국립등대박물관, 거제해양박물관
	전라도	해양수산과학관, 국립해양문화재연구소, 땅끝해양자연사박물관, 엑스포즈 해양공원
해양 관련 고등 학교	인천광역시	인천해양과학고등학교, 국립인천해사고등학교
	경남	경남해양과학고등학교
	부산광역시	국립부산해사고등학교
	충남	충남해양과학고등학교
	경상북도	포항해양과학고등학교
	전라남도	신안해양과학고등학교
해양 관련 대학교	인천광역시	인하대학교, 인천대학교
	서울특별시	서울대학교, 고려대학교
	부산광역시	한국해양대학교, 부경대학교, 영산대학교, 부산대학교
	경상남도	경상대학교
	전라남도	목포해양대학교, 목포대학교, 여수대학교, 조선대학교
	충청당진	세한대학교
	전라북도	군산대학교

**Ⅷ. 해양산업육성
종합발전계획
세부사업요약
및 기대효과**

VIII. 해양산업육성 종합발전계획 세부사업 요약 및 기대효과

○ 인천 해양산업 육성 추진 세부사업 총괄

〈표 8-2〉 추진 사업 총괄

연 번	사 업 명	예산 (억 원)	투자기간 (년)
1	마리나항만 인프라 조성	13,472	-
2	인천도서 레저선박 계류장 모델 개발 및 조성	450	3
3	마리나 비즈니스 센터 구축 및 R & D 센터 조성	500	4
4	해양레저장비 용품 복합단지 조성	100	2
5	레저선박을 활용한 도서 접근성 강화	100	4
6	해양문화가 있는 인천 섬 및 내항 거리 조성	300	4
7	바다낚시공원 조성	70	2
8	바다역, 바다길 조성	50	2
9	국제 해양레저 장비 전시회 개최	30	2
10	세계요트대회 유치 및 참가	300	2
12	크루즈 관광 진흥특구를 통한 동북아 해양관광 허브 구축	50	4
11	해양축제 개발	10	2
13	수산가공판매 관광 자원화	30	2
14	도서 해양 숙박 특성화	500	4
15	해양 힐링 활성화	870	4
16	해양산업지원조례 제정	-	-
17	해양관광센터 운영	30	5
18	레저선박 안전 검사센터 유치	300	2
19	해양아카데미 운영	10	5
20	해양레저 전문인력 양성기관 설립 및 운영	20	5
21	광역 해양레저체험 복합단지 조성 연구	10	1
22	수도권 규제 검토 및 완화 방안	-	

1. 마리나항만 인프라 조성

가. 인천시 마리나항만 인프라 조성 사업내용

1) 인천 마리나항만 입지별 개발모델 제시(안)

구분	마리나 개발 예정지	모델	특징
수도권	• 왕산 • 송도10공구 • 한상드림아일랜드	상업 시설형	• 도심근교 지역 커뮤니티형 마리나 • 도심 사교모임 및 주말 관광지에 적합 • 쇼핑몰, 컨벤션 센터 등 연계
항만권	• 인천항만공사 • 송도위터프론트	수리 허브형	• 산업단지 인근 경제효과 극대화 • 고급요트 구매, 수리 단지 • 슈퍼요트 선원용 생활편의시설 등
도서 해안권	• 덕적도(북리, 서포리) • 북도 • 선재도 • 무의도	리조트형	• 펜션, 호텔 등 숙박시설 완비 • 가족단위 휴가, 장기 휴가에 적합 • 레포츠(골프, 워터파크 등) 시설 연계
내수면	• 경인항	주거형	• 고급주택, 아파트를 갖춘 실버타운 • 고급 주거단지 조성에 적합 • 극장, 병원 등 도심 인프라 연계

2) 사업의 범위

- 공간적 범위 : 연수구(3), 중구(3), 옹진군(4), 서구(1) 마리나 계획지
- 내용적 범위 : 인천지역 마리나항만 추진시 주요사항 검토

3) 사업추진내용

- 인천지역 마리나 개발 계획의 현황 및 추진사항 검토
- 인천지역 마리나 개발방향 설정
 - 인천지역 특성에 부합하는 마리나 개발의 목표제시 및 유형화
- 인천지역 마리나 개발에 따른 미래 차별화 전략 제시
 - 미디어 레저시티 디자인 콘셉트 건축, 투자비 조성을 위한 마리나 모델

나. 사업의 필요성 및 목적

1) 사업추진배경 및 필요성

- 인천 연안 기초자치단체간 난개발 방지와 더불어 시설수요에 부합한 적정 수준의 마리나항만 개발 유도를 위해 인천시 및 국가차원의 법정기본계획 수립 필요함
- 마리나항만 개발에 관한 중장기적 정책방향 설정으로 마리나항만 개발사업의 발전과 효율을 도모하여 인천시 및 국가경쟁력 제고 및 경제발전에 기여할 필요가 있음
- 마리나항만 등 관련 인프라의 적기 확충, 체계적인 개발 유도 및 고부가가치 해양레저산업 육성 및 연관 산업과의 유기적 체계 구축으로 국가의 전략기간산업으로 육성할 계획임

2) 사업목적

- 인천시는 해양레저관광 인프라 강화, 생산고용 효과 및 일자리 창출, 관광, 제조, 서비스업 등의 성장 기반을 마련하기 위해 국제 해양도시에 걸맞는 마리나 공급이 요구되므로 이에 인천시 마리나 중장기 전략수립 및 마리나항만 개발을 목적으로 함

다. 사업추진방안

1) 예상 사업비 : 13,462억 원

사업비 구분	기관	금액(억 원)	용도
마리나항만 인프라 조성	중앙정부	13,462	• 마리나항만 시설, 배후지 연계시설
	인천광역시		
	군·구		
합 계		13,462	

2) 사업규모

- 총 5년 : 2020.1.1 ~ 2024.12.31. (60개월)

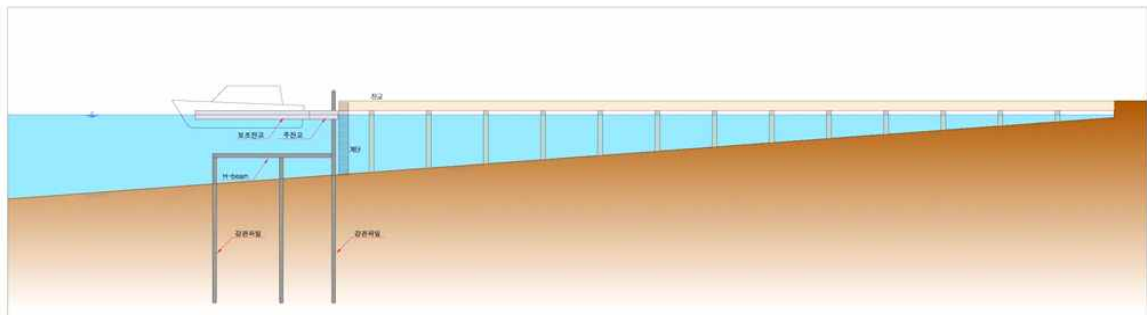
3) 사업주체

- 인천지역 제2차 마리나항만 기본계획 수요조사 결과, 총 9개소(사업주체 : 인천항만공사, 왕산레저개발, 세계한상드림아일랜드 및 향후 민간투자유치)의 마리나항만 개발 기본계획이 수립되어 해양수산부에 제출됨

2. 소규모 레저선박 계류장

가. 인천시 소규모 레저선박 계류장 조성 사업내용

1) 인천도서 소규모 계류장 개발(안)



<개발개념 단면도>



<대야작도 배치안>



<소야도 배치안>

2) 사업의 범위

- 공간적 범위 : 인천도서지역 및 도서 어항
- 내용적 범위 : 인천도서 소규모 레저선박 계류장 조성 및 운영 추진

3) 사업추진내용

- 인천시 도서지역 어항별 소규모 레저선박 계류장 후보지 선정 조사
- 어촌 뉴딜 300 선정사업에 어촌 소규모 레저선박 계류장 사업 신청
- 개별 도서지역의 특성에 맞춘 레저선박 계류장 조성
 - 일반 마리나형 : 항시 수심 확보가 가능한 지역(덕적도 북리항, 무의도, 연평도 등)
 - 프레임 계류장형 : 저조위시 수심 확보가 어려운 지역(이작도, 소야도, 울도 등)
 - 부이 정박형 : 앵커 부이 통한 임시형 정박(사승봉도, 지도, 굴업도 등)

나. 사업의 필요성 및 목적

1) 사업추진배경 및 필요성

- 섬 개발 및 관광에 대한 지속적 관심 및 지원에도 불구하고 유입인구 및 관광인구 증가는 답보상태이며 주원인 중 하나가 접근성의 제한인데, 해양 관광에서는 레저선박처럼 이동수단 자체가 하나의 관광 상품이기도 함
- 한편 어촌에서는 어족자원 감소로 상당수 어선이 감척, 폐선되어 유희어항이 많이 생겼으며 노령화로 인하여 어업 인력까지 감소하여 어민들의 소득이 도시근로자 소득의 70% 수준으로 하락하여 어업 외 소득원 개발이 절실하므로 유희어항 등의 활용을 통한 신규 수익 창출이 필요함
- 이에 중앙정부는 어촌활성화 대책의 일환으로 어촌의 혁신성장을 견인하고 지속가능한 성장 토대를 마련하는 ‘어촌뉴딜 300’ 계획을 발표하였음
- 따라서 도서지역 어항에 레저선박 계류장을 확보하여 이를 레저선박과 연계할 경우 도서지역의 신규 소득원 창출이 가능할 것으로 판단됨

2) 사업목적

- 인천 도서지역의 어항 내 레저선박 계류장 조성 방안을 검토하고 레저선박 계류장 관리·운영 방안과 어업인 소득증대 방안을 검토하여 향후 어항 내 레저선박 계류장 조성을 위한 기본적인 정책방안 수립을 목적으로 함

다. 사업추진방안

1) 예상 사업비 : 450억 원

사업비 구분	기관	금액(억 원)	용도
소규모 레저선박 계류장	중앙정부	283.5	• 계류장 선석, 시설·장비 구축
	인천광역시	60.75	
	군·구	60.75	
합 계		450	

2) 사업규모

- 총 3년 : 2019.1.1 ~ 2021.12.31. (36개월)

3) 사업주체

- 소규모 레저선박 계류장, 일명 소규모 피셔리나의 소유권은 인천시 및 군·구에 있으나 관리 및 운영은 해당 어항의 어촌계 및 수협 등에 위탁하여 지역주민의 적극적 참여 및 고용창출을 유도함

3. 마리나 비즈니스 센터 구축

가. 인천시 마리나 비즈니스 센터 구축 사업내용

1) 마리나 비즈센터 개념



2) 사업의 범위

- 공간적 범위 : 인천연안지역 및 인천 소재 마리나항만
- 내용적 범위 : 마리나 비즈센터 및 R&D 센터 구축 및 운영

3) 사업추진내용

- 중앙정부의 마리나 비즈센터 및 R&D 센터사업의 인천 유치
- 마리나 비즈니스와 융복합 R&D 종합 지원을 위한 통합 플랫폼 구축
 - 마리나를 중심으로 창출되는 선박 및 부품 마켓, 수리서비스, 보관 및 관리, 금융 보험, 검사 등의 기능을 종합한 원스톱 비즈니스 플랫폼 구축
 - 마리나 산업 비즈니스와 융복합 R&D 육성에 필수적인 장비 및 설비 구축
- 인천 마리나 비즈센터 및 R&D 센터 운영
 - 창업과 전문기업 유치 및 육성, 신소재 융복합 기술 및 제품 육성, 전문 인력양성과 일자리 창출, 마리나산업 문화 확산

나. 사업의 필요성 및 목적

1) 사업추진배경 및 필요성

- 마리나 산업의 기술개발과 구조 고도화를 위한 전후방 산업은 충분히 발달되어 있음에도 불구하고 해당 산업 후발국인 우리나라로서는 마리나 산업에 특화된 비즈니스 및 R&D를 지원할 수 있는 전문시설과 기관이 필수적이나 전문 R&D 기반이 전무하여 국내기업의 산업 진출 미비
- 마리나 산업은 제조, 수리, 유통 등 분야가 다양하고 기업 대다수가 중소기업으로 자체적인 비즈니스 및 R&D 인프라 조성 불가
- 이에 기반기술이 확보된 국내 기업이 마리나 산업으로 진출할 수 있도록 마리나 산업 R&D와 비즈니스 활동을 지원할 수 있는 기능 확보가 요구됨
- 레저선박 구입에서 검사, 매매, 보험, 수리, 부품소재 공급 등 다양한 업종이 연계되어 있는 마리나 산업을 전략적으로 육성하기 위해서는 비즈니스 및 R&D를 통합 지원할 수 있는 플랫폼이 필요함

2) 사업목적

- 중앙정부에서 추진 중인 마리나 비즈센터 및 R&D 센터 조성계획에 있어 인천은 항만 재개발의 일환으로 마리나 비즈센터 및 R&D 센터 유치를 목적으로 함

다. 사업추진방안

1) 예상 사업비 : 500억 원

사업비 구분	기관	금액(억 원)	용도
마리나 비즈니스 센터 구축	중앙정부	270	• 센터건축, 시설 및 R&D 장비구축, 운영 및 지원
	인천광역시	210	
	관련협회	20	
합 계		500	

2) 사업규모

- 총 4년 : 2020.1.1 ~ 2023.12.31. (48개월)

3) 사업주체

- 마리나 비즈센터는 마리나 산업의 활성화를 위한 플랫폼으로 R&D, 법률, 금융, 경영, 장비, 인력양성 센터 등 다양한 업종이 융합되었으므로 중앙정부 및 인천시의 유기적 관리 아래 전문운영조직이 필요함

4. 해양레저장비 복합단지 조성

가. 인천시 해양레저장비 복합단지 조성 사업내용

1) 인천시 해양레저장비 복합단지 선정기준

구분	요인	내용
지리적 환경요인	가용부지 확보 용이성	후보지 인접지역의 가용토지 규모
	대상지 입지위치	해안면에 면한 연장길이
	공항·항만과의 접근성	원료 및 원자재 공급의 용이성
도시 계획과의 연계성	도시기반시설 확보 용이성	도시기반시설의 확보 용이성 (전기, 통신, 상·하수도 등)
	도시계획과의 연계성	후보지 주변의 주요 도시개발사업과의 연계성
	장래접근성	현황도로 및 도시계획도로 등 진입도로 연계성
산업단지 환경요인	주변편의시설 이용성	주변 산업단지 지원시설 연계성
	부지이용계획 수립 용이성	토지이용계획 수립 용이성
	산업단지의 쾌적성	매연, 소음 등이 없는 지역
기타 행정지원	사업추진 용이성	법·제도적 조기 추진 유무에 따른 사업 추진 용이성
	장래부지 확정성	후보지 일원의 가용토지 확보 용이성
	개별공시지가	후보지 일원의 토지 구입가격 및 정지와 개발 비용 산출

2) 사업의 범위

- 공간적 범위 : 인천연안지역 및 산업단지
- 내용적 범위 : 레저선박 및 부품장비 제작업체, 부품판매업체, 설계업체 등
해양레저산업 집적단지 조성 및 해양레저산업 중심지로 육성 추진

3) 사업추진내용

- 인천 지역 내 해양레저장비 복합단지의 입지가능 후보지 도출 및 선정
- 해양레저장비 복합단지의 개발구상 수립
- 복합단지의 합리적인 토지활용방안 제시

