

해양레저 인프라 구축에 관한 기초연구

하해동* · 전승환** · 강신영*** · 정영석****

*한국해양대학교 해양체육학과교수, **한국해양대학교 운항시스템공학부교수

한국해양대학교 해양개발공학부교수, *한국해양대학교 법학부교수

Preliminary study on the establishment of marine leisure sports infrastructure program

Hae-Dong Ha* · Seung-Hwan Jun** · Sin-Young Kang*** · Yeong-Seok Cheong****

*Department of Maritime Physical Education, National Korea Maritime University

**Division of Ship Operation Systems Engineering, National Korea Maritime University,

*** Division of Ocean Development Engineering, National Korea Maritime University,

****Division of Law, National Korea Maritime University, Pusan 606-791, Korea

요 약 : 국민소득의 증가와 주5일 근무제의 확대적용, 3면이 바다이고 내륙에 비교적 많은 강과 하천이 분포되어 있는 지리환경적 여건으로 인해 쉽게 접할 수 있는 수상레저에 많은 관심이 주어지고 있다. 본 논문에서는, 우리나라의 수상레저사업자, 장비제조업자 관련단체 및 동호인을 대상으로 설문 및 현장방문 조사를 통하여 수집한 자료를 분석하고 사업체의 형태 및 애로사항 등의 실태를 파악한다. 이 자료들을 근거로 수상레포츠 활성화 및 발전을 위한 인프라 구축방안을 제안한다.

핵심용어 : 해양레저스포츠, 레저산업, 레저장비, 인프라구축, 수상레저안전법

ABSTRACT : The data were collected from the water sports industries, resort owners, equipment manufactures and the associations. The inquiry and data collection were made by visiting the corresponding facilities. Based on these data, the plan for infra instruction of water leisure sports were proposed.

KEY WORDS : marine leisure sports, leisure industry, leisure equipment, infrastructure

1. 서 론

우리나라의 레저산업은 1970년대 후반 고도의 경제성장과 함께 발전하기 시작하여 1988년 올림픽 이후 도로 등 사회간접자본이 충실하게 투입되면서 야외에서의 레저활동이 큰 폭으로 증가하기 시작하였다. 특히 레저활동이 여행, 장비를 이용한 스포츠 등의 비교적 경비가 많이 소요되는 레크리에이션 활동에 집중되면서 그 규모도 대형화되고 있으며, 각 레저산업을 합계한 금액이 국민총생산(GNP)의 약 10%를 차지할 정도로 높아지게 되었다.

레저활동은 등산, 관광, 여행 등 초기의 수동적 형태에서 건강과 체력증진, 자아실현 그리고 삶의 질 향상 등의 새로운 가치를 부여하는 능동적 형태로 발전하고 있으며, 윈드서핑, 래프팅, 암벽등반, 산악자전거, 스키, 골프, 패러글라이딩 등의 스포츠와 갯벌체험, 문화유산탐방 등의 체험관광 등으로 다양

하게 변화하고 있다. 또한 국민소득의 지속적인 증가와 주5일 근무제의 확대적용에 따라 레저활동이 직장중심에서 가족중심으로 변하고 있으며, 자동차 보유가 크게 늘어남으로써 활동범위도 근거리에서 원거리로 확대되고 있다. 그러나 육상 관광지의 수용능력한계와 혼잡, 레포츠를 즐길 수 있는 공간부족 등의 이유와 3면이 바다이고 내륙에 비교적 많은 강과 하천이 분포되어 있는 지리환경적 여건으로 인해 쉽게 접할 수 있는 수상레저에 관심이 증폭되고 있다.

이에, 레저장비의 종류, 레저산업의 국내외 현황과 선진국의 레저관련 제도에 대해 조사하고, 우리나라의 수상레저사업자, 장비제조업자, 관련단체 및 동호인을 대상으로 설문 및 현장방문 조사를 통하여 수집한 자료를 분석하고 사업체의 형태 및 애로사항 등의 실태를 파악한다. 이 자료들을 근거로 수상스포츠 활성화 및 발전을 위한 수상레포츠 인프라 구축방안을 제안한다. 아울러 우리나라 수상레저안전법의 주요내용과 관

런 국내법과의 적용상의 제반 문제점들을 조사 분석함으로써 수상레저활동의 법·제도적 장애요인에 대한 해결방안을 제시한다.

