

# 해양관광의 새로운 추세 그리고 국내외 사례

글 · 이종훈 | 한국해양수산개발원 부연구위원

## 해양관광 그리고 해역별 여건

관광산업은 세계에서 가장 빠른 성장세를 보이고 있는 경제 분야 중 하나로 전세계 서비스 관련 산업의 약 30%, 전세계 GDP의 약 5%를 차지하며 모든 일거리 가운데 약 1/12에 해당하는 직업군을 창출해 내고 있다.

해양관광을 나서는 가장 큰 이유는 일반적인 관광활동과 마찬가지로 일상생활에서 벗어나 새로운 변화를 추구하는 것인데 있는데, 연안과 해역에서 이루어진다는 점에서 육상관광과 공간적 차이가 있다. 즉 해양관광은 직간접적으로 바다에 의존하거나 밀접한 연관성을 갖는 정적 또는 동적 활동이라고 할 수 있다.



해양관광의 유형은 해양의존형 활동과 해양연관형 활동으로 구분된다. 의존형 활동은 다시 스포츠형(윈드서프, 보트 및 요트, 스킨스쿠버 등), 휴양형(해수욕, 바다낚시 등), 유람형(해변, 해상 또는 해저유람 등)으로 나뉘며, 연관형 활동은 해양문화관광, 도서관관, 생태관광, 경관감상 등이 있다.

해양관광 측면에서 해역별 특징과 여건 등은 다음과 같다.

서해안은 일몰과 연안의 도서 그리고 주변의 기암괴석 등 경관이 빼어난 지역이 많으며, 비교적 안전

한 수심의 해수욕장이 널리 분포하고 있다. 또한 갯벌의 동식물과 철새 등 생태자원이 풍부한 편이다. 또한 중국을 잇는 국제여객선 왕래가 증가할 것으로 예상되며 중소규모의 단기 크루즈사업을 적용하기에 적절한 항만이 다수 있다고 생각된다.

동해안은 깊은 수심과 깨끗한 시야로 스킨스쿠버 활동이 왕성하며 연안을 따라 크고 작은 해수욕장이 즐비하다. 낮은 간만차로 보트와 바다낚시활동을 위한 여건이 양호하며 일출 감상하기에 아름다운 지역이 많다. 장래 극동러시아와 일본을 잇는 국제크루즈와 국가간 보트활동을 위한 지원시설을 개발하는데 적합한 지역으로 판단된다.

남해안은 서해와 동해의 장단점을 고루 갖추고 있으며 많은 지역의 전면 해상에 크고 작은 도서가 산재해 있기 때문에 경관적으로 빼어나다. 온화한 기후로 해양관광을 즐기기에 서해안이나 동해안 보다는 양호하지만 많은 사람이 밀집해 있는 수도권에서 가장 멀리 떨어져 있다는 단점도 있다.

우리나라는 삼면이 바다로 해양활동을 하기에 매우 유리한 조건을 지니고 있지만, 연안지역에서 이루어지는 축제와 이벤트 그리고 관광상품은 차별성이 떨어지며 행사기간 또한 주로 봄, 가을 행락철에 몰려 있어서 연중 관광객 편차도 심한 편이다.



## 해양수산부의 해양관광 관련 주요 정책과 시책

여가시간 증대와 관광형태 다양화 그리고 연안지역에 대한 접근성 향상으로 해양관광에 대한 국민적 관심이 높아지고 있는 가운데 해양관광·레저산업을 미래 신성장동력으로 육성하기 위한 국가정책의 발표에 따라 해양레저보트산업 및 마리나산업을 통하여 새로운 일자리를 창출시키기 위한 다양한 사업이 추진 중에 있다.

이 가운데 2014년도 해양수산부의 주요 정책 가운데 하나인 “국민행복을 위한 7가지 약속”의 해양관광 관련 추진과제를 요약하면 다음과 같다.

## ● 특집2 \_ 충남 해양관광 활성화

첫째, 크루즈 및 마리나 산업에 대한 선제적 투자이다. 여기에는 2020년을 목표로 8개 국제크루즈부두 확충, 거점형 마리나항만 사업시행자 확정 및 실시설계 추진, 마리나산업의 민간투자 촉진과 투자활성화를 위한 제도개선 등을 담고 있다.

둘째, 지역경제의 실핏줄이 되는 해양레저관광 육성을 도모함에 있다. 해양레저관광을 위한 인프라 확충과 함께 지역 고유자원을 활용한 콘텐츠 개발을 추진하고, 해양레저 활동인구의 저변 확대와 특색있는 지역 관광상품 개발을 도모한다. 이를 위하여 해양테마마을 및 어촌체험마을 조성을 추진하고자 한다.