나. 사업의 필요성 및 목적

1) 사업추진배경 및 필요성

- 해양레저장비산업은 국민의 삶의 질 개선과 경제성장을 함께 이뤄낼 수 있는 신성장동력 산업이자 미래형 고부가가치 산업으로 각광받고 있으며, 인천은 우리나라 대표적 해양도시로서 산업 성장 잠재력을 구축하고 있음
- 인천이 해양레저산업의 메카로 자리매김하고 지역 내 조속한 관련 산업기반을 마련하기 위해서는 보트·요트 제작업체, 부품 업체, 수리업체가 직접 가능한 해양레저장비 복합단지 조성이 시급한 실정임. 특히 해양레저장비 복합단지는 타 산업단지와 달리 해안과 접하여야 하는 특성으로 입지적 제약이 있으며, 관련업계의 클러스터 구축 요구가 증가하고 있는 실정임
- 복합단지 조성이 지체될 경우 타 시도에 선점당할 우려가 있으며, 추후 복합단지를 조성하더라도 이미 타 지역으로 이전한 인천지역 업체 및 인천 지역으로 이전 예정인 업체들의 입주유치에 어려움이 있을 것으로 예상됨

2) 사업목적

- 레저선박 및 부품장비 제작업체, 부품판매업체, 설계업체 등 해양레저산업 집적단지를 조성함으로써 인천의 위상에 부합한 해양레저 신성장산업 육성과 클러스터 구축을 목적으로 함

다. 사업추진방안

1) 예상 사업비 : 100억 원

사업비 구분	기관	금액(억 원)	용도
해양레저장비 복합단지 조성	중앙정부	50	• 설계 용역, 부지매입, 지역정비, 초기 경영지원, 교육, 홍보마케팅 등
	인천광역시	30	
	군·구	20	
합 계		100	

2) 사업규모

- 총 2년 : 2020.1.1 ~ 2021.12.31. (24개월)

3) 사업주체

- 인천시에서는 매년 일정의 해양레포츠(요트)장비 보급하고, 교육청에서 학교 교과과목 또는 학교 수업시간을 할애가 필요하며, 관련협회에서는 교육을 실시해야 함

5. 레저선박을 활용한 도서 접근성 강화

가. 인천시 레저선박 활용 도서접근성 개선 사업내용

1) 레저선박 활용 인천 섬 관광 패키지 비즈니스 모델



2) 사업의 범위

- 공간적 범위 : 인천연안 및 도서지역
- 내용적 범위 : 레저선박을 활용한 도서 접근성 개선 방안 조사 및 레저선박 투어 프로그램 및 예약시스템 개발 추진

3) 사업추진내용

- 레저선박을 이용한 섬 접근성 방안
- 레저선박을 이용한 섬 관광 프로그램 개발
- 레저선박 이용을 위한 온라인 예약 시스템 구축

나. 사업의 필요성 및 목적

1) 사업추진배경 및 필요성

- 인천 도서지역은 지리적 특성상 여객선 등의 한정된 교통수단 외에는 접근성의 제약이 따름
- 도서접근성 개선은 오래 전부터 이슈화되고 해결책이 검토되었으나 여객선 보조금 지원, 대중교통요금제, 준공영제 등 여객선에 한정된 방안들 및 소형항공기를 활용한 섬공항 조성 등이 현실성 없이 논의되어 왔음
- 한편 중앙정부는 레저선박 활성화를 위해 특별법인 마리나법 제정 등을 통해 레저선박 수요 증가를 장려하고 있으며, 요트 및 보트항해를 하는 대부분 항해자들이 세일링에 적합한 인근 및 타 섬 지역으로 가길 원하고 있어 각 섬에 레저선박이 계류할 수 있는 방안을 개발할 필요가 있으나 관련 사업 아이템은 미비함
- 또한 레저선박 항해의 주 기착지인 도서지역 접근 인프라와 주민과의 정보 교류 부재로 인해 섬을 활용한 레저선박의 경제적 수익창출 및 새로운 일자리 창출이 담보 상태임

2) 사업목적

- 레저선박을 활용한 인천 섬 관광 패키지 비즈니스 모델을 개발하고 이를 운영하는 것을 목적으로 함

다. 사업추진방안

1) 예상 사업비 : 100억 원

사업비 구분	기관	금액(억 원)	용도
레저선박 활용 도서접근성 개선	중앙정부	50	• 프로그램 개발컨설팅, 웹&앱 개발, 선박차터, 초기운영, 홍보마케팅 등
	인천광역시	25	
	군·구	25	
합 계		100	

2) 사업규모

- 총 4년 : 2020.1.1 ~ 2023.12.31. (48개월)

3) 사업주체

- 선 인천시 통합연구, 후 옹진군 및 강화군의 도서별 사업 추진
- 해당사업의 수요자, 공급자, 지원자를 연계하는 중간 관리조직 구성

6. 해양문화가 있는 인천 섬 및 내항 거리 조성

가. 인천시 해양문화가 있는 거리 및 섬 조성 사업내용

1) 해양문화가 있는 거리 및 섬 조성사업 전략 및 세부과제

전략	세부 과제
<해양예술문화를 매개로 하는 섬 및 내항 매력도 제고> 섬 및 내항의 내부자원과 예술의 융합을 통한 지역자원의 재발견 및 매력도 제고	01) 섬 및 내항 탐사를 통한 잠재된 지역자원 발굴 및 특성 조사 02) 섬 및 내항마을 해양문화예술창작 거점 사업 추진 03) 공공과 결합된 해양문화예술마을 가꾸기 사업 추진
<해양예술문화와 연계한 섬 및 내항거리 관광수용여건 개선> 관광하기 좋은 환경과 해양예술문화 연계	04) 섬 및 내항 공공시설의 해양문화예술적 리모델링과 활용 05) 해양문화예술과 융합하는 섬 및 내항의 숙박시설 조성 06) 해양문화예술관광 안내해설체계 정비
<해양예술문화관광 촉진 시책 추진> 섬 및 내항 관광 및 해양문화예술관광 수요와 유인책 발굴 추진	07) 섬 및 내항 해양문화예술관광 프로그램 특화 08) 해양문화예술의 섬 및 내항 브랜드와 섬 및 내항 예술제 기획
<해양문화예술관광 인적자원 육성과 지원> 섬 및 내항 해양문화예술관광에 있어 창의성과 지속성을 담보할 수 있는 인적, 조직적 역량 구축 및 유연한 지원체계 구축	09) 문화예술가와 섬 및 내항을 연계한 창작 지원 프로그램 시행 10) 섬 및 내항의 해양문화예술관광 지원 인력 육성
<지역사회 해양문화예술관광 역량 강화> 지역주민의 주도적 참여와 통제를 기반으로 하는 해양문화예술관광의 점진적 추진	11) 주민 참여형 해양문화예술의 섬 및 내항거리 만들기 워크숍 지원 12) 지역주민 해양문화예술관광 교육 체계화

2) 사업의 범위

- 공간적 범위 : 인천도서지역 및 인천내항 구시가지 거리
- 내용적 범위 : 인천도서 및 내항지역이 갖고 있는 고유의 문화적 자산을 발굴하고 이를 예술과 융합하여 가치화하여 해양문화가 있는 인천 섬 및 거리 조성을 추진

3) 사업추진내용

- 예술관광이 융합된 해양문화가 있는 인천 섬 및 거리 조성사업 정책목표 및 전략 수립
- 인천시 해양문화 섬 및 내항거리 추진단 구성
- 해양문화가 있는 인천 섬 및 거리 조성 세부과제 도출
- 개별 섬 및 내항거리의 해양문화예술관광 세부프로젝트 추진 및 조성

나. 사업의 필요성 및 목적

1) 사업추진배경 및 필요성

- 해양도시에서의 해변이나 거리, 그리고 섬 관광정책과 관련된 다양한 시각과 접근방식 중, 육지와 차별적인 자연생태적, 사회·문화적 특성을 예술과 융합하여 창의적인 관광매력을 창출하고 차별적인 관광경험을 제공하는 해양문화예술관광을 주목할 필요가 있음
- 다양한 사례를 통해 예술에 기반한 섬 및 구시가지 거리 관광의 가능성과 방향성이 시사되는 바, 인천시의 내항 재개발과 168개의 매력있는 섬을 통해 해양 예술관광 진흥방안을 모색하는 것은 국제해양도시로서의 면모를 과시하고 해양관광의 새로운 먹거리를 창출하는 기회가 부여될 것임

2) 사업목적

- 인천도서지역 및 내항지역의 예술관광도입으로 해양문화가 있는 인천 섬 및 거리 조성을 목적으로 함

다. 사업추진방안

1) 예상 사업비 : 300억 원

사업비 구분	기관	금액(억 원)	용도
해양문화가 있는 거리 및 섬 조성	중앙정부	150	•거리 디자인 구성 용역 및 컨설팅, 지역정비, 초기 경영지원, 교육, 홍보마케팅 등
	인천광역시	75	
	군·구	75	
합 계		300	

2) 사업규모

- 총 4년 : 2020.1.1 ~ 2023.12.31. (48개월)

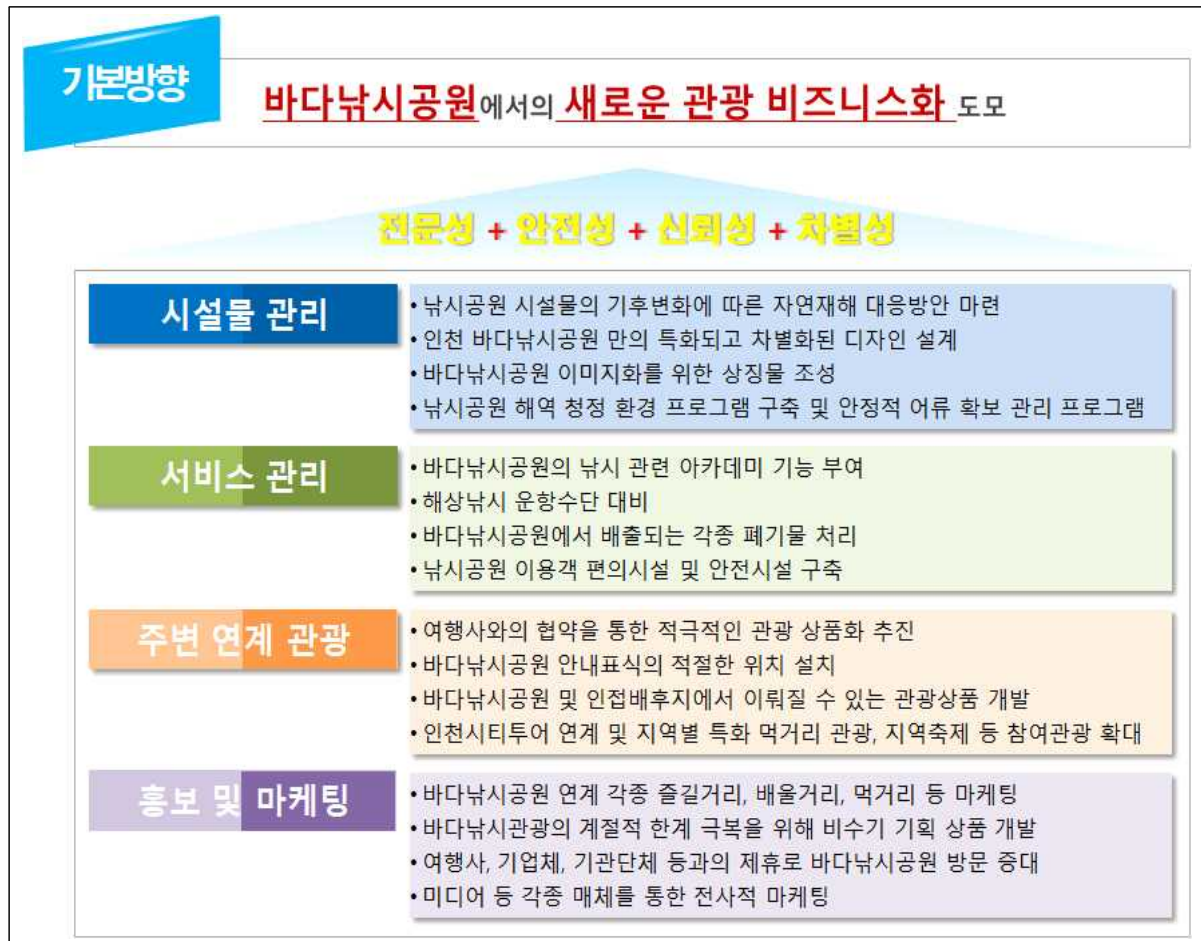
3) 사업주체

- 해당 사업은 기 추진되고 있는 정책 및 사업의 통합, 해양문화와 예술의 융합적 접근이 필요함에 따라서, 정책을 총괄하고 통합적 기획을 수행하는 가칭, 인천시 해양문화 섬 및 내항거리 추진단 구성 검토가 필요함
- 초기에는 TF팀으로 발판을 마련하고 향후 추진단 형식의 집행구조를 갖추며, 섬과 내항거리마다의 세부 프로젝트 추진 시에는 개별 추진위원회를 구성하여 프로젝트 추진방식을 체계화하고 현장적용 할 수 있도록 함

7. 바다낚시공원 조성 및 국제대회 유치

가. 인천시 바다낚시공원 조성 및 국제대회 유치 사업내용

1) 바다낚시공원 관리운영방안



2) 사업의 범위

- 공간적 범위 : 인천연안지역 및 도서지역
- 내용적 범위 : 다목적 바다낚시공원 조성 및 이를 활용한 국제낚시대회 개최 추진

3) 사업추진내용

- 바다낚시공원 적지조사 및 평가
- 해역 특성을 반영한 바다낚시공원 유형별 개발계획 수립
- 국비 또는 지방비 투자로 시범 바다낚시공원 조성
- 민관 공동투자로 바다낚시 공원 조성

나. 사업의 필요성 및 목적

1) 사업추진배경 및 필요성

- 국내외적으로 낚시인구가 증가하고 이에 중앙정부는 「낚시 관리 및 육성법」과 「낚시진흥기본계획」을 마련하였으나 낚시산업과 관련된 제반 문제점 해결에는 미치지 못하며 관련 정책, 학술적 토대는 아직 빈약함
- 인천의 경우 갯바위, 무인도서, 방파제 등에서 낚시레저 활동이 활발히 전개되고 있음에도 안전 및 환경관리 토대의 낚시 인프라는 전무한 실정임
- 한편 국내 타 지역에서 이미 바다낚시공원을 조성하여 운영하고 있으나 어족자원 부족과 접근성, 경제성, 관광 연계성 확보에 어려움을 겪고 있음
- 바다낚시공원이 활성화될 경우 지역 낚시산업 발전의 촉진제 역할을 함과 동시에 일자리 창출, 어촌지역의 소득 증대 등 파급효과를 기대할 수 있음

2) 사업목적

- 바다낚시레저 활동에 따른 안전, 환경 등의 제반 문제점을 포괄적으로 해소하고 외부 낚시관광객 유치를 위한 낚시관광 인프라 확보를 위해 다목적 바다낚시공원 조성과 이를 활용한 국제낚시대회 개최를 목적으로 함

다. 사업추진방안

1) 예상 사업비 : 70억 원

사업비 구분	기관	금액(억 원)	용도
바다낚시공원 조성 및 국제대회 유치	정부	30	• 낚시 잔교 및 ,낚시도교 설치, 무어링, 낚시 장터 및 특산물코너 등
	인천광역시	20	
	군·구	20	
합 계		70	

2) 사업규모

- 총 2년 : 2020.1.1 ~ 2021.12.31. (24개월)