II.. 수상레저산업의 개요

1. 수상레저의 개념

수상레저라 함은 물이라는 공간적 물질적 특성을 이용하는 레저라고 할 수 있다.

가. 수상레저활동의 분류

활동유형에 따라 다음 세 가지로 구분할 수 있을 것이다.

Table 1 Type of marine leisure Activities

스포츠형	요트, 보트세일링, 서핑, 모터보트, 수상오토바이, 수상스키, 스노·스쿠버다이빙 등
휴식형	해수욕(해수욕, 모래 밟기, 해변 캠프 등)
관광형	관광어업(수산물 채취형, 수산물 판매형 등) 해상유람(관광유람선, 여객선 등) 해중유람(해저잠수관광 등)

* 해양수산개발원, 우리나라 해상관광산업의 활성화 방안, 1995

나. 수상레저기구의 분류

‘수상레저안전법 제2조 2항 및 3항 그리고 동법시행령 제2조’의 적용대상 기준에 따라 15가지로 분류된다.

2. 수상레저산업의 주요 선진국 현황

가. 미국의 현황

○ Recreational Boating 참여인구는 1999년에만 7,784만 명으로 추정되며, 레저선박 소유인구는 1999년을 기준으로 약 1,700만 명으로 추산됨.

○ 마리나 등의 정박시설이 약 12,000개소에 달함.

○ 수상레저선박의 2000년도 기준 판매실적은 약 58만대, 이와 관련된 지출이 약 260억불로, 지속적인 증가 추세.

나. 일본의 현황

○ 1인당 국민소득 1만불 달성시점부터 섬나라 특유의 지형적 특성(해협, 내만, 수로 및 섬 등)과 맞물려 급격히 수상레저(낚시, 모터보트, 수상오토바이 등) 시장이 확대됨.

○ 소형선박조종사면허의 총 취득자수는 2000년말 현재 270만명에 달함.

다. 서구유럽의 현황

○ 많은 인구가 세분화된 레저활동에 참여하고, 장비의 생산, 시설의 건설 및 확충, 레저활동의 교육 및 각종 서비스가 하나의 마린사업의 영역으로 자리 매김

라. 기타 현황

○ 아시아에서는 중국에 세계적인 보트와 엔진의 메이커들이 진출해 있으며 양자강 유역에 미국과 유럽의 자본이 결합된 서구식 마리나 시설 운영중임.

3. 수상레저산업의 국내 현황

가. 국내 수상레포츠 인구 현황

크고 작은 장비를 이용하여 직접 몸으로 모험과 스릴을

체험할 수 있는 수상레저 등에 대한 젊은 세대들의 선호와 함께 레저인구와 동호인의 숫자도 지속적으로 증가하고 있음. 이러한 사실은 수상레저 중에서 동력수상레저기구를 사용하기 위한 응시자 및 면허합격자를 살펴보면 그 추세를 가늠할 수 있음.

Table 2 An acquirer state of Marine Driving License by year

(단위 : 명)

연도	일반1급	일반2급	요트	합계	
	응시	응시	응시	응시	합격
2000	8,721	2,735	119	11,575	6,966
2001	7,560	10,212	97	17,869	9,229
2002	6,640	8,407	128	15,175	6,592
2003	6,429	8,421	146	14,996	6,000
합계	29,350	29,775	490	59,615	28,787

* 해양경찰청, 2004

나. 레저산업 현황

○ 레저산업 규모는 1980년 6,300억원에서 1990년 4조원, 1995년 9조 1,400억원으로 연평균 약 19.5% 정도로 증가하여 약 14.5배 정도 확대되고, 2000년에 이르러 14조원에 달함.

○ 1인당 연간 레저지출비용 1980년 비해 1995년 약 12.3배 증가함.

○ 주 5일근무제 정착과 1인당 국민소득 15,000\$을 넘어서는 2010년경 수상레저 수요가 급속히 증가 예상됨.

그러나, 수상레저산업 규모는 정부의 정확한 통계가 없어 파악이 어려우며, 다만 해양경찰청에 등록된 수상레저사업 등록현황으로 어느 정도 예측할 수 있음.

Table 3 Entry state of Marine leisure company by year

(단위 : 개소)

연도	해수면	내수면	합계
2000	95	211	306
2001	159	257	416
2002(6월)	175	203	378

* 해양경찰청, 2003

다. 레저장비 현황

○ 레저 선박 중 Inflatable boat를 제외하고는 엔진, 부품과 선체 모두 수입하여 조립생산하는 수준임.

