

전략연구 2020-21

충청남도 해양관광 신산업 육성전략

이인배 · 권미정 · 조소진

연구 요약

1. 필요성과 목적

세계의 해양경제는 2030년 부가가치 규모가 2배 이상의 증가할 것으로 예상되고 있다. 국내에서도 중앙정부의 해양신산업 및 해양관광 정책영역과 새로운 해양자원으로 육성하며, 해양관광 정책추진과 고부가가치의 전략산업을 강화하고 있다. 따라서 충남은 태안·보령 해양헬스케어와 가로림만 국가해양정원 등을 추진하고는 있으나 해양레저와 관광산업의 트렌드 변화에 맞도록 좀 더 전략적인 충남 해양관광 산업의 육성이 필요하다. 이에 본 연구에서는 국내외 해양관광 신산업의 동향과 정책 및 사례를 분석하고, 충남의 실태와 정책과제를 도출하여 해양관광정책의 추진방향을 제시하며, 신규 시책의 발굴을 위한 정책적 자료로 활용하는데 그 목적이 있다.

2. 주요 연구내용

◇ 중앙정부의 해양관광 정책과 제도에 충청남도에서도 대응이 필요하다.

정부는 다양한 분야가 융합된 서비스산업이라는 관광산업의 특성을 반영해 유관 부처 간 정책 협력을 위한 범부처 회의체인 국가관광전략회의를 추진하고 경제활력대책 회의에서 해양레저관광 부문 육성을 위한 방안을 마련하는 등 해양관광산업 활성화를 위한 정책을 추진해 왔다.

2019년 5월에 경제활력대책회의에서는 해양레저관광의 고부가가치화와 일자리 창출을 위한 「해양레저관광 활성화 대책」을 확정하였다. 이 대책에서는 ① 권역별 맞춤형 해양레저관광 명소 조성, ② 체험·체류형 관광 콘텐츠 강화, ③ 해양레저관광 4대 핵심산업으로 사계절 해양치유산업, 마리나산업, 크루즈산업, 수중레저산업 등 육성, ④ 교육·체험 확대를 통한 친수문화 정착 등을 통해 해양관광분야에서 3천 개의 신규 일 자리를 창출하는 것을 목표로 제안하였다. 이상과 같이 국내외 해양관광에 대한 시장과 정책동향을 살펴볼 때 해양관광 신산업 육성은 충남에서도 앞으로 중요한 정책으로 추진되어야 할 것이다.

◇ 국내외 해양관광 신산업 관련 사례와 특성

국내외 사례로 해양관광 신산업과 관련한 충청남도에서 벤치마킹할 수 있는 사례를 중심으로 살펴보았다. 해양치유산업은 프랑스가 해양요법을 최초로 산업화한 국가로 탈라소테라피(해양요법, 해양치유)는 예방 및 치료적 목적으로 프랑스 내 해양요법시설이 있으며, 해양요법 전문기관 연합체인 ‘프랑스 탈라소(France Thalasso)’ 인증 시스템을 구축하여 운영하고 있다.

해양레저스포츠는 뉴질랜드가 아벨테즈먼 국립공원에서 다양한 해양레포츠관광을 누릴 수 있는데, 크루즈, 수상 택시, 카약, 헬리 투어, 쌍동선 항해 등 해양레저의 여행상품을 이용해 물, 육지 또는 하늘에서 국립공원을 탐방하고 해양레저를 즐길 수 있다.

크루즈산업은 세계관광기구(UN WTO)에서 크루즈가 21세기에 성장성이 가장 높은 관광산업으로 지정한 바 있다. 독일 세계 최대 크루즈 선사인 Carnival Corporation은 유럽과 아시아를 운행하는 자사 크루즈선(AIDA Cruises, Costa Asia 등) 등을 크루즈 상품으로 운영하고 있다.

마리나산업은 일본에 요코하마시에 있는 베이사이드 마리나는 계류시설, 보트 수리야드, 클럽하우스 등의 마리나 시설뿐만 아니라 숙박시설을 비롯하여 쇼핑몰 아울렛, 레스토랑 등의 시설들이 연계되어 있어 마리나를 이용하는 관광객들에게 휴양과 쇼핑을 동시에 즐길 수 있는 일본최대의 복합시설로 자리 잡았다.

해양생태관광은 홍콩 마이포 습지 자연보호지구(Mai Po Natural Reserve)은 인공적으로 조성된 양식장을 매입하여 다시 자연으로 되돌리는 생태계 복원을 통해 생태적 가치가 뛰어난 보호구역으로 설정되었다. 이후 마이포 자연보호구를 포함한 Inner Deep Bay 지역은 1995년에 람사르습지로 지정되었다. 여기는 자연보호구의 입장료를 습지공원에 비해 비싸게 설정하고, 탐방객도 관람인원 제한함으로써 생태자원의 지속적인 보전과 현명한 이용이 가능하게 하고 있다.

◇ 충남 해양관광 환경여건과 신산업 정책 실태분석

국내 해양레저관광은 서핑, 수중레저, 카누·카약 등 다양한 분야로 확대가 가속화되고 있다. 특히, 해안지역 접근성 개선과 근무시간 단축에 따른 여가시간 확대, 그리고 최근의 코로나 19로 인한 여행성향의 변화로 인하여 해양레저관광의 수요는 지속적으

로 증가하고 있다.

국가에서는 4대 전략 중 산업 부문인 해양레저관광을 핵심산업으로 육성하기 위해 ① 사계절 해양치유산업 육성, ② 마리나 산업 활성화 기반마련, ③ 크루즈산업 경쟁력 강화, ④ 수중레저산업 활성화 지원 등을 전략과제로 삼고 있다. 이에 충남에서도 이들 4대 전략산업 부문에 대한 집중적인 육성이 이루어져야 하겠다.

충남의 연안은 항만·어항과 수산동식물의 산란·서식지로서 뿐만 아니라 간척·매립을 통한 산업공간으로의 활용도가 매우 높고, 유·무인도서와 갯벌 및 습지 등 해양생태자원이 매우 풍부하다. 그리고 충남의 연안지역에는 83개의 산업단지가 입지하고, 무역항과 연안항 등 산업적 기반 또한 구축되어 있다.

최근에는 보령의 기존 마리나와 당진의 거점마리나항을 중심으로 7개의 마리나항 조성이 추진되고 있다. 뿐만 아니라 평택·당진항에 다기능 복합항만이 조성되었고, 보령신항을 신항만예정지역으로 개발을 추진하고 있다. 크루즈항만으로는 평택·당진항에 국제여객부두 건설공사 및 국제여객터미널 설계를 지속 추진하고 있다. 그리고 대산항에는 중국 룡안항을 연결하는 국제여객터미널이 조성되었으나 아직 개항은 하지 않았으며, 장기적으로는 보령신항에 크루즈항을 조성할 계획이다.

해양레저스포츠는 해수욕장을 중심으로 해양레저관광서비스업을 통하여 수중레저업이나 수상레저업 등을 운영하고 있으며, 최근에는 낚시선박운영업 등과 유람선업 등이 증가하고 있다. 그리고 이들과 연계하여 해양문화시설과 해양누리길, 어촌체험마을 등이 해양문화 관광자원으로서 역할을 하고 있다.

대통령은 2019년 전국경제 투에서 충남의 해양신산업 육성에 대한 적극 지원을 시사하며, 충청남도에서는 해양신산업 발전전략을 공식화 하고, 해양신산업 발전을 위해 해양바이오, 해양치유, 해양생태복원, 해양레저관광 등의 분야에서 새로운 고용 및 소득창출을 위한 청사진을 발표하였다. 해양신산업 발전전략의 주요 사업은 부남호 역간척 해양생태 복원, 해양치유, 해양바이오, 해양레저관광 등의 분야이다. 세부적인 내용은 다음과 같다.

첫째, 부남호 역간척을 통한 해양생태복원은 충청남도의 민선 7기 핵심사업으로, 해수유통을 통한 해양생태계 복원 및 자연친화형 해양신산업으로써 육성을 추진하고 있다. 특히, 복원된 생태환경을 기반으로 하여 부남호 인근에 위치해 있는 태안기업도시와 서산웰빙특구를 새로운 해양관광도시로 육성한다는 것이다.

둘째, 가로림만은 생물 다양성 등 보전가치가 높은 해양자연유산으로 해양보호구역에 지정되어 있어 이를 국내유일의 국가해양정원으로 조성하여 해양생태와 환경을 보전하고, 지역 주민소득도 향상시킬 수 있는 사업을 추진하고자 한다.

셋째, 해양치유 거점지 조성은 국민건강과 복지증진을 위해 지역 해양자원을 활용한 해양치유센터를 운영하여 치유 산업의 활성화 및 일자리 창출을 위한 사업이다. 태안군 달산포 일원에는 해양치유센터, 빌라촌, 곰솔림 치유공간, 스포츠 재활센터 등의 시설 도입을 추진하고 있다. 더불어 2022년 보령해양머드박람회를 통해 치유와 레저관광을 융복합화 하여 경제적 파급효과를 창출을 도모하고 있다. 이 밖에도 이러한 해양치유관광은 당진시, 서산시, 태안군, 홍성군, 보령시, 서천군 등 지역별 특성에 따라 해양과 산림을 활용한 충남형 치유벨트 구축을 계획하고 있다.

넷째, 해양바이오는 서천군에 위치하고 있는 장항국가생태산업단지, 국립해양생물자원관, 한국폴리텍대학, 국립생태원 등 주요 바이오산업 자원을 활용하여 클러스터 기반 조성을 추진하고 있다. 이러한 해양바이오와 해양에너지 산업은 그 자체로서의 신산업의 가치를 가지고 있으면서 산업관광자원으로 높은 활용성을 가지고 있다. 그리고 주변의 해양생태시설과 자원 등을 연결하여 해양생태관광으로의 개발 가능성이 높다고 하겠다.

다섯째, 해양레저스포츠 관광명소화는 민간투자 활용을 통해 거점형 관광단지 조성 등 인프라 확충을 추진하고 있다. 안면도 관광지와 원산도 해양관광 웰니스 투자선도 지구 조성을 통해 복합해양관광단지 등을 조성하고 있다. 또한 당진 왜목 마리나 개발을 통해 호텔, 크루즈 아카데미, 상가시설, 프리미엄 아울렛, 한방클리닉 센터 등 다양한 해양레저관광 명소화를 추진하고 있다. 그리고 가족형 레저체험공간과 테마형 해수욕장을 조성하고, 연안크루즈와 최서단 격렬비열도를 탐방하는 섬 관광 콘텐츠를 개발하는 해양레저 관광 신모델 개발을 추진하고 있다. 이외에도 만리포를 대상으로 해양레저 안전교육센터 조성, 몽산포와 무창포 가족형 레저·힐링공간을 위한 바닷가 공원, 휴양단지 조성, 해안과 역사문화체험(학암포~방포) 섬 둘레길 조성 등 해양레포츠 관광명소화를 위한 다양한 사업을 추진하고 있다.

◇ 충남 해양관광 신산업 관련 활성화의 정책과제 도출

충남 해양관광 신산업을 육성하기 위한 정책과제는 해양관광 관련 환경여건 분석과 충남 해양관광산업 실태분석 등을 통하여 과제를 도출하였다. 이들 두 가지 분석에 의한 도출과제를 살펴보면 다음과 같다.

첫째, 거시적 해양관광 신산업 트렌드 분석의 도출과제는 ① 해양경제 가치와 해양관광 수요의 증대에 따른 고부가가치화, ② 해양레저 관광거점 조성 및 연계한 해양관광 활성화 정책 강화, ③ 사계절 해양치유산업의 육성을 통한 포스트코로나 시대 해양관광 신산업화, ④ 선진국형 마리나 산업 활성화 기반 마련, ⑤ 충남 서해안에 크루즈터미널과 항로개설로 마리나 산업의 경쟁력을 강화, ⑥ 해양레저관광산업을 활성화를 위한 선택적 지원정책 추진 등이 있다.

둘째, 국내 및 충남의 해양관광 여건분석의 도출과제는 ① 기존 수산업과 항만·해양자원 등을 활용한 해양관광산업화로 부가가치 제고, ② 마리나와 크루즈, 해양레저스포츠 등 중앙부처 사업의 능동적 대처, ③ 연안 해양생태, 문화·여가자원은 해양레저관광서비스 사업과 연계 활성화, ④ 충남 태안 해양치유센터를 거점으로 한 해양치유관광 산업의 특화 등이 있다.

셋째, 충남 해양신산업 추진현황 분석의 도출과제는 ① 충남 해양신산업 발전전략 분야에 해양관광산업을 전략적 육성사업으로 추진, ② 부남호 해양생태복원 사업을 자연친화형 해양관광자원화, ③ 가로림만 국가해양정원의 국제수준의 해양생태 관광거점 조성 및 명소화, ④ 태안 해양치유 복합단지 시범센터의 거점지 조성 및 해양치유벨트 구축, ⑤ 서천국립생태원, 생태산업단지 등을 활용한 해양바이오 클러스터 관광산업화, ⑥ 해양레저관광과 콘텐츠를 통한 사계절 해양관광 명소로 육성, ⑦ 마리나와 크루즈관광을 위한 기반 및 관광수용태세 구축 등이 있다.

넷째, 충남 해양수산 및 관광정책 동향의 도출과제는 충남의 연안 시군은 해양수산 및 관광정책과 연계한 특색 있는 해양관광 신산업화를 추진해야 한다.

◇ 충남의 해양관광 신산업 분야별 육성전략

충남 해양관광 신산업은 분야별로 해양치유산업, 해양생태관광산업, 마리나산업, 크루즈산업, 해양레포츠산업 등으로 육성전략을 제시하였다.

① 해양치유산업

충남 해양관광 신산업에서 해양치유산업의 육성전략은 세 가지로 첫째, 충남의 융복합 해양치유산업의 육성이다. 치유관광으로써 웰니스 관광과 메디컬 투어리즘을 포괄하는 개념으로서 접근하고, 충남의 연안 6개 시군을 포지셔닝하고, 시군 특성별로 해양치유산업이 연계 발전되어야 한다.

둘째, 해양치유 거점지의 특화 육성이다. 태안의 해양치유 거점지역은 치유센터와 의료기관과 연계되어야 하며 태안기업도시에 조성되고 있는 환경마이스산업단지의 바이오, 관광, 의료 등 연계를 추진하여 태안군 해양치유센터, 태안기업도시, 가로림만과 시너지 창출이 이루어져야 한다. 나아가 현재 보령시에서도 해양헬스케어를 바탕으로 한 해양치유센터 건립을 추진하고 있으므로 해양치유거점을 중심으로 지역특성에 적합한 특화사업을 추진해야 한다.

셋째, 해양치유활동 참여 시 고려요소를 중심으로 충남에 필요한 해양치유 사업의 단계별 추진이 필요하다. 충남 해양치유 사업의 우선순위를 선정하여 단계별로 추진하며, 태안군을 중심으로 해양치유 및 휴양 관련 인프라 조성을 강화한다. 그리고 보령, 서산, 홍성, 서천, 당진 등을 연계하는 해양치유 자원의 발굴과 관련 프로그램을 개발하며, 나아가 해양치유와 관련된 민간 사업체 등을 육성토록 해야 한다.

② 해양생태관광산업

충남 해양생태관광산업의 육성전략은 첫째, 해양바이오산업과 융복합을 통한 해양생태관광의 활성화이다. 이에 따라서 그 동안에는 자연과 역사문화자원과 해양생태자원 중심에서 이제는 해양바이오 산업과 해양에너지 등을 융복합하여 해양생태관광산업을 상품으로 활성화해야 한다.

둘째, 해양생태관광의 활성화를 위해 기존의 해양생태자원을 중심으로 해양생태관광 상품 및 콘텐츠를 개발한다. 서천의 국립해양생물자원관은 해양생물의 다양성 및 자원 활용성에 대한 전시 및 교육프로그램을 운영하면서, 주변의 해양바이오산업단지와 해양생태자원을 연계하는 상품과 콘텐츠를 개발해야 한다.

③ 마린산업

충남 마린산업의 육성전략은 세 가지로 첫째, 기존 서해 요트아일랜드 조성사업의 성공적 추진이다. 이를 위해서는 충남의 마린항만 예정구역 7개소와 어촌 마린구역 우선 추진지역 12개소 및 어촌마린구역 중장기 추진지역 9개소 등을 거점 마린항 중

심으로 네트워크로 연결해야 한다. 이를 통해 요트관광 활성화 기반을 조성하고, 국가에서 추진하는 마리나항만 개발사업의 부가가치 효과를 극대화할 수 있도록 해야 한다.

둘째로, 마리나 선박 건조 등 관련 산업의 육성이다. 충청남도에 레저용 선박과 같이 특정 분야로서 마리나 산업을 육성하기 위해서는 마리나선박 대여업 및 마리나선박 보관·계류업에 대한 지원도 이루어져야 한다. 뿐만 아니라 레저선박을 빌려주거나, 대신 운항해주는 사업 및 운송해주는 사업과 리조트, 펜션 등 연계사업 및 별도 주요 마리나항만 내 운항서비스사업도 선택적으로 운영해야 한다. 그리고 충남의 중소조선업체 역량 강화 및 해양레저용 선박 건조로의 전환도 이루어져 마리나 선박건조 사업체의 육성도 추진해야 한다.

셋째, 충남 마리나산업은 산업의 고도화와 함께 인적자원 개발을 위해 마리나 전문인력 양성기관을 지정하여 양질의 전문교육 프로그램을 실시해야 한다. 그리고 현재 충남에서 추진되고 있는 당진 왜목의 광역단위 거점 마리나 시설을 조성사업을 우선적으로 추진하고, 보령-원산도-태안 연육교 주변에도 광역단위 거점 마리나 시설을 2단계로 추진해야 한다. 그리고 해안 7개 시군의 적정 입지에 요트관광콘텐츠 개발과 소규모 레저선박 계류시설 조성사업도 함께 이루어져야 한다.

④ 크루즈산업

충남 마리나산업의 육성전략은 첫째, 국내 중간기착지형의 크루즈 항구도시 개발로, 충청남도에서 전략적으로 육성하고자 하는 대산항과 평택·당진항은 단기적 차원, 보령신항은 장기적 차원으로 크루즈 관광객 유치에 위한 대표 크루즈항만으로 조성해야 한다. 또한, 충청남도의 크루즈 항만에는 숙박, 쇼핑, 관광여건 등을 종합적으로 개선하는 것도 필요하다.

둘째, 대산항 국제여객선터미널 관광기반과 중국관광객 수용태세 구축이다. 서산 대산항 국제관광 프라자를 조성하여 외래 관광객들을 위한 관광편의시설과 외래 관광객 안내센터 설치하고 충청남도 특산물매장 등 쇼핑센터와 휴게·휴식시설 조성을 통해 관광수용태세를 갖추어야 한다.

셋째, 동북아 크루즈 기항 유치기반과 허브구축이다. 충남이 동북아의 중국과 한국, 일본을 연결하는 크루즈 기착지로서의 운항을 위해서는 국제적 크루즈항만과 터미널을 조성한다. 이와 함께 백제문화권과 내포문화권을 통한 중부내륙권의 세종과 대전, 충남·충북에 국제수준의 관광기반과 쇼핑시설 등의 관광수용태세를 개선하고 크루즈 관련

한 관광상품의 사전개발이 이루어져야 한다.

⑤ 해양레저스포츠산업

충남 마리나산업의 육성전략은 세 가지로 첫째, 해양레저스포츠의 프로그램 확대이다. 따라서 태안과 보령 등에 요트 세일링, 보트조종술 및 레저기구 제작 등 심화 프로그램을 보강하고, 조종면허 취득과 연계한 사업을 충청남도과 시군에 맞도록 추진한다. 나아가 카약·카누·보트 등뿐만 아니라 스킨스쿠버, 서핑, 웨이크 보드 등 해양스포츠 체험프로그램을 입지가 적절한 연안지역에 집중 운영한다.

둘째, 해양레포츠 관련 제조사업의 전략적 육성이다. 충남의 해양레포츠의 경쟁력 강화를 위하여 수도권을 표적시장으로 하는 레포츠와 관련한 제조업을 지원한다. 따라서 세일링 요트, 모터보트, 슈퍼보트 등 사업용 또는 개인 레저용 선박의 제조 사업을 지원한다.

셋째, 수중레포츠 관련 산업의 전략적 지원육성이다. 이를 위하여 수중레저 리조트 개발사업 지원과 수중레저기구 제조업, 수중레저장비 제조업, 수중레저 교육 사업 등의 지원사업 등이 있다. 또한, 수중레저 운송사업과 수중레저활동 안내사업 등이 있는데, 이 중 충남에서 수중레저스포츠 관련이 있는 적절한 지원사업을 시·군에서 민간사업자와 연계하여 선택하여 전략적으로 육성해야 한다.

3. 결론 및 시사점

해양관광 신산업의 전략적 육성 전략에 대한 유형별 산업지원 정책은 각 산업분야마다 다종·다양하다. 이에 대한 정책과제들을 해결하기 위한 충남 해양관광 신산업의 세부적인 추진방안 각각의 산업별로 모색해야 한다.

충남의 해양관광 신산업은 해양치유산업, 해양생태관광산업, 마리나산업, 크루즈산업, 해양레저스포츠 산업 등 5가지로 제시하는데, 이들 산업별로도 개별 사업에 대한 융복합화를 통하여 특화된 산업으로 발굴 육성이 이루어져야 한다. 더불어, 연안의 각 시군별 산업별 특성반영하고, 연계한 시·군간 산업 관련성을 가지고 클러스터화되거나 벨트로 구축을 하여 사업을 추진해야할 필요성도 가지고 있다.

또한 해양관광 신산업의 정책적 육성을 위해서는 해양수산부, 문화체육관광부 등 중앙의 관련부처와의 연계 및 협업 방안 마련이 매우 중요한 과제 중 하나이다. 따라서

중앙정부의 관련 부처뿐만 아니라 충청남도과 연안 시·군에서도 공유를 통해 협력적인 정책과 시책을 추진하여야 한다. 따라서 앞에서 제안된 해양관광 신산업들은 충남형의 특화산업으로 발굴·육성하도록 정책적 전략모색과 대응이 이루어져야 한다. 이를 위해서는 (가칭) 해양관광 신산업 종합적인 기본계획을 수립이 필요하다. 해양수산부(2019)에서는 해양관광과 관련된 현행 법제를 분석하여, 해양관광기본법제 정비방향을 검토하고, ‘해양관광 기본법(안)’의 제정을 추진할 수 있는 안을 마련하였다. 주요내용으로는 해양레저관광의 정의, 해양레저관광 기본계획의 수립 및 운영, 해양관광자원의 실태조사 및 보호·관리, 해양레저관광권 및 해양레저관광 재원, 해양레저관광 활성화 지구 지정 및 산업 활성화 지원, 해양레저관광 교육 및 전문인력 양성, 해양레저관광 통계작성 및 정보시스템 구축·운영 등이다. 그러므로 앞에서 제시한 충남의 해양레저관광과 신산업에 대한 기본계획(안)을 관련법 제정에 맞추어 준비해야 할 것이다.

목 차

제1장 서론	1
1. 연구의 배경 및 목적	1
2. 연구범위 및 방법	5
제2장 해양관광 신산업 관련 이론고찰과 정책동향	9
1. 해양신산업의 가치와 분류	9
2. 해양관광의 개념과 유형	15
3. 해양관광 신산업의 개념정의와 영역	24
4. 해양관광 신산업의 유사개념과 차별성 및 중요성	29
5. 국내외 해양관광의 정책동향과 제도분석	31
6. 국내외 사례분석	42
제3장 충남 해양관광 신산업 관련 실태분석과 과제도출	47
1. 해양관광 관련 환경여건분석	47
2. 충남 해양관광산업 실태분석	70
3. 정책과제의 도출	81
제4장 충남의 해양관광 신산업 분야별 육성전략	87
1. 해양치유산업	87
2. 해양생태관광산업	102
3. 마리나 산업	109
4. 크루즈산업	120
5. 해양레저스포츠(수상·수중) 산업	132
제5장 결론 및 정책제언	142
1. 종합정리 및 결론	142
2. 정책 제언	150
3. 향후 연구과제	155
참고문헌	156

표 목차

[표 1-1] 선행연구와의 차별성	8
[표 2-1] 세계 해양산업 시장규모 및 전망	10
[표 2-2] 해양신산업의 정의	12
[표 2-3] 전통산업과 신산업 분류	13
[표 2-4] OECD 해양산업 분류	13
[표 2-5] 해양산업의 산업적 분류	14
[표 2-6] 해양관광 관련 선행연구에서의 정의	17
[표 2-7] 해양관광의 정의	18
[표 2-8] 해양수산물 해양관광산업 분류	19
[표 2-9] 국내 해양관광 증가 전망	19
[표 2-10] 해양레저관광의 정의	20
[표 2-11] 해양 및 해양관광 활성화 관련 선행연구의 검토	21
[표 2-12] 해양수산물 레저관광업의 분류	22
[표 2-13] 국내 해양레저관광산업의 현황분석(2015년)	23
[표 2-14] 해양레저관광산업의 부가가치 성장률	23
[표 2-15] 본 연구에서 해양관광 신산업의 분류	25
[표 2-16] 유사용어와의 차별성	29
[표 2-17] 해양관광 산업화의 정책 가제별 중요도와 시급성	30
[표 2-18] 주요국 해양산업 중 해양관광 비중	31
[표 2-19] 해양관광 관련 상위계획	34
[표 2-20] 중앙부처 연계 관광 관련 주요내용	37
[표 2-21] 중앙부처 연계 관광 관련 주요내용(계속)	38
[표 2-22] 해양관광 관련 법률	41
[표 3-1] 전국 연안지역 현황	52
[표 3-2] 시도별 연안인구(2019)	52
[표 3-3] 연안생태 생물종(2019)	53
[표 3-4] 연안지역 산업단지 현황(2020)	54
[표 3-5] 연안지역 산업단지 생산 및 고용현황(2020)	55
[표 3-6] 충남연안 산업단지 현황(2018.8)	55
[표 3-7] 충남연안 산업단지 생산 및 고용현황(2020)	56

[표 3-8] 전국 항만현황(2018)	57
[표 3-9] 충남 항만현황	58
[표 3-10] 전국 마리나 현황(37개소)	60
[표 3-11] 권역별 마리나항만 예정구역(70개소)	60
[표 3-12] 국내 크루즈 기항지 관광객 입항 현황(2019)	63
[표 3-13] 전국 지정해수욕장(2020)	64
[표 3-14] 충남 이용관광객 상위 5위 해수욕장(2018)	64
[표 3-15] 연안 문화·관광 자원(2020)	65
[표 3-16] 해양레저 관광서비스업 사업체수(2017)	65
[표 3-17] 해양레저 관광서비스업 종사자(2017)	66
[표 3-18] 거점별 해양치유 특화모델	68
[표 3-19] 주요 해양치유 자원 및 효능	69
[표 3-20] 분야별 주요 사업	71
[표 3-21] 충남 연안 시·군의 해양수산 정책 추진동향	80
[표 4-1] 충청남도 마리나항 관리 및 개발계획(안)	114
[표 4-2] 충남 연안여객선 항로 현황	120
[표 4-3] 충남 연안여객선 이용객수 현황 (2009~2013)	122
[표 4-4] 세계 크루즈 수요 변화	125
[표 4-5] 크루즈선의 규모별 척수 변화 추이	126
[표 4-6] 연도별 한국 방문 크루즈 관광객 증가추이	126

그림 목차

[그림 1-1] 해양레저관광산업의 다양화와 고도화	2
[그림 1-2] 전국 해양신산업 관련 지정현황	3
[그림 1-3] 분야별 주요 연구내용	6
[그림 1-4] 연구수행체계	7
[그림 2-1] 해양바이오산업 성장추이	11
[그림 2-2] 해양관광 신산업 조작적 정의 개념도	24
[그림 2-3] 해양관광 산업화의 정책과제별 중요도와 시급성	30
[그림 2-4] 해양레저관광의 정책 흐름	33
[그림 3-1] 해양레저 관광거점 조성	48
[그림 3-2] 연안의 범위	51
[그림 3-3] 연안지역 사업체 수(2016년)	56
[그림 3-4] 전국 항만 분포도(2020)	57
[그림 3-5] 전국 신행만 위치도(2019)	59
[그림 3-6] 전국 마리나항만 예정구역 위치도(2020)	61
[그림 3-7] 충남권 마리나항만 예정구역 위치도(2020)	62
[그림 3-8] 해양레저 주요 지역별 현황(2019)	67
[그림 3-9] 충청남도 해양신산업 발전전략 목표	70
[그림 3-10] 충청남도 해양신산업 발전전략 사업구상도	71
[그림 3-11] 부남호 해양생태복원 구상도	72
[그림 3-12] 가로림만 국가해양정원 조성 구상도	73
[그림 3-13] 해양치유 거점지 조성 구상도	74
[그림 3-14] 2022 보령해양머드박람회 조감도	75
[그림 3-15] 해양바이오 클러스터 조감도	77
[그림 3-16] 해양바이오 수소생산 실증 플랜트(R&D) 구상도	78
[그림 4-1] 전국 지역별 대표 해양치유자원 현황	89
[그림 4-2] 충청남도 해양치유산업 치유관광 접근 개념도	94
[그림 4-3] 충청남도 해양치유산업 치유관광 접근 개념도	96
[그림 4-4] 충청남도 해양치유산업 연계 육성 전략	97
[그림 4-5] 태안 해양치유 거점 육성 전략	97
[그림 4-6] 해양 염지하수와 해양심층수 자원화 단면도	99
[그림 4-7] 해양치유 참여시 중요 고려요소와 해양치유가 자리 잡기 위해 필요한 사업 100	

[그림 4-8] 해양치유관광 육성을 위한 정책 사업별 추진의 필요성	101
[그림 4-9] 해양산업의 중요도 및 시급도 매트릭스(해양바이오산업)	103
[그림 4-10] 서천군 바닷가 해양생태관광 융복합 기본방향 및 사업구상(예시)	106
[그림 4-11] 해양생태관광의 활성화를 위한 정책 사업별 추진의 필요성	107
[그림 4-12] 거점형 마리나항만 기본구상도 (당진 왜목)	109
[그림 4-13] 충남 마리나 요트네트워크 조성 위치도	115
[그림 4-14] 마리나산업의 활성화를 위한 정책 사업별 추진의 필요성	119
[그림 4-15] 충남 대산·대천항 여객선 항로도	121
[그림 4-16] 대산항 국제여객터미널 조감도	123
[그림 4-17] 2013년 크루즈 관광객 수 상위 10개국	125
[그림 4-18] 상하이 크루즈 터미널과 마리나베이샌즈 전경	127
[그림 4-19] 대산항 국제관광프라자 조감도	129
[그림 4-20] 크루즈관광의 활성화를 위한 정책 사업별 추진의 필요성	131
[그림 4-21] 친수문화 확산을 위한 정책 사업별 추진의 필요성	136

제1장 서론

1. 연구의 배경 및 목적

1) 연구의 배경

(1) 해양경제는 2030년 부가가치 규모가 2배 이상 증가 예상

OECD에 자료에 따르면 2010년 약 1,840조에서 2030년에 약 3,680조로 해양경제의 부가가치 규모가 2배 이상 증가를 예상하였다. 전 세계 부가가치의 2.5%를 유지하면서 성장규모로는 해운, 조선 및 수리, 항만, 해양양식, 해양풍력과 해양관광업의 강한 성장이 전망되고 있다. 이에 따라서 미래의 성장산업 동력으로써 해양경제를 국가의 동력으로 활용하기 위한 해양자원 및 공간에 대한 개발압력이 높아질 것이다.