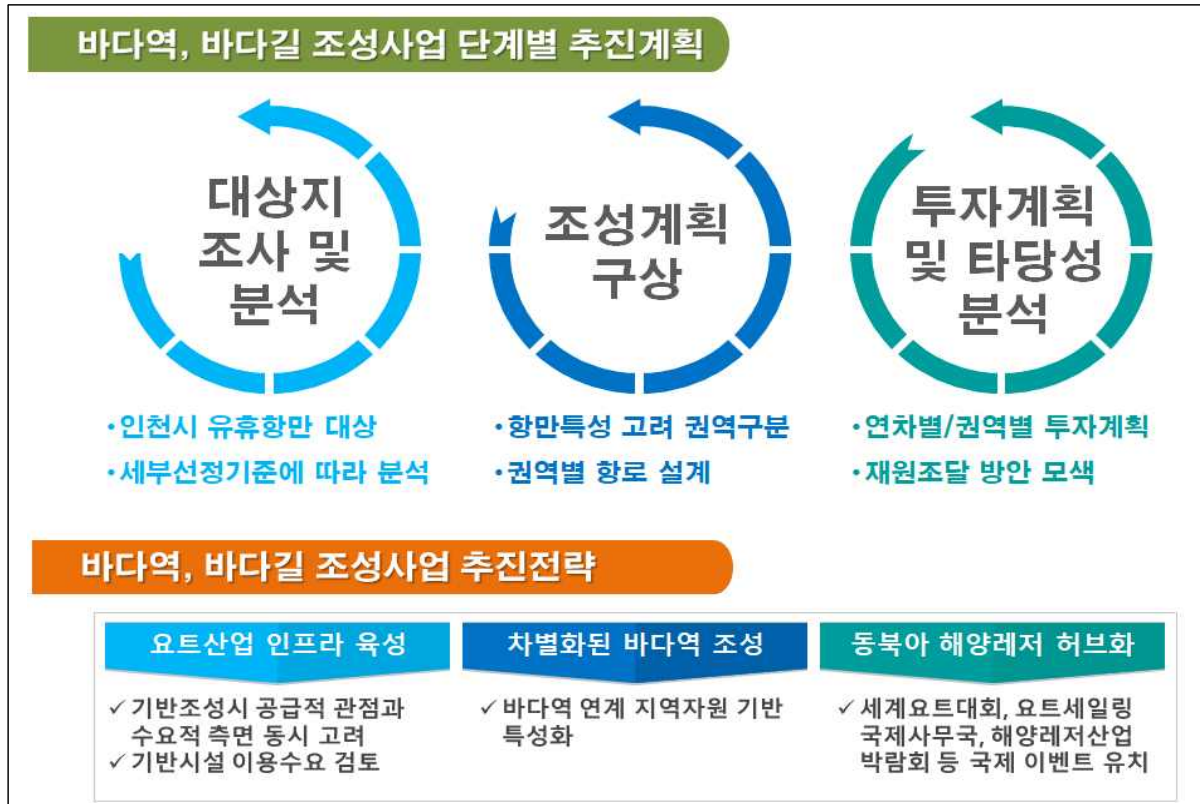
3) 사업주체

- 해당사업 계절적 한계 등으로 경제성 확보 불리, 다양한 개별법 저촉 등 많은 어려움이 있어 민간기업 단독의 투자 개발은 한계가 있음
- 사회기반시설의 하나인 낚시공원 및 육상의 기본 인프라는 행정기관의 재정사업으로 추진하며, 공원운영은 전문성이 미약한 어촌계 관리방식을 탈피하여 공모를 통해 공공성, 전문성을 확보하는 것이 바람직함

8. 바다역, 바다길 조성

가. 인천시 바다역, 바다길 조성 사업내용

1) 바다역, 바다길 조성사업 단계별 추진계획 및 추진전략



2) 사업의 범위

- 공간적 범위 : 인천연안 어항 및 마리나항만
- 내용적 범위 : 어촌 어항의 바다역 시설 조성 및 연계 가능한 마리나항만과의 항로 개척 추진

3) 사업추진내용

- 도서지역 어항·연안항 등 유희항만에 대한 소규모 마리나항 및 강마리나 개발의 가능성과 개발 잠재력에 대해 파악하여 바다역 가능 지역 선정
- 도서지역의 잠재적 가치를 창출할 수 있는 바다역 조성방안 제시
- 각 바다역을 연결할 수 있는 특성 있는 바다 길 조성 및 바다역을 연계한 요트항로 개발
- 바다역이 위치한 섬을 해양·어촌관광의 중심공간으로 활용할 수 있는 마스터플랜 수립

나. 사업의 필요성 및 목적

1) 사업추진배경 및 필요성

- 인천은 아름다운 해안선과 섬 등 천혜의 자연조건을 가지고 있으며 마리나 개발이 가능한 많은 유희항을 보유하고 있어 요트와 마리나 산업에 대한 중앙부처의 정책방향과 부합하는 지역임
- 마리나는 지역특성을 살릴수록 마리나의 개발 시너지 효과가 높으므로 지역적 매력이 우수한 인천시 연안의 어항·연안항 등 유희항만에 대한 소규모 마리나항 및 강마리나 개발의 가능성과 개발 잠재력을 파악하여 마리나 개발계획이 이뤄지고 있음

2) 사업목적

- 어촌문화자원, 수산자원, 어촌의 어메니티, 어항의 인프라를 활용할 수 있는 바다 역 조성과 더불어 인근 마리나와의 연계, 연결할 수 있는 바다 길도 조성하여 이들의 잠재적 가치 창출을 목적으로 함

다. 사업추진방안

1) 예상 사업비 : 50억 원

사업비 구분	기관	금액(억 원)	용도
바다역, 바다길 조성	정부	30	• 바다길지도 및 안내서 제작, 어민 교육, 어촌 휴게소 개발 및 운영
	인천광역시	10	
	군·구	10	
합 계		50	

2) 사업규모

- 총 2년 : 2020.1.1 ~ 2021.12.31. (24개월)

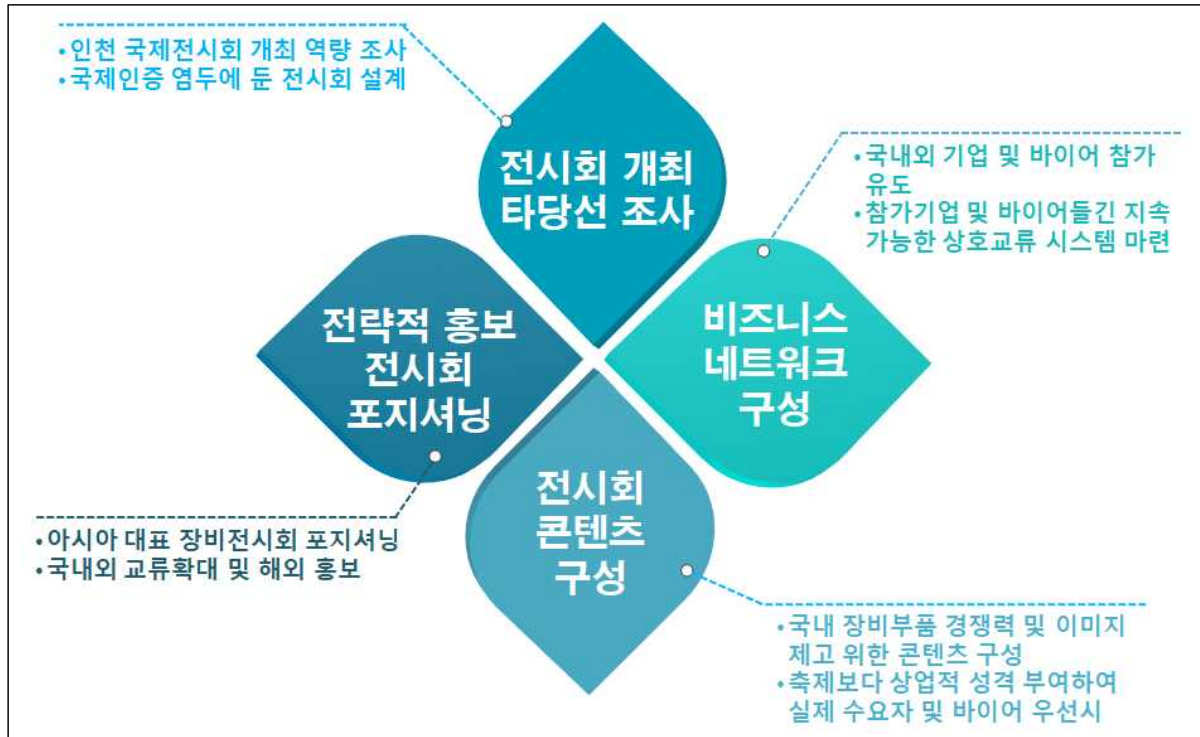
3) 사업주체

- 해당사업은 요트산업 관련 인프라 구축, 지원, 운영, 관리 등을 총 망라하는 사업으로 이를 전담할 수 있는 행정적 조직과 다양한 이해당사자들을 아우르는 거버넌스 체계가 마련되어야 함
- 요트산업은 서비스를 창출하는 분야로 휴먼웨어 즉, 인적자원의 양성이 필수적으로 병행되어야만 함. 특히, 바다 역, 바다 길과 같이 다수지역에 동시다발적으로 이루어지는 사업의 경우 사업 초기에 피셔리나(마리나) 운영과 관리를 위한 전문인력 투입이 집중적으로 이루어져야 함

9. 국제 레저선박장비 전시회 개최

가. 인천시 국제 레저선박장비 전시회 개최 사업내용

1) 국제 레저선박장비 전시회 사업추진계획



2) 사업의 범위

- 공간적 범위 : 인천 선박수리 및 장비업체와 해양산업 관련 업체의 소재지
- 내용적 범위 : 대한민국 해양레저선박 장비부품산업 발전을 선도하는 인천 해양레저장비전시회 개최

3) 사업추진내용

- 인천국제해양레저장비전시회의 효율적인 개최 타당성 조사
- 실질적 비즈니스 네트워크 구성
- 인천국제해양레저장비전시회 콘텐츠 구성
- 인천국제해양레저장비전시회 전략적 홍보추진 및 아시아의 장비부품 대표 전시회 포지셔닝

나. 사업의 필요성 및 목적

1) 사업추진배경 및 필요성

- 대한민국은 조선업분야 세계 1위를 했던 해양강국으로 대형선박과 특수선 등 조선업과 해운업 등에서 경쟁력을 가지고 있으나 현재 중국 등에 밀림
- 고부가가치 산업영역인 럭셔리 보트 등 소형선박 건조나 인테리어, 엔진 및 장비부품에 있어서는 해당 분야 선진국에 비해 경쟁력이 떨어지며, 저가 보트에서는 중국의 약진이 두드러짐
- 국내의 경우, 해양레저산업 활성화를 위한 사업의 일환으로 2008년 경기국제보트쇼를 기점으로 부산에서도 국제보트쇼를 개최하며 해양산업 활성화에 이바지하며 해양도시로서의 이미지를 쌓음
- 그러나 국내 보트쇼의 경우 선박 및 장비부품 판매 및 제작, 서비스, 기관 소개 등 광범위한 주제를 다루며, 최근에는 등산, 잠수, 낚시 등의 전시도 동시에 이뤄져 규모의 축소와 함께 보트쇼의 정체성이 없어짐
- 해외의 경우 매년 40여 개의 보트쇼가 다채롭게 개최되며 보트쇼별 주제 및 성격이 독특한 경우(장비부품쇼, 우든보트쇼, 선상보트쇼 등)가 많음

2) 사업목적

- 인천의 레저선박과 소형선박 중심의 제조산업 활성화 촉진을 위해 차별화되고 특화된 해양레저장비부품 중심의 전시회 런칭을 목적으로 함

다. 사업추진방안

1) 예상 사업비 : 30억 원

사업비 구분	기관	금액(억 원)	용도
국제 레저선박장비 전시회	중앙정부	10	• 장소 임대, 홍보컨설팅, 바이어초청, 장비 운송비
	인천광역시	10	
	민간운영조직	10	
합 계		30	

2) 사업규모

- 총 2년 : 2020.1.1 ~ 2021.12.31. (24개월)

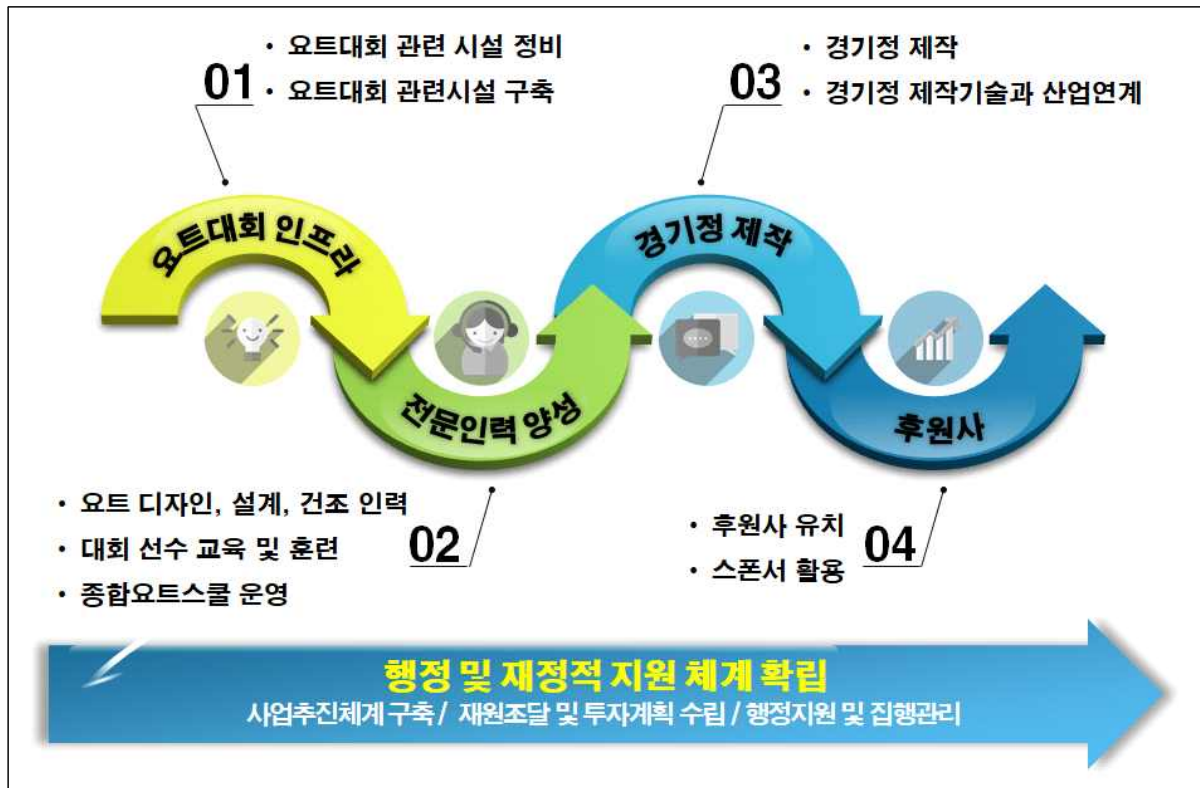
3) 사업주체

- 인천시군구 내 분산되어 있는 해양산업, 레저선박, 장비부품 등, 레저장비 관련 업무를 통합하여 추진할 TF팀을 조직하여 전시회 추진

10. 국제요트대회(아메리카즈 컵) 참가 및 유치

가. 인천시 국제요트대회 참가 및 유치 사업내용

1) 국제요트대회 참가 및 유치 사업추진계획



2) 사업의 범위

- 공간적 범위 : 인천연안지역 및 인천 소재 마리나항만
- 내용적 범위 : 아메리카즈 컵 국제요트대회 참가 및 인천지역 유치

3) 사업추진내용

- 국제요트대회 인프라 구축
 - 요트 관련 시설 현황파악 및 정비, 국제요트대회 기준에 적합한 관련 시설 구축
- 전문 인력 교육 훈련 및 양성
 - 요트 디자인, 설계, 건조 전문 인력 양성, 선수 교육 및 훈련
- 경기정 제작 및 요트 관련 산업 연계 방안 마련
- 후원사 유치 및 활용
- 요트대회 유치 및 역량확보를 위한 행·재정적 지원 체계 확립