○ 고무보트, 요트, 모터보트, 수상오토바이 등이 주류이나, 전량 수입 의존하며 선체 등 일부 국산품은 모방수준임.

III. 수상레포츠에 대한 현황 조사

1. 설문조사의 개요

가. 조사기간

○ 2003년 8월 ~ 2004년 2월 : 설문조사

○ 2003년 12월 ~ 2004년 2월 : 현장방문조사

나. 설문 및 현장방문 조사대상

- 1) 장비제조, 수입, 서비스 관련업체 : 통영, 김해, 삼랑진, 포항 속초, 경기도 등 25개 업체
- 2) 해양마리나(리조트) 관련업체 : 통영, 강릉, 삼척, 양양 등 9개 리조트
- 3) 수상레저스포츠 동호인 : 130명

2. 장비제조, 수입, 서비스 관련업 설문조사 및 분석

(1) 관련 업태 및 종사 년수(중복기재가능).

가. 제조업 : 모터보트 생산이 28%로 가장 많고, 다음으로 고무보트 16%, 스쿠버 장비 및 바나나보트 각 12% 순이며 기타 낚시어선, 보트견인장치, 행정기타선, 리버 등이었다

나. 수입판매업 : 모터보트, 수상오토바이 및 보트엔진 부품이 20%, 수상스키 16%, 요트 12% 순이다.

다. 수리서비스업 : 보트엔진 부품 28%, 모터보트 및 수상오토바이 각 20%, 바나나보트 및 수상스키 8% 순이다

라. 업태별 평균 종사년수

수리서비스업은 평균 19년, 수입판매업이 14.6년, 제조업이 10.8년으로 수상레저가 오래전에 이미 시작이 되었다.

또한 관련 산업이 수리서비스업부터 시작하여 지금은 부분적으로나마 장비 제조가 직접적으로 이루어지고 있음을 확인할 수 있다.

(2) 국산화가 가장 시급하다고 생각되는 장비

국산화를 원하는 장비는 모터보트가 28%, 스쿠버장비 및 보트엔진부품 16%, 수상오토바이 12% 순으로 고가 장비를 먼저 국산화할 것을 요구하고 있다. 이는 장비구입 및 유지보수에 따른 비용이 많이 소요됨으로써 레저사업을 하는데 어려움이 많은 것으로 판단하여야 할 것이다.

(3) 현재 국내기술로 국산화가 가능하다고 생각되는 장비

모터보트 - 고무보트 - 요트 - 수상오토바이 - 바나나보트 - 카누, 카약 - 수상스키 - 서프보드 - 스쿠버장비 - 수상자전거 - 조정 - 노보트 순이었다

(4) 현재 국산화 부품으로 교체가 되어 있어도 품질이 낮아서 사용하지 않는 것

모터보트 - 요트 - 수상오토바이 - 스쿠버장비 - 보트엔진 부품 - 스쿠터 - 바나나보트 - 수상스키 - 파라세일 순.

국산부품이 개발되어 있으나 업체에서는 품질불량 등의 사유로 사용하지 않고 있으며, 응답비율을 살펴보면 모터보트 및 요트가 각각 18.4%, 수상오토바이, 스쿠버장비 및 보트엔진부품이 각각 10.5%의 순으로 나타났다. 또한 고가 장비에 대하여 이미 국산화가 어느 정도 진척이 되어있으나 기술력의 부족과 수요부족으로 개발의지가 약한 것으로 판단되어진다.

(5) 국내 여건상 향후 가장 많은 수요가 예상되는 장비

모터보트 - 수상오토바이 - 수상스키 - 스쿠버장비 - 고무보트 - 요트 - 보트엔진 부품 순으로 모터보트가 28.8%, 수상오토바이 19.2%, 수상스키 15.4%, 스쿠버장비 11.5%의 순으로 나타났다.

(6) 현재 종사하는 업종에 대한 수입정도

매우 만족	만족	그저 그렇다	부족	매우 부족
0	4	14	6	1

수입만족도는 그저 그렇다 등의 부정적인 응답이 약 84% 정도로 대부분이 불만을 가지고 있으며, 이는 영세업체가 많고 1회 사용에 대한 비용이 높아 이용자가 적고 계절적으로 하계에 수요가 몰리는 관계로 수입이 불안정함에 따른 것으로 판단되어 진다.