한국해양수산개발원(KMI)의 분석에 따르면, 해양신산업에 대한 국제적 수요를 세계 해양산업 시장규모로 '20년 4.1%로 전망하였고, 해양산업의 연평균 성장률을 약 4.7%로 세계 GDP 성장률 3.2%보다 높게 분석하였다. 2010년의 세계 해양산업 시장규모 및 전망에서는 해양신산업으로 해양광물자원, 해수담수화, 해양에너지 해양바이오 등의 분야들이 성장할 것으로 예상하였으며, 이들은 모두 연평균 7% 이상의 높은 성장세를 보일 것으로 전망하였다.

(2) 중앙정부의 해양신산업 및 해양관광 정책영역과 새로운 해양자원의 육성

미래의 성장 동력으로서 해양에 대한 중요성이 강조되면서 해양을 국가의 동력으로 활용하기 위한 해양자원 및 공간에 대한 개발압력이 높아지고 있다. 국제적으로도 해양경제의 미래가치는 지속적으로 증가하면서 국내의 중앙정부에서도 해양신산업으로서 새로운 해양관광산업을 육성하는 추세이다. 정부에서는 해양신산업 육성을 위한 해양자원 및 해양에너지 개발 활성화와 해양수산 생명자원의 산업화 촉진, 친수 공간 및 해양문화콘텐츠 창출 등의 정책을 개발하여 해양신산업의 성장계기를 마련하고 있다.

이와 함께 중앙정부는 제4차 과학기술기본계획에서 지속가능한 해양공간 개발 기술

및 해양플랜 등 첨단산업육성을 통한 국가경쟁력을 강화하고, 제5차 국토종합계획에서는 국토자원의 미래가치 창출과 활용도 제고를 위해 해양자원 등 국토자원 특성을 고려한 미래가치 창출 및 활용도를 제고하고자 하며, 제2차 해양수산발전기본계획에서는 신성장동력 창출을 위한 해양과학기술개발과 미래형 고품격 해양문화관광산업의 육성 등을 제시하였다. 그리고 2020해양과학기술 로드맵에서는 해양산업신소재 및 해양자원 선점과 건강한 연안환경 구축, 2020해양수산 R&D 중장기계획에서는 해양자원 및 해양에너지 개발 활성화와 해양수산 생명자원의 산업화 촉진, 해양환경개선과 위해요소 대응 역량 강화, 친수공간 및 해양문화콘텐츠 창출 등을 추진한 바 있다. 그리고 해양수산발전기본법 제3조 제3호의 법령상 해양산업은 해운, 수산, 해양과학기술개발, 해양환경, 해양관광 및 해양정보 관련 산업과 해양 및 해양자원의 관리·보전과 개발·이용에 관련된 산업을 의미하고 있다. 최근에는 이러한 해양산업 규모 확대 경향의 국가정책에 부응하여 해양신산업의 성장계기를 마련해야 하는 시점이다.

(3) 최근 해양레저관광 정책 추진의 강화와 전략산업으로 육성

해양레저관광에 대한 관심의 증대로 육상관광에서 해양레저관광으로 트렌드가 변화하고 있으며 해양레저는 고부가가치의 국가 전략산업으로 집중 육성되고 있다. 이러한 해양레저관광산업은 해양을 매개로 형성된 연안공간에서 이루어지는 관광활동과 관련한 영리활동을 포괄하며, 여기에는 해양레저·스포츠(마리나 포함), 해양생태관광, 해변관광(해수욕, 어촌, 도서관광 등), 유람선 및 크루즈 관광 등을 포함한다.

또한, 해양레저관광산업은 다양화와 고도화 되어 해양레저기반시설과 해양레저장비생산, 해양레저관광서비스 등으로 분야가 확대되면서 요트·보트 등 수상레저와 해중레저, 크루즈관광 분야가 큰 폭으로 성장을 하고 있다.

해양레저기반시설		해양레저장비생산		해양레저 관광서비스
마리나/방파제 항만/어항/피서리나 해양레저산업단지 콤플렉스 리조트 실버타운	+	보트 요트 생산 각종 의약품/전자장비 자동화설비 구축 설계, 디자인, 생산기법 등	+	해양관광/이벤트 운용/AS/교육(면허시험) 보트쇼/레이싱 렌탈/치터링/팩토리 금융

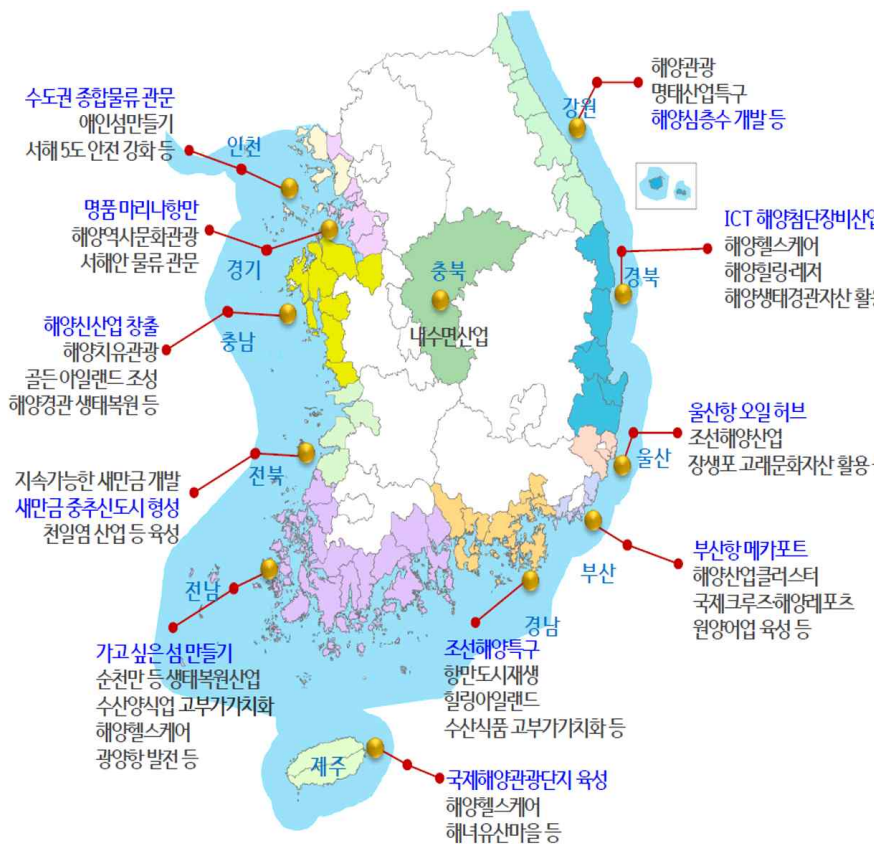
자료: 한국해양수산개발연구원(2015), 해양레저관광의 사회경제적 파급효과와 지표개발에 관한 연구.

[그림 1-1] 해양레저관광산업의 다양화와 고도화

(4) 충남은 해양헬스케어와 국가해양정원 등을 추진 중이며 집중력 강화 필요

전국적으로 지역별 해양 특화도 추진계획에서 충남은 해양신산업의 창출특화 지역으로서 해양치유관광산업과 골드아일랜드, 해양경관생태복원 등의 사업을 추진하고 있다.

이 중 충남의 태안, 경북 울진, 경남 고성 등이 해양헬스케어 산업지역으로 선정되어 의료, 관광, 해양자원을 융합한 해양헬스케어 산업육성지역으로써 정책을 추진하고 있다. 더불어 정신건강의 중요성 증대와 정신적 치유, 웰빙과 힐링을 추구하는 트렌드의 확산으로 치유산업의 수요가 증가함에 따라서 충남에서도 해양신산업의 방향을 해양레저관광·해양치유·해양바이오산업 거점 등의 세 분야에 대한 육성정책을 추진하고 있다.



자료 : 해양수산부(2017), 전국 해양수산 대토론회 자료집, 해양수산부문의 지역연계를 통한 연안 해양 발전구상

[그림 1-2] 전국 해양신산업 관련 지정현황

특히, 충남에서는 국내 유일의 가로림만 해양보호구역에 해양신산업의 핵심과제로 선정하여 가로림만 일대를 대상으로 국가해양정원센터, 생태학교, 점박이물범 전시홍보관, 해양문화예술 섬, 해양힐링 숲, 등대정원, 전망대, 둘레길, 식도락 거리 등을 갖춘 국가해양정원의 조성을 추진하고 있다.

(5) 해양레저와 관광산업의 트렌드와 정책변화에 맞는 충남의 육성전략 마련 필요

최근 해양자원을 상업적으로 활용하기 위한 해양신산업이 출현하였는데, 이것 중의 하나가 해양헬스케어산업이다. 전통산업인 해양수산업 분야 산업의 수명주기인 태동기→도입기→성장기→성숙기→포화기를 기준으로 볼 때 해양헬스케어산업은 태동기·도입기에 있다.

이들 중 전통산업은 수산업과 해운산업, 항만산업, 조선산업, 해양플랜트 건조산업 등이 있다. 그리고 전통산업과 해양신산업의 연결선에는 해양에너지, 해양심층수, 선박 평형수처리산업, 해양플랜트산업 등이 있다. 반면, 해양자원을 활용하는 신산업군으로는 해양바이오, 해양환경, 해양광물, 온실가스처리, 수중로봇·장비산업 등이 있다. 특히, 해양헬스케어, 해양바이오, 해양에너지, 해수담수화, 해양광물자원 등의 분야의 해양신산업은 연평균 7%대의 성장을 전망되고 있다. 이에 충청남도에서도 해양신산업의 특화지역으로 발전을 위한 미래계획과 정책들을 추진하고 있으며, 해양바이오, 크루즈, 마리나 등 몇 개의 굵직한 신산업을 발굴하여 주력산업으로 육성하고 있다. 그러나 인천, 부산, 전남 등 타 경쟁 시·도에 비하여 여건과 자원이 열악하여 뚜렷한 성과를 내지 못하고 있는 실정이다.¹⁾ 또한, 충남에서 해양머드산업 및 해양치유 등을 해양신산업의 융복합 6차 산업화로 집중 육성도 추진하고 있다.

따라서 본 연구에서는 충청남도가 국가정책 차원에서 추진하고 있는 해양신산업과의 연결고리를 찾아보고, 이를 기존 충남의 해양관광에 접목시킴으로써 미래 충남 해양관광 신산업을 위한 발전과제를 도출하고자 한다. 또한 충남의 서해안이 보유하고 있는 잠재력 높은 해양관광자원을 중심으로 해양관광이 갖고 있는 장점을 살리고 변화하는 해양신산업분야의 성장가치를 연계하여 충남 해양관광 신산업을 육성할 수 있는 방향을 모색하여야 한다.

1) 김종화(2019), 충청남도 해양산업 혁신성장 방향

2) 연구목적

본 연구는 국내외 해양관광 신산업의 동향과 정책 및 사례를 분석하고, 이들 통한 충남의 실태와 정책과제를 발굴하여 해양관광정책 방향을 제시하고, 신규 시책의 발굴을 위한 정책적 자료로 활용코자 한다. 구체적인 목적은 다음과 같다.

첫째, 해양관광 신산업과 관련된 거시적 환경과 국내외 정책동향 및 선진사례, 중앙정부의 정책과 제도 등을 검토하여 정책적 방향성을 파악한다.

둘째, 충남의 해양관광 신산업을 육성하기 위한 환경여건과 실태분석, 해양관광 신산업 유형별 추진사업의 분석을 통하여 전략과제를 도출한다.

셋째, 충남을 대상으로 도출된 정책과제와 전략을 추진하기 위한 해양관광 신산업 분야별 방향을 제시하고, 이에 대한 추진 시책과 제안사업을 발굴한다.

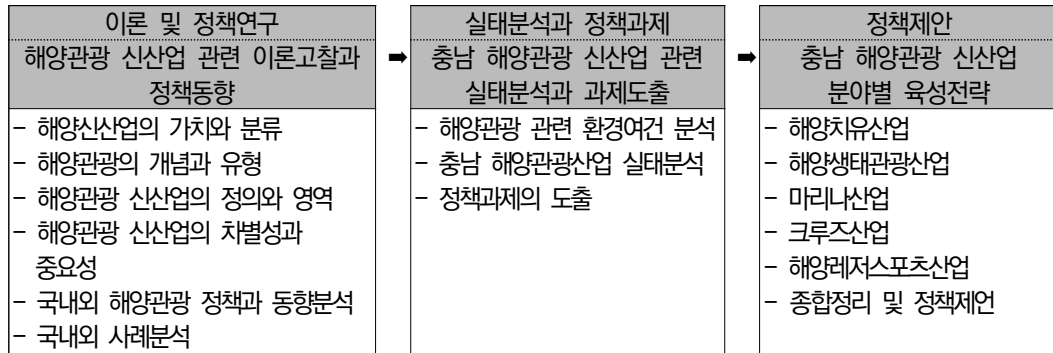
2. 연구범위 및 방법

1) 연구범위

연구의 공간적 범위는 광역적으로는 충청남도 전 지역 15개 시·군을 대상으로 하되 협의적으로는 해안을 연결하고 있는 아산시, 서산시, 보령시, 당진시, 홍성군, 태안군, 서천군 등 7개 시·군을 대상으로 한다. 시간적 범위로는 2019년을 분석의 기준연도와 목표연도는 2030년으로 하였다. 정책동향과 통계자료 분석은 해양관광 신산업과 관련된 최근 10년의 자료를 분석하였다.

연구내용은 해양관광 신산업 관련 이론적 고찰, 해양관광 신산업 관련 정책 및 제도 변화, 국내외 사례검토, 충남의 해양신산업과 해양관광 실태분석과 정책과제 도출, 충남 해양관광 신산업의 분야별 육성 전략 등으로 하였다. 연구의 구체적인 내용으로는 첫째, 해양관광 신산업 관련 이론고찰과 정책동향에서는 해양신산업의 가치와 분류, 해양관광의 개념과 유형, 해양관광 신산업의 정의와 사업영역, 해양관광 신산업의 차별성과 중요성, 국내외 해양관광 정책과 동향분석, 국내외 사례분석 등을 살펴보았다. 둘째, 충남 해양관광 신산업 관련 실태분석과 과제도출은 해양관광 관련 환경여건 분석, 충남 해양관광산업 실태분석, 정책과제의 도출 등이 이루어졌다. 셋째, 충남의 해양관광 신산업 분야별 육성전략에서는 해양치유산업, 해양생태관광산업, 마리나산업, 크루즈산

업, 해양레저스포츠산업 등에 5개 산업에 대한 육성방향을 제시코자 하였다.



[그림 1-3] 분야별 주요 연구내용

2) 연구방법

이 연구에서는 ①해양관광 신산업 관련 연구와 정책동향, ②충남 해양관광 신산업 실태분석과 과제도출, ③충남 해양관광 신산업 분야별 육성전략 등에 따라 연구방법을 접근하였다.

(1) 해양관광 신산업 관련 연구와 정책동향

문헌연구에서는 기존의 선행연구를 통해 해양신산업 및 해양관광산업의 개념 및 유형, 사업영역 등의 검토를 통한 해양관광 신산업의 정의와 분야를 제시하였다.

(2) 충남 해양관광 신산업 실태분석과 과제도출

국내외의 해양관광 트렌드 및 신산업 실태, 중앙정부 및 타 시·도의 정책동향 및 제도, 선진사례를 분석하기 위하여 정책보고서와 인터넷의 정보자료를 연구자가 정리하고, 정책과제를 도출하였다.

(3) 충남 해양관광 신산업 분야별 육성전략

해양신산업과 해양관광의 과거 발전 및 변화추이, 국내 및 타 지역의 정책동향, 충남지역의 환경여건 및 실태를 분석하기 위하여 통계 및 기존 연고조사와 정책보고서 자료 등을 검토하여 분석하였다. 특히, 해양치유산업은 전문가 인터뷰를 통한 충남의 잠재력과 발전방향을 제시하였다.

3. 연구 수행체계

본 연구의 추진과정은 서론에서 연구의 배경과 목적, 이론고찰과 정책동향, 국내외 사례를 검토하였다. 그리고 충남의 해양관광 신산업 관련 실태분석과 정책과제를 도출하고, 이를 충남 해양관광 신산업의 육성전략을 제안하는 것으로 연구를 수행하였다.

1장 서론	연구 배경 및 목적 - 연구의 배경 - 연구목적	연구범위 및 방법 - 연구범위 - 연구방법	연구의 수행체계 - 연구추진체계 - 선행연구와 차별성
2장 이론고찰과 정책동향	해양관광 신산업 관련 이론고찰 -해양신산업 · 해양관광 개념과 유형 -해양관광 신산업의 정의와 사업영역 -해양관광 신산업의 차별성과 중요성	국내외 해양관광 정책동향 분석 -국내외 해양신산업 및 해양관광 트렌드 검토 -해양관광 신산업 관련 정책과 제도의 변화	국내 · 외 사례 검토 -국내외 해양관광 신산업의 분야별 개발 및 운영사례
3장 충남의 해양관광 신산업 실태분석과 과제도출	해양관광 관련 환경여건 분석 -거시적인 해양관광 신산업 트렌드 분석 -국내 및 충남의 해양관광 여건분석	충남 해양관광산업 실태분석 -충남 해양신산업 추진현황 분석 -충남 해양수산 및 정책 추진동향	분석의 종합 및 정책과제 도출 -해양관광 관련 환경 여건 분석의 도출과제 -충남 해양관광산업 실태분석의 도출과제
4장 충남 해양관광 신산업 분야별 육성전략	정책추진방향 및 부문별 전략제시 - 해양치유산업 - 해양생태관광산업 - 마리나산업 - 크루즈산업 - 해양레저스포츠 산업		
5장 결론 및 정책제언	종합정리와 정책제언 - 종합정리 및 결론 - 정책제언 - 향후 연구과제		

[그림 1-4] 연구수행체계

4. 선행연구와 차별성

해양신산업과 해양관광에 대한 연구는 그 동안 중앙정부와 광역지방자치단체 차원에서 법정계획과 비법정계획으로 수립한 해양수산발전계획 및 해양관광진흥계획 등과 충남에서 해양수산발전계획 등을 수립된바 있다. 학술연구부문에서는 해양레저관광과 해양관광의 개념정의 및 범위, 특화 육성 및 진흥을 위한 정책방향, 파급효과와 지표개발에 대한 연구가 진행되었으나 해양관광 신산업에 대한 정의와 범위에 대한 연구는 부족하였으며, 특히 지역 차원에서의 연구가 활발하지 못하였다. 이에 따라서 본 연구에서는 해양관광 신산업과 관련한 지방차원의 정책연구를 수행하고자 한다.

[표 1-1] 선행연구와의 차별성

구분	선행연구	본 연구
문제의식	<ul style="list-style-type: none"> 해양레저관광에 대한 개념정의 정립과 범위에 대한 연구와 논의 부족 중앙정부와 광역지방자치단체에서 해양레저관광 진흥을 위한 정책과 진흥계획을 수립하였으나 신해양관광산업 관련 연구와 정책발굴이 미흡 	<ul style="list-style-type: none"> 해양레저관광과 해양신산업으로 이원화되어 용어에 대한 개념화가 아직 미흡 국가 및 광역지방자치단체에서 해양관광 신산업 육성 필요성에 대한 인식과 다각적 연구수행 착수 광역지방자치단체 차원에서 차별화된 해양관광 신산업의 육성이 요구됨
연구목적	<ul style="list-style-type: none"> 해양관광의 개념정립과 지표의 개발, 경제적 파급효과 분석 제시 해양레저관광의 제도와 관련 산업에 실태 조사를 통한 진흥방안 모색 	<ul style="list-style-type: none"> 해양관광 신산업에 대한 국내외 환경 분석으로 충남의 정책적 과제 도출 충남 해양관광 신산업 육성을 위한 필요성과 전략 도출 해양관광 신산업 영역 발굴과 부문별 추진시책과 사업 발굴 및 정책제안
분석범위 및 분석대상	<ul style="list-style-type: none"> 기존 이론 연구고찰 및 국가, 광역지방자치단체 정책보고서 자료 검토 분석 	<ul style="list-style-type: none"> 해양관광 신산업의 개념과 영역(공간, 산업 등) 충남의 해안 시군 및 해양, 기존 해양관광 자원과 해양관광산업 분석
연구방법	<ul style="list-style-type: none"> 문헌연구 설문조사 전문가 자문 	<ul style="list-style-type: none"> 문헌연구 정책 메커니즘 분석 전문가 의견수렴 및 현장 정책연구
주요 연구내용	<ul style="list-style-type: none"> 해양레저관광에 개념과 전반적 현황과 실태조사를 통한 관광활성화 방안 제시 국가계획 및 광역지방자치단체 해양관광정책 발굴 및 시책화 해양관광산업으로서 육성을 위한 개념적 접근과 육성방안 모색 	<ul style="list-style-type: none"> 해양관광 신산업의 개념과 범위 설정, 관련 정책과 동향분석 충남 해양관광 신산업 관련 추진실태 분석과 과제도출 해양관광 신산업 정책 추진방향과 육성전략을 신산업유형별로 정책 제안

연구방법에 있어서도 문헌연구와 통계 및 설문분석, 사례조사 및 전문가 자문 등에 의하여 연구를 수행 하였다. 특히, 지역의 현장에서 해양관광 신산업을 사업영역별로 구분하여 정책방향을 제시하고자 접근하였으나 관련 공무원과 관계자의 실증조사는 코로나19 관계로 실시할 수 없어 아직까지는 충분한 의견반영이 이루어지지 못하였다.

제2장 해양관광 신산업 관련 이론고찰과 정책동향

1. 해양신산업의 가치와 분류

1) 새로운 해양의 가치와 해양경제

폴케네디(Paul Kennedy)는 1993년 21세기의 준비(reparing for the Twenty-First Century)라는 책을 통해 21세기를 해양(Maritime)의 세기로 정의한 바 있다. 이후 2006년 앨빈토플러(Alvin Toffler)는 제3의 물결을 통해 해양개발을 정보통신, 우주개발, 생명공학과 함께 제3의 물결을 주도할 제4대 산업의 하나로 언급하였다. 2009년 엘리너 오스트림(Elinor Ostrom)은 미래 한국의 발전을 위한 원동력으로 해양자원을 지목하였으며, 해양과 어장, 수자원의 보전 등 해양관리가 미래 발전의 기반일 될 것으로 예상하였다.²⁾ 이처럼 미래사회를 위한 해양의 중요성은 지속적으로 논의되어 왔으며, 이와 더불어 세계는 자원 및 에너지 부족과 기후변화 등에 대응하기 위해 해양을 개척 중에 있다. 이때 등장한 신해양의 개념은 바다와 보다 긴밀한 갖가지 관계를 맺으면서 살아가는 것으로 육지의 모순을 바다로 확장시키는 것이 아니라 지금까지 육역 세계에서 전개된 진보·진화론과 국민국가에 대한 반성과 그것을 극복하는 대안적 비전을 실험하는 것으로 풀이 될 수 있다.³⁾

국내에서는 해양의 중요성을 인식하고 다양한 분야에서 신해양경제, 신해양도시 등을 통해 신해양의 개념을 사용하고 있다. 신해양경제는 해양을 채취·운송 공간으로 보는 수산·해운 중심에서 벗어나 IT 및 MT(해양과학기술)융합에 의한 기존 해양산업의 고도화와 신영역(해저자원·해양신소재·심해기술·북극해)을 포함하는 개념으로 특히 기존 해양을 채취, 운송공간으로 보는 수산 해운중심에서 해양트렌드에 대응한 IT 및 MT(해양과학기술) 융합에 의한 기존 해양산업의 고도화와 신영역(해저자원, 해양신소재, 심해기술, 북극해) 등을 포함하는 개념이다.⁴⁾ 신해양도시는 해양수산 지역혁신경제체계의 모델로 해양수산과 연관한 산업·인력·지식·기술·아이디어 등이 집적된 해

2) 바다상상포럼 외(2012), 신해양 시대를 대비한 차기정부의 정책토론회.

3) 정문수(2010), 신해양시대의 새로운 패러다임, 해양도시 문화교섭학 연구총서, 국제해양문제연구소

4) 허윤수(2012), 해양산업 육성으로 신해양 경제 기회 선점, BDI 포커스 제174호.

양경제 기반 도시로 정의하고 있다.⁵⁾ 신 해양도시 조성은 제조업과 항만·해운·수산업의 도시를 해양신산업과 해양수산 관련 서비스업을 기반으로 한 도시로 전환하여 해양수산 일자리 창출과 지역경제발전을 도모하는데 필요하다고 제안하고 있다.

이처럼 새로운 해양의 개념은 기존의 전통 해양의 개념에서 변화하는 해양의 가치에 능동적으로 대응하고 부가가치가 높은 해양신산업으로 전환하는 해양의 확장된 개념을 내포하고 있다. 이에 해양신산업에 대한 정의 및 분류를 살펴보고 이 안에서 해양관광 신산업의 포지션을 정의하고자 한다.