나. 사업의 필요성 및 목적

1) 사업추진배경 및 필요성

- 한국은 세계적인 조선 산업 경쟁력을 보유하고 있지만 아직 해양 선진국가에 비해 요트 관련 고부가가치 산업의 경쟁력은 미미한 수준임
- 해양 선진국들이 첨단 조선 기술을 과시하고 해양 강국으로서 이미지 제고 수단으로 아메리카즈 컵 요트 경기 개최 및 참가를 위해 노력함
- 아메리카즈 컵 개최 도전을 통하여 진정한 조선강국, 해양강국으로서의 위상 확립을 위한 새로운 전기를 마련할 필요성이 있음
- 소득수준의 상승이 요트수요 증가로 이어지기 위해서는 요트에 대한 국민들의 인식 변화, 요트인구 저변확대, 해양레저문화 활성화 및 요트기반 시설 구축, 다양한 요트관련 이벤트와 요트클럽 활성화 등이 이뤄져야 함
- 또한 인천 요트산업의 활성화와 진정한 조선강국, 해양강국으로서의 한국의 위상 확립을 위해 중장기적으로는 메가급 국제요트 대회를 유치하여 국민들의 해양스포츠에 대한 관심 유도가 필요함

2) 사업목적

- 요트 관련 산업의 발전과 국가적 이익, 그리고 인천지역경제의 파급 효과 극대화를 도모하고자 아메리카즈 컵 국제요트대회 유치를 목적으로 함

다. 사업추진방안

1) 예상 사업비 : 300억 원

사업비 구분	기관	금액(억 원)	용도
국제대회 (아메리카즈 컵) 참가 및 유치	중앙정부	100	• 대회참가 요트제작, 선수양성 및 초청, 마리나 임대, 홍보마케팅
	인천광역시	100	
	민간운영조직	100	
합 계		300	

2) 사업규모

- 총 2년 : 2020.1.1 ~ 2021.12.31. (24개월)

3) 사업주체

- 아메리카즈 컵 개최를 위해 자국 요트팀이 우선 결성되어야 하며 이를 위해 요트건조, 선수육성이 필요하므로 각 분야에 따른 주체별 역할 필요함

11. 크루즈 관광 진흥특구를 통한 동북아 해양관광 허브 구축

가. 인천시 크루즈 관광 진흥특구 도입 및 운영 사업내용

1) 크루즈 관광 진흥특구 사업추진계획



2) 사업의 범위

- 공간적 범위 : 인천연안지역 및 여객터미널
- 내용적 범위 : 크루즈 관광 진흥특구 도입 및 운영

3) 사업추진내용

- 크루즈 관광 진흥특구 도입
 - 진흥특구 도입 입지선정 가이드라인 설정 및 검토, 진흥특구 관련 주체별 역할분담체계 구축, 진흥특구 지정 대상구역 분석 및 선정
- 크루즈 관광 진흥특구 운영
 - 크루즈 관광 활동과 크루즈사업 편의성 제공, 크루즈 관광 전문인력 양성체계 구축
 - 국적선사 육성 및 크루즈 선사 유치를 위한 행·재정적 지원

나. 사업의 필요성 및 목적

1) 사업추진배경 및 필요성

- 크루즈 관광산업은 일반 관광과 달리, 크루즈 승객 및 승무원의 육상 지출, 선박 용품구입 등 추가 수요를 발생시키고, 승객은 고소득층의 비율이 높아 부가가치가 높은 산업으로 인식됨
- 한국, 중국, 일본을 중심으로 한 동북아 지역은 세계 크루즈 관광시장의 새로운 수요에 부응할 수 있는 잠재력을 지니고 있으며, 경제력과 관광성향에 비추어 잠재된 크루즈 관광수요도 적지 않은 것으로 평가되고 있음
- 특히 인천은 관광자원이 풍부하고 서울과 인접한 지리적 장점과 더불어 한중일 3국을 연계하는 크루즈 관광 상품을 개발하는 최적지로, 아시아에서 가장 경제력이 높고 크루즈 산업이 발달한 일본과 아시아 전역에 걸쳐 해안선을 갖고 있는 중국과 인접하여 크루즈 관광 수요를 확보할 수 있음

2) 사업목적

- 단기적으로는 크루즈선 기항 확대와 함께 지역경제와 연계할 수 있는 방안을 모색하고, 중장기적으로 준모항·모항의 역할을 할 수 있도록 크루즈 관광 발전전략 마련을 목적으로 함

다. 사업추진방안

1) 예상 사업비 : 50억 원

사업비 구분	기관	금액(억 원)	용도
크루즈 관광 진흥특구를 통한 동북아 해양관광 허브 구축	중앙정부	30	• 기항유치마케팅, 전문인력양성 구축, 국적선사 육성지원, 종합정보체계구축
	인천광역시	10	
	민간운영조직	10	
합 계		50	

2) 사업규모

- 총 2년 : 2020.1.1 ~ 2023.12.31. (48개월)

3) 사업주체

- 크루즈관광 진흥특구 도입 및 활성화를 위해서는 각 주체(중앙정부, 인천시, 민간협의체, 관광산업체, 연구기관 등)간 협력과 공동 노력이 요구되므로 각 주체간 역할분담 체계를 구축하여야 함

12. 해양축제 개발

가. 인천시 도서 해양축제 개발 사업내용

1) 해양문화가 있는 거리 및 섬 조성사업 전략 및 세부과제

인천시만의 차별화된 해양축제 구상

- 인천시 해양축제 정체성 확보
 - 인천의 해양정체성을 드러낼 수 있는 해양 이미지 구축 및 축제 콘셉트 도출
- 인천시만의 차별화된 해양축제 콘텐츠 개발
 - 인천바다 자연자원, 등대, 마리나 등 인공자원, 역사전통자원 발굴
 - 발굴된 콘텐츠의 우선순위 선정 및 주요 콘텐츠의 축제 프로그램화
- 지속가능한 축제 운영시스템 구성
 - 지역별 분산화 전략과 예산, 인력의 집중화 전략의 비교
 - 인천 해양축제의 이미지와 콘셉트가 가장 잘 드러날 수 있는 장소와 시간 선정

경인운하 해상카니발 • 경인운하 중심 • 다양한 선박퍼레이드 	덕적군도 섬페스티벌 • 덕적군도 활용 • 군도 내 섬투어 방식 	왕산마리나 요트축제 • 왕산마리나 중심 • 요트빛 축제 등 특화 

2) 사업의 범위

- 공간적 범위 : 인천연안 및 도서지역
- 내용적 범위 : 인천지역의 특성에 걸맞은 해양축제 전략 및 독창적이고 차별화된 해양축제 개최 추진

3) 사업추진내용

- 인천시 해양축제의 정체성 확보
- 인천시만의 차별화된 해양축제 콘텐츠 개발
- 지속가능한 축제 운영시스템 구성

나. 사업의 필요성 및 목적

1) 사업추진배경 및 필요성

- 수많은 지자체들이 지역축제를 지역의 경쟁력을 갖추고 지역경제를 활성화시키는 중요한 사업으로 인식하고 있어 대규모 시설 조성이나 리조트 등 개발 사업이 이뤄지지 않음에도 지역축제가 지역의 중요한 관광상품으로 자리매김함
- 그러나 문화관광에 대한 지자체의 관심이 축제 개최로 귀결되다 보니 다른 지역 축제 그대로를 벤치마킹 하거나 유명 연예인 초청에 의존하는 등 지역마다 중복된 프로그램이 넘쳐나는 특색 없는 축제가 범람함
- 따라서 기존 축제에 대한 패러다임을 전환하고 인천의 특색을 잘 담을 수 있는 해양축제 개최의 필요성이 대두됨

2) 사업목적

- 인천 특성을 반영한 차별화된 해양축제 모델개발 및 개최를 목적으로 함

다. 사업추진방안

1) 예상 사업비 : 10억 원

사업비 구분	기관	금액(억)	용도
도서 해양축제 개발	인천광역시	5	• 축제 콘텐츠 개발 및 제작, 전문스텝 및 인력운영, 홍보마케팅 등
	군, 구	5	
합 계		10	

2) 사업규모

- 총 2년 : 2020.1.1 ~ 2021.12.31. (24개월)

3) 사업주체

- 인천시는 예산과 통제를 집행하는 조직위원회로서의 역할을 하고 분야별 전문가가 포진되어 제작과 운영, 연출을 이끌어가는 추진위원회를 따로 구분하여 해양축제를 추진하는 것이 효과적임
- 정부나 지자체, 공공기관이 축제 기획의 중심일 경우 지역발전 및 활성화, 지역이미지 향상 및 공동체 의식 함양 등이 주요목적이 되는데, 해양축제의 기본방향은 해양이 모티브가 되어 해양성을 효과적 전략적으로 문화적 콘텐츠와 연결시켜 해양문화를 창달하는 것이라고 할 수 있음

13. 수산가공판매 관광 자원화

가. 인천시 수산가공판매 및 어시장 관광 자원화 사업내용

1) 인천바다 및 서해5도 수산물 활용 방안



2) 사업의 범위

- 공간적 범위 : 서해5도-인천연안부두, 소래포구어시장
- 내용적 범위 : 서해5도 복합유통센터 설립 및 소래어시장 현대화 리모델링

3) 사업추진내용

- 서해5도 수산자원 및 이를 활용한 다양한 가공제품 판매와 이를 유통 및 문화관광화 할 수 있는 복합유통센터 개발 추진
 - 서해5도 수산물 생산, 운송, 가공 및 수산물 유통현황 파악, 복합유통센터 후보입지 선정 및 규모산정, 복합유통센터 운영방안
- 소래포구어시장의 현대화 리모델링 및 관광자원화 추진
 - 최적 사업방안 도출 및 법적, 행정적 실현방안도출, 소래포구와 주변 자원 연계활용을 통한 관광인프라 구축

나. 사업의 필요성 및 목적

1) 사업추진배경 및 필요성

- 서해5도는 지역적 고립, 북한과의 긴장, 기후변화 및 해양개발로 인한 해양생태 변화, 중국어선 불법조업으로 생존, 생계, 생활의 어려움이 있음
- 서해5도는 홍어, 꽃게, 젓새우, 동죽, 굴, 참조기 등 다양한 품종의 수산물이 생산되나 서해5도의 지리적 접근성의 어려움에 따른 열악한 유통구조로 서해5도와 수도권 시장 간 수산자원 수요와 공급은 원활치 않음
- 한편 인천의 주요 수산물 유통거점인 소래포구 어시장은 대규모 화재로 인한 기존 시장 멸실로 인근에 낙후된 무허가 건축물을 시설하여 부정적 이미지를 갖고 있으며 이에 현대화사업의 검토가 필요한 상황임
- 이런 상황에서 서해5도 지역의 수산자원 및 소래포구어시장은 여전히 수도권의 거대한 고정 및 유동인구에 의한 소비시장을 배후로 두고 있으며, 이들의 잠재적 수요는 지속적으로 증가할 것으로 전망됨

2) 사업목적

- 인천시 서해5도 지역의 수산자원 1차 활용과 함께 수산자원 가공제품 개발 및 판매 상품화를 위한 복합유통센터 설립과 더불어 소래포구어시장의 낙후된 무허가 시설의 현대화 리모델링을 통한 관광자원화를 목적으로 함

다. 사업추진방안

1) 예상 사업비 : 30억 원

사업비 구분	기관	금액(억 원)	용도
수산가공판매 및 어시장 관광 자원화	중앙정부	20	• 관광자원화 개발비, 시범운영 지원비, 홍보 및 마케팅비
	인천광역시	5	
	군·구	5	
합 계		30	

2) 사업규모

- 총 2년 : 2020.1.1 ~ 2021.12.31. (24개월)

3) 사업주체

- 서해5도 수산물 복합유통센터 조성 및 어시장 현대화 관광자원화는 인천시, 옹진군, 옹진수협, 인천항만공사, 해양수산부, 어시장, 서해5도 어민 등 각각의 주체 간 협력체계 구축 및 연계활동으로 시너지 효과를 내야함

14. 도서 해양관광 숙박 특성화

가. 인천시 도서 해양관광 숙박 특성화 사업내용

1) 도서 해양관광 숙박 특성화사업 정책제언



2) 사업의 범위

- 공간적 범위 : 인천도서지역
- 내용적 범위 : 도서지역별 특색에 맞는 차별화된 숙박시설 확충 및 다양한 숙박자원 확충을 위한 지원 및 제도 개선

3) 사업추진내용

- 도서 해양관광 숙박시설 관리를 위한 제도적 정비방안 마련
 - 도서 숙박시설 실태조사 및 장기 미착공·미준공 숙박시설 행정절차 추진
- 숙박시설의 통합적·체계적 관리를 위한 숙박통계 구축
 - 숙박업의 명칭과 분류 체계 개선 및 숙박시설 통합정보시스템 구축
- 기존 숙박 시설에 대한 정비 및 지원 강화
 - 도서지역 개별특성에 따른 맞춤형 숙박 시설 지원 및 소규모 숙박시설 서비스 관리 강화

나. 사업의 필요성 및 목적

1) 사업추진배경 및 필요성

- 인천 도서지역은 관광 수요증가와 행태변화에 대비하여 관광객들에게 다양한 관광숙박시설에 대한 선택의 기회를 제공하고, 관광객의 소비 요구를 충족시켜 줄 수 있는 양질의 중저가 숙박시설 공급이 부족한 실정임
- 인천 도서지역의 관광숙박시설은 수상관광호텔과 호스텔은 전무한 실정이고, 펜션, 한옥민박, 전통호텔, 자동차캠핑장 등도 부족한 실정이며 대부분 민박 및 외지인이 투자한 펜션 등이 난립해 있어 인천 도서지역의 특성을 담지 못하고 있으며 인근 수도권 숙박시설과의 경쟁력 또한 낮음
- 이에 숙박시설 다양화와 수용력 강화를 위하여 기존의 호텔, 펜션 이외에도 민박, 한옥체험숙박, 호스텔업 등 다양한 관광숙박시설 확충이 필요함

2) 사업목적

- 인천 도서지역에 증가하는 관광객을 원활히 수용하고 관광객들에게 다양한 관광숙박시설을 제공하기 위해 도서형 중저가 관광숙박시설의 확충과 더불어 해양·생태·체험·크루즈와 연계한 도서 관광지 인근의 쾌적한 숙박시설 공급을 목적으로 함

다. 사업추진방안

1) 예상 사업비 : 500억 원

사업비 구분	기관	금액(억 원)	용도
도서 숙박 특성화	중앙정부	200	• 도서 숙박 모델개발비, 도서 웹구축 개발비, 홍보비 마케팅 지원비
	인천광역시	150	
	군·구	150	
합 계		500	

2) 사업규모

- 총 2년 : 2020.1.1 ~ 2023.12.31. (48개월)

3) 사업주체

- 인천시 관련부처가 숙박업에 대한 인허가 등을 담당함과 동시에 관광사업자, 투자자, 관광객, 시민 등과의 적극적 소통 및 협의가 이뤄지는 통합정보시스템을 구축하여 운영할 필요가 있음

15. 해양 힐링 활성화

가. 인천시 해양힐링 사업내용

1) 해양치유관광 활성화 사업 단계별 세부전략



2) 사업의 범위

- 공간적 범위 : 강화군 화도면 여차리 일대
- 내용적 범위 : 여차리 인근의 건강증진 및 장기체류시설을 활용하여 다양한 정서함양 프로그램 제공 및 참여자의 사회적 참여 활성화

3) 사업추진내용

- 해양치유관광 사업추진을 위해 다양한 계층을 망라한 ‘TF팀 구성함
- 인천시의 해양치유관광 정책 및 사업 홍보마케팅
- 해양치유관광 콘텐츠 확보를 위한 각종 공모 추진
- 공모를 통해 선정된 상품 및 아이디어의 실현 및 접목
- 시범사업 활동성과에 대한 객관적인 피드백을 통해 문제점과 장·단점 발굴 및 신규 전략 수립

나. 사업의 필요성 및 목적

1) 사업추진배경 및 필요성

- 사회와 인간관계에서 지친 사람들이 치유에 더 관심을 두면서 몸과 마음을 치유하는 힐링(healing)이 각광을 받고 있으며, 스트레스를 받고 있는 현대인들이 상처 치유와 극복을 위해 힐링 열풍을 만들어내고 있음
- 힐링관광은 아직 대중화가 덜 되어 있지만 사람들의 관심이 날로 커지면서 고부가가치 관광시장으로 각광받을 것으로 전망되고 있음
- 훌륭한 해양자연자원 및 독특한 인문자원을 보유한 인천의 해양관광에 있어 해양힐링관광은 중요한 대안이 될 수 있음
- 해양힐링관광은 인천시 관광자원의 고부가가치화는 물론 관광객 만족도 제고에도 기여하여 인천시 관광경쟁력을 강화시키는데 일조할 수 있음