(7) 현재 종사하는 업종의 장래에 대한 생각

매우 희망적	희망적	그저 그렇다	불안	매우 불안
4	14	2	3	2

하지만 장래에 대한 생각은 '희망적'이라는 긍정적인 응답이 약 72% 이상으로 매우 고무적이다. 업계 종사자들도 수상레저 사업이 비전 있다고 판단하고 있으며, 제도적, 기술적 두 받침만 이루어진다면 좋은 결과가 되리라고 생각하고 있다

(8) 금융권 대출 경험이 있었을 경우, 수혜 발생 여부

- ① 대출 금액, 이율, 기간 등 혜택이 있었다. : 2 (8%)
- ② 전혀 관계 없었다. : 23 (92%)

사업을 수행함에 있어 금융권의 지원이 없다는 것이 대부분으로, 사업규모에 비해 장비에 대한 많은 고정투자를 하여야 하는 사업주에게는 매우 힘든 것으로 향후 개선 및 지원이 이루어져야 하겠다.

(9) 특별소비세에 대한 생각

폐지	인하	현행대로	관심없다
20	3	2	0

특별소비세 등 세제부문에 있어서는 대부분인 92%가 인하 또는 폐지를 요청하고 있다.

※ 적용 세율 하향 조정(국외제품 수입 세율 예시)

- 특별소비세 : 20 %
- 교육세 : 특별소비세의 30 %
- 관세 : 특별소비세의 8 %
- 기타 : 보세창고보관비(출고비 포함), 수입통관수수료, 물품보험료, 운임 등
- 부가가치세 : 10 %

위와 같이 세금이 장비 가격의 약 1/3을 차지하고 있음을 알 수가 있다.

이는 사업주가 장비구매에 있어 부담이 클 뿐만 아니라 사용자에게 많은 사용료를 받게 됨으로써 신규 수요자의 진입을 막는 결과를 초래하고 있는 것으로 판단된다.

(10) 모터보트, 요트 등의 등록(검사)제에 대한 생각

찬성	반대	현행대로	관심없다
14	6	3	2

모터보트, 요트 등에 대한 등록(검사)제에 대해서는 대부분 찬성(56%) 등의 긍정적인 답변을 하였다.

(11) 수상레저스포츠 활성화를 위한 의견.

- 특소세(수입관세) 인하

- 등록절차 간소화, 법규 완화
- 공유수면이용료 폐지(제주도)
- 국산화에 정부지원요청
- 수상레저사업 허가 완화
- 레저기구 국내 수요 증대 강구 등

3. 해양마리나(리조트) 관련업 설문조사 및 분석

(1) 장비의 보유현황

수상오토바이, 모터보트, 스쿠버장비 및 윈드서핑의 순

이는 경제적으로 여유가 있거나 대학동아리 등의 경험자들이 주로 사용하는 장비들이며, 초보적인 개인이 인력으로 사용하는 장비의 비치는 매우 열악하다. 동호인의 수도 모터보트나 수상오토바이 및 윈드서핑이 대다수를 차지하며, 이는 직접 즐기는 것이 아닌 운전자에 편승하여 즐기거나 이전에 습득한 기술에 의해 연계되어 이용하는 것으로 판단된다.

(2) 사업 시작 연도

업체	A	B	C	D	E	F	G	H	I	평균
시작연도	1997	1994	1999	1984		1998	1992	1964	2001	1991
경력(년)	7	10	5	20		6	12	40	3	12.9

사업을 시작해온 연수는 평균 12.9년으로 상당한 경력을 가지고 있다.

(3) 사업장의 크기

업체	A	B	C	D	E	F	G	H	I	평균
크기(m ²)	400			180000	10	50	50	4890	5	26,486

대규모이거나 아니면 매우 영세한 업체로 양분화 되어 있다. 이는 초기 사업시작에 많은 자본이 소요됨에 따른 것으로 판단된다.

(4) 부대시설

업체	A	B	C	D	E	F	G	H	I
숙박시설	1	1		15동	10	50	50	20	
식당	1	1	1	2				1	1
매점		1		1				1	1

사업장에 따른 부대시설은 매우 열악한 것으로 나타났다.

(5) 연중 이용자 수

업체	A	B	C	D	E	F	G	H	I	평균
이용자수	500	6000	4000		200	25000	1000	14000	1200	5,767

연간 5만 2천명으로 평균 5,800명 정도이고, 이를 2003년 등록된 수상레저 사업자 수 509에 대입해보면 연간 이용자 수가 약 300만명에 이르는 것으로 오차는 많이 있겠지만, 이미 수상레저 인구가 상당한 수준에 도달해 있음을 유추할 수가 있다.