셋째, 국민 참여형 해양문화·교육 기반의 조성이다. 20개의 해양교육 시범학교를 운영하고 이를 위한 교재 개발과 동아리 활동을 지원한다. 또한 유인등대를 활용한 해양문화공간 조성으로 대국민 해양의식 고취에 노력한다.

아울러 제2차 어촌어항발전기본계획(2014~2018년)에서는 크게 두 가지 측면에서 해양관광을 다루고 있다.

첫째는 어항을 지역경제의 중심지로 육성하고자 지역 특성을 반영한 어항의 특화개발을 추진하고 있다. 즉 다기능어항개발사업(자원조성형, 낚시관광형, 피서리나형, 복합형)과 어항 이용고도화사업 등을 선정하여 개발하고 있다.

둘째는 소득창출로 부유한 어촌을 건설하고자 어촌관광 활성화를 도모하고 있다. 기존 어촌체험마을 사업의 지속적인 추진과 해중레저거점마을, 문화어촌마을 그리고 아름다운 어촌마을 조성사업 등을 계획, 추진 중에 있다.

## 해양관광의 새로운 추세

### 레저보트활동 그리고 마리나

전세계 레저보트시장은 크게 미국과 유럽 그리고 그 밖의 지역으로 구분할 수 있다. 세계경제는 물론 해당 국가의 경기상황 등에 따라서 각국의 내수판매실적, 레저보트 또는 엔진의 수출입실적, 요트 및 선내기 건조척수, 관련 종사자 규모 등에 매년 큰 차이를 보이고는 있으나 미국의 전세계 시장의 약 60% 이상을 차지하는 것으로 판단된다. 2012년 말 기준 ICOMIA(세계해양협회 : The International Council of Marine Industry Associations) 자료에 의하면 미국 내에는 약 11,000개소의 마리나 또는 요트장이 있으며 계류선석은 80,000개에 달한다. 약 19명 당 1척의 레저보트를 가지고 있으며, 약 35,000개의 관련 회사에서 약 340,000개의 일자리를 창출하고 있다.

우리나라에서는 아직까지 레저보트 관련 업체 수와 종사자 수 그리고 신조선박, 중고레저보트 수입 및 거래 등 시장규모를 파악할 수 없는 실정이다.

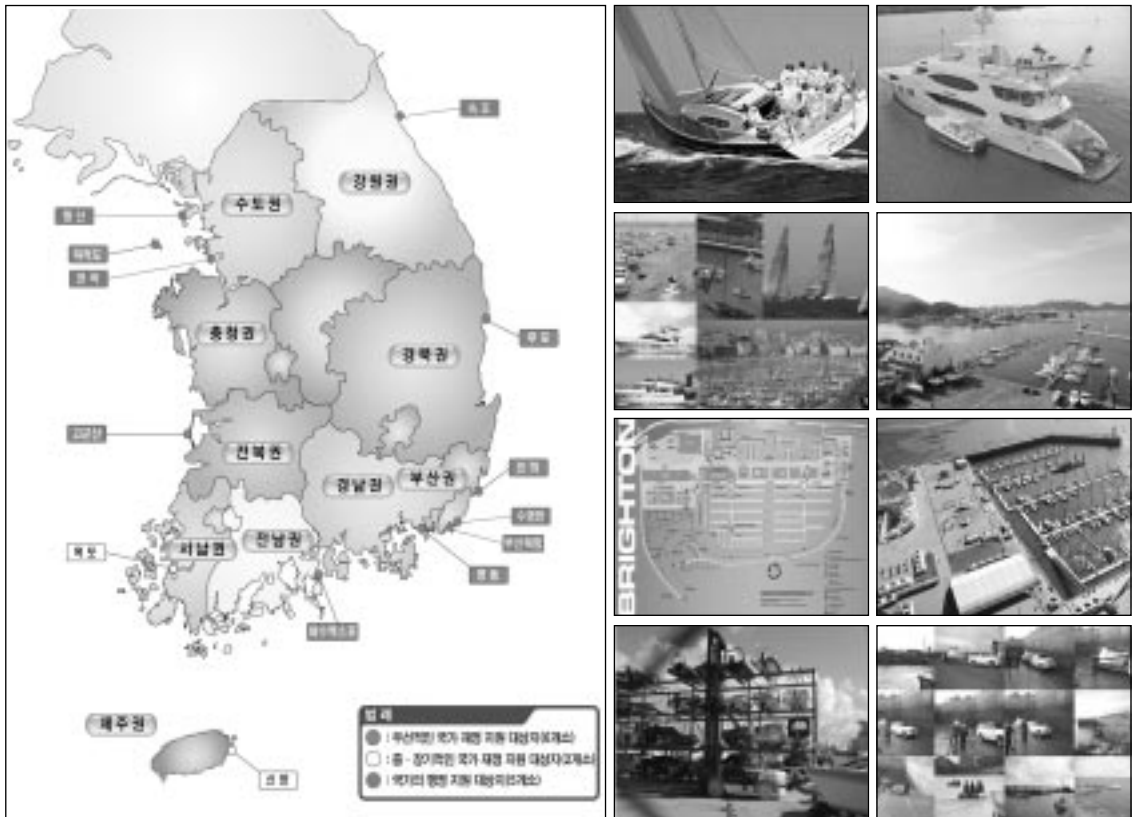
한편 마리나는 역동적 해양관광활동의 중심이 되는 시설로 보트활동은 물론 바다낚시와 스킨스쿠버활동 등을 지원하며, 레저선박 건조업은 조선업과 마찬가지로 각종 기자재 및 내장산업, 장비산업은 물론 서비스, 금융, 보험에 이르기까지 전후방 산업연관 효과가 매우 높은 산업이다.