2) 사업목적

- 강화갯벌을 활용한 치유시설 설치 및 다양한 힐링프로그램 제공을 통해 수도권 제일의 해양치유관광사업으로의 육성을 목적으로 함
- 해당 사업추진 시 “2030강화군 장기종합발전계획”의 「해양치유센터 조성사업」과 “강화갯벌 발전전략”의 「갯벌치유센터 조성사업」과 연계함

다. 사업추진방안

1) 예상 사업비 : 870억 원

사업비 구분	기관	금액(억 원)	용 도
해양치유관광	중앙정부	500	• 치유 및 재활센터 건립, 갯벌연구 및 교육센터, 갯벌과학정원 등
	인천광역시	300	
	강화군	70	
합 계		870	

2) 사업규모

- 총 2년 : 2020.1.1 ~ 2023.12.31. (48개월)

3) 사업주체

- 인천시의 해양힐링 활성화 추진을 위한 시의회, 관계 전문가, 업계 관계자를 망라한 ‘해양힐링 추진 TF팀’ 구성
- 이미 강화군은 기초지방자치단체 최초로 강화갯벌의 지속가능한 이용을 전담하는 갯벌자원화팀 신설함(2017년 7월)

16. 해양산업 지원조례제정

가. 인천시 해양산업 지원조례제정

1) 인천시 해양산업 지원조례(안) 제시

제1장 총칙
제1조(목적)
제2조(정의)
제3조(책무)
제2장 해양산업육성 및 위원회 운영
제4조(해양산업육성종합계획의 수립 등)
제5조(해양산업육성사업의 실시)
제6조(해양산업의 실태조사 등)
제7조(위원회의 설치 및 운영)
제8조(위원장의 직무 등)
제9조(비밀준수 의무)
제3장 해양산업 육성 지원
제10조(전문인력의 양성)
제11조(국내·외 기업 등의 유치)
제12조(기업에 대한 지원)
제13조(공공기관의 유치)
제14조(연구기관의 설치)
제15조(기금)
제16조(해양산업의 육성 및 해양문화 창달 지원 등)
제17조(해양산업의 분류 및 통계관리)
제18조(포상)
제19조(시행규칙)
부 칙

2) 해양산업 지원조례제정의 범위

- 내용적 범위 : 인천시 해양산업육성지원을 위한 조례 제정 추진

3) 해양산업 지원조례제정 추진내용

- 조례제정 필요성 및 방향
- 유사사례 검토 및 비교
- 조례제정(안) 제시

나. 해양산업조례의 필요성 및 목적

1) 해양산업 지원조례제정 추진배경 및 필요성

- 해안에 소재한 여러 지자체에서는 해양산업을 지역 중심산업으로 육성하기 위해 관련 정책 및 사업계획들을 수립하며 역량을 집중하고 있음
- 특히 국내 해양수도를 표방하고 있는 부산시는 국내 최초로 해양산업 육성 관련 조례(2009)를 제정하였으며 이어 경기, 제주, 전남, 경북, 전북 등 광역지자체에서도 해양산업 육성 조례를 차례로 제정함
- 해양산업은 특정산업군이 아닌 수산, 해운, 해양환경, 해양과학, 관광, 조선 등 다양한 산업군이 포괄되어 다뤄지므로 해당 산업 전체를 아우를 수 있는 조례 제정으로 지자체가 체계적, 적극적으로 지원할 수 있는 근거를 마련할 필요 있음

2) 인천시 해양산업 지원조례제정 의미

- 인천시 해양산업 육성을 위한 분야별 현안 파악
- 인천시 차원에서 체계적으로 지원할 수 있는 근거 마련
- 지방세 감면이나 교부금 지원 등 각종 재정적인 지원, 행정적인 지원, 정보 공유 등을 체계화
- 장기적이고 체계적인 육성 시스템 구축

3) 인천시 해양산업 지원조례제정 목적

- 인천시의 해양산업 지원을 제도적으로 체계화하기 위한 해양산업 육성 조례 제정 추진을 목적으로 함

17. 해양관광지원센터 운영

가. 인천시 해양관광지원센터 운영 사업내용

1) 도서 해양관광지원센터 주요 기능



2) 사업의 범위

- 공간적 범위 : 인천연안지역
- 내용적 범위 : 해양관광지원센터 설립 및 운영

3) 사업추진내용

- 국내 도서 해양관광 관련 계획 및 사업의 전담 추진
- 국내 해양관광사업에 대한 투자유치, 홍보, 마케팅
- 교육 아카데미의 유치 및 운영
- 해양레저관광 국제네트워크 구축 및 연계사업 추진

나. 사업의 필요성 및 목적

1) 사업추진배경 및 필요성

- 도심과 산악관광 등 내륙에 집중되던 관광개발 및 정책이 공급과잉 현상을 보이며, 집중적인 내륙권 중심의 관광개발은 생태환경 훼손 및 환경과 괴 등에 대한 사회적 반성과 맞물려 개발 측면에서 한계성을 드러냄
- 이에 내륙에 비해 비교적 청정상태를 보존하고 있던 해양 및 도서 해안권으로 초점이 점차 옮겨지고 있으며, 관광객 입장에서 내륙에 비해 좀 더 장시간 동안 도심과 일상을 벗어나 일탈과 해방을 경험할 수 있고 풍부한 청정 먹거리를 체험할 수 있어 각광을 받고 있는 추세임
- 지속적인 성장을 거듭하는 해양레저관광시장에 대한 현실적인 대안 마련을 위해 인천시 차원에서의 해양레저관광분야 전담조직구성이 요구되며, 이를 통해 인천도서 및 해양의 레저관광자원에 대한 지속적인 발굴과 체계적 관리 등 일원화된 사업추진 및 활성화 방안 마련이 필요한 시점임

2) 사업목적

- 인천이 보유한 해양레저관광자원의 효율적이고 적정수준의 활용을 위한 해양레저관광센터의 설립 및 운영을 목적으로 하며 이를 통해 인천해양레저관광개발 가이드라인 마련 및 체계구축으로 해양레저관광의 구심점 기능을 수행하고자 함

다. 사업추진방안

1) 예상 사업비 : 30억 원

사업비 구분	기관	금액(억 원)	용도
해양레저관광센터 설립	중앙정부	15	• 센터건립, 교육 프로그램 및 전시 콘텐츠 개발, 운영비
	인천광역시	7.5	
	군·구	7.5	
합 계		30	

2) 사업규모

- 총 5년 : 2020.1.1 ~ 2024.12.31. (60개월)

3) 사업주체

- 관련부처간 사전협의를 통해 도서해양레저관광센터 설립에 대한 타당성 확보와 동시에 사업수탁기관과의 사전의견 협의 및 교류가 선행되어야 함

18. 레저선박 안전 검사센터 유치

가. 인천시 레저(소형)선박 검사센터 설치 사업내용

1) 레저선박 스마트 검사센터 주요기능



2) 사업의 범위

- 공간적 범위 : 인천 소재 마리나항만
- 내용적 범위 : 선박안전기술공단에서 추진 중인 스마트 선박검사센터의 수도권 시범사업의 인천 유치 및 실제 운영

3) 사업추진내용

- 주요 거점별 스마트 선박검사센터 체계 정립
 - 수도권 : 수상레저기구 비중이 높은 수도권은 마리나와 연계한 검사센터
 - 서해 : 어선의 비중이 높은 서해의 경우 어선 특화 검사센터
 - 남해 : 남해의 경우 중형이상의 선박 대상의 검사센터
 - 동해 : 동해의 경우 검사뿐만 아니라 수리까지 수행가능한 검사센터
- 인천권 지역 시범 사업을 위한 스마트 선박검사센터 기반조성
 - 검사동/점검동/연구동/안전체험동 구축, 소형레저선박용 장비 위주 도입
- 검사센터 내 인천권 지역 조종면허 시험장, 면제교육장 및 수상안전교육장 조성 검토

나. 사업의 필요성 및 목적

1) 사업추진배경 및 필요성

- 해상사고의 주원인은 기관손상이 가장 높은 비율을 차지하고 있으며, 다음으로 추진축계, 조타장치 등 선박정비불량 및 결함이 주원인으로 파악됨
- 한편 소형선박 업무 처리 시 업무별 담당기관이 상이하여 선박소유자는 행정적 불편을 호소하며, 이에 선박의 등록, 검사, 교육 등을 통합한 시스템이 필요하며 이에 소형선박 검사센터 구축의 필요성이 대두됨
- 인천의 경우 조정면허시험장, 면제교육장 및 수상안전교육장이 입지해 있지 않아, 센터 유치 시 시험장, 면제교육장 및 수상안전교육장 유치 역시 기대할 수 있을 것으로 판단됨
- 수상레저기구의 조정면허시험장은 전국에 총 32개소, 면제교육장은 47개소, 수상안전교육장은 33개소가 있으며, 현재 인천의 경우에는 관련 기관이 없는 것으로 나타남

2) 사업목적

- 인천지역 내 소형선박 소유주의 편의 제공과 더불어 국가에서 운영되는 소형선박 검사센터의 유치 및 구축을 목적으로 함

다. 사업추진방안

1) 예상 사업비 : 300억 원

사업비 구분	기관	금액(억 원)	용도
소형(레저)선박 검사센터 설치	중앙정부	150	• 검사점검동, 연구관리동, 안전체험동, 교육관
	인천광역시	75	
	군·구	75	
합 계		300	

2) 사업규모

- 총 2년 : 2020.1.1 ~ 2021.12.31. (24개월)

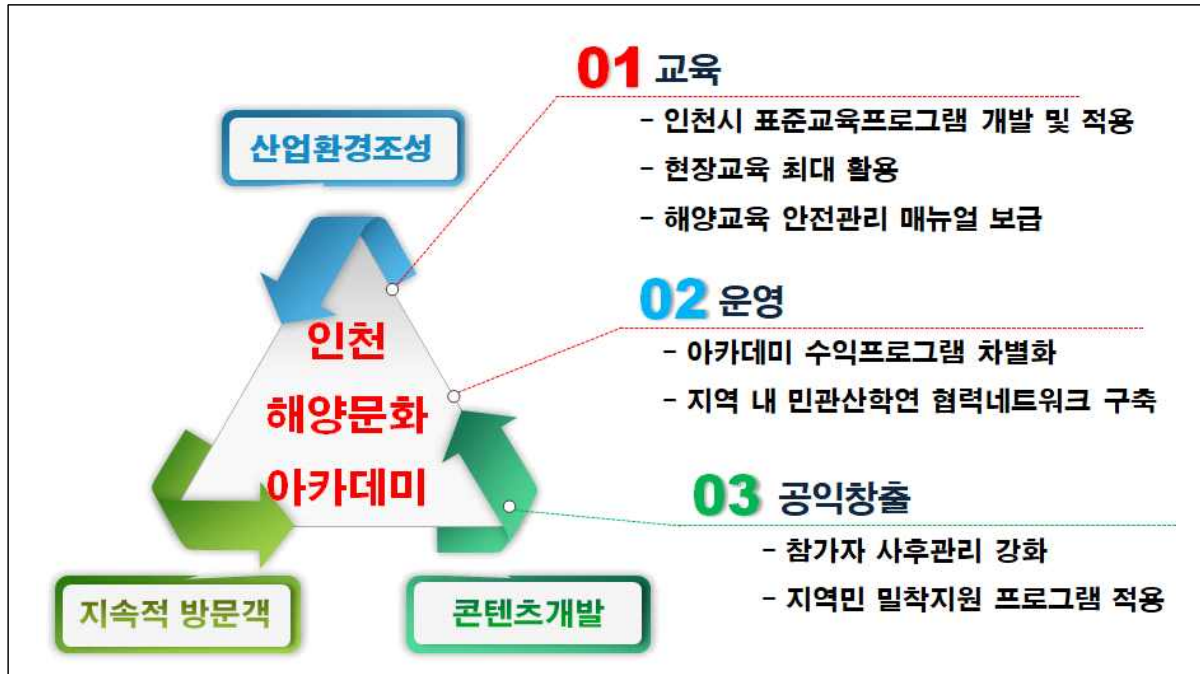
3) 사업주체

- 선박안전기술공단을 중심으로 인천시 관련부처, 인천항만공사, 인천지방해양수산청 등 유관기관과의 TF 구성
- 스마트 검사센터는 2020년에 수도권 중심으로 기반 조성 및 사업체계를 정립한 후 2022년부터는 전국에 거점별로 확대될 계획임

19. 해양아카데미 운영

가. 인천시 해양문화아카데미 설립 및 운영 사업내용

1) 인천 해양문화아카데미 사업추진계획



2) 사업의 범위

- 공간적 범위 : 인천연안 및 도서지역
- 내용적 범위 : 종합해양문화 체험 및 교육 프로그램 수행을 위한 해양아카데미 콘텐츠 개발 및 운영

3) 사업추진내용

- 국내 지자체 및 해외 해양교육체험 기관 및 보유 콘텐츠 조사
 - 국내외 관련 콘텐츠 수집, 분야별 전문가 및 관련 기관 대면조사
- 인천 특성에 부합하는 아카데미 운영체계 및 교육체험 프로그램 개발
 - 인천 및 도서의 지역적, 인문학적, 계층별 특성에 부합하는 프로그램 개발
 - 종합해양문화 교육체험 프로그램 운영을 위한 아카데미 모델 제시
- 종합해양문화교육체험 아카데미 구성 및 운영
 - 아카데미 시스템 구성 및 시범운영, 참가자 피드백을 통한 최종 상시운영

나. 사업의 필요성 및 목적

1) 사업추진배경 및 필요성

- 해양산업은 대한민국의 신성장동력 산업군 중 하나로 제시되고 있으며 그 중 해양관광 서비스 산업 육성을 위해 중앙정부는 해양관광 및 문화 교육 사업을 통해 해양 이용의 패러다임 변화를 유도하고자 함
- 향후 2천만 해양관광 시대를 대비하여 해양관광 인프라 정비 및 잠재적인 해양관광 수요자를 발굴함
- 동시에 미래 해양관광산업의 인력 양성을 도모하기 위해 기존 이론 중심의 평면적 교육에서 현장 중심의 체험을 통한 입체적 교육이 요구됨
- 이에 인천의 해양문화아카데미 운영은 종합해양문화의 체험 및 교육을 표방하여 기존의 일반적인 콘텐츠로 구성되던 해양레저스포츠 뿐만 아니라 해양문화, 역사, 해양과학, 해양환경 등 다양한 콘텐츠를 포함하고자 함

2) 사업목적

- 인천의 해양문화레저 체험 및 교육 기반 조성을 위한 교육의 콘텐츠 개발, 해양문화레저 교육 및 체험이 가능한 해양문화아카데미를 설립하고 아카데미의 체계구축 및 운영을 목적으로 함

다. 사업추진방안

1) 예상 사업비 : 10억 원

사업비 구분	기관	금액(억 원)	용도
해양문화아카데미 설립 및 운영	중앙정부	500	• 아카데미 시설, 레저기구, 프로그램 개발, 이벤트 개최
	인천광역시	250	
	군·구	250	
합 계		10	

2) 사업규모

- 총 5년 : 2020.1.1 ~ 2024.12.31. (60개월)

3) 사업주체

- 인천광역시 및 해당 군·구에서는 해양문화아카데미 운영을 위한 수탁기관을 선정 및 관리함
- 해양문화아카데미 수탁기관은 일정 운영비를 자부담할 수 있는 재정능력 및 해양문화레저교육 수행능력을 보유한 전문기관이어야 함