세계 해양산업의 시장을 살펴보면, 해양산업 분야별로는 해양바이오 산업 7.2%, 해양레저관광산업 4.4%, 해양광물자원산업 8.8% 등이 각각 증가하며, 이산화탄소의 해중저장도 해양신산업으로 분류하였다.

[표 2-1] 세계 해양산업 시장규모 및 전망

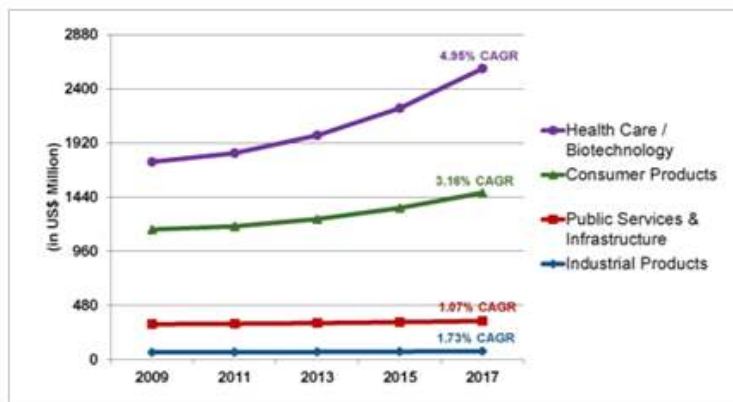
(단위 : 억 원, %)

사업명		매출액		총 증가율	연평균증가율
		2010	2020		
신 산 업	해양광물자원산업	30	70	133.3	8.8
	해수담수화산업	92	270	193.5	11.4
	해양에너지산업	1	30	2900.0	40.5
	해상풍력발전산업	22	679	3295.0	40.9
	해양바이오산업	36	72	100.0	7.2
	이산화탄소 해중저장산업	0	45	-	-
합계		26,131	41,398	58.4	4.7

자료 : KMI(2011), 해양수산업 분류체계 수립 및 해양수산업의 역할과 성장전망 분석을 위한 기획연구.

특히, 해양신산업으로써 해양바이오산업은 해양생명자원을 중심으로 일어나는 현상, 구조 및 기능을 이해하여 얻은 물질과 정보를 활용하여 제품을 생산하고 서비스를 제공하는 산업이다. 이러한 해양자원의 개발 및 선점을 위한 국제적 경쟁은 더욱 가속되고 있으며, 해양바이오산업은 대체에너지, 의약품, 산업용소재, 기능성 화장품·식품 등 다양한 분야가 있다.

5) 최지연·김종화(2018), 신해양도시 조성 필요성 연구.



자료 : Global Industry Analysis(2012), Marine Biotechnology, A Global Strategic Business Report.

[그림 2-1] 해양바이오산업 성장추이

2) 해양신산업의 개념 및 분류

해양산업은 전통적인 해운항만, 조선, 수산 등을 중심으로 발전하였으나 세계시장을 주도했던 해운항만, 조선 등의 침체가 장기화되는 추세 속에서 수산업 등 대부분의 전통적 해양산업은 어려운 상황이 지속되고 있다. 2000년대 초반 미국, 중국, 일본, EU 등 세계의 주요 산업 국가들이 국가차원의 해양 정책을 수립하여 발표하였으나 이는 대부분 해양 및 연안관리와 관련한 공공부분의 역할에 초점이 맞춰져 있었다. 하지만 최근 들어 단순히 해양을 공공적인 부문에서 관리한다는 측면에서 벗어나 해양 관련 경제활동들을 하나의 산업 부문으로 인식하고 이러한 활동들을 어떻게 관리하고 성장·발전시켜 나갈 것인가 하는 문제에 대한 관심이 커지고 있다.⁶⁾ 해양의 신산업은 인구·사회적 변화, 기후변화, 자원의 고갈, 4차 산업혁명의 출현 등 글로벌 트렌드에 따라 새롭게 성장하고 있는 산업으로 평가되고 있으며, 2017~2030년 동안 해양신산업의 세계 시장규모는 2.9배 성장, 연평균 성장률(CAGR)은 8.5%에 달할 것으로 전망되는 등 높은 성장이 예견되고 있다.

해양신산업에 대한 정의를 살펴보면 경제협력개발기구(OECD)는 해양산업을 해운, 조선, 어업, 수산·가공, 해양관광 등의 전통적 해양산업과 해양채굴, 신재생에너지 등 첨단 기술을 수반한 해양신산업으로 구분하고 있다.

강길모(2016)는 ‘해양신산업’은 해운, 항만, 수산 등 기존 제조업 중심의 전통해양산

6) 황기형(2012), 해양부문 신산업 발전을 위한 기반 구축방안 연구

업과 대비되는 용어로서 첨단 해양과학기술 또는 IT(정보통신기술), BT(생명공학기술), NT(나노기술), CT(문화콘텐츠기술) 등이 융합되어 형성된 혁신적이면서 생산유발효과, 일자리창출효과 등 부가가치가 상대적으로 높아 새로운 성장동력을 창출할 수 있는 산업으로 정의하였다.

[표 2-2] 해양신산업의 정의

구분	내용
강길모(2016)	첨단 해양과학기술 또는 IT(정보통신기술), BT(생명공학기술), NT(나노기술), CT(문화콘텐츠기술) 등이 융합되어 형성된 혁신적이면서 생산유발효과, 일자리창출효과 등 부가가치가 상대적으로 높아 새로운 성장동력을 창출할 수 있는 산업
해양수산 신산업 중장기 로드맵(2018)	양신산업은 산업주기상 태동기, 또는 도입기에 해당하거나 신기술 또는 새로운 아이디어와 융합한 향후 고성장이 예견되는 해양수산업이라고 정의함
해양신산업발전전략 (2019)	해양수산업의 스마트화를 통한 해양수산 혁신생태계를 조성하는 정책

해양수산 신산업 중장기 로드맵(2018)에 따르면 해양신산업은 산업주기상 태동기, 또는 도입기에 해당하거나 신기술 또는 새로운 아이디어와 융합한 향후 고성장이 예견되는 해양수산업이라고 정의하면서 그 범위를 해양에너지, 해양바이오, 해양자원, 해양건강·안전·환경, 첨단해양장비, 첨단수산양식·가공 등 6개 분야로 한정하 바 있다. 그러나 2019년 10월 해양수산부는 해양신산업발전전략을 통해 해양 신산업을 해양바이오, 해양관광, 친환경선박, 첨단해양장비, 해양에너지로 한정하였으며 해양수산업의 스마트화를 통한 해양수산 혁신생태계를 조성하는 정책으로 정의하고 있다.

해양신산업은 해양수산업의 분류에 있어서 표준화된 국제적 기준이 없는 가운데 크게 해양수산 전통산업과 해양수산신산업으로 구분하고 있다.⁷⁾ 해양수산 신산업 창출 및 활성화 정책지원 방안 수립 기획연구(2013)에서는 해양수산 전통산업과 해양수산신산업을 구분하고 있는데, 해양수산 전통산업은 해운, 항만, 조선, 수산 등 성숙기 혹은 포화기에 접근하는 분야를 의미하며, 해양수산신산업은 심해저 광물자원 신재생에너지, 해양레저관광, 해양플랜트 등 태동기 혹은 도입기 단계에 들어가는 분야를 의미하고 있다. 이 중 해양레저관광은 해양수산신산업에 포함되고 있으며, 세부류를 통해 해양관광산업(해양생태관광, 해변관광, 유람선 및 크루즈 관광 등)과 마리나 산업(마리나항만

7) 해양수산개발원(2013), 해양수산 신산업 창출 및 활성화 정책지원 방안 수립 기획연구

건설업, 서비스업, 제조업 등)으로 재분류 하였다.

[표 2-3] 전통산업과 신산업 분류

구분		내용
해양수산 전통산업	해운산업	건화물, 컨테이너, 유류 및 석유화학제품, 기타 시장 등
	항만산업	항만하역업, 검수업, 감정업, 검량업, 항만용역업, 물품공급업, 선박급유업, 컨테이너수리업 등
	물류산업	화물운송업, 물류시설운영업, 물류서비스업 등
	조선산업	상선, 어선, 군용선, 건화물선, 컨테이너선, 유조선 및 탱커선, 기타선 건조 등
	수산업	어업(수산동식물 포획·채취, 양식업), 어획물운반업, 수산물가공업 등
해양수산 신산업	해양레저관광산업	(해양관광산업) 해양생태관광, 해변관광, 유람선 및 크루즈 관광 등 (마리나산업) 마리나항만건설업, 서비스업, 제조업 등
	해양플랜트산업	해양자원을 개발·이용을 위한 관련시설 및 장비 제작·운영과 서비스 제공 일체의 산업
	해양바이오산업	해양생물체에서 얻은 물질과 정보를 활용하여 제품 생산 및 서비스 제공 산업
	해양광물산업	탐사업, 시추 및 채광업, 제련업, 관련 장비 생산업 등
	해양심층수산업	해저 200m 이하의 해수를 활용한 산업
	해양에너지산업	파력, 조력, 해상풍력 등 신재생에너지 생산·보급업 등
	해양환경산업	폐기물해양수거업, 퇴적오염물질수거업, 폐기물해양배출업, 해양오염방제업, 유창청소업 등
	해사안전산업	선박항해, 안전설비, 선박환경설비, 해양교통시설, 선박검사 등
	온실가스처리산업	온실가스 포집·저장·운반업 및 저장 후 관리 서비스업 등
	첨단로봇장비산업	수중환경 탐사·지원/구조물 시공 상태 감시·유지관리 수행 가능한 로봇 및 장비 개발업

자료 : 해양수산개발원(2013), 해양수산 신산업 창출 및 활성화 정책지원 방안 수립 기획연구.

경제협력개발기구(OECD)에서는 해양산업을 해양기반산업을 통한 사회활동의 총량을 해양경제로 정의하였으며, 2016년에는 해양기반산업을 전통산업과 신산업으로 구분하고 이를 20개 산업부문으로 나누고 있다.

[표 2-4] OECD 해양산업 분류

전통산업	신산업
어획, 수산(잡는어업), 수산식품가공	양식·외해양식(기르는 어업)
해운, 항만	심해 오일·가스 탐사
조선수리	근해 풍력에너지
근해오일, 가스탐사	해양 신재생에너지
해양제조, 건설	해양 광물채취
해양연안관광	해양 안전·감독
해양비즈니스 서비스	해양바이오
해양연구개발교육	첨단 해양상품·서비스 개발
해양준설	기타

자료 : OECD(2016), The Ocean Economy in 2030 참고자료 재인용.

이후의 연구들을 살펴보면 강길모(2016)는 ‘해양신산업’은 해운, 항만, 수산 등 기존 제조업 중심의 전통해양산업과 대비되는 용어로서 첨단 해양과학기술 또는 IT(정보통신기술), BT(생명공학기술), NT(나노기술), CT(문화콘텐츠기술) 등이 융합되어 형성된 혁신적이면서 생산유발효과, 일자리창출효과 등 부가가치가 상대적으로 높아 새로운 성장 동력을 창출할 수 있는 산업으로 정의하였다.⁸⁾

김학소(2017)는 해양산업국부론을 통해 전통적이고 보편적인 기존산업의 관점에서 해양산업을 분류하는 동시에 해양산업의 미래를 감안해 새로운 해양산업을 분류하였다. 해양관광은 해양 및 해양신산업에 분류하고 있으며, 이는 해양관광산업은 성장가능성이 매우 높은 산업임에도 해양산업으로서 적극적으로 육성되지 못하고 방치되고 있어 이를 활성화하기 위한 체계적인 육성대책이 필요하다고 주장하였다.

[표 2-5] 해양산업의 산업적 분류

구분	내용
해운산업	해상운송, 조선, 크루즈, 해운서비스
항만산업	하역사업, 운송사업, 보관 및 통관사업, 정보통신사업, 항만건설사업 등
물류산업	글로벌 물류사업
수산업	어업, 양식업, 수산물가공
해양 및 해양신산업	해양관광, 해양플랜트, 해양장비, 요트조선, 해양재생에너지, 해양생물공학, 해저통신, 미네랄 및 골재, 해저시설 및 장비, 해양R&D, IT, 조사, 교육 등

자료 : 김학소(2017), 해양산업국부론.

이후 해양수산부는 2019년 10월 10일 해양수산 신산업 혁신전략을 통해 5대 핵심 해양신산업(해양바이오, 해양관광, 친환경선박, 첨단해양장비, 해양에너지)을 육성하고 해양수산업을 스마트화해서 해양수산 혁신생태계를 조성하는 정책을 발표한바 있다.

해양산업 및 신산업에 대한 선행연구를 살펴보면 OECD를 비롯한 해외의 경우 해양관광을 전통산업으로 분류하고 있는 반면 해양관광을 전통해양산업이 아닌 성장가능성이 높은 해양신산업으로서 분류하고 있는 것으로 나타났다. 이에 본 연구에서는 해양관광을 해양신산업 분야로서 인식하고 향후 높은 부가가치를 창출할 수 있는 해양관광 신산업으로 연구영역으로 검토하고자 한다.

8) 강길모(2016), 충청남도 해양신산업 발전방안, 한국해양정책학회지 2016, 제1권, 제2호.

2. 해양관광의 개념과 유형

1) 기존 해양관광 관련 연구에서의 개념

관광의 다양한 형태 중에서 해양관광은 해역과 연안에 인접한 지역사회에서 발생하는 관광목적 활동으로써 직·간접적으로 해양공간에 의존하거나 이와 연관된 활동을 말한다. 따라서 해양관광은 해양과 도서·어촌·해변을 포함하는 공간 속의 자원을 활용하는 관광목적의 활동으로 바다·해변·태양이 해양관광의 중요 자원에 속한다고 볼 수 있다.

배은주(2017)에 따르면 특히, 오늘날 해양관광은 연안공간의 자연과 인문자원을 활용한 모든 관광활동을 포괄하며, 지구온난화에 따른 해수면 상승과 연안침식 대응, 해양생물 보호 및 관리 등의 환경보호 수단으로 활용되는 한편, 연안도시·항만·어촌 등의 재개발 수단으로도 이용되고 있다. 이러한 의미에서 해양관광은 연안이라는 공간에서 이루어지는 관광활동으로 기후나 경관 등 자연조건의 영향을 크게 받으며, 연안지역의 친수문화 환경에 따라 다양한 형태로 관광활동이 전개된다. 또한 해변과 해양이라는 연안공간에서 이루어진다는 공간적 측면과 더불어 해양을 직·간접적으로 이용하거나 이와 연관된 활동이라는 활동적 측면 및 목적에 따라 해양관광을 정의하고 있다.

해양관광은 해양에서 이루어지는 모든 종류의 관광활동을 의미하고 있으며, 이는 동기, 공간, 활동측면에서 접근되었으며 이에 따라 개념정의 또한 매우 다양하게 나타나고 있다.

Hall(2001)은 “해양과 해변에서 이루어지는 관광, 여가, 레크리에이션 지향적 활동”을 해양관광으로 정의하였다. 공간적 범위는 해양과 해변을 모두 포함하고 있으며, 활동적 범위는 해양에서 이루어지는 정적·동적 활동을 모두 포함하고 있다.

최도석·심미숙(2004)과 김성귀(2007)는 해양관광이란 “해양과 도서, 어촌, 해변 등을 포함하는 공간에 부존하는 자원을 활용하여 일어나는 관광 목적의 모든 활동을 의미”하는 것으로 정의하고 있다. 여기에서 공간적 범위를 해변, 해상, 해중 및 해저, 도서로 설정하였으며 통상적으로 해양환경이 직·간접적으로 영향을 미치는 영역까지를 범위로 설정하고 있으나 해양관광이 일어나는 어촌어항 등 해변의 범위에 대해서는 명확히 설정하지 않고 있다. 그리고 활동적 범위는 해양공간에 직·간접적으로 의존하거나 연관된 활동을 해양관광 활동으로 설정하고 있으며 해양관광의 목적은 일상생활을 벗어나 변화를 추구하기 위한 행위로 정의하고 있다.

정석중·이미혜(2004)는 해양관광을 “일상생활에서 벗어나 다시 돌아올 예정으로 다양한 관광욕구를 충족하기 위하여 해역과 해안에서 이루어지는 해양 행태적 관광활동”으로 정의하고 있다. 공간적 범위는 해역과 해안으로 설정하고 있으며, 활동적 범위는 해양에서 이루어지는 활동적 행위로 설정하였다.

신동주·신혜숙(2005)은 “해안선에 인접한 육지와 바다의 공간에서 해양레크리에이션 행위를 하는 활동”을 해양관광으로 정의하고 있다. 공간적 범위는 해안선에 인접한 육지와 바다로 설정하고 있으며, 활동적 범위는 해양레크리에이션 행위로 제시하고 있다.

김영준(2007)은 “관광 동기를 목적으로 일상생활에서 벗어나 해변, 해상, 해중, 해저에 의존하거나 연관된 관광활동”을 해양관광으로 정의하였다. 해양관광은 해양에서 이루어지는 관광활동을 의미하기 때문에 동기, 공간, 활동 측면이 포함된 정의 설정이 필요하다고 주장하였다. 동기적 측면에서는 즐거움, 위락, 휴가, 스포츠, 사업, 친구·친지 방문, 업무, 회합, 회의, 건강, 연수, 종교 등을 목적으로 일상생활을 벗어나는 행위로 설정하고 있으며, 공간적 측면에서는 해변, 해상, 해중, 해저 등 해변과 연안을, 활동 측면에서는 해양을 경관자원으로 활용하는 소극적 의미에서부터 해양스포츠와 같은 적극적 의미까지 포괄하고 있다.

이석호·김성진·강신겸·홍장원(2011)은 “해양과 도서, 어촌, 해변을 포함하는 공간 속의 자원을 활용하는 관광목적의 활동”으로 정의하였다. 공간적 범위를 해양과 도서, 어촌, 해변을 포함하는 공간으로 설정하고 있으며, 해양레저·관광의 중요한 자원을 바다, 해변, 태양으로 제시하고 있다.⁹⁾

관련 기관 및 법령에 명시된 해양관광의 정의에 대하여 해양수산부와 해양수산개발원, 제주발전연구원 등에서 제시된 것을 살펴보면 다음과 같다.

해양수산부(2018)는 “자신의 일상 거주지를 벗어나 바다, 섬, 어촌, 해변 등에서 여행하거나 체류하면서 휴양, 생태탐방, 요트 및 보트, 낚시, 해수욕, 크루즈, 수산물 체험 등을 즐기는 행위”를 해양관광으로 정의하고 있다. 해양수산부에서 정의한 해양관광의 공간적 범위는 바다, 섬, 어촌, 해변 등으로 설정하고 있으며, 활동적 범위는 휴양, 생태탐방, 요트 및 보트, 낚시, 해수욕, 크루즈, 수산물 체험으로 제시하고 있다.

9) 한국통계진흥원(2018), 해양관광산업 통계기반 구축 연구

[표 2-6] 해양관광 관련 선행연구에서의 정의

연구자	해양관광 정의
김성귀(2007) 최도석·심미숙(2004)	해양과 도서, 어촌, 해변 등을 포함하는 공간에 부존하는 자원을 활용하여 일어나는 관광목적의 모든 활동
정석중·이미혜(2004)	일상생활에서 벗어나 다시 돌아올 예정으로 다양한 관광욕구를 충족하기 위하여 해역과 해안에서 이루어지는 해양 행태적 관광활동
신동주·신혜숙(2005)	해안선에 인접한 육지와 바다의 공간에서 해양 레크리에이션 행위를 하는 활동
김영준(2007)	관광동기를 목적으로 일상생활에서 벗어나 해변, 해상, 해중, 해저에 의존하거나 연관된 관광활동
이석호, 김성진, 강신겸, 홍장원(2011)	해양과 도서, 어촌, 해변을 포함하는 공간 속의 자원을 활용하는 관광목적의 활동으로 바다, 해변, 태양이 해양레저·관광의 중요한 자원에 속함

자료 : 한국통계진흥원(2018), 해양관광산업 통계기반 구축 연구.

한국해양수산개발원(2015)은 관련 선행연구를 바탕으로 해양레저·관광을 “해변, 해상, 해중 등 연안공간에서 이루어지는 모든 관광활동”으로 정의하고 있다(해양수산개발원, 2015). 공간적 측면에서의 해양레저·관광은 바다가 영향을 미치거나, 바다를 매개로 생활권 혹은 활동권이 형성된 연안공간에서 이루어지는 관광활동이라 하고 있다. 활동적 측면에서의 해양레저·관광은 해양을 직·간접적으로 이용하거나 이와 연관된 관광활동이라 하고 있다.

제주발전연구원(2012)은 해양관광이란 “육상관광과는 다른 바다와 관련된 관광욕구를 충족시키기 위해 해변, 해상, 해중, 해저 등 해양에서 이루어지거나 해양과 연관된 장소에서 이루어지는 관광활동”으로 정의하고 있다. 해양관광을 해양에서 이루어지는 관광활동이기 때문에 동기, 공간, 활동 측면이 포함된 개념으로 접근하고 있다. 강원발전연구원(2012)에서는 해양관광의 개념을 제주발전연구원(2012)의 정의를 보다 구체화하여 “육상관광과는 다른 바다와 관련된 관광욕구를 충족시키기 위해 해양과 도서, 어촌, 해변 등을 포함하는 해양공간에 부존하는 자원을 활용하여 일어나는 여가 및 관광목적의 모든 활동”으로 정의하였다. 해양관광은 내륙관광보다는 개발을 통한 영향이 크고 이해관계가 복잡하게 나타난다. 연안공간은 방문객에게는 관광활동의 공간이지만 지역주민에게는 생업의 공간이며 해운이나 항만산업 등 산업공간의 기능도 담당하는 등 이해당사자가 다양하다는 특징을 가지고 있다(부산광역시, 2018).¹⁰⁾

10) 부산광역시(2018), 부산 해양관광진흥 실행계획

선행연구에서 해양관광 정의를 살펴보면 공간적 배경은 해변, 해상, 해중, 해저, 바다, 섬, 어촌 등 영해부터 해변에 이르기까지 광활한 공간을 배경으로 설정하고 있으나 해변, 어촌과 같은 해수면에 직접 맞는 육지지역의 범위에 대해서는 명확한 기준이 제시되어 있지 않다. 활동적 배경에는 대부분 레저·스포츠 활동이 주를 이루고 있으며 체험, 관람 등 정적인 활동까지 포함하고 있는 것으로 나타났으며 해양에서 이루어지는 모든 활동을 포함해야 할 것을 제안하고 있다.

[표 2-7] 해양관광의 정의

구분	해양관광 정의
해양수산부	자신의 일상 거주지를 벗어나 바다, 섬, 어촌, 해변 등에서 여행하거나 체류하면서 휴양, 생태탐방, 요트 및 보트, 낚시, 해수욕, 크루즈, 수산물 체험 등을 즐기는 행위
강원발전연구원 (2012)	육상관광과는 다른 바다와 관련된 관광욕구를 충족시키기 위해 해변, 해상, 해중, 해저 등 해양에서 이루어지거나 해양과 연관된 장소에서 이루어지는 관광활동
제주발전연구원 (2012)	육상관광과는 다른 바다와 관련된 관광욕구를 충족시키기 위해 해변, 해상, 해중, 해저 등 해양에서 이루어지거나 해양과 연관된 장소에서 이루어지는 관광활동
해양수산개발원 (2015)	해변, 해상, 해중 등 연안공간에서 이루어지는 모든 관광활동 (공간적 측면) 바다가 영향을 미치거나 바다를 매개로 생활권 또는 활동권이 형성된 연안공간에서 이루어지는 관광활동 (활동적 측면) 해양을 직·간접적으로 이용하거나 이와 연관된 관광활동 (목적적 측면) 일상에서 벗어나 변화를 추구하기 위한 관광활동

해양레저관광은 신산업 분야에서 자주 언급되는 분야이나 개념적으로 살펴보면 해양관광과 혼용되어 쓰이나 해양관광의 하위개념이라고 볼 수 있으며, 해양에서 하는 스포츠 등의 레저 활동이라고 한정 지을 수 있다. 그러나 해양관광산업의 산업분류체계를 살펴보면 해양수산업 분류체계 수립 및 통계기반 구축방안 연구(해양수산부, 2015)에서 해양레저스포츠업, 해양문화관광업, 해양레저관광관련 서비스업으로 분류하였으며, 해양관광산업, 해양관광·여가산업, 해양레저·관광업, 레저활동, 연안관광, 수상관광 및 레저, 국제크루즈, 해양관광·레크리에이션을 통합하여 ‘해양레저관광업’으로 명명하였다. 명칭적으로는 해양관광이 보편적으로 사용되고 있으나 해양관광에서 이루어지는 해양레저산업, 관광, 시설, 서비스업을 통칭하여 해양관광산업으로 분류하고 있으며 해양수산부내의 직제를 고려하여 해양레저관광으로 명명하고 있는 것을 알수 있다.

[표 2-8] 해양수산부 해양관광산업 분류

중분류	소분류	주요 내용
해양레저 스포츠업	크루즈 운영업	국내외 크루즈선을 운영하는 산업 활동
	유람선 운영업	국내외 유람선 및 페리보트를 운영하는 산업 활동
	관광잠수함 운영업	관광용 잠수함을 운영하는 산업 활동
	마리나업	선박 대여, 선박 보관·계류에 필요한 시설을 제공하거나 마리나 선박 등의 이용자에게 물품이나 서비스를 제공하는 산업활동
	낚시장 운영업	유료의 실내·외 낚시장 또는 낚시터를 운영하는 산업 활동
	해양유원지 및 테마파크 운영업	해양유원지 및 해양테마파크를 운영하는 산업 활동
	해양레저스포츠센터 운영업	해양레저스포츠센터를 운영하는 산업 활동
	해양수산 이벤트업	해양수산축제, 해양스포츠대회 등을 기획·대행·서비스를 제공하는 산업 활동
	기타 해양레저스포츠 운영업	낚시배, 오락용 보트, 스쿠버장비, 물놀이 장비, 해수욕장 등을 운영 또는 임대하는 산업 활동
해양문화 관광업	해양박물관 운영업	해양유물전시관, 해양박물관, 해양생물전시관 등을 운영하는 산업 활동
	해양사적지 운영업	해양사적지, 해양유적지 등을 관리하는 산업활동
	수족관 운영업	수족관, 아쿠아리움 등 해양 동·식물원을 운영하는 산업 활동
	해양공원 운영업	해상국립공원 등을 운영하는 산업 활동
	해양수산 전시컨벤션업	해양관련회의, 해양박람회 등을 기획·대행·서비스를 제공하는 산업활동
해양레저관광 관련 서비스업	해양레저스포츠 용품 도소매업	서핑보드, 스쿠버장비, 수중경기용장비, 낚시도구 및 장비, 보트를 도매 또는 소매하는 산업 활동
	해양레저스포츠 용품 수리업	서핑보드, 스쿠버장비, 수중경기용장비, 낚시도구 및 장비, 보트를 수리하는 산업 활동

자료 : 박광서(2015), 해양수산업 분류체계 수립 및 통계기반 구축방안 연구, 해양수산부.

최근까지 국민 소득 증가 및 여가시설에 대한 사회적 요구사항이 증가함에 따라서 해양레저 인프라에 대한 수요도 증가하고 있다. 해양관광은 2023년 국민 국내여행이동 총량 대비 65%인 약 5억일에 이르며, 연평균 약 8.6%의 성장률을 보일 것으로 전망되고 있다.