앞에서 서술한 바와 같이 해양에서의 다양한 활동에 대한 관심과 참여가 증가하고 있는 가운데 해양수산부를 비롯한 중앙 부처(산업통상부, 문화체육관광부, 기획재정부, 법무부 등)에서는 보트와 요트를 이용한 해양레저와 관련 산업에 대한 정책을 추진 중에 있다.

특히 해양수산부에서는 제1차 마리나항만 기본계획(2010~2019년) 수립과 5년 마다 실시하는 수정계획 등을 마련하고 있는데, 2012년 13개소의 거점형 마리나항만 대상지를 선정하였다.

거점형 마리나항만은 우선적 국가 재정 지원 대상지 6개소(덕적도, 고군산, 여수엑스포단지 내, 명동, 진하, 후포), 중장기 국가 재정 지원 대상지 2개소(목포, 신양), 그리고 국가의 행정 지원 대상지 5개소(왕산, 전곡, 부산 북항, 수영만, 속초)이다.

2015년 3월 현재 울진의 후포마리나항만에 대한 협상이 진행 중에 있으며, 나머지 국가 재정 지원 대상 거점형 마리나항만에 대한 공모 증으로 6월 즈음에 추가 거점형 마리나항만이 결정될 예정이다.

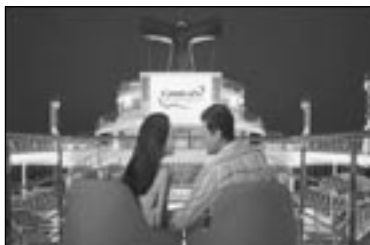


## 크루즈관광

1970~1980년 대의 미국 ABC 방송국의 시트콤 “The Love Boat”를 통하여 사람들에게 널리 각인된 크루즈관광은 우리나라에서도 점차 신흥여행의 수단으로 널리 사랑받고 있다. 특히 크루즈 관광산업은 “21세기 가장 유망한 성장산업”중 하나로 평가되고 있는데, 관광객 규모는 2007~2013년 간 연평균 약 5%의 성장을 기록하고 있고 2014년에는 약 21.7백만명에 달한 것으로 추정된다.

크루즈산업은 전세계적으로 약 1천억 달러의 경제적 효과를 나타내며 약 330억 달러의 지불임금 규모로 지구상에 약 78만개의 일자리를 창출하고 있다. 한편 미국이 차지하는 비중은 약 42~53% 정도로 추측되고 있는데 미국 내 경제효과는 약 420억 달러, 임금은 약 174억 달러 그리고 36만개의 직업을 만들어 내고 있다.

2014년도의 전세계 크루즈 운항일정 및 선박 배치 기준으로 보면, 북미지역이 약 42%, 지중해와 유럽지역이 약 30%, 아시아·호주지역이 약 10% 그리고 남미를 포함한 기타 지역이 약 18%를 차지하고 있다.



이와 같은 세계 크루즈 관광산업 추세에 비하여 국내 크루즈산업은 도입기 수준에 불과하여 크루즈 관광을 위한 공급 및 수요시장 그리고 정책적 지원체계 등이 아직 미흡한 실정이다. 크루즈 관광산업은 관광 그 자체뿐만 아니라 항만, 해운, 조선 등 다양한 전후방 산업에 대한 연계효과도 뛰어난 차세대 전략산업으로 부상함에 따라서 정부차원에서도 크루즈 관련 산업 육성을 위한 지속적인 관심과 노력을 펼치고 있다.

한편 우리나라 주요 크루즈항만인 부산, 제주, 인천이 기항지 수준에서 최근에 들어서야 이따금씩 준모항지 역할을 하는 수준인데, 가장 중요한 이유는 중국과 일본과 달리 우리는 아직 자국적 크루즈가 취항하지 않기 때문이라고 할 수 있다.

국제크루즈에 있어서 우리나라의 가장 큰 장점은 지리적으로 동북아시아의 결절점에 위치한다는 점이며, 단점으로는 부족한 전문인력(통역, 가이드), 연계 관광프로그램 등 네트워크의 미성숙, 계절적 불리함과 아직까지는 크루즈 관련 인프라가 부족하다는 점 등을 열거할 수 있다.