20. 해양레저 전문인력 양성기관 설립 및 운영

가. 인천시 해양레저 전문인력 양성기관 설립 및 운영 사업내용

1) 해양레저 전문인력 양성기관 설립 및 운영사업 단계별 중장기 추진내용

구분	기반조성기 (2020~21)	도약발전기(2022~23)	성숙정착기(2024)
행정 · 재정	• 행정 및 정보인프라 구축 • 전문교수 채용 확대 • 성과평가 체계 정립 • 전략적 특성화부문 개발 • 전문인력양성 마스터플랜 수립 • 직업실태조사 • 교육지원 프로그램개발 • 예산관리시스템 구축 • 예산집행 및 점검의 합리화 방안 수립	• 개발수익실행, 경영안정화 • 고품질 선진교육시스템정착 • 국제화 선도 전문인력 양성기관 방안 연구 • 교육분야 별 아웃소싱의 합리화 • 기부금 조성강화 • 자산관리 체계화 방안 수립 • 교육비 적정성 검토 • 조직 보완	• 국내 최우수 해양레저산업 전문인력 양성기관 추진 • 국제적 선진 교수시스템 구축 • 특정부문 국제적 전문인력 양성 역량 확보 • 고객 및 사회수요 최대 충족 • 교육, 연구지원시스템 선진화 구현 • 독립적 교육 공간 확보
교육	• 전문인력 양성 체계의 확립 및 영역 확대 • 교육 Curriculum 보완 및 개발 • 웹 및 모바일을 활용한 사이버 교육시스템 개발 • 취업지원 기능 강화	• 해외 선진 해양레저 전문인력 양성기관 교수진 초빙 교육 • 실용분야 연계교육 강화 및활성화 • 학점 인증제 가능성 검토 • 특성화·융합화 전문인력 양성프로그램 개발	• 교육환경개선 방안 수립 • 전국 교수자원의 활용 확대 • 캠퍼스 마스터플랜 수립 • 해외 선진 해양레저 전문인력 양성기관 우수인력 유학 추진 • 발전기금조성

2) 사업의 범위

- 공간적 범위 : 인천연안지역 및 인천 소재 마리나항만
- 내용적 범위 : 해양레저 전문인력 양성기관 설립 및 운영과 전문분야별 교육 프로그램 개발 추진

3) 사업추진내용

- 국내외 해양레저 전문교육기관 운영현황 파악 및 교육프로그램 사례 연구
- 인천 실정에 적합한 해양레저 전문인력 양성기관 설립
 - 인적자원 데이터베이스 구축 및 강사 발굴, 분야별 교육프로그램 및 교재 개발, 전문인력 양성기관 운영모델 개발 및 설립
- 인천 해양레저 전문인력 양성기관의 중장기적 발전방안 수립
 - 교육기관 인증제도 도입, 전문자격증 및 면허증 발급 권한 확보, 지속가능한 전문인력 양성을 위한 재원 마련

나. 사업의 필요성 및 목적

1) 사업추진배경 및 필요성

- 국내 해양레저산업은 신규 고부가가치 산업으로 육성하고자 하는 정부의 정책적 의지에도 불구하고 그 범위에 대한 설정과 고부가가치화를 통하여 신규 일자리까지 창출하기 위한 산업적 기반이 아직까지 취약한 실정임
- 해양레저활동의 인프라적 기반이 되는 마리나산업은 제조산업과 서비스산업이 동반성장하는 효과를 가져오며, 이미 해당 분야 선진국들은 마리나산업의 선점을 통해 다양한 분야에서 두각을 나타내고 있음
- 전국적으로 수십 개의 마리나가 운영되고 있으나 마리나업 종사자 대부분이 직무분야와 관련, 전문 직업교육이 부재하여 전문성이 부족한 실정임
- 향후 해양레저산업의 발전에 따라 수요가 급증할 해양레저전문인력의 양성을 통해 해양인력 보강과 지역 일자리 창출에 이바지 할 것으로 판단됨

2) 사업목적

- 인천의 해양레저산업 육성과 동시에 해양레저 전문인력 양성의 선도지역으로 자리매김하고 전문성을 갖춘 인적자원 확보차원에서 인천 해양레저 전문인력 양성기관 설립 및 교육프로그램 개발을 목적으로 함

다. 사업추진방안

1) 예상 사업비 : 20억 원

사업비 구분	기관	금액(억 원)	용도
해양레저 전문인력 양성기관 설립 및 운영	중앙정부	10	• 교육시설, 레저장비, 프로그램 개발, 운영비
	인천광역시	5	
	군·구	5	
합 계		20	

2) 사업규모

- 총 5년 : 2020.1.1 ~ 2024.12.31. (60개월)

3) 사업주체

- 기존의 전문교육기관에 위탁하거나 해양레저 전문인력 양성을 전담할 독립적인 기관 개설
- 해양레저산업 전문교육 자문기관으로 학계 및 산업계 전문가로 구성된 교육위원회 설치

21. 광역 해양레저체험 복합단지 조성 연구

가. 인천시 해양레저체험 복합단지 조성 연구 용역 추진계획

1) 용역의 범위

- 공간적 범위 : 인천연안지역
- 내용적 범위 : 인천의 해양레저체험 복합단지 조성 시범사업 관역공사비와 단지조성비, 부대비 등 총사업비를 산출하고, 사업 추진을 위한 소요기간 분석 및 연차 사업비 산출 등 타당성 검토

2) 용역과업내용

○ 입지분석 및 선정

- 객관적 평가지표 개발을 통한 최적의 해양레저체험 복합단지 대상지 선정
- 후보지 선정 분석 : 현장실사, 현황 여건분석 등
- 객관적 평가지표 : 사례분석을 통한 전문가 1차 AHP, 2차 AHP
- 대상지 선정 ; 정량적, 정성적 평가

○ 복합단지 조성

- 복합단지 유형 확정(복합레저형, 도시형, 섬관광형 등)
- 지역별 특화 자원파악, 주요 테마도출, 그리고 지역에 적합한 테마부여

○ 사업타당성 분석

- 타당성 조사 지침에 따른 투자비용과 타당성 분석결과 도출
- 투자비용은 사업규모 검토 및 각 시설별 단가 산정, 투자비용 산출 및 연차별 투자계획을 작성 후 타당성 분석결과 도출
- 시설특성별 채원조달방안 수립 및 사업추진 시 위기 대배 민감도 분석

○ 선진사례분석

- 경제적 파급효과를 고려한 선진국의 해양관광레저 발전 사례에 대한 조사
- 중앙·지방정부, 민간기업 및 지역사회의 역할 배분을 통해 발전된 사례
- 테마와 콘셉트가 유사한 해외 사례 조사
- 사례분석 전제(파급효과, 민간협력 등)를 바탕으로 다양한 사례를 분석하여 시사점 및 벤치마킹 가능한 요소를 도출

○ 유지관리방안 검토

나. 사업의 필요성 및 목적

1) 사업추진배경 및 필요성

- 국민소득 증대와 해양여가문화 확산으로 마리나 관광과 서핑 등 체험형 고부가가치 해양레저관광에 대한 국민적 관심 증대에 비해, 계절적 요인과 인프라 부족으로 해양레저관광에 대한 관심과 소비욕구가 해양레저관광 산업으로 이어지지 못하는 실정임
- 인천의 섬 및 해양치유자원 등 해양관광자원의 효율적 연계를 통한 부가가치 제고 및 사계절 해양관광체험여건 마련이 요구됨
- 중앙정부는 2020년 이후 광역 해양레저체험 복합단지 조성 예정 지역을 선정하고, 해양관광산업 파급효과를 고려하여 총 4개소(도시형 3개소, 섬관광형 1개소)에 대한 시범 사업 추진방안을 마련 중임

2) 사업목적

- 인천시는 중앙정부의 해양레저체험 복합단지 조성 시범사업에 대한 선제적 대응을 위해 ‘섬 관광형’ 등 배후 여건에 적합한 복합단지 조성 예정지역을 선정하고 지역별 특화 해양자원을 연계한 해양레저 거점으로서의 기능 구체화를 위한 사업타당성 검토가 필요함

다. 사업추진방안

1) 예상 사업비 : 10억 원

사업비 구분	기관	금액(억 원)	용도
해양레저체험 복합단지 조성 연구 용역 발주	인천광역시	10	• 입지 선정, 수요분석, 복합단지 조성안, 사업 추진을 위한 소요기간 분석 및 연차 사업비 산출 등 타당성 검토 등
합 계		10	

2) 사업규모

- 총 1년 : 2020.1.1 ~ 2020.12.31. (12개월)

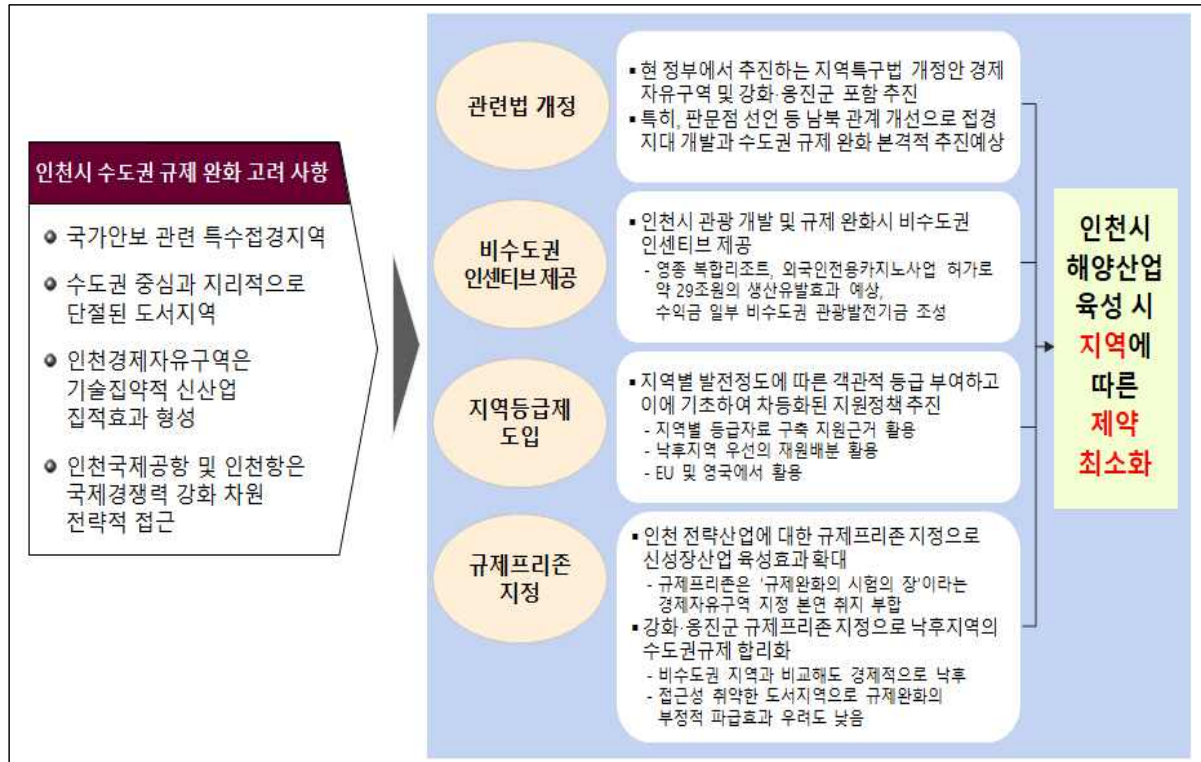
3) 사업주체

- 해당 용역 수행시 발주부처와 수급기관은 「인천시 해양산업 육성 종합발전계획」에 의거하여 용역을 수행함

22. 수도권 규제 검토 및 완화 방안

가. 인천시 수도권 규제완화 방안 추진

1) 인천시 수도권 규제완화 방안



2) 수도권 규제완화 방안 추진의 범위

○ 공간적 범위 : 수도권 규제를 받는 인천연안 및 도서지역, 특히 인천시 접경지역인 강화군과 옹진군은 특수지역으로서 수도권 규제의 대상에서 벗어날 필요가 있음

○ 내용적 범위 : 인천의 해양산업발전을 저해하는 각종 규제 완화 활동 추진

3) 수도권 규제완화 방안 추진내용

○ 해양산업 육성 시 인천의 특성을 고려한 규제완화 방안 수립

○ 규제프리존 지정을 통한 대응 논의

나. 수도권 규제완화 방안 추진의 필요성 및 목적

1) 수도권 규제완화 방안 추진배경 및 필요성

- 해양산업은 국제적으로 이미 미래 주요 먹거리산업으로 국가적 차원의 선제적 진입이 중요하나 수도권규제로 인한 지지부진한 흐름이 이어질 경우 범국가적 신성장 동력산업에서의 경쟁력이 뒤처질 위험성 고려해야 함
- 인천시는 국제공항과 항만을 통해 한국의 관문역할을 수행하고 있고 글로벌 도시조성을 위한 노력을 꾀하고 있으며 이를 위해 인천 특유의 지역적 맥락을 기반으로 한 해양산업발전을 추진할 필요가 있음
- 글로벌 경쟁시대에서 인천시가 최소한 국내에서 선도적인 해양산업 도시로의 도약과 향후 통일을 통한 외연확대에 대비하기 위해서는 인천시 전역에 적용되고 있는 수도권 규제정책의 완화 혹은 특별법 적용이 요구됨
- 인천시의 전방위적 해양산업 발전 성공요인으로는 첫째 수도권 규제지역 내 지식중심지 형성(대학 등), 둘째 민간투자를 통한 모험자본, 셋째 지역의 유연한 분위기적 환경, 넷째 지역의 높은 환경적 쾌적성이 보장임
- 문제는 수정법이 이러한 선진화된 도시개발 방식에 장벽으로 기능하여 인천시 해양산업의 성장에 장애가 될 수 있음
- 산학연관 네트워크를 통한 인천시 해양산업 발전을 위해 각 관련기관들의 협력과 동반자 관계형성을 도모하여 국가적 기간산업으로서의 성장가능성을 모색할 수 있는 공간이 인천지역이 될 수 있음에도 불구하고 수정법에 의해 성장의 기회가 가로막혀 있기에 이에 대한 규제완화 방안이 필요함

2) 수도권 규제완화 방안 추진목적

- 인천도서 및 접경지역 등 지리적 특성을 감안하여 수도권 규제 대상에서 제외하거나 조정하는 방안 수립이 주요 목적임

23. 산업연관 효과에 의한 지역경제 파급효과 분석

가. 분석 방법

- 산업연관모형을 이용하여 최종수요가 생산, 고용, 소득 등 국민 및 지역경제에 미치는 각종 파급효과를 산업별로 구분하여 분석함
- 미국 하버드대학교의 레온티에프(Wassily W. Leontief)교수에 의해 제시된 산업연관분석 또는 투입산출분석은 일반균형 이론의 발전적 응용사례로 평가되고 있음
- 한국은행에서 산업분야별 기업경영분석 결과가 매년 발표되고 있으며 산업연관분석을 위한 산업분야별 분석 및 평가지표가 수년 단위로 발표되고 있음
- 본 보고서에서는 최근 발표된 2016년 산업연관표중 본 보고서에서 인천광역시 해양산업 육성을 위해 제시하고 있는 20개 사업의 관련 산업연관분야별 산업계수를 적용하여 지역경제 파급효과를 분석함

나. 분석내용

- 생산유발효과 : 관련 산업의 최종수요 1단위 산출 증가시 다른 산업에 미치는 연쇄적인 생산증대 효과
- 부가가치유발효과 : 관련 산업의 최종수요 1단위 증가시 다른 산업에 직간접적으로 영향을 주는 부가가치 유발 효과
- 취업(고용)유발효과 : 관련 산업의 10억원 단위 산출 증가시 직간접적으로 유발되는 관련 산업분야의 고용자수 증가 효과. 취업유발효과에는 자영업이 포함되며 본 보고서에서는 자영업을 제외한 고용유발효과를 분석함