[표 2-9] 국내 해양관광 증가 전망

(단위 : 백만일, %)

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

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

2) 해양레저관광의 정의와 산업의 분류

해양레저관광은 해양관광의 한 부문으로서 해양레저, 해양레포츠, 해양레저관광, 해양레크리에이션 등 다양한 용어로 사용되고 있으며 현재로서는 학술적, 법률적으로 제대로 정립된 용어가 아니라 사용자에 따라 편의적으로 사용되고 있다.¹¹⁾

[표 2-10] 해양레저관광의 정의

구분	해양레저관광의 정의
김영표 외(2007)	일상으로부터 벗어나 이루어지는 레저 활동 중에서 공간적으로 해역과 연안에 접한 지역에서 일어나는 활동으로 직접적 또는 간접적으로 해양공간에 의존하거나 연관되어 이루어지는 모든 레저 활동
이영진(2009)	일상 생활권을 벗어나서 기본적으로 위험 감수 동기를 내재하고 여행, 휴식, 건강, 위락, 해양 스포츠 등 레저를 즐길 목적으로, 해양과 인접하고 해양과 관련된 곳에서 제공되는 자연자원과 인공적 자원을 감상, 활용하거나 지역 사회의 해양 레저장비 및 어촌 문화를 체험하기 위해 행하는 활동 형태
박재덕 외(2014)	해양관광의 활동범위 내에서 낚시와 요팅 등을 중심으로 해상, 해변, 해저에서 행해지는 모든 형태의 스포츠와 레크리에이션 등을 ‘해양레저’로 정의
해양수산발전 기본법	국민의 건강·휴양 및 정서생활의 향상을 위한 해양에서의 관광활동 및 레저·스포츠 활동
한국해양수산개발원 (2018)	해양레저관광이란 해양과 연안에서 이루어지는 관광객의 관광활동 및 레크리에이션 활동

김영표 외(2007)는 해양레저를 일상으로부터 벗어나 이루어지는 레저 활동 중에서 공간적으로 해역과 연안에 접한 지역에서 일어나는 활동으로 직접적 또는 간접적으로 해양공간에 의존하거나 연관되어 이루어지는 모든 레저 활동으로 정의하고 있다. 이영진(2009)은 해양레저를 “일상 생활권을 벗어나서 기본적으로 위험 감수 동기를 내재하고 여행, 휴식, 건강, 위락, 해양 스포츠 등 레저를 즐길 목적으로, 해양과 인접하고 해양과 관련된 곳에서 제공되는 자연자원과 인공적 자원을 감상, 활용하거나 지역 사회의 해양레저장비 및 어촌 문화를 체험하기 위해 행하는 활동 형태”로 정의하였다. 박재덕 외(2014)는 바다를 중심으로 하는 해양(Marine)과 바다와 육지, 대기가 만나면서 형성된 해안(Coast)을 배경으로 스포츠 및 레크리에이션, 생물 관찰 및 채집 체험, 경관 구경 등의 휴양 및 레저 활동을 포함한 넓은 범위의 관광행위를 해양관광으로 정의하고, 이러한 해양관광의 활동범위 내에서 낚시와 요팅 등을 중심으로 해상, 해변, 해저에서 행해지는 모든 형태의 스포츠와 레크리에이션 등을 ‘해양레저’로 정의하고 있

11) 한국해양수산개발원(2014), 해양레저관광 전문인력 양성체계 구축방안 연구

다. 또한 해양수산부의 해양레저관광에 대한 정의는 국민의 건강·휴양 및 정서생활 향상을 위해 해양과 연안에서 이루어지는 관광활동과 해양 레저·스포츠 활동(해양수산 발전기본법 제28조)¹²⁾이며, 한국해양수산개발연구원(2018)은 해양레저관광이란 해양과 연안에서 이루어지는 관광객의 관광활동 및 레크리에이션 활동으로 정의하고 있다.

해양레저관광 활성화를 위한 연구로는 기존에 해양수산개발연구원과 충남연구원, 부산 연구원의 선행연구를 중심으로 살펴보았다. 이들 선행연구들에서는 해양레저스포츠 산업 전반에 걸친 현황과 문제점, 그리고 그에 따른 방안들을 여러 측면에서 제시하였다.

[표 2-11] 해양 및 해양관광 활성화 관련 선행연구의 검토

연구명	연구자	연구방법	연구주요내용
해양레저의 활성화 요인에 관한 연구	이종열, 김수훈 (2010)	문헌연구, 설문조사	시설이용 활성화에 직접적 영향을 미치는 요인으로 프로그램의 강화, 안전성 강화, 장비시설의 강화, 행정서비스 강화와 해양레저 콘텐츠 강화를 도출하고 해양레저 활성화를 위해 우선 안전성과 인프라 정비 및 강화를 강조함
부산의 해양관광산업 특화 육성방안	최도석, 유정우, 최윤찬 (2011)	문헌연구, 설문조사, 현장조사	부산을 대표하는 특화 해양관광산업으로 해양레저스포츠 산업, 해수욕장 관광산업, 크루즈 관광 사업을 선정, 각 산업 문제점을 지적하고 그에 따른 추진전략을 제시함
해양레저 스포츠 진흥을 위한 정책방향 연구	홍장원 외 (2013)	문헌연구, 사례조사, 전문가 자문	해양레저스포츠에 대한 개념정립, 해양레저스포츠의 대중화 체계구축, 해양레저스포츠 교육/안전프로그램 마련, 해양레저스포츠 활동공간의 조성 등과 제도적 지원체계 구축 차원의 기초통계 확보, 법령 정비, 중장기 계획수립을 제안
해양레저·관광의 사회 경제적 파급효과와 지표개발에 관한 연구	홍장원, 장정인, 윤인주, 이정아 (2015)	문헌연구, 국내외 사례분석, 설문조사	해양레저·관광의 경제적 파급효과를 분석, 해양관광의 개발·이용지표, 자원·시설지표, 성과·영향지표를 단계별로 개발함 (해수욕장, 낚시, 마리나, 크루즈, 다이빙 등의 주제별 통계마련, 해양레저관광정책 성과지표 개발까지 포함)
해양스포츠 활성화를 위한 수요분석 및 수요자 중심의 정책 연구	조우정, 최의열 (2016)	문헌연구, 설문조사	수요분석을 통해 해양스포츠 수요자의 필요와 욕구, 장애요인 해결 방안으로 SMART PLUS를 제안함 (소프트웨어, 마케팅, 접근성&편의시설, 재창조, 목표시장 차별화, 프로그램, 위치, 온오프라인 편재, 안전이 포함됨)
충남 신해양도시 개념 및 육성방안	김종화 (2018)	문헌연구, 설문조사	국내의 해양의 수선 정책방향의 검토와 충남 연안지역의 현황 및 충남의 역량을 검토. 충남연안 지역주민에 대한 설문조사를 통하여 신해양도시의 조성 및 육성방안을 제시함
충남 해양산업의 혁신성장 방향	김종화 (2019)	문헌연구, 실태분석	해양산업 및 혁신성장의 정책동향을 살펴보고, 해양산업의 현황 및 분류와 충남의 주요 해양산업을 도출하여 해양산업의 혁신성장 방향을 제시함

자료 : 부산연구원(2019), 부산지역 체험형 해양레저관광 활성화 방안의 자료를 보완하여 저자 재정리.

12) 관계부처 합동(2019), 해양레저관광 활성화 대책

해양레저관광서비스 산업 육성방안 연구(2019)에서는 해양수산업특수분류체계의 해양수산레저 관광업 분류체계를 바탕으로 해양수산레저관광업을 분류하였다. 해양레저관광산업은 해양레저관광업과 수산레저관광업으로 구분하고, 해양레저관광업은 레저시설업과 수산레저관광업으로 구분된다고 하였다. 해양관광산업분류 및 해양수산레저서비스 산업의 분류는 기존 해양관광 내에 포함되는 산업적 분류를 통해 작성된 것으로 해양관광의 잠재력과 성장가능성 등 미래가치를 반영한 산업 분류가 아니므로, 본 연구에서 해양관광 신산업 내에서 재분류하고자 한다.

[표 2-12] 해양수산 레저관광업의 분류

소분류		세분류	정의	표준산업분류코드(10차)
해양수 산레저 관광업	해양레저 시설업	마리나업	마리나선박대여업 마리나선박보관계류업 요트장업	(91239) 기타 수상오락서비스업 (91139) 그 외 기타스포츠시설 운영업
		수중레저업	수중레저업	(91239) 기타 수상오락서비스업 (91139) 그 외 기타스포츠시설 운영업
		수상레저업	수상레저업	(91239) 기타 수상오락서비스업
	해양관광 시설업	유람선운영업	유선사업 일반관광유람선업	(50121) 내항여객 운송업 (50201) 내륙수상여객및화물운송업 (50202) 항만내운송업
		크루즈 운영업	연안크루즈업 국제크루즈업	
		해양유원지 및 테마파크 운영업	수상탐승기구, 게임장, 휴식시설 등 해양레저 관련 놀이시설을 갖춘 유원지 및 테마파크 운영업	(91210) 유원지및테마파크운영업
		해양박물관 및 사적지 운영업	해양박물관 및 사적지 운영업	(90221) 박물관운영업 (90222) 사적지관리운영업
		해양수족관 운영업	해양수족관 및 아쿠아리움 운영업	(90231) 식물원및동물원운영업
		해양자연공원운 영업	해양자연공원 운영업	(90232) 자연공원운영업
수상레 저관광 업	낚시터운영업		유료낚시터, 실내낚시장 등	(91231) 낚시장운영업
	낚시선박운영업		낚시선박운영업	(50130) 기타해상운송업 (50209) 기타내륙수상운송업 (91239) 기타 수상오락서비스업
	기타수산레저관광업		어촌체험마을, 수련시설 등	(91239) 기타 수상오락서비스업

자료 : 최일선(2019), 해양레저관광서비스산업 육성방안 연구.

한국해양수산개발원(2015)의 연구에 의하면, 국내에서 국민의 해양방문은 연간 1억 5,755만여 회이며, 해양관광레저 지출비용은 23조 34억원, 생산파급효과는 42.2조원, 부가가치유발효과는 16.6조원으로 분석되었다.

[표 2-13] 국내 해양레저관광산업의 현황분석(2015년)

우리나라 국민 해양방문	해양관광레저 지출 비용	생산파급 효과	부가가치 유발효과
1억 5755만여 회 (연간)	23조 34억원	42.2조원	16.6조원

자료 : 해양수산개발연구원(2015), 해양레저관광의 사회경제적 파급효과와 지표개발에 관한 연구.

국내 해양수산업과 해양레저관광산업의 부가가치 규모의 추세 변화를 집계한 결과, 해양레저관광산업의 부가가치는 2010년부터 2015년까지 국내 총 부가가치의 연평균 성장률(CAGR)인 5.8%보다 높은 연평균 8%의 성장세를 보였다. 해양수산업이 최근 6년간 -1.9%의 마이너스 성장세를 보인 반면, 해양레저관광산업은 전 산업 평균 성장률보다 높은 고성장 추세를 보이고 있다.

[표 2-14] 해양레저관광산업의 부가가치 성장률

(단위 : %)

부문	부가가치	
	CAGR	그룹 분류
수산물 생산	-3.5%	↓
수산물 가공	8.6%	↑
수산물 유통	8.9%	↑
해운	5.4%	↑
항만	6.2%	↑
선박 및 해양플랜트 건조수리	-15.6%	↓
해양수산 기자재 제조	7.2%	↑
해양자원 개발 및 건설	6.4%	↑
해양레저관광	8.0%	↑
해양수산 관련 서비스	4.4%	↑
해양수산 전체	-1.9%	-
전 산업	5.8%	-

주: 1) 2010~2015년 한국은행 산업연관표 이용. 해양수산업 중심으로 분석. 산업전체 부가가치의 연평균 성장률은 5.8%임

2) ↑는 고성장 추세 그룹(전산업 CAGR보다 높은 산업), ↓는 성장 추세 그룹(전산업 CAGR보다

낮지만 양(+)인 사업), ↓는 하락 추세 그룹(CAGR이 음(-)인 산업)

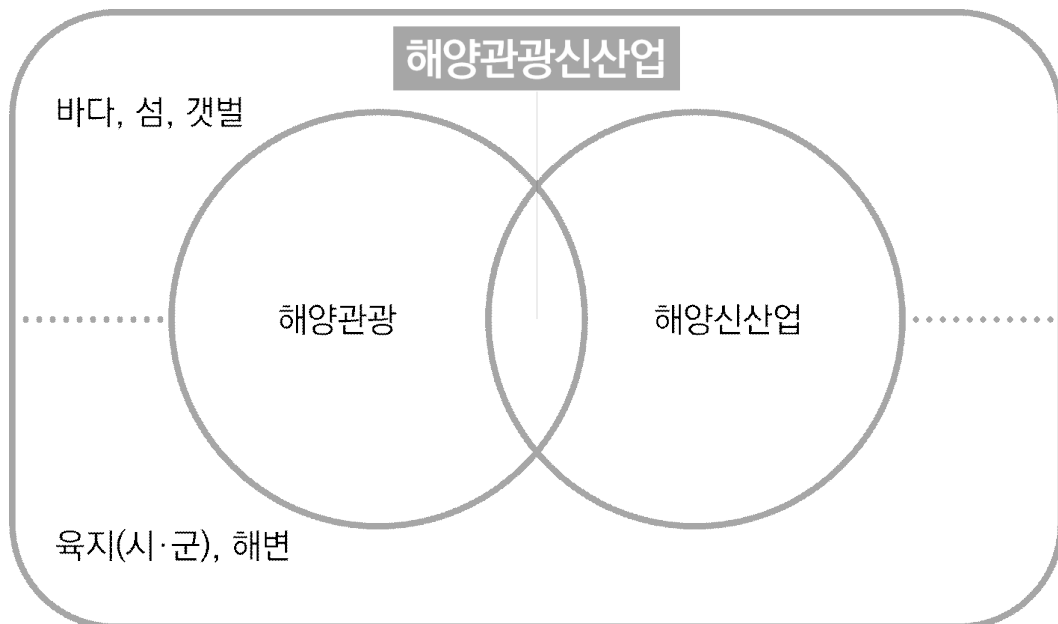
자료 : 최일선(2019), 해양레저관광서비스 산업 육성방안 연구.

3. 해양관광 신산업의 개념정의와 영역

1) 해양관광 신산업의 개념 정의

해양관광 및 해양레저관광에 대한 정의는 연구자별 연구주제와 연구목적에 따라 개념적 차이를 보이고 있으며 해양관광과 해양레저의 개념이 서로 혼용되거나 활동의 범주, 유형 등이 중복되는 것을 알 수 있다. 그럼에도 해양레저관광수요는 지속적으로 확대되고 활동이 다양화되고 있으며 해양수산업의 평균 성장률보다 높은 성장세를 보이고 있다. 여기에 신해양 개념의 출현과 함께 해양신산업분야가 해양의 미래가치를 견인하는 자원으로서 다시 떠오르고 있으며 이 가운데 해양관광분야는 전통해양산업과 신산업을 연결하는 중요한 고리로 작용하고 있다. 이에 해양관광이 해양산업에서 차지하고 있는 역할과 해양관광분야의 성장가능성 및 파급효과를 종합적으로 고려하여 새로운 개념으로 해양관광의 접근이 필요하다.

이에 본 연구에서 해양관광 신산업은 해양과 연안에서 이루어지는 관광객의 관광활동 중 해양산업과 융합하여 고부가가치를 창출할 수 있는 관광산업으로 정의하고자 한다.



[그림 2-2] 해양관광 신산업 조작적 정의 개념도

해양관광 신산업은 해양관광산업 중 성장가능성이 높고 고부가가치를 창출해내는 사업으로서 한국공학한림원의 2030 미래해양산업 전략보고서, 세계관광기구가 선정한 미래 10대 관광트렌드와 해양수산부의 핵심관광산업 등의 검토를 통해 신해양관광의 자원 및 산업을 추출하고자 한다. 한국공학한림원은 2030 미래해양산업 전략보고서를 통해 미래 고부가가치산업으로서 해양관광레저 부문을 제시한바 있으며 세부적으로 해양레저스포츠, 해양생태관광, 크루즈, 해중공원, 요트산업 등을 제시하였다. 세계관광기구(UNWTO)는 2020년까지 전 세계 관광시장 규모가 16억 명으로 증가될 것으로 전망되고 있으며 해변, 스포츠, 크루즈, 도서, 생태, 농어촌, 문화, 모험, 테마파크, 국제회의 등을 향후 수요가 급증할 ‘10대 관광 트렌드’로 예측한 바 있다. 해양수산부에서도 해양레저활성화 대책에서 성장가능성이 높은 해양치유, 마리나, 크루즈, 수중레저를 해양레저관광 핵심산업 육성계획을 제시하였다.

[표 2-15] 본 연구에서 해양관광 신산업의 분류

구분		주요내용	해양관광자원
한국공학 한림원 (2014)	2030 미래해 양산업 전략보 고서	한국공학한림원 해양산업 분류(해양관광레저) 해양레저스포츠(마리나포함) 해양생태관광 해변크루즈관광 해중공원 요트산업	해양레저스포츠 해양생태관광 해변크루즈 해중공원 요트산업
세계관광기구 (2016)	미래 10대 관광 트렌드	해변, 스포츠, 크루즈, 도서, 생태, 농어촌, 문화, 모험, 테마파크, 국제회의	해변, 스포츠, 크루즈, 도서, 생태, 농어촌
해양수산부 (2019)	해양레저 관광 활성화 대책/핵심산업	권역별 해양관광 명소 조성 체험·체류형 관광 콘텐츠 강화 해양레저관광 핵심 산업 육성 교육·체험을 통한 친수문화 정착	해양치유, 마리나, 크루즈, 수중레저
해양수산부 (2019)	해양수산 신산업 발전전략	-7대 권역별 특성에 맞는 시설 조성, 관광코 스와 연계상품 개발 -해양치유관광산업을 육성하기 위해 법률 제 정 치유센터 건립 -갯벌, 해양보호구역, 해양경관, 해양생물 등 해양 환경자원과 연계한 해양생태관광 활성 화(국가해양정원 시범 도입) -서남해안 갯벌의 세계유산 등재	해양치유관광 해양생태관광
본 연구		해양치유, 해양생태, 크루즈, 마리나, 해양레저스포츠	

한국해양수산개발원에서는 해양레저관광서비스산업 육성방안 연구를 통해 해양레저 관광산업의 부가가치 및 고용 성장률을 분석한바 있다. 해양레저관광산업의 부가가치는 2010년부터 2015년까지 국내 총 부가가치의 연평균 성장률(CAGR)인 5.8%보다 높은 연평균 8%의 성장세를 보였다. 해양수산업이 최근 6년간 -1.9%의 마이너스 성장세를 보인 반면 해양레저관광산업은 전 산업 평균 성장률보다 높은 고성장 추세를 보이고 있다. 국내 일반여행 관광비용을 비교분석한 결과에 따르면 2017년 기준 우리나라 국민의 1인당 관광비용은 평균 10만원(숙박 17만원, 당일 6만원) 정도로 나타났는데 반해 해양레저관광의 평균비용은 13.34만 원으로 일반 관광비용에 비해 높은 수준으로 분석되었다. 세부적으로 해양레저관광 활동별 비용을 분석한 결과 마리나 관련 활동이 19.7만 원으로 가장 높은 것으로 나타났으며, 다음으로는 해수욕장과 관련된 활동이 14.5만 원, 해양스포츠 관련 활동이 12.8만 원 등의 순으로 나타났다.¹³⁾ 이와 함께 해양레저관광서비스업의 매출액을 추정 분석하였는데 2015년부터 2017년까지 3년간의 자료로 분석해보면 수중레저업의 연평균 매출액 증감률이 42.6%로 나타나 가장 크게 성장하고 있는 것을 알 수 있으며, 다음으로 수상레저업이 40.5%, 마리나업이 15.9%의 연평균 성장률을 나타내는 것으로 분석되었다. 또한 총 종사자수의 추산을 통해 평균 상용근로자수가 10인 이상인 업종은 해양수족관 운영업, 크루즈업, 해양자연공원 운영업 등의 통계를 산출한 바 있다. 이를 종합하면 비용적인 측면에서 경제적 효과가 높게 나타난 사업은 마리나와 해수욕장, 해양스포츠 관련 활동이며, 매출액은 수중레저, 수상레저, 마리나 산업이 높게 나타난 것을 알 수 있다. 또한 고용창출 측면에서는 해양수족관 운영업, 크루즈업, 해양자연공원 운영업 등으로 분석되었다.

이에 본 연구에서는 신해양관광산업을 선행연구에서 미래 고부가가치 및 해양신산업으로 언급된 해양치유 크루즈, 마리나, 해양레저스포츠 등을 검토하되 서해안 및 충청남도의 여건분석을 통해 접근할 수 있는 분야에 해양생태관광산업을 포함하여 발전방안을 살펴보고자 한다.

13) 최일선(2019), 해양레저관광서비스 산업 육성방안 연구

2) 해양관광 신산업의 영역

(1) 해양치유산업

웰니스 산업은 세계 경제생산의 약 5.3%를 차지하는 주요 산업으로, 세계 경제성장 대비 약 2배 속도(연평균 6.4%)로 성장 중('15년 3조 7천억\$ → '17년 4조 2천억\$)으로 부가가치가 일반관광산업에 비해 높다. 또한 국민들은 해양치유 서비스 체험 및 인증제품 등에 대해 긍정적으로 인식¹⁴⁾하고 있으며, 이에 다양하고 풍부한 해양자원을 활용한 해양치유산업을 해양신산업으로 육성하여 새로운 성장동력으로 확보하고자 하고 있다. 이후 ICT·IOT·VR 기술 등을 활용하여 장소·계절과 관계없이 가능한 '스마트 해양치유' 추진 방안을 추진하고 있어 해양신산업으로서 인식되고 있다.

(2) 해양생태관광산업

전 세계 연안생태계가 제공하는 생태계서비스는 연간 2조 달러를 상회*하고 있으며, 해양생태계는 바다, 섬, 갯벌, 철새도래지, 자연경관, 갯바위낚시 등 다양한 해양생태관광자원을 보유하고 있어 관련시장의 성장 잠재력이 풍부하다.¹⁵⁾ Economy Watch는 생태관광이 향후 10년간 연평균 5%씩 지속 성장할 것으로 전망하였다.¹⁶⁾ 이와 함께 1인 가구 증가, 고속철도 및 고속도로 확장에 따른 일상 생활권으로 변화, 주 5일 근무와 워라벨 문화 확산 등으로 해양생태계 체험 활동 참여 기회 및 체험관광 수요가 지속 증가하고 있으며 해양 생태계를 체험해 보는 해양생태관광도 증가하고 있다. 해양생태관광은 해양자연과 문화의 보전에 기여하고 지역주민의 삶의 향상시키며 참여자에게 해양환경에 대한 소중을 느낄 수 있게 하는 것으로 기후변화시대의 대안관광으로서 주목받고 있다.

(3) 마리나산업

마리나는 바다·강·호수 등에서 요트의 정박 외에 보관, 임대, 수리, 판매 및 리조트, 컨벤션 등 종합적 서비스를 제공하는 해양관광의 핵심 인프라이다. 해양수산부는 2014년 마리나 산업 육성대책을 통해 고용창출 (2013년) 2,256명 → (2017년) 10,256명(8,000명 순증) → (2020년) 14,256명(12,000명 순증), 부가가치창출 (2013

14) 한국해양수산개발원(2018), 해양치유 및 해양휴양·복지 국민인식조사.

15) 해양수산부(2019), 제2차 해양생태계 보전 관리 기본계획.

16) 해양수산부(2013), 제2차 해양관광진흥기본계획

년) 3,800억원 → (2017년) 1조원(6,000억 순증) → (2020년) 1조 5,200억원(1조 1,200억원 순증)하는 등 높은 부가가치를 예상하였다.¹⁷⁾ 이후 2020년 발표한 제2차 마리나항만 기본계획에서는 시·도별 인구와 해수면 요·보트 등록 척수, 조종면허 취득자, 해양레저활동 행태 등을 활용해 개발수요를 추정한 결과 2024년에는 2만 5,300척, 2029년 3만 5,000척, 2034년 4만 6,200척의 수요가 있을 것으로 전망됨에 따라 지속적인 수요에 따른 고부가가치 산업으로서 주목해야 할 필요가 있다.

(4) 크루즈산업

크루즈 산업은 조선, 해운, 관광이 결합한 융·복합 산업으로 타산업과의 직간접 효과뿐만 아니라 관광분야의 경제적 파급효과가 높다. 국내의 크루즈 관광은 2010년부터 성장을 보였으며 해양수산부의 크루즈 기항지 입항객 현황을 보면 2011년 144항차에 입항객 15만3천여 명이었는데, 2016년엔 791항차 195만3천여 명으로 5년 사이 12배 이상 늘어났다. 그러나 사드 갈등으로 중국인 입항객이 감소하면서 2017년에는 236항차에 입항객 39만4천명으로 감소하였으며 2018년에는 131항차 20만1천여 명으로 큰 폭으로 감소하였다¹⁸⁾. 2019년 COVID-19에 따라 세계 3대 크루즈 회사의 추가뿐만 아니라 크루즈 예약률 역시 크게 하락하고 있다. 일본에서 발생한 크루즈선내 대량 확진 사태는 크루즈선 내 바이러스 전염 가능성에 대한 공포와 우려를 촉발하는 계기가 되었으며 이는 전 세계 각국에서 크루즈선의 입항 거부 사태가 발생하기도 하였다. 이에 크루즈 선내 대량감염 가능성에 대한 예방 및 안전 체계 수립과 단계적 인바운드 시장 확대 방안 수립이 무엇보다 중요함을 시사하고 있으며¹⁹⁾, 관광 상품 가운데 크루즈 관광은 국제 항공 노선 함께 개방된 뒤 가장 늦게 회복될 가능성이 커, 미래 고부가가치 산업이라는 측면에서 고민이 필요한 시점이다.

(5) 해양레포츠산업(수상·수중레저)

해양레포츠산업은 산업적인 측면에서 해양레저장비산업이 있는데 기본적인 인프라로 마리나산업, 인프라를 이용할 수 있는 레저제품, 즉, 요트 및 보트 등의 장비산업(중소

17) 해양수산부(2014), 마리나산업 육성대책

18) 한겨레신문(2020-06-30), 황금알에서 애플단지 된 ‘크루즈 관광’...지자체들 ‘한숨’

(<http://www.hani.co.kr/arti/area/capital/951521.html#csidxf60e53b42ebc27a98d0de01b16589a5>)

19) 권혁진(2020), COVID-19 확산에 따른 크루즈 산업의 전망(인천항만공사 전문필진 칼럼).

조선업) 그리고 전반적인 해양레저장비산업의 원활한 활동을 지원하기 위한 서비스 및 유지보수산업 등이 포함된다. 해양레저산업은 레저선박의 선체를 설계하고 생산하는 조선소뿐만 아니라 엔진, 통 신 및 항해장비 등 기자재 산업, 레저선박의 구매·임대 등과 관련된 금융업, 마리나 등 요트의 보관·수리, 리조트 관광산업 등 전후방으로 다양한 산업과 연계되어 발전할 수 있는 가능성이 크다.

4. 해양관광 신산업의 유사개념과 차별성 및 중요성

1) 유사 개념과의 차별성

해양관광과 해양레저의 개념이 서로 혼용되거나 활동영역이 중복되고 있으나 해양관광은 관광의 종류로서 관광적 특성을 보이고 해양레저의 경우 산업적인 측면에서의 접근이 이루어진 것을 알 수 있다. 해양관광은 관광활동의 한 종류로서 공간적 범위의 해양 전반에서 이루어지는 모든 종류의 관광활동을 의미하고 있으며, 여기에서 파생된 해양레저관광은 관광의 활동보다는 관광산업의 측면에서 이루지고 있는 것을 알 수 있다. 또한 해양레저관광은 2개 이상의 개념이 복합적으로 나타나는 것으로 해양레포츠, 해양관광, 해양문화, 해양정주공간 등 다양한 요소들이 유기적으로 얹혀진 것을 알 수 있다.²⁰⁾

해양관광 신산업은 해양관광과 해양레저관광에서 파생된 개념으로서 특히, 해양치유, 마리나, 크루즈, 수상레저 등 인프라가 복합되어 고부가가치를 창출할 수 있는 미래 성장동력으로 활용할 수 있는 해양관광자원으로써 보다 해양경제측면에서 접근하였다.