(6) 연령별 이용자 비율(전체 100%로 볼 때)

(단위 : %)

업체	20대이하	20대	30대	40대	50대	60대 이상
A	5	15	30	35	15	0
B	5	20	30	30	10	5
C	5	25	40	20	10	0
D	20	35	25	10	5	5
E	0	20	40	30	10	0
F	5	30	30	20	10	5
G	5	20	30	30	10	5
H	10	45	28	10	5	2
I	8	10	40	30	10	2
평균	7.00	24.44	32.56	23.89	9.44	2.67

20대에서 40대 이용자가 72.3%로 많은 체력이 소모되는 수상레저의 특성상 체력적으로 뒷받침 되고 경제적 능력이 있는 장·중년층에 집중적으로 모여 있는 것을 알 수 있다.

(7) 월별 이용자 비율(전체 100%로 볼 때)

(단위 : %)

업체	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월
A	0	0	0	0	10	10	15	30	30	5	0	0
B	0	0	8	8	9.1	10.2	22.7	28.4	4.5	9.1	0	0
C	3	3	3	10	15	12	12	12	12	12	3	3
D	0	0	0	0	25	25	25	25	0	0	0	0
E	0	0	0	5	5	10	20	20	20	10	5	5
F	0	0	0	2	3	20	30	40	4	1	0	0
G	1	1	2	9	5	13	13	13	13	15	13	2
H	0	0	0	0	5	15	35	35	10	0	0	0
I	2	2	2	5	5	10	40	20	10	0	2	2
평균	0.67	0.67	1.67	4.33	9.12	13.91	23.63	24.82	11.50	5.79	2.56	1.33

5월에서 9월까지 약 83.8%가 집중되며, 이는 수상레저가 물에서 하는 활동이므로 여름철에 집중되는 계절적 요인으로 사업에 결정적인 영향을 미치는 것으로 향후 레저산업의 발전을 위해서는 연중 즐길 수 있는 방안을 방구하여야 할 것이다.

(8) 주중 이용 빈도의 비율(전체 100%로 볼 때)

(단위 : %)

업체	월	화	수	목	금	토	일
A	5	0	5	0	25	35	30
B	2.1	3.1	3.1	3.1	5.2	31.2	52.1
C	2	2	2	2	2	30	60
D	0	0	0	0	20	40	30
E	0	5	5	5	5	40	40
F	5	0	1	1	3	60	30
G	4.2	4.2	4.2	4.2	25	29.1	29.1
H	0	0	5	10	15	30	50
I	0	5	15	10	10	50	10
평균	2.03	2.14	4.48	3.92	12.24	38.37	36.80

주말인 토·일요일에 약 70%가 집중되며 수상레저의 특성상 공간적 제약이 따르기 때문일 것이다.

(9) 수상레저기구 사업 및 운용에 대한 애로사항

- * 날씨 및 기후 관계
- * 소형선박, 수상오토바이 계류시설 부족
- * 법과 시, 구의 제도 일치

- * 유도선 영업에 대한 법 규제완화
- * 손님이 쉽게 접근할 수 있는 도로 정비 및 망 확충
- * 동력기구 취급에 따른 기본자세 및 취급 교육 필요
- * 기구 및 설비에 대한 각종 검사 등

- (10) 마리나(리조트) 운영중 관공서에 대한 건의 사항
- 해양경찰서 등 기관 협조 : 단속보다 홍보·계몽 우선
 - 시설투자, 관공서 지원
 - 휘발유 공급이 원활하게 수급되도록 규제완화
 - 리조트 홍보를 위한 관광안내소 운영
 - 공유수면 점용료 감면 또는 징수유예
 - 수상레저기구 개인 소유자에 대한 세무조사 완화
 - 수상레저기구 구입에 따른 특세세 인하
 - 동절기에 활용할 수 있는 방파제 보장 등

4. 수상레저스포츠 동호인의 선호도 설문조사 및 분석

선호도 조사를 위한 대상은 수·해상에서 그 활동을 주로 하는 사람들을 위주로 해야 하기 때문에 스킨스쿠버샵 또는 대리점과 동호인, 요트 윈드서핑 강습자와 동호인 그리고 수상레저스포츠 장비 대리점 등을 중심으로 조사하였다.