다. 해양산업 육성 추진 사업별 연관산업 분류

〈표 8-2〉 추진 사업별 연관산업 분류

연 번	사 업 명	연 관 산 업
1	마리나항만 인프라 조성	건설
2	인천도서 레저선박 계류장 모델 개발 및 조성	건설, 음식점 및 숙박서비스
3	마리나 비즈니스 센터 구축 및 R & D 센터 조성	건설
4	해양레저장비 용품 복합단지 조성	건설
5	레저선박을 활용한 도서 접근성 강화	건설, 사업지원서비스
6	해양문화가 있는 인천 섬 및 내항 거리 조성	건설, 음식점 및 숙박서비스
7	바다낚시공원 조성	건설, 문화 및 기타서비스
8	바다역, 바다길 조성	건설
9	국제 해양레저 장비 전시회 개최	문화 및 기타서비스
10	세계요트대회 유치 및 참가	문화 및 기타서비스
11	크루즈 관광 진흥특구를 통한 동북아 해양관광 허브 구축	건설, 사업지원서비스
12	해양축제 개발	문화 및 기타서비스
13	수산물가공판매 관광 자원화	건설, 음식점 및 숙박서비스
14	도서 해양 숙박 특성화	음식점 및 숙박서비스
15	해양 힐링 활성화	문화 및 기타서비스
16	해양산업지원조례 제정	행정
17	해양관광센터 운영	건설
18	레저선박 안전 검사센터 유치	건설
19	해양아카데미 운영	건설, 교육서비스
20	해양레저 전문인력 양성기관 설립 및 운영	건설, 교육서비스
21	광역 해양레저체험 복합단지 조성 연구	사업지원서비스
22	수도권 규제 검토 및 완화 방안	행정

라. 해양산업 육성 연관 산업별 분석계수

〈표 8-3〉 연관 산업별 분석계수

산 업 구 분	생산유발계수	부가가치유발계수	고용유발계수
건 설	2.225	0.733	10.2명/10억원
음식점 및 숙박	2.086	0.763	12.7명/10억원
사업지원서비스	1.535	0.879	25.4명/10억원
문화 및 기타서비스	1.885	0.798	14.0명/10억원
교육서비스	1.408	0.890	13.7명/10억원

마. 추진 사업별 적용 분석계수 산정 (산술평균 반영)

연 번	사 업 명	생산 유발 계수	부가가 치유발 계수	고용유 발계수 (명/10 억원)
1	마리나항만 인프라 조성	2.225	0.733	10.2
2	인천도서 레저선박 계류장 모델 개발 및 조성	2.156	0.748	11.5
3	마리나 비즈니스 센터 구축 및 R & D 센터 조성	2.225	0.733	10.2
4	해양레저장비 용품 복합단지 조성	2.225	0.733	10.2
5	레저선박을 활용한 도서 접근성 강화	1.880	0,806	17.8
6	해양문화가 있는 인천 섬 및 내항 거리 조성	2.156	0.748	11.5
7	바다낚시공원 조성	2.055	0.766	12.1
8	바다역, 바다길 조성	2.225	0.733	10.2
9	국제 해양레저 장비 전시회 개최	1.885	0.798	14.0
10	세계요트대회 유치 및 참가	1.885	0.798	14.0
11	크루즈 관광 진흥특구를 통한 동북아 해양관광 허브 구축	1.880	0,806	17.8
12	해양축제 개발	1.885	0.798	14.0
13	수산가공판매 관광 자원화	2.156	0.748	11.5
14	도서 해양 숙박 특성화	2.086	0.763	12.7
15	해양 힐링 활성화	1.885	0.798	14.0
16	해양산업지원조례 제정	-	-	-
17	해양관광센터 운영	2.225	0.733	10.2
18	레저선박 안전 검사센터 유치	2.225	0.733	10.2
19	해양아카데미 운영	1.817	0.812	12.0
20	해양레저 전문인력 양성기관 설립 및 운영	1.817	0.812	12.0
21	광역 해양레저체험 복합단지 조성 연구	1.535	0.879	25.4
22	수도권 규제 검토 및 완화 방안	-	-	-

바. 추진 사업별 산업연관효과

연 번	사 업 명	생산 유발 효과 (억원)	부가가 치유발 효과 (억원)	고용유 발효과 (명)
1	마리나항만 인프라 조성	29,953	9,868	13,729
2	인천도서 레저선박 계류장 모델 개발 및 조성	970	337	518
3	마리나 비즈니스 센터 구축 및 R & D 센터 조성	1,113	367	510
4	해양레저장비 용품 복합단지 조성	223	73	102
5	레저선박을 활용한 도서 접근성 강화	188	81	178
6	해양문화가 있는 인천 섬 및 내항 거리 조성	647	224	345
7	바다낚시공원 조성	144	54	85
8	바다역, 바다길 조성	111	37	51
9	국제 해양레저 장비 전시회 개최	57	24	42
10	세계요트대회 유치 및 참가	566	239	420
11	크루즈 관광 진흥특구를 통한 동북아 해양관광 허브 구축	94	40	89
12	해양축제 개발	19	8	14
13	수산물가공판매 관광 자원화	65	22	35
14	도서 해양 숙박 특성화	1,043	382	635
15	해양 힐링 활성화	1,640	694	1,218
16	해양산업지원조례 제정	-	-	-
17	해양관광센터 운영	67	22	31
18	레저선박 안전 검사센터 유치	668	220	306
19	해양아카데미 운영	18	8	12
20	해양레저 전문인력 양성기관 설립 및 운영	36	16	24
21	광역 해양레저체험 복합단지 조성 연구	15	9	25
22	수도권 규제 검토 및 완화 방안	-	-	-
계		37,637	12,725	18,369

참고 문헌

참 고 문 헌

<http://parks.seoul.go.kr> 서울의 공원
<http://seoulstory.kr> 서울스토리
<http://www.centralpark.com>
<http://www.cityofchicago.org>
<http://www.goyang.go.kr> 고양시 호수공원
<http://www.iklc.co.kr/> 한국토지공사
<http://www.kpf.or.kr> 한국언론진흥재단
<http://www.moct.go.kr> 건설교통부
<http://www.moleg.go.kr/> 법제처
<http://www.sdi.re.kr/> 서울시정개발연구원

Kenon, G.S., & Mcpherson, B.B.(1973). Becoming involved in physical activity and sport: A Process of socialization. In G.L.Growth and development. New York: Academic Press.
 Sherry R. Arnstein(1969 “ A Ladder of Citizen Particiaption” , In Journal of the American Institute of Planners. Vol. 35 NO.4, p216,
 Sideny Verva(1967), “Democratic Patricipation” , The Annals of the American Zcademy of Political and Social Science, p 53,
 Thomas J. Murrat & Associates(2005). Florida’ s Recreational Marine Industry – Economics Impacts and Growth.

강원도(2016). 강원도 해양레저관광발전 마스터플랜 연구.
 강원발전연구원(2015). 해양트렌드와 강원도.
 경기개발연구원(2010). 서해안 발전전략 구상 : 시화호를 중심으로.
 경기개발연구원(2011). 경기도 해양레저산업 육성전략 연구.
 경기개발연구원(2011). 경기도의 섬에 대한 인문/자연환경 조사연구.
 경기과학기술진흥원(2012). 경기도 해양레저산업 활성화 방안 수립.
 경기도(2012). 경기도 해양레저 관광 활성화 계획 안.
 경기도(2008). 경기 국제보트쇼, 코리아매치컵 세계요트대회 사업계획(안).
 경기도(2008). 경기국제보트쇼&코리아매치컵 세계요트대회 투자 환경 설명회 계획.
 경기도(2011). 제부 마리나항 개발사업 타당성 조사.
 경기도(2012). 경기도 해양수산 중장기 발전 방안 연구용역.
 경기씨그랜트(2017). 수요자 중심의 섬 접근성 개선 방안(레저보트 운영 활성화 방안을 중심으로).
 경기씨그랜트(2017). 어촌 자원 활용을 통한 어촌관광프로그램개발의 이해.
 경남발전연구원(2009). 경남의 요트산업 육성방안.
 경남발전연구원(2012). 통영시 해양레저산업 육성 종합계획.
 경남발전연구원(2014). 도내 공공요트학교 활성화 방안.
 경남발전연구원(2015). 경상남도 귀어귀촌 활성화 방안.
 경북전략산업기획단(2008). 경북 동해안 중심의 해양산업 활성화 방안.
 경상남도(2014). 경남 요트계류장 및 해양레저 해변 특화개발 방안.

경상북도(2007), 「국립시조원 건립 타당성 조사 및 기본구상 용역」.

고양시 공원관리과, 「일산호수공원 환경생태계획 기본구상 및 기본계획 보고서」, 2011.

고종화(2008). 어촌관광상품화전략 및 프로그램 개발.

곽승준, 유승훈, 신철호(2009). 해양산업의 전망과 정책과제 : 텔파이 접근방법.

광역 해양레저 체험복합단지 조성 타당성 조사(2018).

국립해양조사원(2011). 바다안내도 3판.

국토연구원(2014). 국토품격과 삶의 질 제고를 위한 섬자원 활용방안 연구.

국토해양부(2008), 주민참여형 도시개발사업방식 연구.

국토해양부(2009), 「용산공원 내 친수공간 조성을 위한 사례 조사 및 적용 타당성 검토 연구」.

국토해양부(2009). 해양관광 진흥 기본계획(안).

국토해양부, 「용산공원 내 친수공간 조성을 위한 사례 조사 및 적용 타당성 검토 연구」, 2009.

국회바다포럼(2005). 해양수산분야 입법과제 공청회 자료집.

권기욱, 유병권(2000), - 도시토지이용계획론. 태림문화사. 2000.

기획재정부(2011). 해양관광/레저 활성화 방안 마련.

김동영(2017). 해외 마리나 동향과 사례.

김석구, 김이운, 연영진, 서병규(2006). 해양문화 체험프로그램 실행을 위한 클러스터 모델 연구.

김영준(20007). 해양관광개발 사례연구 : 국내·외 관광 개발 사례 연구. 한국문화관광부.

김종덕(2000). 일본 어항어촌정비사업의 새로운 동향.

김준(2016). 가고 싶은 섬, 섬 주민은 어떻게 생각할까.

김진용(2018). 송도국제도시 워터프런트 조성사업에 대한 인천경제자유구역의 입장과 향후 계획.

김천중(2015). 충남의 해양관광산업 성공전략.

김태유(2014). 한국형 어항 마리나 개발 전략.

리전인포(2010). 전남 해안 및 섬 연계 숙박시설 확충 방안.

문화체육관광부(2008). 섬 관광 활성화를 위한 과제발굴 및 평가모델 개발.

박명국, 김성규(2002). 해양레저스포츠 활성화 방안. 한국스포츠산업·경영학회지. 제7권 1호.

박상규(2008). 해양관광레저스포츠 속성에 따른 표적마케팅 전략. 한국사회체육학회, 33,

박승환(2005). 스포츠관광을 위한 해양레저스포츠 발전전략에 관한 연구. 미간행 이학박사 학위논문. 명지대학교.

박진권(2004). 강원도 동해남부권 관광활성화를 위한 해양 레저 스포츠관광 개발에 관한 연구. 한국여가레크레이션학회, 26,

박찬일(2010). 천수만 권역의 기존계획 및 개발여건분석.

박철수(2003). 목포권 해양스포츠 관광개발에 관한 연구. 미간행 박사학위논문. 전남대학원.

백관현(2014). 충남 해양관광/레저산업 육성 추진계획.

변병설(2009). 경인권 탄소저감형 해양관광기반시설 계획기법 연구. 미간행 연구물. 경기씨그랜트

변병설(2015). 인천 해양도서 발전을 위한 정책적 제언.

부산광역시(2015). 국립 을숙도 청소년 생태/안전체험 수련원 건립 기본구상.

부산광역시(2016). 규제프리존 도입 창조경제 지역전략산업 컨설팅 회의자료.

부산광역시(2018). 부산 해양관광진흥 실행계획.

부산발전연구원(2013). 세계적인 해양레저관광도시를 만들자.

부산발전연구원(2004). 부산의 해양관광 실태분석 및 발전방안에 관한 연구.

부산발전연구원(2007). 부산지역 해양레저관광 활성화 방안.

부산발전연구원(2007). 해양분야 국제기구 부산 유치 전략 마련.

부산발전연구원(2009). 부산의 해양레저스포츠산업 활성화 방안.

부산발전연구원(2009). 부산지역 해양레저장비산업 육성 방안.

부산발전연구원(2010). 부산지역 요트제조업의 육성방안 연구.

부산발전연구원(2010). 해양레저장비산업단지 입지 타당성 조사.

부산발전연구원(2011). 다대포 해양관광단지 조성 기본계획.

- 부산발전연구원(2015). 부산지역 해양낚시레저파크 조성 방안.
- 부산발전연구원(2015). 지속가능한 수변공간 조성에 관한 연구.
- 부산발전연구원(2016). 부산 수산업 미래전문인력 양성 방안.
- 부산발전연구원(2016). 부산 해양공간 개발 기본구상.
- 부산발전연구원(2016). 부산광역시 해안역의 활용과 보존에 관한 연구.
- 부산발전연구원(2016). 중국 해양경제특별구역의 성과와 부산의 대응방안.
- 부산발전연구원(2016). 해양스포츠 활성화를 위한 수요분석 및 수요자 중심의 정책 연구.
- 부산발전연구원(2017). 부산 조선/해양기자재 산업 사업 다각화 및 글로벌 경쟁력 강화 방안.
- 부산발전연구원(2018). 부산의 연안유람선 관광 활성화 방안.
- 부산발전연구원(2018). 해양산업 발전을 위한 중앙권한 지방이양에 관한 연구.
- 삼성 경제 연구소(2005). 남해안 발전 기본구상.
- 새만금개발청(2014). 조선해양 및 해양레저산업 투자유치 활성화 방안.
- 서동환(2011). 경인운하 복합레저타운 개발 제안서. 인하대학교 스포츠과학 연구소
- 서수완(2018). 인천항 경쟁력 강화를 위한 고부가가치 해양산업 육성.
- 서울시정개발연구원(2004). 「서울시 자연생태자원을 활용한 생태관광 활성화 방안」.
- 서울특별시(2007). 「한강 르네상스 마스터플랜」.
- 서울특별시(2015). 「한강 자연성회복 및 관광자원화 추진 방안」.
- 서울특별시, 「백년을 바라보는 서울대공원 비전수립 연구용역」, 2014.
- 서울특별시, 「한강 자연성회복 및 관광자원화 추진 방안」, 2015.
- 서희진(2004). 해양스포츠 정책과 활성화 방안, SPORTS INDUSTRY.
- 성기만(2002). 국내 해양관광지 개발모형에 관한 연구. 박사학위논문. 세종대학교 대학원.
- 성도용(2003). 「성태개념을 도입한 호수,연못 조성 길라잡이」, 한국토지공사.
- 세일종합기술공사(2013). 태안해역 마리나항만 개발타당성 조사용역.
- 세종특별자치시(2014). 「세종호수공원 효율적 운영 및 활성화방안 연구」.
- 세종특별자치시(2016). 「제6차 세종권 관광개발계획」.
- 소래포구 어시장 현대화사업 협동조합 총회(2018).
- 송문섭(2008). 도시재생사업과 명소화전략의 연계방안의 연구. 광운대학교 석사학위
- 수원시 공원관리과(2013). 「광교호수공원 시설현황」.
- 수원시(2013). 「광교호수공원 관리·운영 방안 용역」.
- 신동주(2008). 해양관광의 여건과 과제.
- 심상진(2018). 크루즈관광을 위한 인천의 대응방안.
- 여수교육국제화특구 활성화 방안 및 교육중심도시 발전방안 연구.
- 여수시(2012). 국제해양관광센터 설립 타당성 검토.
- 여수시(2016). 여수시 해양레저스포츠 활성화방안 연구용역.
- 예명숙(2005). 도시관광지 이미지 포지셔닝 연구(부산지역 주요 관광지를 중심으로)
- 오병석(2005). “일산호수공원 이용 후 평가에 관한 연구”, 환경대 석사학위논문.
- 오종열(2014). 바람직한 마리나 시설 어항들의 출현을 위하여.
- 웅진군 관광문화과(2011). 도서 관광자원화사업 추진계획(안).
- 우석봉, 김경수(2009). 부산지역 7개 해수욕장 기능별 특화해 경쟁력 확보해야.
- 우연주·배정환, “개항기 한국인의 공원관 형성”, 「한국조경학회지」, 제 39권 6호, 2011.
- 원형중(2012). 해양관광 전문인력 양성 프로그램 개발 및 운영. 미간행 연구물. 경기씨그랜트
- 유지선(2009). “안산시 호수공원 이용 특성 및 시민참여에 관한 연구”, 경희대 석사학위논문.
- 유흥주(2012). 조선업을 이을 새로운 수출산업, 해양레저산업에서 찾아야.
- 유흥주(1997). 해양스포츠와 해양력. 해양학술세미나발표논문집. 대한민국 해군사관학교 해군해양연구소.
- 유흥주(2012). 지속가능한 마리나 개발을 위한 요인들.