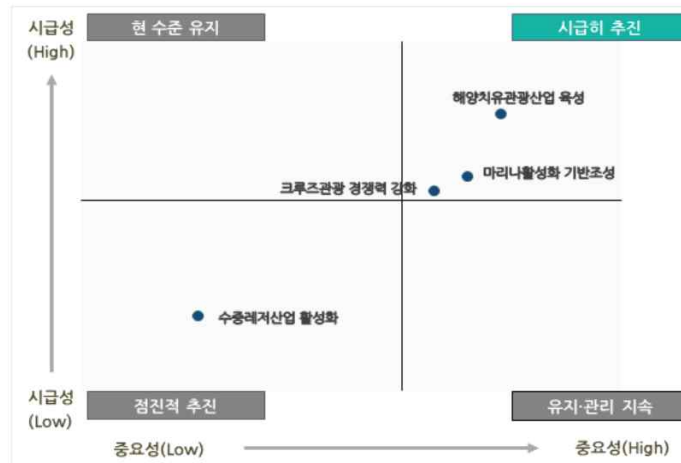
[표 2-16] 유사용어와의 차별성

구분	해양관광	해양레저관광	해양관광 신산업
정의	해변, 해상, 해중 등 바다에 인접한 지역에서 휴식, 여가, 위락 등 관광목적으로 체류하는 활동	해양과 연안에서 이루어지는 관광객의 관광활동 및 레크리에이션 활동	해양과 연안에서 이루어지는 관광객의 관광활동 중 해양신산업과 융합하여 고부가가치를 창출할 수 있는 관광활동
범위	해변, 해상, 해중 등 해양에서 관광목적으로 체류하는 활동	해변, 해상, 해중 등 해양에서 레크리에이션 활동	해변, 해상, 해중에서 이루어지는 관광활동 중 성장가능성이 높고 연관산업 파급효과가 높은 산업
주요 산업	해양레저스포츠업 해양문화관광업 해양레저관광 관련 서비스업	해양레저시설업 해양관광시설업 수상레저관광업	레저스포츠(수상)산업 마리나, 크루즈 산업 해양생태관광산업 해양치유산업

20) 국토교통부(2016), 새만금 해양레저 선도사업 추진방안 연구.

2) 해양관광 산업화의 중요성과 시급성

해양관광 산업화에 대한 중요성과 시급성을 조사한 결과를 살펴보면 해양관광 산업화를 위한 세부적인 정책과제의 정책적 중요성 평균은 68.8점이며, 시급성평균은 65.2점으로 나타났다.



자료 : 해양수산부(2019), 저변확대를 통한 해양관광 활성화 방안 연구.

[그림 2-3] 해양관광 산업화의 정책과제별 중요도와 시급성

해양관광 산업화에 정책적 중요성이 가장 높은 정책 과제는 해양치유관광산업 육성(71.1점)이었으며, 가장 낮은 항목은 수중레저산업 활성화(64.1점)로 나타났다. 시급성이 가장 높은 정책과제 역시 해양치유관광산업 육성(69.5점)이었으며, 가장 낮은 항목은 수중레저산업 활성화(59.4점)로 나타났다. 시급히 추진해야할 과제는 해양치유관광산업 육성, 마리나활성화 기반 조성, 크루즈관광 경쟁력강화 등은 정책적으로 중요하고 시급하게 추진되어야 하는 제시되었다. 점진적으로 추진해야할 과제로 수중레저산업 활성화는 정책적 중요성과 시급성 모두 낮으므로 이들 정책은 향후 정책적으로 추진해야 할 중요성이 상승하거나 시급성이 높아질 때 정책적 대응 방안을 마련할 필요가 있다.

[표 2-17] 해양관광 산업화의 정책 과제별 중요도와 시급성

정책과제	중요성	시급성	결과
해양치유관광산업 육성	71.1	69.5	시급히 추진
마리나활성화 기반 조성	70.3	66.4	시급히 추진
크루즈관광 경쟁력 강화	69.5	65.6	시급히 추진
수중레저산업 활성화	64.1	59.4	점진적 추진

자료 : 해양수산부(2019), 저변확대를 통한 해양관광 활성화 방안 연구.

5. 국내외 해양관광의 정책동향과 제도분석

1) 해양관광 시장과 수요

(1) 해외 해양관광 전망과 시장

OECD는 해양산업 총 부가가치가 2030년 3조 달러에 육박할 것으로 분석(The Ocean Economy in 2030(2016, OECD), 전 세계 기준)하고 있으며 특히 해양관광 분야는 부가가치와 일자리 창출에서 2위('10)를 기록하였으며, 2030년에는 가장 높은 부가가치(7,800억달러) 창출을 전망하고 있다.

이와 함께 세계관광기구(UNWTO)는 '미래 10대 관광 트렌드' 중 해변, 스포츠, 크루즈 등 6개가 해양 또는 연안에서 이루어질 것으로 분석되었으며, 전체 관광 중 해양관광의 비율은 지속적으로 증가할 전망이다.

세계 관광시장은 최근 10년간 연평균 3.9% 이상 성장 중이며, 전체 관광시장에서 해양관광의 비중은 약 50%로 추정(UNWTO)되고 있다. 이와 함께 세계 주요 선진국들은 해양관광의 경제적 가치를 측정·산출하는 등 중요성을 인지하고 적극 육성 중에 있다.

미국은 2015년 기준 전체 해양산업 중 해양관광분야가 36.1%를 차지하고 있으며, 2016년 중국과 프랑스, 스페인 등은 해양관광의 비중이 타 산업에 비해 높게 나타나고 있는 것을 분석되었다.

[표 2-18] 주요국 해양산업 중 해양관광 비중

구분	미국('15)	중국('16)	독일('16)	프랑스('16)	스페인('16)	호주('13~'14)
해양경제규모 (GDP 비중)	361조 (1.8%)	700조 (9.4%)	21조 (0.6%)	23조 (0.9%)	30조 (2.3%)	58조 (5.0%)
1위 (비중)	해양관광 (36.1%)	해양관광 (17.1%)	해운물류 (35.3%)	해양관광 (53.9%)	해양관광 (75.5%)	석유·가스채굴 (41.4%)
2위 (비중)	석유·가스, 모래자갈채취 (33.4%)	해양교통 운송업 (8.5%)	해양관광 (24.5%)	수산업 (15.2%)	수산업 (14%)	해양관광 (38.4%)

원자료 : 한국해양수산개발원(2017), Ocean Economy, 2018 Annual Economic Report on EU blue economy재인용.

자료 : 해양수산부(2019), 저변확대를 통한 해양관광 활성화 방안.

(2) 국내 해양관광 행태와 수요

주 52시간 근무 등 근로시간 단축 및 일과 삶의 균형을 중시하는 소비 흐름으로 국민의 여행수요는 지속적으로 확대되고 있다. 2017년 기준 해양관광 이용실태조사에 따르면 우리나라의 해양관광 이용경험은 99.3%로 해수욕장 99%, 도서관 45%, 해양레저 26%, 어촌마을 26%, 해양스포츠 21% 등의 순으로 나타났다. 이는 해안지역으로의 접근성 개선과 근로시간 단축에 따른 여가시간 확대로 지속적인 수요가 증가가 이루어진 것으로 분석되었다. 그러나 코로나 19 이후 최근의 국내여행수요는 일부 회복 추세이나 마리나, 크루즈 등 이용과 연안관광은 전반적인 침체 상황이다.(마리나 선박 대여 이용객 : ('19.3) 11,481명 → ('20.3) 2,457명 (약 79% 감소)). 이에 따라 코로나 장기화에 따른 외출과 여행 등 억압 수요(pent-up demand)가 증가하고 있으며, 코로나블루 극복을 위한 수요의 증가, 해외여행 제한으로 개인과 소규모 힐링을 위한 국내의 관광이 확대될 것으로 예상되고 있다.²¹⁾ 특히, 관광활동은 인구가 밀집된 도시에서 벗어나 생태적으로 안정되고 풍부한 야외의 자연공간에서 이루어질 것이므로 앞으로 국내여행에서 힐링형 해양생태관광의 선호도가 높아질 것이다.

이와 더불어 해양수산부에서는 해양관광분야의 코로나 피해 지원 대책뿐만 아니라, 코로나 이후에 대한 선제적인 대비의 필요성에 대응하기 위한 해양수산 분야에 코로나 19 이후 대응전략을 마련하였다. 이에 대하여 해양관광분야에서는 코로나19시대 새로운 관광트렌드로 급부상하고 있는 웰니스와 힐링형 해양관광을 활성화하기 위한 정책을 추진하고 있다. 그러므로 해양데이터로 파고·수온·날씨·물 때 등을 수집·분석하여 낚시·서핑 등의 가능일시와 지역 정보를 제공하는 해양관광지수를 새롭게 마련하고, 소규모·가족단위로 해양관광을 즐길 수 있는 대안 관광지를 지속적으로 발굴하여 온·오프라인으로 정보를 제공하고자 하였다. 세부적인 사업으로는 해양치유센터 조성(4개소), 가로림만 해양정원 조성, 서남해안 갯벌의 세계 자연유산 등재, 람사르 습지도시 인증 등을 추진하여 해양치유관광 및 해양생태관광을 활성화하고 있다. 더불어 요트 등 레저선박을 활용하여 스노클링·낚시 등 다양한 섬 관광을 즐길 수 있는 한국형 호핑투어 활성화 전략도 마련하고 있다.²²⁾ 이에 최근에 변화하는 해양관광의 새로운 국내수요와 행태를 반영한 정책적 대응이 이루어져야 한다.

21) 관계부처 합동(2020), 해양수산 고용안정 및 일자리 대책 추진방향

22) 해양수산부 보도자료(2020), 해양수산 분야 한국판 뉴딜 등 코로나19 이후 대응 추진

2) 국내 해양관광 정책동향

(1) 해양수산부 지원정책 및 계획

과거 관광정책에 있어 해양관광은 관심의 대상이 아니었으나 2000년대에 접어들면서 점진적으로 해양관광으로의 접근이 시작되었다. 1996년 해양수산부와 2000년대 국토해양부가 출범하면서 해양관광에 대한 지원정책이 마련되었으며 해양수산부의 「해양수산발전기본법」 수립과 함께 관광활성화를 위한 해양레저관광계획이 제시되었다.

2017년 문재인정부가 출범하면서 해양관광에서 해양레저관광 등으로 세분화된 계획이 수립되었으며, 해양레저관광 산업 육성을 위한 정책 추진 방향과 세부 정책 사업은 해양수산발전기본계획과 해양관광진흥기본계획 등을 통해 해양관광의 대중화와 산업화를 위한 정책을 제시하고 있다.



자료 : 부산연구원(2019), 부산지역 체험형 해양레저관광 활성화 방안.

[그림 2-4] 해양레저관광의 정책 흐름

해양관광은 그 동안에 해양산업 및 해양레저관광으로 구분되어 정책과 사업이 추진되어 왔다고 볼 수 있다. 해양수산발전기본계획은 「해양수산발전기본법」에 근거해 수립되는 법정계획이며, 해양관광진흥기본계획은 비법정계획이지만 해양 전반의 계획뿐만 아니라 해양관광 부문의 중장기 정책 기본방향을 제시하는 계획이다. 해양수산발전기본계획은 해양수산발전기본법에 근거하여 수립되는 법정계획이며, 국내 해양레저관광 부문의 중장기 정책 추진방향을 제시하고, 분야별 계획을 구체화하는 정책계획이다.

제1차 해양수산기본계획(2000-2010)에서는 해양수산벤처산업의 육성 및 해양관광산업을 전략산업으로 육성, 수정계획(2004-2010)에서는 고부가가치 해양지식산업 육성 및 해양레저·스포츠 기반확충, 해양관광정보 시스템 구축, 제2차 해양수산발전기본계획(2011-2020)에서는 다양한 해양레저 활동 발굴 및 육성과 해양관광자원의 보전과 이용, 해양관광공간의 조성 및 정비, 동북아 해양관광 거점도시 조성, 해양관광 자원 활용기반 구축 등으로 해양관광과 해양산업으로 융복합되면서 정책분야가 다양화되었다.

해양관광정책을 구체적으로 제안하는 계획은 해양관광진흥기본계획으로 ‘제1차 해양관광진흥기본계획(2003~2013)’에서는 해양레저관광 산업 육성을 위해 크루즈 관광사업 지원, 레저선박을 이용한 해양레저·스포츠 대중화, 수중레저스포츠 활성화, 레저낚시 활성화, 해양관광 관련 법제 개선, 해양관광 관련 기능 강화, 해양관광 정보시스템 등 7개 단위사업을 제안한 바 있다. 이후 ‘제2차 해양관광진흥기본계획(2014~2023)’에서는 보다 구체적으로 해양레저관광에 대한 접근을 통해 해양레저스포츠 저변 확대, 마리나 산업 고도화, 해양문화자원 발굴 및 산업화, 동북아 크루즈 허브 실현, 국제 마리나 네트워크 구축, 국제대회 및 행사 참여·유치 등을 통해 해양레저관광 산업 지원을 위한 정책 방향을 제시하였다.

1·2차 해양수산발전기본계획과 해양관광진흥기본계획에서는 해양관광에 대한 인프라를 포함한 콘텐츠 등 해양관광의 저변확대를 위한 정책을 수립하였으나 정책의 내용은 1차에 비해 2차 계획에서 보다 구체적으로 제시되고 있다. 특히, 해양분야 신산업과 관련하여 마리나산업과 크루즈산업 활성화를 위한 정책과 해양관광서비스 산업 육성에 초점을 맞춘 구체적인 정책을 제안하고 있다.

이후 해양수산부는 2019년 10월 10일 ‘해양수산 신산업 혁신전략’을 수립하고 해양수산 신산업을 통한 해양부국 실현이라는 비전 아래 5대 핵심 해양신산업 육성전략을 제시한 바 있다. 여기에서 제시한 5대 핵심 해양신산업 중 치유·생태관광 등 해양관광을 해양신산업으로 제안하고 있으며 관련 법률제정, 인프라 확충, 관광코스 및 연계상품 개발을 제시하고 있다.

[표 2-19] 해양관광 관련 상위계획

구 분	주 요 내 용	
제 1차 해양수산발전 기본계획 (2000~2010)	해양수산 벤처산업의 육성	<ul style="list-style-type: none"> •해양수산 중소·벤처기업 기술개발 지원 : 실용화 및 산업화가 가능한 해양수산 벤처기술 개발 지원, 해양수산기술센터 설치·운영 •해양수산 벤처창업보육센터 육성 : 창업 활성화, 창업비용 절감, 정보교환, 경영·관리지도, 자문 등을 위한 창업보육센터 운영
	해양관광산업을 전략산업으로 육성	<ul style="list-style-type: none"> •전국 권역별 거점 해양관광도시 지정·육성 : 개발 잠재력이 높은 해안도시를 선정하여 해양관광시설 집중 지원 •해양레저·스포츠산업 진흥: 마리나 시설 확충 및 레포츠 기반 조성, 관련 세제 등 제도 개선, 해양레포츠 연수시설 건립 •크루즈관광 및 해상호텔산업 육성 : 크루즈 항로 개발, 전용 크루즈항만 건설 •선진국형 해양친수문화공간 조성 : 해중공원 조성, 해상낚시터 개발
수정계획* (2004~2010)	고부가가치 해양지식산업 육성	<ul style="list-style-type: none"> •해양수산 정보산업의 고부가가치화: 해양 및 어촌 관광 정보화 자원을 통해 관광 정보 제공
	해양레저· 스포츠 기반 확충	<ul style="list-style-type: none"> •해양레저·스포츠 활성화 : 해양레저스포츠 연구시설 건립, 전국해양스포츠제전 개최
	해양관광정보 시스템 구축	<ul style="list-style-type: none"> •해양관광정보시스템 구축 : 해양관광 전문포털사이트 구축으로 맞춤형 해양관광정보 제공 •법·제도 정비 : 해양레저관광 관련
제2차 해양수산발전 기본계획 (2011~2020)	다양한 해양레저 활동 발굴 및 육성	<ul style="list-style-type: none"> •해양레저스포츠 활성화 : 해양레저스포츠 교육공간 조성, 장비보급 촉진을 위한 제도 및 세제 개선, 사업체 육성 및 관련 서비스산업 지원체제 마련 •크루즈 관광 육성방안 마련 : 전문인력 양성 •해수욕장·바다낚시 활동 고품격화 : 낚시 공간 조성, 다양한 선박을 활용한 바다낚시 방안 마련
	해양관광자원의 보전과 이용	<ul style="list-style-type: none"> •해양관광자원의 활용기반 구축 : 관련 정보 및 통계자료 제공기반 구축
	해양관광 공간의 조성과 정비	<ul style="list-style-type: none"> •해양레저스포츠 기반의 구축 : 주요 거점별 국가마리나 확충, 마리나 클러스터 조성 및 관련 서비스산업 유치 추진, 해중공원사업 추진
		<ul style="list-style-type: none"> •크루즈항만 건설을 통한 크루즈 인프라 구축 : 크루즈 전용 부두, 터미널, 부대시설 조성 •해양레저스포츠 전문인력 양성
	동북아 해양관광 거점도시 조성	<ul style="list-style-type: none"> •해양레저 활성화 구역 지정을 통한 해양레저 거점 마련 : 마리나 시설 배후에 해양레저장비의 개발·보관·수리·교육 등을 수행하는 복합레저산업단지 조성 •해양문화관광도시의 조성 : 해안별, 거점별 해양종합레저센터 건립 추진
	해양관광 자원 활용 기반 구축	<ul style="list-style-type: none"> •해양관광산업 육성을 위한 부처 간 협의체 구성 : 해양관광 관련 규제 개선 방안 마련 •해양관광자원 개발 및 관광활동 촉진을 위한 법령 정비 •해양관광의 복합산업화 : 우수 사례 발굴 및 지원, 해양 레저관광 관련 첨단장비 산업 육성 지원

자료 : 최일선(2019), 해양레저관광서비스 산업 육성방안 연구.

(2) 중앙부처 연계 지원정책

정부는 다양한 분야가 융합된 서비스산업이라는 관광산업의 특성을 반영해 유관 부처 간 정책 협력을 위한 범부처 회의체인 국가관광전략회의를 신설하고 이후 경제활력 대책회의에서 해양레저관광 부문 육성을 위한 방안을 마련하는 등 산업 활성화를 위한 정책을 추진해 왔다. 2017년 12월 개최된 제1차 국가관광전략회의에서는 삶의 질을 향상시키는 해양관광육성을 목표로 관광기본계획내에 해양관광을 비롯한 전체 관광산업 고도화를 위한 지원체계를 구축하고 관련 규제개선 방안을 마련하였으며, 해양레저 관광과제로는 관광고부가 해양관광 신산업 육성, 해양관광 신규 콘텐츠 개발, 연안지역 관광활성화, 해양관광 저변확대를 제안하였다.

이후 2018년 7월 개최된 제2차 국가관광전략회의에서는 지역관광활성화 방안을 중심으로 특히, 해양레저관광 활성화 추진계획이 포함되어 해양레저 분야 육성을 위한 정책을 마련하였다. 고품격·고부가가치 해양관광산업 육성, 해양레저관광 하드·소프트웨어 구비, 해양레저관광 저변 확대의 3대 추진방향을 제시하였으며 해양레저관광 자원 개발 및 시설 정비, 콘텐츠 개발을 통해 산업 활성화 기반을 마련 등을 제안하고 있다. 2019년 4월 개최된 확대국가전략관광회의에서도 대한민국 관광 혁신전략 내에 해양레저관광거점 조성계획을 통해 해양관광을 육성하고자 하였으며 크루즈 관광활성화, 섬관광 활성화 등 해양관광 활성화를 위한 계획을 제시하였다. 2019년 5월에는 경제활력대책회의에서 해양레저관광의 고부가가치화와 일자리 창출을 위한 「해양레저 관광 활성화 대책」을 확정하였으며, 권역별 맞춤형 해양레저관광 명소 조성, 체험·체류형 관광 콘텐츠 강화, 해양레저관광 4대 핵심 산업 육성, 교육·체험 확대를 통한 친수문화 정착 등을 통해 해양관광분야에서 3천 개의 신규 일자리를 창출하는 것을 목표로 제안하였다.

부처별 연계사업에서 제안된 정책들은 크루즈, 마리나 등의 고부가가치 해양관광과 함께 해양레저, 스포츠, 어촌관광 등 다양하고 세분화된 사업들을 수립된 것을 알 수 있다. 이는 기존의 해양을 단순한 경관에서 접근하는 관광이 아닌 해양을 통한 다양한 경제적 파급효과를 가져올 수 있는 관광으로 재편함으로써 해양관광의 대중화와 산업화를 위한 기반을 조성하는 것으로 분석할 수 있을 것이다.

[표 2-20] 중앙부처 연계 관광 관련 주요내용

구분	주요내용	
제1차 국가관광전략 회의 (2017.12.18)	고부가가치 해양관광 新산업 육성	<ul style="list-style-type: none"> •해양치유 : 해양자원을 활용하여 휴양·관광과 치유가 융·복합된 해양 치유산업육성을 통해 어촌지역 복지증진과 일자리 창출 •마리나 : 연안지역의 일자리 창출과 지역경제 활성화를 위해 고부가가치 복합해양레저산업인 마리나 산업을 육성 •크루즈 : 크루즈 시장 다변화와 중국 단체 관광객을 개별 관광객 전환 등 산업 활성화를 통해 지역경제 회복과 일자리 창출
	어촌지역 소득증대와 균형발전을 위한 관광 활성화	<ul style="list-style-type: none"> •어촌관광 : 10대 어촌테마 마을을 조성하기 위해 기반시설을 확충하고, 등 급제를 통한 관광 만족도 제고 추진 •해수욕장 : 종합관리대책을 수립하고 입수제한 기간 완화, 백사장 무선 동력기구 허가 등 규제개선을 통한 사계절 이용 활성화 추진
	해양관광 신규 콘텐츠 개발	<ul style="list-style-type: none"> •수중레저 : 신규창업 · 투자 수요 증대에 대응하여 시설기준을 완화하는 한편, 안전을 고려한 중장기 육성계획을 마련 •해양생태관광 : 갯벌 등 해양자원 활용 해양생태마을을 시범조성하고 인증제도를 도입하여 지역별 특성화 추진 •섬 관광 : '바다로'를 연중 이용권으로 확대하고, 섬 관광지의 체험·숙박과 여객선 운임을 연계하는 할인 프로그램을 개발·홍보
	해양관광 대중화를 위한 저변확대	<ul style="list-style-type: none"> •관광복지 : 사회적 약자의 레저관광 향유를 위한 함께해 사업 추진 •체험교실 확대 : 친수문화 확산을 위해 지자체와 협력하여 해양레저 체험, 생존수영 등 해양레저 체험교실 확대 •대회 내실화 : 국민적 관심 제고할 수 있는 국제대회 유치를 추진하고 국내 해양레포츠 대회를 내실화
제2차 국가관광전략 회의 (2018.7.11)	고품격·고부가가치 해양관광산업 육성	<ul style="list-style-type: none"> •마리나 산업 기반 조성 : 마리나 선박 정비업을 신설, 마리나와 여항을 중점 개발하여 계류시설을 확충하고, 거점 마리나와 상호 연계하여 마리나 계류선석을 확대 •크루즈 산업 체질개선 : 크루즈 시장을 다변화하고 국내 크루즈수요를 20만명까지 확대하는 등 크루즈 산업의 체질을 개선 •수중레저 산업 활성화 지원 : 해중경관지구 지정, 해중공원 시범사업을 통해 수중레저 여건을 개선 •사계절 해양치유 산업 육성 소금, 해송, 진흙(머드) 등 천연 해양자원 치유효능 검증 및 사업화 모델 개발을 통하여 해양관광의 계절적 한계를 극복
	해양레저관광 하드·소프트웨어 구비	<ul style="list-style-type: none"> •어촌관광 활성화 : 어촌 어항관광 거점을 조성하고 낙후된 시설을 현대화 •신규 콘텐츠 개발 : 어촌 문화자원과 어업유산 발굴·조사 어촌 특화콘텐츠를 활용한 유(U)지형 바다관광 항로를 개발 •해양레저 체험관광거점 조성 : 해양관광복합지구를 조성하고 섬, 해수욕장 등 육·해상 해양관광자원이 연계된 해상관광길(바다로(路))를 개발 •제도개편 : 「해양생태계법」 개정을 통해 바닷가 습지 등을 활용한 해양생태 관광 활성화 여건을 조성
	해양레저관광 저변 확대	<ul style="list-style-type: none"> •체험활동 강화 : 해양레저스포츠기구의 체험기회를 제공하는 해양레저스포츠 체험교실을 확대 •안전한 환경 조성 : 생존수영교실 운영 확대, 낚시배 안전기준 강화 •해양교육·문화 확산 : 해양박물관, 해양과학교육관 등 해양교육 인프라를 확충, 소외계층 대상 '함께해(海)' 사업 추진

[표 2-21] 중앙부처 연계 관광 관련 주요내용(계속)

구분	주요내용	
확대 국가관광전략 회의 (2019. 4. 2) 대한민국 관광혁신전략 중	해양관광 권역별 특화	<ul style="list-style-type: none"> •해양레저관광: 거점 해역별 특성에 따라 7대 권역을 설정하고, 권역별로 잠재력이 높은 지역을 해양레저관광 거점으로 개발 •해양치유 거점: 우수한 해양치유 자원을 활용하여 건강관리와 휴양서비스를 동시에 제공하여 사계절 해양관광 거점 조성 •K-Ocean Route: 해양레저관광 거점, 어촌뉴딜 사업지, 거점 마리나, 해양치유 시설 등 주요관광거점을 연결하는 전국일주 바닷길 개발
	크루즈 관광 활성화	<ul style="list-style-type: none"> •크루즈관광 다변화 일본, 대만 및 유럽 주요시장인 독일 등 다양한 국가의 방한 크루즈 유치 확대 •국내 크루즈 관광 수요 확대 일본과 러시아 뿐 아니라 대만, 홍콩 등 다양한 항로의 크루즈 관광이 가능하도록 국내 모항 운항 확대
	섬 관광 활성화 추진	<ul style="list-style-type: none"> •쉽게 가는 섬: 접안·안전시설 등 인프라 개선, 준공영제·바다로 등 운항 지원*, 마리나 이용 등 이동수단 다양화로 섬 접근성 개선 •볼거리·놀거리: 섬별 테마 선정 및 기초시설 조성 지원, 특화 관광 상품 개발, 유무인도 섬 연계 등 추진 •미식·휴식: 섬 특화 수산물 홍보, 유휴주택 활용 주민쉼터 등 조성 •홍보·마케팅: '제1회 섬의 날'(19.8.8.) 기념 행사' 추진 및 섬 관광 관련 종합정보 제공, 섬 관광 활성화 계획 마련('19년)
경제활력대책회의 19-15 해양레저관광 활성화 대책 (2019.5.19.)	[인프라] 권역별 해양관광명소 조성	<ul style="list-style-type: none"> •7대 권역별 특성화 및 거점 조성 •지역 맞춤형 기반시설 구축 •해양 관광길 개발 : K-Ocean Route
	[콘텐츠] 체험, 체류형 관광콘텐츠 강화	<ul style="list-style-type: none"> •어촌 체험관광 콘텐츠 내실화 •우수 해양관광 콘텐츠 발굴 및 육성 •지속가능한 낚시 환경·문화 조성
	[산업] 해양레저관광핵심산업 육성	<ul style="list-style-type: none"> •사계절 해양치유산업 육성 •마리나산업 활성화 기반 마련 •크루즈산업 경쟁력 강화 •수중레저산업 활성화 지원
	[문화] 교육체험을 통한 친수문화 정착	<ul style="list-style-type: none"> •교육을 통한 친수문화 습득 •체험을 통한 친수문화 체화 •친수문화 확산 기반 조성

자료 : 관계부처 합동(2019), 국가관광전략회의 관광진흥기본계획을 바탕으로 재구성 한 최일선(2019), 해양레저관광서비스 산업 육성방안 연구에서 재인용.

(3) 해양관광 관련 법률

해양관광과 관련된 법률을 살펴보면, 전반적인 해양수산업발전에 대한 내용을 명시하고 있는 해양수산업발전기본법이 2002년 제정되어 있으나, 해양관광정책만을 별도로 제시하고 있는 법률안은 마련되어 있지 않다. 「해양수산업발전 기본법」은 해양과 해양자원의 이용, 보전, 해양산업의 육성을 위한 법률의 기본법으로서 기능하고 있다. 이 법 제3절 해양산업의 육성에서는 해운항만산업, 항만산업, 해양신기술개발과 함께 해양관광의 진흥에 대하여 규정하고 있다. 즉, 법 제28조에서 “정부는 국민의 건강·휴양 및 정서생활의 향상을 위하여 해양에서의 관광활동 및 레저·스포츠(해양관광이라 약칭함)의 진흥을 위하여 필요한 시책을 마련하고, 이를 시행하여야 한다.”라고 규정하여 정부의 해양관광 육성정책 책무를 명문화하고 있다.