(1) 최근 구매한 수상레저스포츠 장비(복수응답 가능)

종류	수량	종류	수량	종류	수량
① 모터보트	9	② 고무보트	18	③ 요트	13
④수상오토바이	10	⑤ 스쿠터	4	⑥ 바나나보트	4
⑦ 수상스키	8	⑧ 파라세일	3	⑨ 서프보드	5
⑩ 노보트		⑪ 카누, 카약		⑫ 조정	
⑬ 수상자전거		⑭ 스쿠버장비	32	⑮보트엔진, 부품	13
⑯ 기타 기재	(윈드서핑 12 슈터 3)				

최근 구매 장비는 스킨스쿠버 장비 - 고무보트 - 보트엔진, 부품 - 요트 - 윈드서핑 - 수상오토바이 - 모터보트 순

스킨스쿠버 장비는 가격이 싼 것부터 비싼 것까지 다양하나, 다른 장비에 비해 소모품성어기에 소모가 빨라서 구매자가 많다고 사료되며 다른 수상레저스포츠 장비는 고가이며 계절성 기구어기에 구매하는 사람이 적음을 알 수 있다.

(2) 최근 구매한 수상레저스포츠 장비·용품의 생산국

국산품	수입품	잘 모름
27	90	13

구입은 대부분 약 70%가 수입품으로, 수입품 선호는 국내에서 수상레저스포츠 장비·용품을 제작 생산하는 업체가 적은 것도 이유가 있겠지만 생산된 제품도 홍보가 되지 않았거나 국산을 믿지 못하기 때문이라고 사료된다.

(3) 장비·용품의 구매 목적

전시용	여가선용	체력단련	가족활용	기타(선수용)
1	86	29	10	4

여가선용이 66.2%, 체력단련이 22.3%로 나타났다.

(4) 장비·용품 구매시 선택요건

가격	색상·디자인	품질·상표	기타
27	14	85	4

구매시 선택요건은 품질과 상표를 우선적(65.4%)으로 고려

(5) 장비·용품의 구매 장소

백화점	대리점·전문점	상가	외국	기타(클럽, 공장)
9	103	0	16	2

주로 대리점·전문점(79.2%)에서 구매

(6) 장비 구매 결정시 영향

친구	가족친지	판매원	스포츠집단	스스로	기타(강사)
13	3	19	65	29	1

구매 결정에 영향을 주는 것은 스포츠 집단이 절반으로 동호인이나 클럽 등을 중심으로 사전에 확인을 하기 때문인 것으로 판단된다.

(7) 구매한 물품에 대한 신뢰도

상당히 신뢰	그저 그렇다	신뢰할 수 없음	모름
51	72	2	5

상당히 신뢰한다(39.2%) 보다는 그저그렇다(55.4%) 등의 약 60.8%가 부정적인 대답을 하였다.

(8) 구매한 물품에 대한 A/S(아프터 서비스)

매우 잘된다	그저 그렇다	잘 되지 않는다	기타(기간질다)
28	64	34	4

A/S에 대해, 그저 그렇거나(49.2%) 잘되지 않는다(26.2%)고 하였다. A/S에 대한 불신이 큰 것은 향후 수상레저산업 활성화의 커다란 저해 요인이 될 수 있다. 상품에 대하여 판매와 A/S를 끝까지 책임질 수 있는 업자들의 철저한 고객관리 정신이 다시 한번 요구 된다고 하겠다.

9) 물품 구매에 대한 정보 수집

인터넷	광고(매스컴)	친구	업체 전문가	기타(동호인)
25	10	18	75	2

구매정보는 업체 전문가(57.7%)와 인터넷(19.2%)에서 주로 얻고 있었다.

(10) 국내 수상레저스포츠 장비·용품 생산시 중점사항

디자인	견고(내구성)	안전성	가격	A/S	기타(실용성)
5	40	54	8	22	1

국내 생산시 안전성(41.5%)과 견고(내구성)(30.8%)에 중점육상 보다 더 위험하고 안전장치가 뒤따라야 하기 때문에 장비·용품은 어디까지나 안전해야 한다고 지적하였다. 또한 장비가 고가이기 때문에 쉽게 구입하거나 수리·교체를 할 수 없기 때문에 견고하게 제작되어야 할 것으로 판단된다

(11) 수상레저 사업시 가장 많이 제한을 받는 요인

- ① 관계당국의 단속 40
- ② 어민(어촌계)과의 마찰 19
- ③ 어장, 양식장 시설 14
- ④ 장비보관, 계류장 부족 27
- ⑤ 수리, 정비업체 부족 30
- ⑥ 기타

동호인들이 수상레저 활동시 가장 많은 제한을 받는 요인은 관계당국의 단속(30.8%)과 수리, 정비업체 부족(23.1%) 및 장비보관과 계류장 부족(20.8%)을 지적하였다.