기회요인으로는 아시아권 크루즈시장에 대한 주요 크루즈선사의 관심 증가와 최신형 크루즈 투입, 우리나라는 물론 인근 국가에서 고급 해양관광 수요 증대 그리고 크루즈 활성화를 위한 중앙정부의 지속적인 관심과 정책 전개를 들 수 있다. 한편 위협요인으로는 중국 내 여러 항만도시를 비롯한 인접 국가의 크루즈 시장 육성 및 선점을 위한 정책 시행, 국내 연안도시의 크루즈 인프라 구축을 위한 과잉 경쟁 즉 시장여건을 고려하지 않은 크루즈 인프라 마련 추진 등을 열거할 수 있다.

## 국내외 여건과 사례를 통한 시사점과 제언

### 기존 시설물의 적극적인 활용방안 마련이 필요

지역 여건을 충분히 고려하여 개발규모를 결정하는 것이 가장 중요한데, 새로운 항만 또는 어항을 계획하여야 할 정도로 큰 개발사업이 아닌 경우에는 빠른 시간 내 비교적 적은 개발사업비로 관련 시설 구축이 가능하도록 기존 항만 또는 어항 내 유휴공간을 활용하는 것이 바람직하다고 판단된다.

특히 마리나 같은 경우에는 수도권과 부산 그리고 제주 같이 정주인구가 많거나 연중 관광객이 몰리는 지역을 제외하고는 해당 지역에 있어서 개발수요가 그다지 크지 않은 곳이 많다. 이러한 지역은 다 기능어항개발사업 또는 항만이나 어항의 기능재배치 등을 통하여 마리나를 건설하는 것이 예산 측면에서도 유리하고 침체된 연안지역에 새로운 활력을 일으키는 계기가 될 것으로 예상된다. 우리나라 어선의 지속적인 감소 추세로 인하여 어항과 항만 내 어항구역에 유휴공간이 증가함으로써 새로운 활용방안 모색이 요구되는 곳이 많기 때문이다.

## 이해당사자 사이의 상생모델 구축이 긴요

해양에서의 관광활동은 근본적으로 어업인과 레저관광을 즐기려는 일반시민 사이에 다툼과 반목을 낳고 있다. 어장훼손, 수산물 절취 그리고 쓰레기 방치 등으로 인하여 어업인은 외부인의 방문을 꺼려하는 경우가 많고, 공공재인 해변과 바다를 즐기려는 방문객은 지역 출입을 통제하거나 간섭하는 어업인 또는 지역주민에 대한 불만이 있다. 이와 같이 상충된 갈등구조를 이해당사자 간 오랜 숙의를 통하여 상생의 비즈니스 모델을 구축할 필요가 있다.

어업인이 연안을 관리하는데 드는 비용과 수고를, 방문객은 환경부담금 차원에서 적절한 금액을 지불해야 한다는 의미인데, 예를 들어 조례 제정을 통하여 주차장 이용료를 받거나 스킨스쿠버를 하는 사람들에 대해 해중입수료를 거두는 방안도 검토해 볼 필요가 있다.

또한 예기치 못한 사고에 대해서는 해경, 소방서와 지역병원 등이 중심이 되는 응급재난구조시스템을 시급히 구축해야 한다. 아울러 체계화, 명문화된 재난대책 매뉴얼을 제작하여 해양활동을 하는 모든 사람을 대상으로 홍보하고 숙지시켜야 한다.

## 해양관광 또는 해양레저스포츠 전담조직을 구축

전국 연안 시군에 있어서 해양관광 관련 업무는 해양수산과와 문화관광과로 이원화되어 있는 경우가 많다. 해양수산과는 수산업, 어업, 연안관리, 해양관광 등의 업무를 담당하며, 문화관광과는 일반적인 내륙관광, 이벤트, 마케팅, 해수욕장 관리 등을 담당하고 있다.

해양관광과 해양레저산업 진흥 등에 대한 중앙부처의 정책 기조에 적극적으로 부응하기 위해서는 전담조직을 정비하여 운영하는 것이 긴요하다고 판단된다. 연안 시군 단위에서 담당부서를 신설하는 것은 여러가지 제약이 있으므로 해양수산과 내에 해양관광진흥 담당을 조직하는 것이 바람직한데, 다양하고 많은 민원을 다루는 해양수산과의 특성을 고려하여 문화관광과에 만드는 것도 대안이라고 판단된다.

연안 시군 내 새로운 담당조직 구축은 국내외 해양관광의 동향을 파악하고 이에 따른 관련 중앙부처의 정책변화에 능동적, 선제적 대응을 가능하게 한다는 측면에서 바람직한 방향으로 여겨진다.