한편, 우리나라 현행 법률 중 해양관광과 직·간접적으로 관련이 있는 법률은 「해양수산업발전 기본법」을 비롯하여 「관광기본법」, 「관광진흥법」, 「동서남해안 및 내륙권 발전 특별법」, 「해양생태계의 보전 및 관리에 관한 법률」, 「마리나항만의 조성 및 관리 등에 관한 법률」, 「유선 및 도선사업법」 등 40여 개의 개별 법률이 있다. 이들 법률을 입법목적과 주요 규정을 기초로 분석해 보면, 기본법 및 특별법, 해양공간의 이용, 해양관광 활동 및 안전, 해양환경 보전 등 유형별로 구분할 수 있다.

해양관광과 관련된 법률 중 기본법이나 특별법으로는 「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」, 「해양수산업발전 기본법」, 「관광기본법」, 「환경정책 기본법」 등 4개 법률이 대표적이며, 이들 법률은 해양관광자원과 관련된 계획, 이용, 관광지 지정, 환경기준 등에 대한 기본적인 사항을 규정하고 있다. 「관광기본법」의 경우, 1960년 대 이후 국내외관광이 빠르게 발전하면서 국가적 차원에서 관광산업의 위상을 제고하고 전략산업화를 추진하기 위하여 1975년에 제정되었다. 그러나 「관광기본법」은 선언적 기능을 하고 있을 뿐 구체적인 실행 측면에서는 상위법적 역할을 하고 있지 못하다는 비판이 제기되고 있는 상황이다. 또한 「관광기본법」에서 해양관광정책에 관한 사항은 불명확하고, 기본법과 해양관광 관련 개별법과의 관계도 모호하여 정책추진을 위한 제도적 근거로 활용하기에는 한계가 있다.

한편, 해양관광산업과 관련이 높은 법률은 관광자원의 개발과 관광사업 육성에 관하여 규정하고 있는 「관광진흥법」과 「마리나항만의 조성 및 관리 등에 관한 법률」, 「유선 및 도선사업법」, 「동 서 남해안 및 내륙권 발전 특별법」 등이 있다.

특히, 2007년 12월에 제정된 「동 서 남해안 및 내륙권 발전특별법」은 제28조에서 “해안권과 관련된 시·도지사는 해안권해양관광산업의 진흥을 위하여 필요한 시책을 마련하고 이를 시행하여야 하며, 국가는 해안권 해양관광산업의 진흥을 위하여 필요한 시책을 마련하고 적절한 지원을 할 수 있다”라고 하여 해양관광산업의 진흥을 위하여 국가와 지자체가 필요한 정책을 추진하도록 의무화하고 있다.

「유선 및 도선사업법」에서는 유선사업(遊船事業) 및 도선사업(渡船事業)에 관하여 규정하고 있는데, 사업 면허·신고, 영업, 안전운항 조치 등에 대한 사항이 대부분을 이루고 있고 사업 육성과 지원에 관해서는 규정하고 있지 않다. 「마리나항만의 조성 및 관리등에 관한 법률」의 경우는 제29조에서 마리나 관련 산업을 효율적으로 진흥하기 위하여 마리나산업단지를 조성할 수 있고, 각종 부담금 등의 감면, 마리나 개발사업 또는 산업단지 조성사업에 대한 비용지원, 국공유재산의 대부·사용 등 구체적인 육성방안에 대하여 규정하고 있다.

한편, 「관광진흥법」의 경우는 관광사업과 관광개발과 관련한 절차적 규정이 주를 이루고 있고 관광진흥에 관한 내용은 매우 한정되어 있어 관광산업의 성장에 크게 기여하지 못하고 있다는 지적이 있다.

이후 해양관광분야 중 해수욕장, 크루즈, 수중레저, 수상레저, 마리나, 낚시, 해양치유 등 주요 영역별로 개별 법안들이 제정 개정되면서 해양관광 활성화의 계기를 마련하고 있다²³⁾. 본 연구에서 제안하는 해양관광 신산업과 관련해서는 크루즈, 마리나, 해양치유, 레저스포츠 등과 관련한 법률을 지속적으로 제정 및 시행되고 있는 것으로 나타났다.

23) 해양수산부(2019), 저변확대를 통한 해양관광 활성화방안 연구

[표 2-22] 해양관광 관련 법률

구분	법률명	목적	관련계획
기본법	해양수산발전기본법	해양 및 해양수산자원의 합리적인 관리·보전 및 개발·이용과 해양수산업의 육성을 위한 정부의 기본정책 및 방향을 정함으로써 국가경제의 발전과 국민복지의 향상에 이바지함	해양수산발전기본계획 해양수산발전시행계획
해수욕장	해수욕장의 이용 및 관리에 관한 법률	해수욕장의 이용·관리에 관한 사항을 규정함으로써 해수욕장을 안전하고 쾌적한 국민휴양공간으로 조성하며 국민의 삶의 질 향상과 국민복지증진에 이바지함	해수욕장 기본계획
크루즈	크루즈 산업의 육성 및 지원에 관한 법률	크루즈산업의 육성과 지원에 필요한 사항을 규정함으로써 크루즈산업의 기반을 조성하고 경쟁력을 강화하여 국민경제의 건전한 발전에 이바지함	크루즈산업 육성 기본계획
수중레저	수중레저활동의 안전 및 활성화 등에 관한 법률	수중레저활동의 안전과 질서를 확보하고 수중레저활동의 활성화 및 수중레저사업의 건전한 발전을 도모함	수중레저 기본계획
마리나	마리나항만의 조성 및 관리 등에 관한 법률	마리나항만 및 관련 시설의 개발·이용과 마리나 관련 산업의 육성에 관한 사항을 규정함으로써 해양스포츠의 보급 및 진흥을 촉진하고, 국민의 삶의 질 향상에 이바지	마리나항만기본계획
수상레저	수상레저안전법	수상레저활동의 안전과 질서를 확보하고 수상레저사업의 건전한 발전을 도모함	수상레저안전관리계획
낙시	낙시관리 및 육성법	낙시의 관리 및 육성에 관한 사항을 규정함으로써 건전한 낙시문화를 조성하고 수산자원을 보호하며, 낙시 관련 산업 및 농어촌의 발전과 국민의 삶의 질 향상에 이바지함	낙시진흥기본계획
해양치유	해양치유자원의 관리 및 활용에 관한 법률	해양치유자원을 체계적으로 관리하고 해양치유자원의 활용을 촉진하기 위하여 필요한 사항을 규정함으로써 국민에게 해양치유서비스를 제공하고 관련 산업을 활성화하는 등 국민의 건강증진과 복지 향상 및 국가경제 발전에 이바지하는 것	해양치유자원 관리·활용 기본계획

6. 국내외 사례분석

국내외 사례분석은 본 연구에서 제안하고 있는 해양관광 신산업과 관련하여 충청남도에서 벤치마킹할 수 있는 사례를 중심으로 기술하였다.

1) 해양치유 : 프랑스(휴양관광형)

프랑스는 해양요법을 최초로 산업화한 국가로 탈라소테라피(Thalassotherapy; 해양요법, 해양치유)는 예방 및 치료적 목적으로 해양의 유익한 성분인 해양기후, 해수, 해양진흙, 해조류, 모래 및 기타 해양 추출물을 의학적으로 이용하는 것을 뜻한다. 프랑스 내 해양요법시설은 83개 이상이며 해양요법전문기관 연합체인 ‘프랑스 탈라소(France Thalasso)’가 인증 시스템을 구축하고 있다.

프랑스 탈라소로부터 인증 받은 시설 중 대표적인 곳인 탈라주르(Thalazur)는 1994년 설립되어 프랑스 영불해협, 대서양, 지중해 등 프랑스 모든 연안지역에 위치하며 9개의 센터가 운영되고 있다. 각각의 센터에서 운영하는 프로그램에는 차이가 있지만 보통 2박 3일에서 6박 7일 정도의 기간이며, 그 이상 기간의 프로그램도 있다. 2박 3일 프로그램의 가격은 약 720유로(한화 약 92만 원) 정도이며 스트레스 완화, 미용 프로그램, 임산부 프로그램 등 다양하게 운영되고 있다. 프랑스는 해양치유를 대중적인 대체의학으로 인정하고 있으며, 해안가에 위치한 건강리조트의 일부 요법은 건강보험이 적용되어 국가가 비용을 지원하고 있다.²⁴⁾

해양치유부문에서 정보통신기술(ICT), 사물인터넷(IoT), 가상현실(VR) 등 신기술을 활용한 ‘스마트 해양치유’ 관련하여 프랑스 등 해외사례에서는 추진된 바가 없으나 국내의 완도사례에서 찾아볼 수 있다. ICT·IoT·VR 기술 등을 활용하여 장소·계절과 관계없이 가능하도록 지원하며 해수·염지하수 활용 스마트 수중운동기기, 파도소리·해양경관 등을 활용한 가상현실(VR) 치유콘텐츠 등을 제안하고 있다.

충청남도의 해양치유산업은 서해안의 머드, 소금, 토탄(퇴적물) 등 해양자원을 중심으로 주말·가족 단위 방문객 대상 FAST-Healing, 피부미용 및 근골격계 질환의 완화로 특화하는 레저복합형 산업으로 성장하고 있다. 이에 현재 운영 중인 해양치유산업과 신기술을 활용한 스마트 해양치유방법을 통해 새로운 해양치유관광에 접근할 필요가 있다.

24) 한국해양수산개발원(2019), 해양치유산업 육성을 통한 해양휴양·복지서비스 도입방안

2) 해양생태관광²⁵⁾

홍콩 마이포 습지 자연보호지구(Mai Po Natural Reserve)는 홍콩의 북쪽 신지구에 위치하고 있으며 중국 심천과 인접하여 홍콩과 중국의 국경을 이루던 곳에 있다. 이곳은 홍콩이 중국에 반환되기 전 약 100년간 넓게 발달한 갯벌을 매립하여 벼, 어류, 새, 우, 굴 등을 생산하기 위한 논, 양어장, 새우양식장 등의 인공적 행위가 이루어진 곳이다. 그러나 1976년 홍콩정부와 WWF 등에 의해 인공적으로 조성된 양식장을 매입하여 다시 자연으로 되돌리는 생태계 복원을 통해 생태적 가치가 뛰어난 보호구역으로 설정되었다. 이후 특별 과학 관심 지역 등으로 지정되어 WWF Hong Kong에 의해 관리되고 있으며, 마이포 자연보호구를 포함한 Inner Deep Bay 지역은 1995년에 람사르습지로 지정되었다. 국제적인 습지보호지역으로 약 9만 마리의 철새가 머무르고 가는 철새도래지이며, 습지와 개펄을 바탕으로 450종의 조류를 비롯하여 생물종 다양도가 매우 높은 생태계로서 도요새 및 오리류 등의 이동경로에서 중요한 서식환경을 제공하고 있다. 마이포 자연보호구는 동아시아-오세아니아 철새이동경로의 중간기착지로 철새가 날아드는 10- 11월에서 2-3월까지 철새를 관찰할 수 있다. 그 밖에 전통 고기잡이, 양어장, 새우양식연못 등을 볼 수 있다. 마이포의 역사와 철새의 비행경로 등을 전시해 놓은 WWF교육센터 관람을 포함해 마이포습지를 관람하는 데에는 5시간 가량이 소요된다. 이곳은 생물다양성 관리 지역(Biodiversity Management Zone), 핵심 지역(Core Zone), 사유지역(Private Land Zone), 개방지역(Public Access Zone), 현명한 이용지역(Wise Use Zone) 등으로 구분하여 관리하고 있으며, 일정한 절차를 거쳐 제한적으로 개방하고 입장규율을 설정하여 모든 입장객이 이에 따르게 하고 있다. 또한 자연보호구의 입장료를 습지공원에 비해 비싸게 설정함으로써 생태자원의 가치를 반영하고 탐방객에게 최고의 습지생태계 서비스를 제공하고 있다. 사전허가제 및 비싼 요금에도 마이포 자연보호구의 탐방객은 연간 3-4만 명에 이르는데, 새우양식장 구역은 일 최대이용객 285명, 맹그로브 숲 구역은 300명 등으로 철저히 제한하고 있으며, 단체 탐방객도 일 최대 30명까지이다. 이렇게 관람인원 제한함으로써 생태자원의 지속적인 보전과 현명한 이용이 가능하게 하였다.

25) 자연에서 배우는 생태복원 5회 [라펜트 모바일웹 조정뉴스] https://www.lafent.com/mbweb/news/view.html?news_id=109279에서 요약 정리

3) 마리나

요코하마시에 있는 베이사이드 마리나는 1996년에 개장하여 1500척의 배를 수용할 수 있는 일본 최대의 마리나로 과거에 해저목장으로 사용되던 항구가 물동량이 적어지면서 불법 계류하는 어선 수 및 해상사고의 위험의 증가 등으로 인한 항만 운영에 장애가 되는 등 그 활용도가 날로 떨어짐에 따라 요코하마시에서 장기적인 도시플랜으로서 새로운 형태인 레저용 마리나로 개발을 시도하게 되었다.²⁶⁾ 이에 마리나 개발초기부터도시플랜에 따라 마리나 시설과 함께 상업시설을 배치함으로서 시너지 효과를 누릴 수 있도록 유도하였으며, 마리나는 민·관이 51% 대 49%로 개발비를 부담하는 제3섹터 방식으로 진행되었다. 특히, 건설사, 금융사 등 약 15개사가 참여하여 개발비를 부담하고 아마하 등 대기업이 운영에 참여함으로서 효율성을 증가시켰다.

이에 베이사이드 마리나에는 계류시설, 보트 수리공간, 클럽하우스 등 마리나 시설 뿐만 아니라 숙박시설을 비롯하여 쇼핑몰 아울렛, 레스토랑 등의 시설이 연계되어 있어 마리나를 이용하는 관광객들에게 휴양과 쇼핑을 동시에 즐길 수 있는 일본 최대의 복합시설로 자리 잡았다. 또한 4개의 섹터로 구분하여 리셉션 데스크 및 미팅 룸, 보안실, 샤워실, 카페 등이 있는 중앙센터와 각각 동서에 요트등록 센터를 두고 그 곳에도 미팅 룸과 샤워시설 등을 구비하여 고객의 편의를 제공하고 있다. 또 별도로 서비스센터를 운영을 통해 요트와 관련된 별도 서비스를 제공받을 수 있고, 기타 급유서비스 및 유지보수도 제공하고 있다. 이를 통해 1996년 4월에 문을 연 베이사이드 마리나는 1993년에 회사설립 후 3년 만에 정부와 지자체 대출을 모두 갚고 2015년 기준 연매출 14억~15억 엔, 영업이익 1억5000만~2억 엔을 기록하는 일본의 대표적인 마리나 성공사례를 보여주고 있다.

베이사이드 마리나는 레저선박을 정박하는 주차장으로서의 마리나 뿐만이 아니라 국제여객선터미널 근처에 위치한 입지적 조건을 바탕으로 방문객이 자연스럽게 수변공간에서 쇼핑, 식사, 요팅 등 다양한 목적을 이룰 수 있는 공간으로 레저문화와 산업, 관광을 복합시킨 복합형문화시설로서 자리 잡고 있다.

26) 세계의 마리나 4-요코하마 베이사이드 마리나 (요팅매거진_2009년 12월호),
http://www.ckmarinegroup.com/new_html/company/customer.

4) 크루즈

세계관광기구(UNWTO)는 크루즈가 21세기에 성장성이 가장 높은 관광분야로 지정 한바 있으며, 크루즈는 2010년에 들어 세계적인 불황과 저성장에도 불구하고 지속적인 성장을 하고 있어 불황기의 새로운 비즈니스로 관심이 집중되고 있다.²⁷⁾ 최근의 크루즈 산업은 탑승객의 대중화 트렌드에 따라 젊은 관광객들을 위한 IoT와 AI를 이용한 첨단기술이 적용되고 있다. 크루즈 선박은 대규모 승객과 탑승시간 동안의 여가 활용을 위해 센서, 연결장치, 인공지능 및 클라우드 컴퓨팅 등 기술 트렌드를 접목하여 보다 혁신적이고 체험형 관광을 선호하는 젊은 관광객들을 유치하고 있으며, 작은 스마트시티 구현에 그 목적을 두고 있다.²⁸⁾

독일 세계 최대 크루즈 선사인 Carnival Corporation은 독일 내 크루즈 선사 AIDA Cruises와 Carnival Maritime을 자회사로 두고, 유럽과 아시아를 운행하는 자사 크루즈선(AIDA Cruises, Costa Asia 등) 등 27척을 관리하고 있다. Mr. John Padgett(Chief Experience and Innovation Officer)가 디즈니에서 근무할 당시 만든 기술을 2014년 회사를 옮기며, 신조 크루즈선에 접목하였는데 Carnival Corporation은 AI를 웨어러블 장치에 접목해 목걸이, 시계 등의 형태로 자사 크루즈 선사 Princess Cruises에 Ocean Medallion 이름으로 위치의 확인부터 객실 제어, 식음료, 엔터테인먼트, 숙박, 레크리에이션 등의 이용현황 확인 및 예약을 한 번에 제어할 수 있는 제품을 출시하였다.

2018년 기준 Ocean Medallion을 통해 크루즈 내에서 건강 상태 체크, 여권과 서류 관리, 모바일 비디오 게임, 목적지 가상현실 경험을 제공함으로써 승객을 보다 효과적으로 케어 할 수 있는 시스템으로 자리 잡았으며, 이로써 NFC, BLE 기술이 본격적으로 적용된 스마트 크루즈(Smart Ship)를 구현하기 시작하였다. 더불어 이미 투입되고 있는 IoT기반의 기술을 넘어 AI가 접목돼 각 탑승객들마다의 선호를 완벽히 분석하는 한편, 여객선에서 가장 중요한 안전을 위해 승객을 관리하는 목표를 가지고 개발하고 있다. 구체적인 어떤 기술을 준비하는지 알려져 있지는 않지만 크루즈 승객의 안전과 엔터테인먼트가 가장 중요한 키워드로 자리 잡고 있다.

27) 한국해양수산개발원(2014), 연안 크루즈 산업의 성장 잠재력과 발전전망 연구

28) 독일 크루즈산업, 스마트시티와 만나다(<https://news.kotra.or.kr/user/globalAllBbs/kotranews/>)

5) 해양레포츠

국내에서 행해지는 해양관광은 여름 성수기 해수욕 중심의 해변활동에서 선진국형 모델인 해양레포츠 및 체험활동으로 확대되면서 다양화되고 있는 추세이다. 특히, 소득 수준의 향상과 함께 요트와 서핑 등 해양레저스포츠가 대중화되고 있으며, 지자체 또한 국제요트대회, 서핑대회 등의 유치를 통해 특산물형 해양축제에서 레포츠형 해양축제로 변모하고 있다. 관광적 특성이 강한 해양레포츠는 해변 산책/경관 감상, 탐조관광, 해변동식물 관찰, 경관 감상 또는 사진촬영²⁹⁾등으로 구분하고 있다.

뉴질랜드의 아벨테즈먼 국립공원은 뉴질랜드 남섬의 아름다운 풍광과 공원에 서식하는 야생동물을 볼 수 있으며 다양한 해양레포츠관광을 누릴 수 있는 지역으로 알려져 있다. 특히 해안을 따라 걷는 아벨테즈먼 코스트 트랙으로 유명하며 아벨 타즈만 코스트 트레일의 백미인 바다가 썰물일 때를 이용해 해안을 건너가는 조수 크로싱이 유명하다. 이 외에도 크루즈, 수상 택시, 카약, 헬리 투어, 쌍동선 항해 등 해양레저여행상품을 이용해 물, 육지 또는 하늘에서 국립공원을 탐방할 수 있는 바닷길이 조성되어 있다³⁰⁾. 바닷길은 카약, 요트, 스노쿨링, 트래킹 등을 1~5일까지 즐길 수 있는 15개의 코스와 별장, 캠핑장 등 숙박시설, 짐 운반 서비스 등을 제공하며 관광객은 시간, 레저 활동, 숙박시설 등을 직접 구성하고 체험 가능하다. 이외에도 레저기구를 대여해 편도로 이용하고 다른 곳에서 반납할 수 있어 같은 장소를 왕복하지 않아도 된다.

이외에도 Global Market Insights에 따르면 미국 레저보트 시장은 2024년까지 연평균 약 4%씩 성장할 것으로 전망되며 2024년 미국 레저보트 시장은 285억 달러, 즉 한화로 약 32조 2,420억 5,000만 원의 규모로 성장할 것으로 전망하였다.³¹⁾

국내해 바다에서 요트나 카약을 편도로 이용할 수 있는 투어코스는 드물고, 30분~1시간 동안 연안 한 바퀴를 돌고 오는 정도로 활동이 제한적이다. 이에 우리나라에서도 해양레저관광 거점, 거점 마arina, 어촌뉴딜 300사업지, 어촌·어항 등을 연결하여 전국일주가 가능한 K-Ocean Route를 개발함에 따라 뉴질랜드 사례를 바탕으로 해양레포츠를 체험할 수 있는 루트를 개발하여야 하며, 부가가치가 높은 레저보트의 도입을 통한 해양레저의 다각화가 필요하다.

29) 해양수산개발연구원(2013), 해양레저스포츠 진흥을 위한 정책방향 연구

30) 뉴질랜드 관광 홈페이지(<https://www.newzealand.com/kr/feature/national-parks-abel-tasman>)

31) 해양수산해양산업정보포털(2018), 한국 레저보트 시장 향후 5년간 지속적 성장 전망

제3장 충남 해양관광 신산업 관련 실태분석과 과제도출

1. 해양관광 관련 환경여건분석

1) 거시적인 해양관광 신산업 트렌드 분석³²⁾

세계 관광시장은 최근 10년간 연평균 3.9% 이상 성장 중이며, 전체 관광시장에서 해양관광의 비중은 약 50%로 추정(UNWTO)되고 있다. 특히, 2017년 세계 관광객 규모는 13억명, 시장규모는 1,460조원으로 추산되며, 세계 주요 선진국은 해양기반 경제규모 내 해양관광의 경제적 가치를 측정·산출하는 등 그 중요성을 인지하고 적극 육성 중에 있다.

국외사례를 살펴보면 미국이 전체 해양산업 361조원 중 해양관광³³⁾은 135조원(36.1%)을 차지하고 있으며, 중국의 경우 전체 해양산업 700조원 중 해양관광³⁴⁾(146조원)이 17.1%를 차지하고 있는 것으로 나타났으며, 유럽의 경우 전체 해양산업(218조원) 중 해양관광³⁵⁾(90조원)이 41.2% 차지하였다. 세계관광기구가 선정한 '미래 10대 관광 트렌드³⁶⁾' 중 해변휴양, 스포츠, 크루즈 등 6개가 해양 또는 연안에서 이루어 질 것으로 분석하고 있다.

국내 해양레저관광 이용객은 2017년 580만 명을 기록³⁷⁾하였으며, 서핑(10만), 수중레저(108만), 카누·카약(1.5만) 등 다양한 분야로 확대가 가속화 되고 있다. 특히, 국내 6대 광역시 조사(2017 해양관광이용실태조사)에 따르면 해양레저관광 누적 이용경험은 99.3%로 해양레저, 어촌체험마을, 도서관광 등 다양화되고 있는 추세이다. 특히 강릉선 KTX와 고속도로(상주·영덕) 개통 등 해안지역 접근성 개선과 근무시간 단축에 따른 여가시간 확대로 해양레저관광의 수요가 증가하고 있다. 이와 더불어 모바일·온라인·SNS를 통한 정보공유와 예약으로 접하기 어렵던 수중레저, 마리나, 크루즈

32) 관계부처 합동(2019), 해양레저관광활성화대책 재정리

33) 보트소매업, 음식업, 호텔 및 숙박시설업, 마리나, 레저용 차량주차장 및 캠프장, 수상관광투어, 오락·레크리에이션 서비스업, 동물원·수족관 포함(2015년 기준)

34) 해양유람, 해양레저, 해양스포츠 등 포함(2017년 기준)

35) 숙박, 여객, 기타 지출로만 측정되어 상대적으로 좁게 설정

36) 해변, 스포츠, 크루즈, 도서, 생태, 농어촌, 문화, 모험, 테마파크, 국제회의

37) 해양관광실태조사(통계진흥원), 낚시(700만명), 해수욕장(1억명), 단순 어항방문 제외

등 고부가가치 해양레저관광의 수요가 증가세에 있다. 또한, 생활수준 향상 및 고령화 등으로 힐링, 건강에 대한 국민 관심이 커지고 있어 국내 웰니스(wellness) 관광시장도 지속 확대 전망되고 있다.³⁸⁾

이러한 여건변화와 함께 기존 marina·크루즈 외에 수중레저, 해양치유, 무동력레포츠(카약·카누, 패들보트) 등 최근 트렌드를 반영한 산업 육성 정책에 대한 필요성이 증대 되고 있어, 정부에서는 2019년 해양레저 관광활성화 대책을 수립하였다.

다함께 즐기는 바다, 활력 넘치는 연안지역이라는 비전아래 3개의 목표와 인프라, 콘텐츠, 산업, 문화 총 4대 전략과 13개 추진과제를 설정하였다. 또한 권역별 맞춤형 해양레저관광 명소를 조성하기 위해 7개 권역별 특성에 맞는 해양레저관광 인프라 및 콘텐츠 개발을 제시하고 있다.³⁹⁾



자 료 : 관계부처 합동(2019), 해양레저관광활성화대책.

[그림 3-1] 해양레저 관광거점 조성

이 중 주목할 만한 것은 4대 전략 중 산업 부문인 해양레저관광 핵심산업 육성전략에서 성장 가능성이 높고 연관 산업 파급효과가 큰 4대 해양레저관광 산업을 국가 경제의 새로운 성장 동력으로 육성하겠다는 전략을 수립하였다. 이를 위해 사계절 해양치유산업 육성, marina 산업 활성화 기반마련, 크루즈산업 경쟁력 강화, 수중레저산업 활성화 지원을 과제로 삼고 있다. 해양레저관광산업의 4대 전략과제별 주요 내용은 다음과 같다.

38) 고령친화산업 '12년 27조 → '20년 73조원 성장 전망(한국보건산업진흥원(2015))

39) 수도권(도시위락형 marina), 서해안권(해양문화·생태관광), 다도해권(섬·연안·어촌 연계 체험), 제주권(수중레저), 한려수도권(휴양·힐링형 체류), 동남권(친수문화 선도), 동해안권(해양레저스포츠)

① 사계절 해양치유 산업 육성

급격한 고령화(17년 고령사회 진입)로 건강한 삶에 대한 관심과 만성(고혈압, 결핵 등), 환경성(천식, 아토피 등) 질환에 대한 치유 수요가 증가하고 있다. 이에 따라 정부에서는 본 계획을 통해 치유자원 발굴 및 효능검증, 산업화 모델 개발 등 기초연구 수행, 선도 사례 육성, 법·제도 정비 등 국가 주도의 활성화 기반을 조성하고 있다. 또한 해양자원을 조사하여 개방형 DB를 구축하고, 임상을 통한 치유 효능 검증, 치유자원과 지역 특성에 맞는 산업모델 개발 등 기초연구 수행을 계획하고 있다. 지역 해양레저관광자원(마리나, 섬, 갯벌 등)과 어촌 고유의 문화가 반영된 시설 등과 연계한 복합 콘텐츠를 개발하여 부가가치 창출을 계획하고 있다. 또한 해양치유벤처 지원 및 펀드 조성, 인바운드 관광시장 개척 지원, 사회보장보험체계 편입 등 해양치유 산업 활성화 지원을 계획하고 있다.