유홍주(2014). 해양문화·안전교육 아카데미 프로그램 개발 및 운영. 미간행 연구물. 경기씨그랜트

윤이중, 박철수(2001). 해양스포츠교육의 필요성과 과제. 한국스포츠사회 학회지. 14(2).

윤인주(2008). 북한 해양관광자원의 평가방법과 적용.

이대구(2010). 천수만 권역의 관광개발 종합계획 수립방안.

이승우(2008). 해양수산동향.

이재형(2006). 소규모 어촌어항 개발을 통한 해양레저스포츠관광 활성화 방안. 한국여가레크레이션학회, 30

이재형, 권혁동(2003). 해양스포츠관광의 정책적 중요성과 활성화 방안, 한국스포츠리서치, 제 14권, 제6호,

이정민, 이은진, 신선미, 임기웅(2013). 주민이 들려주는 장봉도 이야기 지도 만들기.

이종근(2010). 대한민국 스토리워킹 페스티벌 프로젝트 기획.

이종현(2015). 인천 도서개발 규제 개선방안.

이호석(2009). 도시공원의 이용실태 및 만족도 분석 : 일산신도시의 정발산공원·호수공원을 중심으로, 인하대학교 대학원, 건축공학과 도시계획, 석사학위논문

인천광역시 중구(2018). 인천광역시 중구, 어촌뉴딜300사업 -무의동, 소무의항 등, 수산특화형-

인천광역시 해양항공국(2015). 인천도서발전기본계획(안) 수립 추진상황.

인천광역시(2015). 인천 미래 성장동력 8대 전략산업 육성방안.

인천광역시(2017). 인천광역시 기후변화 보고서

인천광역시(2017). 제6차 인천권 관광개발계획.

인천광역시(2018). 2018 해양레저/스포츠 활성화 계획(안).

인천광역시(2018). 2050 인천비전.

인천발전연구원(2016). 규제프리존 지정에 대한 인천광역시 대응방안.

인천발전연구원(2011). 인천시 해양산업 육성 종합계획 수립을 위한 기초연구.

인천발전연구원(2011). 해양레저 시대를 대비한 마리나항 구축방안 연구.

인천발전연구원(2012). 인천 연안도서 주제가 있는 섬 추진방향 -예술의 서과 탄소제로 섬을 중심으로-

인천발전연구원(2012). 인천 연안도서 지역사회 기반 관광개발에 관한 연구 : 승봉도를 중심으로

인천발전연구원(2012). 인천시 섬 예술관광 진흥에 관한 연구.

인천발전연구원(2013). 덕적도 에코아일랜드 사업과 연계한 관광 활성화 대책 발굴.

인천발전연구원(2013). 덕적도 자전거 섬 사업 추진 여건 분석 및 정책 과제.

인천발전연구원(2013). 세어도 관광 커뮤니티 비즈니스 육성방안.

인천발전연구원(2013). 인천 해양도시 발전을 위한 정책방향.

인천발전연구원(2015). 인천시 섬 관광 활성화 여건 진단 지표 및 매뉴얼 개발 연구.

인천발전연구원(2015). 인천항 해양경제특별구역 도입에 관한 연구.

인천발전연구원(2016). 경인 아라뱃길 인구유인요인분석에 따른 활성화 방안.

인천발전연구원(2016). 경인아라뱃길 명소화 방안.

인천발전연구원(2016). 인천 섬 지역 활성화를 위한 주요 이슈 및 정책방안 -물, 에너지, 여객, 관광분야를 중심으로

인천발전연구원(2016). 인천 해양설화의 콘텐츠화 방안연구.

인천발전연구원(2016). 인천시 섬 관광콘텐츠 개발 연구 : 대이작도를 중심으로.

인천발전연구원(2016). 인천시 해양레저산업 육성계획 연구.

인천발전연구원(2017). 경인 아라뱃길의 여가관광 공간화, 아라 얼라이브(Ara Alive)!.

인천발전연구원(2017). 도서지역 해상교통 접근성 향상방안 연구 보고서.

인천발전연구원(2017). 인천미래정책포럼.

인천발전연구원(2017). 인천시 섬 관광 활성화 사업 추진실태 분석 연구.

인천발전연구원(2017). 인천해안지역 친수공간 접근성 확보 방안.

인천발전연구원장(2011). 해양산업의 현안과 비전 -인천지역을 중심으로-

인천시 남동구(2018). 소래지역 중장기 개발전략 수립

인천연구원(2018). 인천 해양레저정책의 과제와 방향.

- 인천발전연구원장(2011). 인천의 항만해양 활성화 방안과 비전.
- 인천지방해양수산청(2018). 소래포구 현황.
- 인하대학교 경기씨그랜트센터(2014). 덕적도 해양에코수련관 구상 -에코아일랜드 교육체험 활성화 기반마련-
- 인하대학교생활체육과(2008). 2014 아시안게임 성공적 개최를 위한 스포츠관광산업의 역할 세미나 자료집.
- 장명기(2013), “광교 호수공원 사례분석을 통한 도시공원 조성의 주민참여 활성화 방안 연구”, 가천대 석사학위논문.
- 장재호(2015), “광교신도시 공원 이용자의 설계인식과 만족도 분석”, 단국대 석사학위논문.
- 전남발전연구원(2009). 전남 해양레포츠육성을 위한 레저보트산업의 세계적 동향.
- 전남발전연구원(2010). 전남 해양레저/스포츠 활성화 방안 연구.
- 전라남도(2013). 전남 요트마린 실크로드 조성 연구용역.
- 전라남도지사(2008). 제3차 전라남도 종합계획 수정계획 공고.
- 전북발전연구원(2013). 전라북도 섬관광 활성화 방안 연구.
- 전북발전연구원(2015). 전라북도 내륙형 수변공간 개발방향.
- 전재균(2010). 부산해양관광 활성화를 위한 5대과제.
- 정광렬, 조현성, 심원섭, 권태일(2009). 강(변)개발과 문화관광 활성화에 대한 외국사례 조사, 한국문화관광연구원
- 정재희(2008). 마리나 개발 일본 사례.
- 정종석(1998). 우리나라 해양레저 발전방안에 관한연구. 석사 학위 논문. 경성대학교.
- 정종석(2004). 해양레저스포츠 발전을 위한 한국형 마리나 개발방향에 관한 연구. 미간행 박사학위논문. 경성대학교 대학원.
- 정종석, 하해동(2007). 요트 발전을 위한 한국형 마리나 운영방안에 관한 연구.
- 정지형(2017). 중국 해상실크로드 추진동향과 제주지역 연계방안.
- 제주발전연구원(2011). 미래형 해상운송수단 위그선시대 대응전략.
- 제주발전연구원(2011). 제주 해양레저장비산업 육성 방안.
- 제주발전연구원(2011). 제주특별자치도 무인도서의 관리효율화 방안 연구.
- 제주발전연구원(2012). 뱃길관광 활성화를 위한 제주의 대응 방안.
- 제주발전연구원(2012). 크루즈관광 진흥특구 도입에 관한 연구.
- 제주발전연구원(2013). 미래 관광환경 변화와 중장기 관광정책 방향.
- 제주발전연구원(2013). 제주지역 힐링관광 발전방안 연구.
- 제주발전연구원(2013). 중국인관광객 유치확대를 위한 중국 현지 홍보마케팅 전략.
- 제주발전연구원(2013). 해양레저시대를 대비한 제주지역 마리나산업 육성 방안.
- 제주발전연구원(2014). 제주지역 크루즈관광 육성을 통한 지역경제 활성화 방안.
- 제주발전연구원(2015). 제주지역 관광숙박시설 수요공급분석을 위한 기초연구.
- 제주발전연구원(2016). 제주 문화예술의 섬 조성 전략.
- 제주발전연구원(2016). 제주 탄소제로섬 추진전략 연구(I).
- 조영호(2015). 도시마케팅이 도시관광 매력, 브랜드 가치, 러브마크에 미치는 영향 연구
- 조재기·신영균·손명준(2004). 해양 레저스포츠 관광상품 개발을 위한 대학과 지방자치단체간의 협력 모형.
- 조진희 · 김동호 · 황희연(2008), 주민참여 도시계획의 평가방법에 관한 연구 / 청주시 사례를 중심으로,
도시설계(한국도시설계학회지), v.9 n.1(통권 제30호)
- 지삼엽(2002). 대규모 국제행사 경제효과 극대화를 위한 해양스포츠 육성 방안. 한국체육학회, 41(4),
- 지삼엽(2003). 해양스포츠 대중화를 위한 사회적 환경요인 분석. 한국체육학회지 6.
- 지삼엽(2005). 국민적 양질의 해양친화교육을 통한 저변확대.
- 지삼엽(2006). 해양스포츠 자원론. 대경북스.
- 지진호(2010). 천수만 관광자원의 조정과 국내/외 연계 발전 방안.
- 진만석(2006), “도시공원 기능 활성화를 개선방안 연구: 경기도 안산시 호수공원을 중심으로”, 한양대 석사학위논문.
- 차성기(2005). 델파이기법을 활용한 레저스포츠 발전과제. 미간행박사학위논문. 목포대학교 대학원.
- 채동렬(2016). 해양관광시설 및 자원개발.
- 최규환(2009). 해외 사례연구를 통해 본 부산의 해양관광도시 활성화 방안.

최도석(2006). 관공의 블루오션 “해양관광” .

최도석(2009). 수퍼요트 주문을 받지 않는 이탈리아 레저선박 건조산업.

최영욱(2004). 해양스포츠관광 활성화 방안 연구. 대불대학교논문집 제 10집 2004.

최정우(2008). 한강공원 관리운영방안에 관한 연구: 중요도-성취도 분석을 활용하여”, 도시행정학회 학회지 논문.

최혜자 서해아라뱃길정책추진단(2015). 인천도서 현황과 문제 -서해5도서를 중심으로-

충남발전연구원(2011). 해양정책 발전방안 모색을 위한 토론회.

충남발전연구원(2014). 충청남도 서해안 지역의 발전 방향과 추진과제.

충남발전연구원(2015). 마리나 등 해양레저시설 조성과 충남 해양관광 발전전략.

충남발전연구원(2015). 충남 해양헬스케어 산업육성을 위한 정책방향 모색.

충남연구원(2015). 충남 환황해권역 발전 방안 모색.

충남연구원(2017). 서해안권 해양수산 공동상생 발전을 위한 토론회 자료집.

충청남도(2012). 충남 연안지역의 해양레저 활성화 방안 -요트활동을 중심으로-

충청남도(2015). 충청남도 해양수산물발전계획.

충청남도(2017). 제4차 충남해양수산물포럼.

태안군(2014). 만리포 관광지 거점조성 타당성 연구.

한국문화관광연구원(2012). 요트 관광 활성화를 위한 정책방안.

한국문화관광연구원(2007). 해양 관광개발 사례 연구: 국내외 관광개발 사례 연구(Ⅲ)

한국산업개발연구원(1996), 「고양시 일산 호수공원 기획 경영관리 사업성분석 연구」 .

한국어촌어항협회(2006). 어촌관광사업 통합 및 모델개발 시범사업 추진을 위한 과제별 연구용역.

한국종합기술(2018). 시화호 뱃길조성사업 기본 및 실시설계용역.

한국해양수산개발원(1999). 소규모어항 개발 유형 연구.

한국해양수산개발원(1999). 해양벤처산업 육성 기본방향 연구.

한국해양수산개발원(2000). 주민참여에 의한 어촌관광개발 활성화 방안 연구.

한국해양수산개발원(2001). 어촌관광 유형별 개발방안 연구.

한국해양수산개발원(2002). 해양레저사업의 법제 개선방안.

한국해양수산개발원(2006). 다기능 어항시설에 대한 민자유치 활성화방안. 서울: 영진사.

한국해양수산개발원(2006). 다기능 어항에서의 마리나 조성방안 연구. 서울: 영진사.

한국해양수산개발원(2006). 크루즈 관광산업 발전기반 조성방안.

한국해양수산개발원(2006). 한-미 해양관리체제의 비교분석. 서울: 영진사.

한국해양수산개발원(2007). 국제여객터미널 및 마리나 시설의 경제성 분석 방법론에 관한 연구.

한국해양수산개발원(2007). 살기 좋은 지역 만들기 - 살기 좋은 어촌, 가고 싶은 바다 조성에 관한 연구-

한국해양수산개발원(2009). 해양 레저보트산업 발전 전략 연구.

한국해양수산개발원(2010). 해양관광 활성화를 위한 해양문화콘텐츠 활용방안 연구.

한국해양수산개발원(2011). 마리나 서비스산업의 국부창출방안에 관한 연구.

한국해양수산개발원(2011). 우리나라 낚시 산업의 부가가치 창출방안에 관한 연구.

한국해양수산개발원(2011). 해양관광 중장기 계획 수립을 위한 세미나.

한국해양수산개발원(2012). 마리나항만 개발/운영의 경제적 타당성 분석 연구.

한국해양수산개발원(2012). 해양부분 신산업 발전을 위한 기반구축 방안 연구.

한국해양수산개발원(2013). 해양레저스포츠 진흥을 위한 정책방향 연구.

한국해양수산개발원(2014). 해양레저산업 전문인력 양성방안 연구.

한국해양수산개발원(2015). 해양레저관광의 사회 경제적 파급효과와 지표개발에 관한 연구.

한국해양수산개발원(2018). 인천시 마리나의 과제와 방향.

한국해양재단(2011). 마리나 사업 활성화 방안.

해양문화재단(2005). 해양과 문화. 제주도: 도서출판 각.

해양수산부(2004). 어촌관광단지(Ⅲ모델) 후보지 선정 보고서.

- 해양수산부(2006). 06년도 해양관광 세부 실천 계획안.
- 해양수산부(2014). 마리나 기본계획 수정계획 용역에 관한 마리나항만 선정기준(안).
- 해양수산부(2014). 제2차 해양관광진흥기본계획.
- 해양수산부(2014). 해양수산 R&D 중장기계획.
- 해양수산부(2015). 저동항, 남당항 다기능어항(복합형) 기본계획 및 기본설계.
- 해양수산부(2015). 해양수산업 분류체계 수립 및 통계기반 구축방안 연구.
- 해양수산부(2016). 초.중등학교의 해양교육 종합 로드맵 수립 연구.
- 해양수산부(2016). 해양수산 분야 일자리 동향 파악 및 고용 활성화방안 연구.
- 해양수산부(2017). 2017년도 해양수산발전시행계획.
- 해양수산부(2017). 제1차 해양산업클러스터 기본계획.
- 황영길(2005). 해양레저스포츠 활성화에 관한 연구. 미간행석사학위논문. 조선대학교 대학원.

인천 해양산업 육성 종합발전계획 수립 용역

- 해양레저산업을 중심으로 -

2019년 2월 일 인쇄

2019년 2월 일 발행

발 행 사 **주식회사 이룸경영연구소**
대전광역시 유성구 테크노 10로 59, 303호

발 행 인 김 현 주

인 쇄