관계당국이라면 해양경찰(서)이라 하겠으며, 수상레저활동의 안전과 질서를 위하여 1999년 2월 8일 수상레저안전법(법률 제5910호)이 제정되어 아직 정착 단계에 있으며 이를 위해 해양경찰에서 지도 계몽에서 단속 위주로 법적규제를 하다보니 이러한 지적이 나온 것으로 사료된다. 따라서 법적규제에 의한 강제 편입보다는 먼저 지도 계몽이 필요하고 동호인 및 사업자들도 빠른 시간 내에 수상레저안전법규를 준수하며 수상레저스포츠를 발전시키는데 협력해야 할 것이다.

(12) 수상레저스포츠 활성화를 위한 의견.

- 법적 규제 완화 - 해양경찰 단속규제 완화
- 특소세 폐지(세금 부담 경감) - 레저보트 가격 인하
- 장비의 국산화 개발
- 수상오토바이 활동구역 지정
- 면허 제도를 교육 이수제도로 전환
- 레저기구 보관 장소 부족
- 어항·양식장 지장, 마찰
- 동호인 활성화, 대중화 시급 등

IV 결 론

1. 수상레저산업 발전을 위한 장비 국산화

기본적으로 먼저 장비의 국산화가 가장 시급하다고 할 수 있음. 장비의 대부분이 고가이고 거의 수입에 의존하고 있기에 사업을 쉽게 시작할 수가 없고 이용자도 비싼 사용료 때문에 처음 시작과 지속적인 이용이 어렵다.

따라서, 국내실정에 맞는 장비를 개발하여 국산화 시키게 되면 누구라도 쉽게 이용할 수가 있으며, 소득 증대와 함께 자가용 보유처럼 개인이 수상레저장비를 보유할 수 있게 될 것이다. 아울러 관련제도의 정비와 안전관리 시스템의 구축이 연계가 되면 수상레저산업은 소득 \$20,000 시대에 누구나 즐길 수 있는 새로운 각광받는 사업이 될 것이다.

2. 법·제도적 제반 문제점의 정비

○ 총톤수 2톤미만의 동력수상레저기구는 선박법 상의 소형선박에는 속하나 선박안전법의 적용제외 대상이므로, 수상레저기구에 대하여는 선박법의 적용을 제외하고 수상레저안전법에 검사규정을 통일할 필요가 있음.

○ 수상레저안전법은 5해리 이상인 원거리 수상레저활동의 신고 등의 규정은 있지만, 톤수에 관한 언급이 없으므로 수상레저기구에 대하여는 개항질서법상의 입출항신고 및 수리와 계선 규정의 적용을 제외하고 수상레저안전법에 이에 대응한 규정을 신설할 필요가 있음.

○ 수상레저안전법 제14조와 시행령 제12조에 규정되어 있는 운항규칙 속에 어로작업 및 양식장 그리고 양어장 등에 대한 수상레저활동의 제한에 관한 규정이 있어야 할 것임.

○ 특별소비세법 제1조에 있어서 수상레저기구에 관한 세율을 낮추어야 함.

참 고 문 헌

- [1] 레저백서, 한국레저산업연구소, 2002
- [2] 반석호, 김상현, “국내 해양레저와 레저선박산업의 현황 및 전망”, 대한조선학회 제39권 제1호, 2002
- [3] 법제처 홈페이지, <http://www.molig.go.kr/>
- [4] 수상레저산업에 관한 워크샵, 한국해양대학교, 2004
- [5] 우리나라 해상관광산업의 활성화 방안, 해양수산개발원, 1995
- [6] 제트스키용 고속엔진 및 선체 개발에 관한 워크샵(1,2회), 한국해양대학교, 2003
- [7] 해양경찰청 수상레저 홈페이지, <http://wrms.nmpa.go.kr/>
- [8] 「해양 레저·스포츠 기자재 개발」을 위한 심포지엄, (재)부산테크노파크 한국해양대학교 분소, 2002