② 마리나산업 활성화 기반 마련

2018년 기준 마리나업은 사업체가 2018년에 154개사이며, 레저선박 약 2.2만척, 조종면허 취득자 23만명에 달하는 등 연간 10% 이상이 증가하였다. 하지만 국내 요트 건조가 가능한 조선사의 증가는 전국 50여개로 해외 선진국 대비 40%의 기술수준으로 평가되며, 최근 5년간 업체수는 정체되고 있다. 이에 정부는 파제·호안 등 기반시설에 대해 300억 원 한도로 국가가 지원하는 거점형 마리나를 올진 후포, 진해 명동, 부산 해운대, 여수 웅천, 안산 방아머리, 당진 왜목 등 6개소에 조성을 추진하고 있다. 또한 마리나 수요 증진을 위해 마리나 체험교실, 해양레저워크 등 대국민 체험기회 제공, 도쿄 올림픽(20) 및 국제 요트대회 시 해외 요트 국내 기항 유치 등을 추진하였다.

③ 크루즈 산업 경쟁력 강화

전 세계 크루즈 시장은 향후 2027년까지 연평균 4%, 아시아 시장은 연평균 약 3.9%의 지속적인 성장이 예상되고 있다. 이에 정부는 2018년 6개였던 크루즈 터미널을 2019년 7개로 확대하고 크루즈선 대형화 및 크루즈 기항 확대에 대비하여 크루즈 부두·터미널 등 관련 인프라 확대, 기존 인프라의 보강을 추진하고 있다.

또한, 항로 다양화 및 크루즈 산업 활성화를 위해 국내 모항 크루즈 항로를 연안·환동(서)해 등에 다양화하고, 전문 인력 양성, 선용품 산업지원 등을 추진하는 한편, 환동해(한국-러시아-일본), 환서해(한국-동남아) 등 노선을 개발하고, 연안(복합지구, 섬) 크루즈 확대를 위한 운영방안을 검토하였다.

④ 수중레저산업 활성화 지원

국내 수중레저 인구는 2015년 76만명에서 2016년 108만명으로 42% 급증했으며 수중레저 사업체는 2018년 기준 497개소, 종사자는 964명이었다. 수중레저에 대한 관심이 증가하는 추세이나 1회성 단순 체험 빈도가 높고, 국외 유출 수요가 많아 편리한 국내 이용여건 마련이 필요한 실정이다. 수중레저업체(교육업, 운송업, 장비대여업)는 등록제도인데 2017년 368개소에서 2018년 497개소로 증가하였으나, 날씨와 계절의 영향으로 수중레저 산업 성장에 한계를 느끼고 있다. 이에 정부에서는 수중 환경과 개발여건 우수지역을 선정⁴⁰⁾하여 육상(다이빙 교육시설, 장비 대여소 등), 해중(인공어초, 해조류 식재 등) 수중레저 시설 조성 지원을 계획하고 있다. 그리고 수중레저업자와 어촌계 상생을 위해 다이빙 지원시설 내(샤워장 등) 어업인 수익공유 방안을 마련하고 지역주민 다이빙 강사 육성을 지원 등의 정책개발을 모색하고 있다.

이처럼 정부에서는 해양레저관광 핵심 산업 육성을 위해 향후 성장 가능성 및 고부가가치의 해양관광 신산업에 주목하여 관련 정책을 수립 및 추진하고 있다.

2) 국내 및 충남의 해양관광 여건분석

해양관광은 해변, 해상, 해중 등 바다에 인접한 지역에서 휴식, 여가, 위락 등 관광 목적으로 체류하는 활동과 바다에 인접한 지역인 해안가를 낀 읍·면·동, 도서지역은 도서 전체를 범위로 하여 국내 및 충남의 연안지역을 대상으로 해양관광자원의 여건분석을 실시하였다.

국내에서 연안에 대한 정의는 연안관리법 제2조에서 “연안이라 함은 연안해역과 연안육역을 말하며, 연안해역은 바닷가와 만조 수위선으로 부터 영해까지의 외측한계까지의 바다를 말한다.”라고 규정하고 있다. 그리고 연안육역은 무인도서, 연안해역의 육지쪽 경계선으로부터 500m(항만, 어항, 산업단지의 경우 1km) 범위 안의 육지지역을 말한다. 연안은 해안선을 중심으로 해양환경에 영향을 미치는 일정한 범위의 육지와 육지 활동으로 부터 직접 또는 간접적으로 영향을 받는 해역을 포함하는 지역을 말한다. 이러한 연안은 항만·어항·수산동식물의 산란·서식지로서 뿐만 아니라 간척·매립을 통한 산업공간으로의 활용도가 매우 높은 지역이다.⁴¹⁾

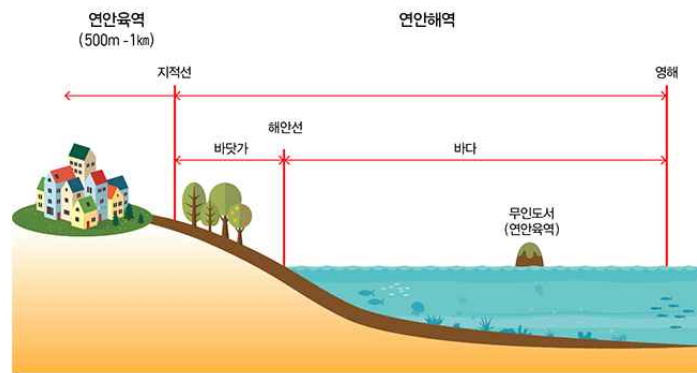
40) 강원 고성, 제주 2개소 조성을 위한 '19년 실시설계비 각 10억 원 반영

(1) 환경여건

① 연안지역 지리적 환경

국내 해안선의 총 연장은 14,962.8km이며, 가장 큰 해안선을 보유한 지역은 전라남도로서 우리나라 전체의 45.1%(6,743.3km)를 보유하고 있다. 다음으로는 경남 2,512.8km, 충남 1,242.0km, 인천 1,078.8km 순이다.

연안관리법에 의하면 연안은 바다와 육지가 맞닿아 서로 영향을 미치는 공간으로 연안육역과 연안해역으로 구분할 수 있다. 연안육역은 무인도서와 육지쪽 경계선으로부터 500~1,000m(항만, 국가어항, 산업단지) 이내의 육지지역으로 연안 통합관리계획에서 정한지역을 말하고, 연안해역은 바닷가와 바다의 사이를 말한다. 우리나라의 연안의 면적은 91,000km²이고, 연안육역 4,000km², 연안해역 87,000km²을 포함한다.⁴²⁾



자료 : 해양수산부 연안포털(<http://coast.mof.go.kr/>)

[그림 3-2] 연안의 범위

② 연안지역 지자체

해양환경이 직간접적으로 영향을 미치는 국내의 연안을 끼고 있는 시·도, 시·군·구 현황을 살펴보면 전국 11개 시·도, 27개 시, 29개 군, 18개 구가 이에 해당된다. 충남은 경남과 함께 총 7개의 연안 시·군이 위치해 있어 전국에서 4번째로 많은 연안 지자체가 위치해 있고, 주로 수산업과 해양관광업이 발달해 있다.⁴³⁾

41) 해양수산부 연안포털(<http://coast.mof.go.kr/>, 2019)

42) 김중화(2018), 충남 신해양도시 개념 및 육성방안

43) 김중화(2019), 충청남도 해양산업 혁신성장 방향에서 발췌하여 재정리

[표 3-1] 전국 연안지역 현황

구 분	지자체(시·군·구)	비 고
계	11개 시·도, 74개 시·군·구	27시, 29군, 18구
부산	중구, 동구, 남구, 서구, 사하구, 해운대구, 수영구, 영도구, 강서구, 기장군	9구 1군
인천	중구, 동구, 서구, 남구, 남동구, 연수구, 강화군, 옹진군	6구 2군
울산	동구, 남구, 북구, 울주군	3구 1군
경기	안산시, 평택시, 시흥시, 김포시, 화성시	5시
충남	서산시, 보령시, 아산시, 당진시, 태안군, 서천군, 홍성군	4시 3군
전북	군산시, 김제시, 부안군, 고창군	2시 2군
전남	목포시, 순천시, 광양시, 여수시, 영광군, 함평군, 무안군, 신안군, 영암군, 해남군, 진도군, 완도군, 강진군, 장흥군, 보성군, 고흥군	4시 12군
경북	포항시, 경주시, 영덕군, 울진군, 울릉군	2시 3군
경남	창원시, 거제시, 사천시, 통영시, 하동군, 남해군, 고성군	4시 3군
강원	삼척시, 동해시, 강릉시, 속초시, 양양군, 고성군	4시 2군
제주	제주시, 서귀포시	2시 (행정시)

자료 : 김종화(2019), 충청남도 해양산업 혁신성장 방향.

③ 연안지역 인구

국내의 연안 시·군·구 인구는 2019년 기준 14,480천명으로 전국 인구(51,850천명)의 약 27.9%를 차지한다. 2019년 기준 연안 시군구 인구분포를 살펴보면 경기 연안의 인구가 전국 연안 시군구인구의 20%인 2,890천명으로 가장 많은 것으로 나타났으며, 인천연안 2,142천명(14.8%), 부산연안 1,827천명(12.6%)순으로 나타났다. 이중 충남의 연안인구는 총 973천명으로 전체 연안인구의 6.7%를 차지하고 있다.

[표 3-2] 시도별 연안인구(2019)

구분	합계	부산	인천	울산	경기	강원	충남	전북	전남	경북	경남	제주
인구수(천명)	14,480	1,827	2,142	924	2,890	508	973	463	1,544	859	1,679	671
비중(%)	100.0	12.6	14.8	6.4	20.0	3.5	6.7	3.2	10.7	5.9	11.6	4.6

자료 : 해양수산부 연안포털(<http://coast.mof.go.kr/>).

④ 유·무인 도서

국내 유·무인 도서는 총 3,348개소로 이중 유인도서는 470개소(14.04%), 무인도서 2,878개소(85.96%)로 이 중 무인도서의 경우 「무인도서의 보전 및 관리에 관한 법률」에 의해 관리된다. 2020년 6월 기준 2,267개소의 무인도서가 관리유형에 지정되어있

는데 전남연안(1,371개소)에 가장 많은 섬이 분포해있다. 충남의 경우 183개소의 관리 유형 지정무인도서가 위치하고 있으며, 이 중 이용개발가능 무인도서는 133개소이다.⁴⁴⁾

⑤ 연안 생태환경

국내의 연안습지인 갯벌면적을 살펴보면, 총면적은 2,482km²이며 서해안에 84%가 분포하고 있다. 전남이 1,053.7km²(42.5%)로 가장 큰 면적을 차지하고 있으며, 다음으로 경기·인천 896.0km²(36.1%), 충남 338.9km²(13.7%), 전북 110.5km²(4.4%), 경남·부산 82.9km²(3.3%)의 순이다.⁴⁵⁾

해양 및 습지 보호구역은 총 56개소로 면적으로는 9,754km²가 지정되어 있다. 보호구역 유형으로는 국립공원, 수산자원보호구역, 습지보호지역, 해양보호구역, 환경보전해역, 랍사르 습지 등이 있다. 또한 연안에는 다양한 생물종이 출현하고 있으며, 연안해역에 4,832종, 연안육역에 6,999종이 출현하고 있다.

[표 3-3] 연안생태 생물종(2019)

구분	대형저서동물	무척추동물	식물플랑크톤	중형저서동물	해조류	어류	동물플랑크톤	갑각류	두족류	해초류
생물종(종)	1,563	943	933	437	290	283	244	109	25	5

자료 : 해양수산부 연안포털(<http://coast.mof.go.kr/>).

(2) 연안지역 산업 현황

국내 연안지역에 입지해 있는 산업단지는 2020년 9월 기준 471개가 있다. 이는 전체 산업단지 1,233개의 38.1% 수준이다[표 3-4]. 전국연안에서 산업단지가 많은 시·도는 충남연안 83개소, 전남연안 75개, 경남연안 및 경기연안 63개, 경북연안 52개 순이다. 세부적으로는 국가산업단지가 경남연안 7개, 일반산업단지가 경기연안 67개, 도시첨단산업단지가 부산, 인천, 경기, 충남 연안에 각 2개씩, 농공단지가 전남연안 42개로 가장 많다. 충남연안은 연안 시·도 중에 가장 많은 산업단지가 입지해 있고, 세부적으로 국가산업단지 6개, 일반산업단지 34개, 도시첨단 2개, 농공단지 41개가 위치해 있다[표 3-6]. 산업단지 지정면적으로 보면 연안지역의 지정면적은 934,326천m²로 전체(1,429,977천m²)의 65.3%에 해당된다. 지정 면적이 가장 넓은 지역은 전남연안으

44) 해양수산부 연안포털(<http://coast.mof.go.kr/>)

45) 해양수산부(2019), 2019 해양수산 통계연보

로 226,145천㎡이다. 충남도 85,034천㎡의 지정면적으로 전국연안 시·도 중에서 5번째로 넓다.

[표 3-4] 연안지역 산업단지 현황(2020)

구 분	산업단지 (개)					지정면적 (천㎡)
	계	국가	일반	도시첨단	농공	
전 국	1,223	47	674	30	472	1,429,977
합 계	471	44	271	9	147	934,326
부산연안	37	2	32	2	1	40,557
인천연안	13	2	9	2	-	19,309
울산연안	29	2	23	-	4	90,239
경기연안	63	6	56	1	-	212,112
강원연안	21	2	8	-	11	12,737
충남연안	83	6	34	2	41	85,034
전북연안	29	4	6	-	19	96,825
전남연안	75	7	25	1	42	226,145
경북연안	52	3	37	-	12	70,908
경남연안	63	8	40	1	14	78,004
제주연안	6	2	1	-	3	2,456

주 : 전국 산업단지 개수는 1,227개이나, 두 개 지역(광역자치단체)에 걸쳐있는 4개의 산업단지를 제외하고 1,223개로 계산함.

두 지역에 걸친 산업단지 : 한국수출산업단지(서울, 인천), 빛그린국가산업단지(광주, 전남), 아산국가산업단지(경기, 충남), 명지독산국가산업단지(부산, 경남)

자료 : 한국산업단지공단(2020년 2분기), 전국산업단지 통계.

연안지역 산업단지 생산 및 고용현황을 살펴보면 전국 총 10,4786개 업체 중 총 51,949개 업체(49.5%)가 연안지역 산업단지에 입주해있는 것으로 나타났다. 고용인원의 경우에도 전체 산업단지 2,194,651명 중 48.1%인 1,054,680명이 연안지역 산업단지에 고용되어있는 것을 확인할 수 있다.

이 중 충남 연안의 산업단지 생산 및 고용현황을 살펴보면 총 전체 연안 산업단지 입주 업체 중 1,230개의 업체(2.3%)가 입주한 것으로 나타났으며, 전국 연안지역 대비 6.0%인 63,558명이 고용되어있는 것을 알 수 있다.

충남 연안지역 산업단지의 누계생산액은 31,175,757백만원으로 전체 연안지역 누계생산액의 약 11.7%를 차지하고 있으며, 누계수출액은 18,182,533백만원으로 전체 연안지역의 20.8%의 높은 비중을 차지하고 있다.

[표 3-5] 연안지역 산업단지 생산 및 고용현황(2020)

구 분	입주업체(개)	가동업체(개)	고용현황(명)	누계생산액 (백만원)	누계수출액 (천달러)
전 국	104,786	95,590	2,194,651	464,071,776	164,936,324
연안지역 합계	51,949	47,941	1,054,680	266,570,409	87,531,143
부산연안	6,527	6,077	101,110	17,845,345	5,307,595
인천연안	9,575	9,204	142,816	17,604,420	3,243,758
울산연안	1,847	1,461	125,760	70,546,427	27,497,246
경기연안	24,005	22,559	348,621	46,526,998	10,030,372
강원연안	505	437	5,075	468,378	36,513
충남연안	1,230	1,038	63,558	31,175,757	18,182,533
전북연안	1,508	1,225	27,728	8,790,185	1,534,845
전남연안	2,334	1,944	61,982	36,800,334	12,907,012
경북연안	898	743	28,453	12,155,947	2,445,527
경남연안	3,293	3,038	146,146	23,994,152	6,308,975
제주연안	227	215	3,431	662,466	36,767

자료 : 한국산업단지공단(2020년 2분기), 전국산업단지 통계.

충남의 연안 사업단지 현황을 살펴보면 총 83개소의 산업단지 중 아산시가 23개로 가장 많이 위치하고 있으며, 당진시 16개, 서산시 15개, 보령시 12개, 홍성군 10개, 서천군 5개, 태안군 2개 순인 것을 알 수 있다.

[표 3-6] 충남연안 산업단지 현황(2018.8)

구 분	산업단지 (개)					지정면적 (천㎡)
	계	국가	일반	도시첨단	농공	
충남연안	83	6	34	2	41	85,034
아산시	23	-	14	-	9	17,487
보령시	12	1	3	-	8	11,844
서산시	15	1	10	-	4	15,103
당진시	16	3	6	-	7	33,338
홍성군	10	-	1	1	8	3,367
서천군	5	1	-	-	4	3,751
태안군	2	-	-	1	1	144

자료 : 한국산업단지공단(2020년 2분기), 전국산업단지 통계.

충남 연안지역에 위치한 산업단지 생산 및 고용현황을 살펴보면 총 1,230개의 업체가 입주해 있으며, 당진시가 378개로 가장 많으며, 다음으로 아산시 294개, 서산시 214개 순이다. 고용인원은 전체 63,558명 중 아산시가 34,322명으로 가장 많으며, 서산시 11,027명, 당진시 10,536명의 순이다. 또한 누계 생산액은 아산시가 15,049

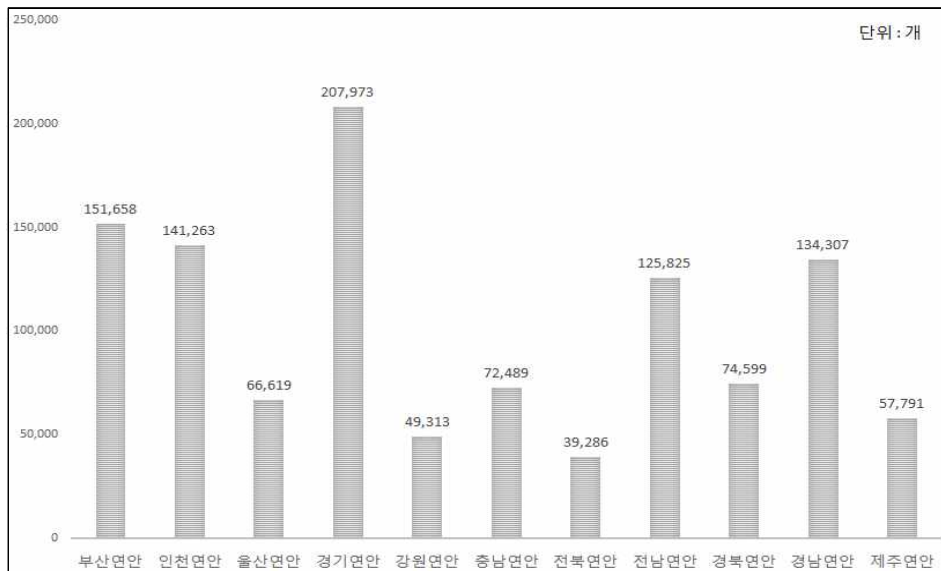
백만원, 서산시 10,178,200백만원, 당진시 4,946,737백만원의 순이다.

[표 3-7] 충남연안 산업단지 생산 및 고용현황(2020)

구 분	입주업체(개)	가동업체(개)	고용현황(명)	누계생산액 (백만원)	누계수출액 (천달러)
충남연안	1,230	1,038	63,558	31,175,757	18,182,533
아산시	294	273	34,322	15,049,802	12,987,081
보령시	140	140	4,160	535,400	45,902
서산시	214	163	11,027	10,178,200	3,794,900
당진시	378	273	10,536	4,946,737	1,225,291
홍성군	97	96	1,982	309,018	121,859
서천군	86	72	1,347	140,600	6,800
태안군	21	21	184	16,000	700

자료 : 한국산업단지공단(2020년 2분기), 전국산업단지 통계

연안지역의 총 사업체 수는 2018년 기준으로 1,121,123개이다. 이 중 경기연안이 207,973개로 가장 많고, 다음으로 부산연안 151,658개, 인천연안 141,263개, 경남연안 134,307개, 전남연안 125,825개 순이다. 충남연안은 72,489개로 7위를 점하고 있다.⁴⁶⁾



원자료 : 국가통계포털 「<http://kosis.kr>」

자료 : 김종화(2018), 충남 신해양도시 개념 및 육성방안.

[그림 3-3] 연안지역 사업체 수(2016년)

46) 김종화(2018), 충남 신해양도시 개념 및 육성방안

(3) 항만 현황

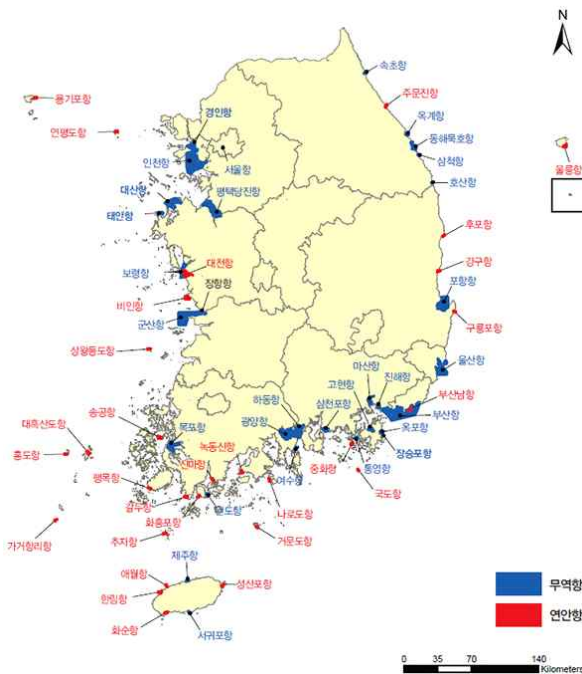
① 전국의 항만

2018년 기준 전국의 항만은 총 60개소가 위치하고 있으며, 무역항 31개, 연안항 29개로 분류된다. 이 중 국가관리 무역항 14개소, 지방관리 무역항 17개소, 국가관리 연안항 11개소, 지방관리 연안항 18개소로 분류된다. 또 향후 개발이 계획되는 신항만은 전국적으로 12개가 위치하고 있다.

[표 3-8] 전국 항만현황(2018)

무역항 (31개소)	국가관리항 (14개소)	인천항, 경인항, 평택 · 당진항, 대산항, 군산항, 장항항, 목포항, 광양항, 여수항, 마산항, 부산항, 울산항, 포항항, 동해 · 묵호항
	지방관리항 (17개소)	서울항, 보령항, 태안항, 완도항, 삼천포항, 통영항, 고현항, 옥포항, 장승포항, 진해항, 속초항, 옥계항, 삼척항, 호산항, 제주항, 서귀포항, 하동항
연안항 (29개소)	국가관리항 (11개)	용기포항, 연평도항, 상왕등도항, 흑산도항, 가거항리항, 거문도항, 국도항, 후포항, 울릉항, 추자항, 화순항
	지방관리항 (18개)	대천항, 비인항, 송공항, 홍도항, 진도항, 땅끝항, 화흥포항, 신마항, 녹동산항, 나로도항, 중화항, 부산남항, 구룡포항, 강구항, 주문진항, 애월항, 한림항, 성산포항

자료 : 해양수산부(2018), 제4차(2021~2030) 항만기본계획 수립 추진 보도자료(2018.6.20.).



자료 : 해양수산부 연안포털(<http://coast.mof.go.kr/>)

[그림 3-4] 전국 항만 분포도(2020)

이 중 충청남도에는 무역항 5개소와 연안항 2개, 신항만 1개가 위치하고 있다. 무역항 중 국가관리항으로는 평택·당진항, 대산항, 장항항이 위치해 있으며, 지방관리항으로는 태안항, 보령항이 위치하고 있다. 연안항은 지방관리항으로 대천항과 비인항이 위치하고 있다.

[표 3-9] 충남 항만현황

종류	관리	명칭	관리주체	위치	지정일자
무역항	국가관리 (3)	평택·당진항	평택지방해양수산청	당진시 석문면, 송악읍 경기도 평택시 포승읍	1986. 12.
		대산항	대산지방해양수산청	서산시 대산읍	1991. 10.
		장항항	군산지방해양수산청	서천군 장항읍	1968. 01.
	지방관리 (2)	태안항	충청남도	태안군 원북면	1998. 02.
		보령항	충청남도	보령시 오천면, 천북면	1983. 08.
연안항	지방관리 (2)	대천항	충청남도	보령시 신흑동	1970. 07.
		비인항	충청남도	서천군 서면	1970. 07.

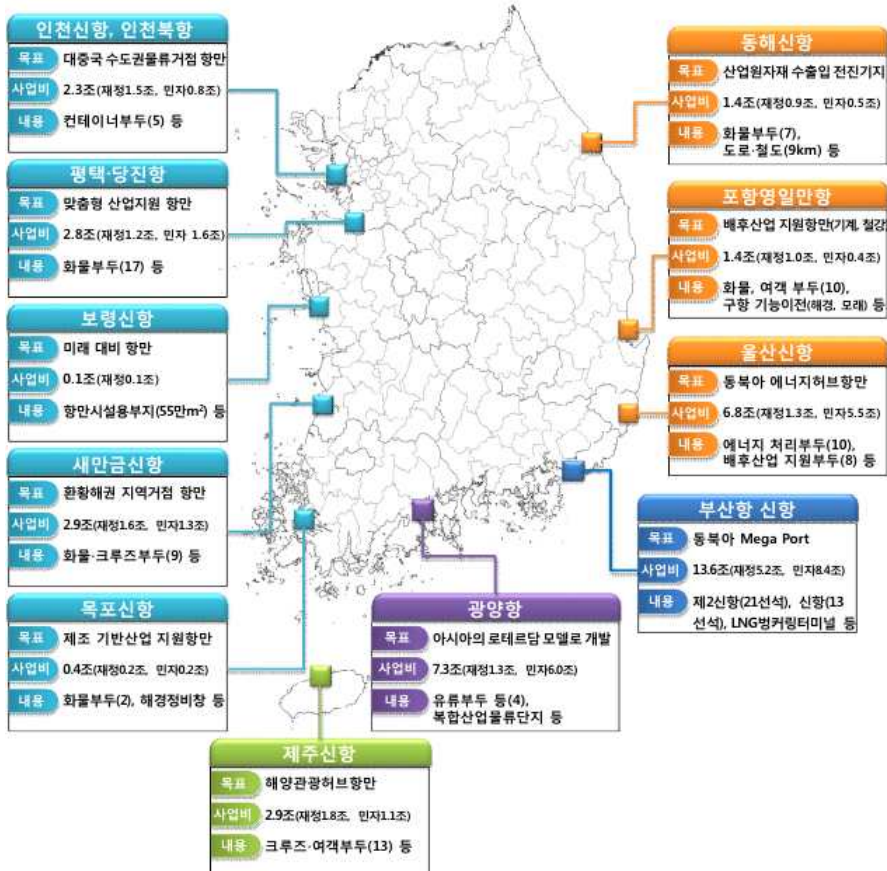
자료 : 충남연구원(2017), 도내항만 물동량 인포그래픽(CNI 인포그래픽 제 33호).

② 신 항만

2019년 해양수산부에서는 제2차 신항만건설기본계획(2019-2040)을 통해 전국 12개소의 신항만 건설과 체계적인 개발계획 수립을 통해 항만 경쟁력 제고 및 국가산업지원기능강화를 계획하였다.

이 중 충남권에서는 평택·당진항이 항해권 다기능 복합항만과 동북아 물류게이트로서 자동차·잡화·양곡·제철 등 배후 산단 지원 및 대중국 수출·입 화물처리를 위한 거점 항만으로 육성 목표를 갖고 있다. 보령신항의 경우 국내 항만 물동량 부족으로 실질적인 개발은 유보하되 장래 물동량 발생 여건에 따라 보령신항 개발이 추진될 수 있도록 신항만개발예정지역으로 유지되는 육성방향이 수립되었다.

- 부산항 신항을 동북아 Mega-Port로 육성
- 서해권을 신남방·대중국 교역 중심항만으로 구축
- 광양항을 아시아의 로테르담 모델로 개발
- 동해권을 대북방 경제 전진기지로 육성
- 제주신항을 복합해양관광지구로 조성



자료 : 해양수산부(2019), 제2차 신항만건설기본계획(2019-2040).

[그림 3-5] 전국 신항만 위치도(2019)

③ 마리아 항만

국내에는 총 37개소의 마리아(총 2,403선석)가 운영 중에 있으며 지역별 분포를 살펴보면 제주권이 8개소로 가장 많고, 다음으로 경남권 6개소, 경북, 전남권이 각 5개소의 순으로 나타났다.

[표 3-10] 전국 마리아 현황(37개소)

구분	개소수	마리아 항만
수도권	4개소	한강, 왕산, 김포터미널, 전곡
충청권	2개소	보령, 삼길포
전북권	1개소	격포
전남권	5개소	목포, 소호, 완도, 이순신, 비봉
경남권	6개소	물건, 삼천포, 충무, 통영(공공), 지세포, 매물도
부울권	3개소	수영만, 해운대, 남천
경북권	5개소	양포, 포항구항, 오산, 후포, 두호
강원권	3개소	강릉, 수산, 속초(공공)
제주권	8개소	도두, 도두(공공), 한라, 김녕, 김녕(공공), 위미, 중문, 대포

자료 : 해양수산부(2020), 제2차 마리아항만 기본계획(2020-2029).

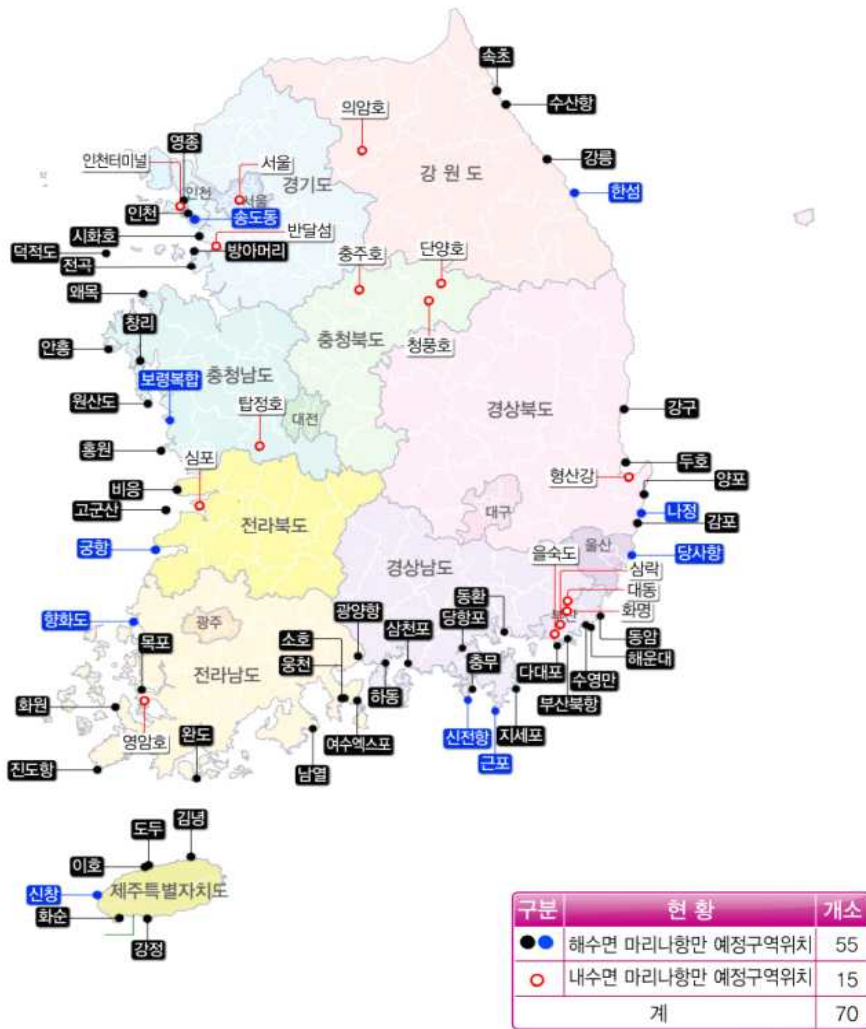
마리아항만 구역으로는 김포터미널, 제부, 왕산, 목포, 충무, 진해명동, 후포, 중문 8개소가 지정되어 있다. 그리고 예정구역으로서 70개소가 계획 중이며, 이 중 충남권의 경우 왜목, 안흥, 창리, 원산도, 보령복합, 홍원, 탑정호 7개소가 포함되어 있다.⁴⁷⁾

[표 3-11] 권역별 마리아항만 예정구역(70개소)

구분		개소수	마리나 항만
수도권	서울	5	시화호, 방아머리, 전곡, 서울, 반달섬
	인천	5	영종, 인천, 송도동, 덕적도, 인천터미널
충청권		10	왜목, 안흥, 창리, 원산도(위치변경), 보령복합, 홍원, 충주호, 단양호, 청풍호, 탑정호
전북권		4	비응, 고군산, 공항, 심포
전남권		11	향화도, *목포, 화원, 진도, 완도, 남열, 소호, 웅천, 여수엑스포, 광양, 영암호
경남권		9	하동, 삼천포, 당항포, *충무, 신전항, 근포, 지세포, 동환, 대동
부울권		9	다대포, 부산북항, 수영만, 해운대, 동암, 당사항, 화명, 삼락, 을숙도
경북권		6	나정, 감포, 양포, 두호, 강구, 형산강
강원권		5	한섬, 강릉, 수산, 속초, 의암호
제주권		6	김녕, 도두, 이호, 신창, 화순, 강정

주 : ※ 목포, 충무는 마리아항만구역으로 지정·고시되었으나, 추가개발예정이므로 마리아항만 예정구역에 포함
 자료 : 해양수산부(2020), 제2차 마리아항만 기본계획(2020-2029).

47) 해양수산부(2020), 제2차 마리아항만 기본계획(2020-2029)



자료 : 해양수산부(2020), 제2차 마리나항만 기본계획(2020-2029).

[그림 3-6] 전국 마리나항만 예정구역 위치도(2020)

충남권 마리나 항만 예정구역 현황을 살펴보면 안흥, 창리, 홍원이 2015년 기준 계획한 마리나 항만이며, 원산도, 보령복합의 경우 2018년 기준 해수면 신규 수요 요청 지역이다. 또한 왜목의 경우 개발 중인 마리나 항만이며, 탐정호가 내수면 기존 마리나 항만에 해당한다.



자료 : 해양수산부(2020), 제2차 마리나항만 기본계획(2020~2029).

[그림 3-7] 충남권 마리나항만 예정구역 위치도(2020)

④ 크루즈 항만

우리나라 크루즈 항만은 부산, 인천, 제주항을 비롯하여, 서남해안의 목포, 여수·광양, 동해안의 속초, 동해항 등이 크루즈 선박을 수용할 수 있다.⁴⁸⁾ 국내 크루즈 기항지 관광객 입항 관광객 수를 살펴보면, 2019년 기준 총 267,381명의 관광객이 입항하였으며, 부산이 189,251명, 제주가 44,266명, 인천 12,341명, 여수 11,430명, 속초 9,227명, 기타 866명의 순이다.

지금까지는 제주, 부산, 인천, 여수, 속초 등에 크루즈 수요가 집중되었으나 정부에서는 2020년 해양수산발전시행계획을 통해 해양레저 활성화를 위해 국제 관광객 유치와 국내 크루즈산업 확대를 위해 크루즈 부두 및 국제여객터미널 개발에 대한 계획을 수립하였다.

48) 한국해양수산개발원, 한국문화관광연구원(2015), 크루즈산업 중장기 발전전략 수립연구

[표 3-12] 국내 크루즈 기항지 관광객 입항 현황(2019)

(단위:명)

연도별		계	제주	부산	인천	여수	속초	기타 (울산 등)
2015	항 차	415	285	71	53	1	-	5
	관광객	875,004	622,683	162,967	88,061	799	-	494
2016	항 차	791	507	209	62	1	1	11
	관광객	1,953,777	1,209,327	572,550	165,088	3,319	1,847	1,646
2017	항 차	236	98	100	17	2	9	10
	관광객	394,153	189,732	165,557	29,906	889	6,819	1,250
2018	항 차	131	20	84	10	3	3	11
	관광객	201,589	21,703	142,819	22,150	6,785	6,688	1,444
2019	항 차	165	29	108	10	5	5	8
	관광객	267,381	44,266	189,251	12,341	11,430	9,227	866

자료 : 해양수산부(2019), 국내 크루즈 기항지 관광객 입항 현황(항만별).

특히, 한중관계 영향으로 중국발 크루즈가 입항이 대거 취소된 상황에서 크루즈 시장 다변화 추진으로 크루즈 관광객 증가함⁴⁹⁾에 따라 인천항, 여수항, 평택·당진항, 포항영일만항이 크루즈 항만 개발 대상지로 검토되었다. 충남의 평택·당진항의 경우 국제관광객 유치 및 내수활성화를 위한 크루즈 인프라 확충을 위해 국제여객부두 건설공사 및 국제여객터미널 설계를 지속 추진하였다.

(4) 해양레저스포츠 현황

① 해수욕장 현황

해양관광 산업에서 가장 보편적 자원인 해수욕장은 전국적으로 278개가 분포하고 있다. 이 중 가장 많은 해수욕장이 위치한 지역은 강원으로 전국 해수욕장의 33.5%인 93개가 위치하고 있으며, 그 외에 전남 59개(21.2%), 충남 34개(12.2%), 경남 28개(10.1%), 경북 28개(9.0%) 순이다.

49) 16년 195만명 → '17년 39만명 → '18년 20만명 → '19년 26만명(해양수산부(2020), 해양수산발전시행계획)

[표 3-13] 전국 지정해수욕장(2020)

구분	전국	부산	인천	울산	경기	강원	충남	전북	전남	경북	경남	제주
해수욕장 (개소)	278	7	11	2	0	93	34	8	59	25	28	11
비중(%)	100.0	2.5	4.0	0.7	0.0	33.5	12.2	2.9	21.2	9.0	10.1	4.0

자료 : 해양수산부 연안포털(<http://coast.mof.go.kr/>).

이 중 충남연안에서는 34개소의 해수욕장이 위치해 있다. 2018년 기준 충남에서 가장 많은 이용객이 찾는 해수욕장은 대천해수욕장으로 연간 1,300만 명이 방문하고, 다음으로 춘장대해수욕장 100만 명, 무창포해수욕장 90만 명 순이다.

[표 3-14] 충남 이용관광객 상위 5위 해수욕장(2018)

(단위 : 명)

해수욕장명	지역	이용관광객 수
대천	보령시	13,507,283
춘장대	서천군	1,613,100
무창포	보령시	941,900
만리포	태안군	458,690
꽃지	태안군	236,020

자료 : 충청남도(2018), 2018년 충청남도 해수욕장 현황.

② 연안 문화·관광 자원

국내 연안지역에는 해양문화시설, 해안누리길, 어촌체험마을 등 문화관광자원이 총 197개소가 분포해있다. 형태별로는 해양문화시설 38개, 해안누리길 53개, 어촌체험마을이 106개소가 있다. 충남 연안에는 총 16개소의 연안 문화·관광자원이 있으며, 해양문화시설이 3개소, 해안누리길이 1개소, 어촌체험마을이 12개소가 위치하고 있다.

[표 3-15] 연안 문화·관광 자원(2020)

구분	해양문화시설	해안누리길	여촌체험마을	합계	
				개소	비율
합 계	38	53	106	194	100.0
부산연안	7	4	3	14	7.1
인천연안	0	3	4	7	3.6
울산연안	2	2	2	6	3.0
경기연안	2	3	10	15	7.6
강원연안	3	9	11	23	11.7
충남연안	3	1	12	16	8.1
전북연안	1	1	6	8	4.1
전남연안	8	12	22	42	21.3
경북연안	5	4	7	16	8.1
경남연안	3	5	23	31	15.7
제주연안	4	9	6	19	9.6

자료 : 해양수산부 연안포털(<http://coast.mof.go.kr/>).

③ 해양레저관광서비스 사업체수

2017년 기준 해양수산 통계에 따르면 전국의 해양수산레저관광업 사업체 수는 2,364개이며, 이중에 낚시터 운영업에 종사하고 있는 사업체수가 가장 많았으며(916개소, 38.3%) 다음으로 수중레저업(451개소, 18.8%)과 수상레저업(363개소, 15.2%) 순으로 사업체수가 많았다.

[표 3-16] 해양레저 관광서비스업 사업체수(2017)

구분	사업체수(개소)	비중(%)
합계	2,392	100.0
마리나업	79	3.3
수중레저업	451	18.8
수상레저업	363	15.2
유람선업	178	7.5
크루즈업	4	0.2
해양유원지 및 테마파크 운영업	32	1.4
해양박물관 및 사적지 운영업	95	4.0
해양수족관 운영업	24	1.0
해양자연공원 운영업	53	2.2
낚시터 운영업	916	38.3
낚시선박 운영업	166	6.9
기타수산레저관광업	31	1.3

자료 : 1) 해양수산부(2019), 해양수산업 통계조사, 2) 최일선(2019), 해양레저관광서비스 산업 육성방안 연구.

지역별로는 수도권이 657개소(27.8%), 충청권 303개소(12.8%), 전라권 203개소(8.6%), 경북권 210개소(8.9%), 경남권 570개소(24.1%), 강원권 258개소(10.9%), 제주권 165개소(7.0%)이다.

④ 해양레저관광서비스업 종사자(2017)

해양수산업 통계조사에 따르면 2017년 해양레저관광서비스업의 총 종사자수는 약 8,272명으로 추산되며, 낚시터운영업(21.4%), 수상레저업(14.7%), 수중레저업(11.6%), 해양박물관 및 사적지 운영업(11.6%) 순으로 종사자 수가 많은 것으로 집계되었다. 고용형태별 사업체당 평균 종사자 수를 살펴보면, 전체 평균 상용근로자가 1.6명인 것으로 나타났다. 평균 상용근로자수가 10인 이상인 업종은 해양수족관 운영업, 크루즈업, 해양자연공원 운영업 등인 반면 수중레저업, 낚시터 운영업, 낚시선박 운영업 등은 사업체 평균 상용근로자수가 1명이 채 되지 못한다⁵⁰⁾고 분석되었다.

[표 3-17] 해양레저 관광서비스업 종사자(2017)

구분	총 종사자수		평균종사자수	고용형태별 평균종사자수		
	명수	비중	명수	상용근로자	임시 및 일용근로자	무급 가족 종사자
합계	8272	100.0	3.46	1.60	0.52	0.30
마리나업	237	2.9	3.00	1.14	0.71	0.14
수중레저업	961	11.6	2.13	0.22	0.45	0.33
수상레저업	1215	14.7	3.35	1.37	0.79	0.20
유람선업	874	10.6	4.89	3.57	0.18	0.06
크루즈업	66	0.8	15.50	14.50	0.00	0.00
해양유원지 및 테마파크 운영업	288	3.5	8.86	6.68	1.12	0.03
해양박물관 및 사적지 운영업	959	11.6	10.12	6.36	2.70	0.00
해양수족관 운영업	624	7.5	25.85	24.65	0.00	0.00
해양자연공원 운영업	845	10.2	16.07	12.45	2.89	0.00
낚시터 운영업	1771	21.4	1.93	0.30	0.19	0.43
낚시선박 운영업	352	4.3	2.12	0.33	0.32	0.47
기타수산레저관광업	80	1.0	2.53	1.38	0.15	0.00

자료 : 1) 해양수산부(2019), 해양수산업 통계조사, 2) 한국해양수산개발원(2019), 해양레저관광서비스 산업 육성방안 연구.

50) 최일선(2019), 해양레저관광서비스 산업 육성방안연구

⑤ 해양레저스포츠 체험인구⁵¹⁾

2017년 기준 해양레저스포츠 체험인구는 95만명으로 2013년 대비 31.4%가 증가한 수치이다. 수중레저 인구는 2016년 기준 108만명으로 총인구 대비 2.1%로 2015년 76만명인 것과 비교하여 약 42%의 증가폭을 보였다. 수중레저 중 주요 체험활동인 다이빙 포인트 권역은 전국적으로 14곳에 분포한다. 지역별로는 제주권 3곳, 강원권 3곳, 경북권 3곳 등 주로 동해안과 남해안에 분포하고 있다.

2017년 기준 서핑인구는 20만명으로 총인구 대비 0.4%의 수준이며, 2014년 4만명이었던 것과 비교하여 약 5배가량 증가하였다. 특히 강원도(양양), 부산(송정, 다대포), 제주(중문), 충남(만리포) 등이 대표적인 명소로 거듭나고 있다.



자료 : 한국해양수산개발원(2019), 국민소득 3만불 시대, 해양레저가 뜬다 KMI 인포그래픽 제 18호.

[그림 3-8] 해양레저 주요 지역별 현황(2019)

51) 한국해양수산개발원(2019), 국민소득 3만불 시대, 해양레저가 뜬다 KMI 인포그래픽을 참고하여 재작성

(5) 해양치유 산업 현황

정부에서는 인구고령화, 만성질환 증가에 따라 해양치유자원(해수, 해풍 등)을 활용한 휴양, 건강증진 목적의 해양치유산업 활성화를 통해 국민 건강관리·여가수요 부응을 위해 해양치유 산업을 육성하고 있다.⁵²⁾ ‘해양치유’는 갯벌·염지하수·해양생물과 같은 해양자원을 활용하여 신체적·정신적 건강을 증진하는 활동을 의미한다. 「해양치유자원의 관리 및 활용에 관한 법률」(이하 「해양치유법」)이 2020년 1월 국회 본회의를 통과함에 따라 해양치유산업 활성화 계획을 수립하였다. 해양치유센터를 전남 완도, 충남 태안, 경북 울진, 경남 고성 등 4개소에 건립⁵³⁾하고, 센터를 중심으로 민간 투자를 통해 병원, 바이오 기업, 리조트 등을 유치하여 해양치유산업 거점을 조성을 계획하고 있다.⁵⁴⁾ 해양치유산업 활성화 계획에서는 각 거점별 해양치유대상, 대표 해양치유자원 등의 차별화를 통해 특색 있는 해양치유 공간 조성을 계획하고 있다. 모델별 주요 특성은 [표 3-18]과 같다.

[표 3-18] 거점별 해양치유 특화모델

구분	유형	치유자원	거점환경
전남 완도	스포츠 재활형	해변 노르딕 워킹, 해수 보행과 해산물을 이용한 식이요법 등을 통해 재활 치료 및 대사증후군 완화로 특화	전복, 다시마·미역 등 해조류, 바다모래(대사증후군 완화)
충남 태안	레저 복합형	주말·가족 단위 방문객 대상 FAST-Healing, 피부미용 및 근골격계 질환 완화로 특화	해양바이오 연구·산업단지의 연구결과를 치유센터에서 활용하고, 스포츠 전지훈련지로 선호되는 온화한 기후(운동 요법)
경북 울진	중장기 체류형	온천지구 및 산림자원과 연계, 해양-온천-산림 치유와 연계한 STAY-Healing, 피부·호흡기 질환 및 스트레스 완화 특화	머드, 소금, 토탄(퇴적물) (피부미용 및 근골격계 질환 완화)
경남 고성	기업 연계형	온천지구, 산림 등 다양한 자연휴양자원 및 마리나·해양과학교육관 등 해양관광자원 연계(복합·체류형 치유관광)	염지하수, 해양기후, 해송(피부질환, 알러지 완화)
		업체 종사자의 스트레스·피로 회복으로 특화, 해양치유 아카데미를 활용한 전문인력 교육 거점으로 육성	대규모 산업단지 접근성(1시간 이내), 수려한 해양경관 및 청정 대기 환경(스트레스·피로 회복)

자료 : 해양수산부(2020), 해양치유산업 활성화 계획.

52) 해양수산부(2020), 해양치유산업 활성화 계획

53) 1차 : 완도(2019~2021) / 2차 : 3개소(2020~2023) ⇒ 2024년까지 총 100만 명(누적) 방문을 통해 1,900여 명 고용효과 및 2,700억 원의 연간 생산유발효과 예상

54) 해양수산부(2020), 완도·태안·울진·고성에 해양치유산업 거점 조성한다, 2020.1.15. 보도자료

완도는 전복·해조류 등 풍부한 해산물과 해양바이오 인프라를 살린 ‘스포츠 재활형’, 태안은 수도권과의 접근성을 살려 주말 가족 단위 방문객에 맞춘 ‘레저 복합형’, 울진은 온천지구 및 산림자원과 연계한 ‘중장기 체류형’, 고성은 인근 대규모 산업단지 근로자를 대상으로 한 ‘기업 연계형’으로 조성된다. 주요 해양치유 자원별 효능은 다음의 [표 3-19]와 같다.

[표 3-19] 주요 해양치유 자원 및 효능

평가항목	임상내용	주요결과	검증기관
해양기후 · 경관	감정노동자들의 수면, 우울 및 불안 증상 개선 효과	· 수면질, 만족도, 인지기능 ↑	고려대학교 안산병원
	고혈압 전단계 환자 대상 해송길 산책·백사장 일광욕이 미치는 영향	· 혈압(심박수) ↓ · 비타민D 생성 ↑	고려대학교 안암병원
	파도소리를 이용한 소리치료를 통한 이명(귀울림)의 개선	· 이명지수 ↓ · 스트레스 호르몬 ↓	고려대학교 안산병원
해수	해수를 이용한 재활운동이 근골격계 환자에게 미치는 영향	· 보행속도 등 운동능력 ↑	울산대학교 아산병원
염지 하수	염지하수 입욕이 아토피 환자에 미치는 영향	· 아토피피부염 중증도, 가려움, 따가움 ↓ · 피부 수분 보유도 ↑	분당 서울대병원
바다 모래	해변 운동이 만성 발목 불안정성 환자에게 미치는 영향	· 보행속도 등 운동능력 ↑ · 통증 ↓	가천대 의대
피트 (퇴적물)	피트팩이 무릎 관절염 통증 완화에 미치는 영향	· 보행속도 등 운동능력 ↑ · 통증 ↓	한양대 의대
	코어운동을 동반한 피트-온열찜질이 요통환자의 통증 및 운동 기능에 미치는 효과	· 통증 ↓ · 균형능력 ↑	가천대 의대
머드· 소금	만성 골반통 환자 대상 머드·소금온열 찜질이 미치는 영향	· 전립선 지수 ↑ · 통증·염증수치 ↓	고려대학교 안산병원
	안구건조증 환자 대상 머드 안대팩 온열치료 효과	· 안구건조 증상 ↓	고려대학교 안암병원
해조류	해조류 섭취가 부갑상선호르몬에 미치는 영향	· 장내 미생물 다양성 ↑	전남대 의대

자료 : 해양수산부(2020), 해양치유산업 활성화 계획.

2. 충남 해양관광산업 실태분석

1) 충남 해양신산업 추진현황 분석⁵⁵⁾

2019년 전국경제 투어에서 열한 번째 일정으로 충남을 방문하면서 해양신산업 육성에 대한 적극 지원을 시사하였다. 특히, 해양바이오, 해양관광, 친환경선박, 첨단해양장비, 해양에너지 등 5대 핵심 해양신산업을 적극 육성하고, 현재 3조원 수준인 국내 해양신산업 시장을 2030년 11조원 수준으로 끌어올리며 매출 1,000억 원이 넘는 해양스타트업도 2030년까지 20개를 발굴하겠다고 하였다. 또한, 해양바이오 산업 클러스터를 구축하여 유망한 기업과 인재들이 모이게 하고 연안 중심의 해역조사를 배타적 경제수역으로 확대하여 해양자원 확보를 노력하겠다고 하였다.

한편, 보령의 해양 머드, 태안·서천의 해송휴양림과 같은 해양관광도 활성화하여 지역발전을 이끌고, 국가 R&D의 3% 수준인 해양수산 R&D를 2022년까지 5% 수준인 1조원까지 대폭 확대할 것이라고 약속하였다.⁵⁶⁾ 이와 더불어 충청남도에서는 도지사가 충청남도 해양신산업 발전전략을 공식화 하고 충남형 해양신산업 발전을 위해 해양바이오, 해양치유, 해양생태복원, 해양레저관광 등의 분야에서 새로운 고용 및 소득창출을 위한 청사진을 발표하였다. 특히, 해양신산업의 중심 충청남도라는 비전을 수립하고 2030년까지 일자리 10만개, 기업육성 1,000개, 생산유발 25조원, 관광객 역 3,000만 명의 목표를 세우고 4개 분야에 대한 주요 목표를 제시하였다.



자료 : 충청남도(2019), 충청남도 해양신산업 발전전략.

[그림 3-9] 충청남도 해양신산업 발전전략 목표

55) 충청남도(2019), 충청남도 해양신산업 발전전략에서 재정리

56) 배재만(2019), 문대통령 “2030 해양신산업 11조원, 글로벌 해양부국으로”, 연합뉴스, 2019.10.10.일자.

해양신산업 발전전략의 주요사업은 분야별로 [표 3-20]과 같으며, 사업별 내용을 구체적으로 살펴보았다.

[표 3-20] 분야별 주요 사업

전략	분야	내용
자연과 인간이 공존하는 해양생태복원	부남호 역간척 (해양생태 복원)	<ul style="list-style-type: none"> 부남호 해양생태복원 가로림만 국가해양정원
건강하고 행복하게 살아가는 해양치유	해양치유	<ul style="list-style-type: none"> 해양치유복합단지 조성 치유와 레저관광의 융복합 해양+산림 충남형 치유벨트
힘찬 미래로 도약하는 해양바이오	해양바이오	<ul style="list-style-type: none"> 해양바이오 클러스터 조성 수소에너지 산업화
온가족이 함께하는 해양레저관광	해양레저관광	<ul style="list-style-type: none"> 해양생태관광 명소화 사계절 레저체험 및 섬 중심 해양레저 관광

자료 : 충청남도(2019), 충청남도 해양신산업 발전전략 재정리.



자료 : 충청남도(2019), 충청남도 해양신산업 발전전략.

[그림 3-10] 충청남도 해양신산업 발전전략 사업구상도

(1) 부남호 역간척

① 부남호 해양생태복원 : 서산시

부남호는 1979년 (주)현대건설이 서산 AB지구 매립 면허를 취득하고, 1980년 5월 착공하여 1982년 10월 태안군 남면 당암리와 서산시 부석면 창리를 잇는 서산B지구 방조제의 최종 물막이 공사가 완료되면서 형성된 담수호이다. 이후 1985년 4월 서산B지구 내부 개답공사와 담수호의 탈염작업에 이어 1986년 일부 지역에서 시범영농을 실시한 뒤 1995년 8월에 준공되었다. 방조제 건설이후 천수만 면적은 50% 정도 줄어들고, 해수의 유동량도 약 40% 감소하였으며, 내부에 퇴적물이 쌓이고 유속도 감소하였다. 또 현재 부남호는 수질 6등급으로 악화되어 농업용수로 활용이 불가능하고, 우기 시에는 오염된 담수호 방류로 천수만 해역 및 어장을 오염시키고 있다. 이에 충청남도는 민선 7기 핵심사업으로 부남호 역간척을 선정하고, 해수유통을 통한 해양생태계 복원 및 자연친화형 해양신산업 육성에 힘쓰고 있다. 특히, 부남호 인근에 위치해 있는 태안 기업도시와 서산웰빙특구를 새로운 해양도시로 육성한다는 구상을 하고 있다.⁵⁷⁾

해양신산업 발전전략에서는 갯벌이 드러나 기수역이 조성되도록 해수유통구를 확장하여 요트가 운행할 수 있는 통선문을 설치하는 등 방조제 구조 변경을 추진하고 있다. 이를 토대로 복원된 생태환경에 기반한 태안기업도시와 서산웰빙특구 육성을 통한 해양관광산업의 육성을 도모하고 있다.



자료 : 충청남도(2019), 충청남도 해양신산업 발전전략.

[그림 3-11] 부남호 해양생태복원 구상도

57) 신문웅(2019), '부남호 역간척 가능한가?', 오마이뉴스, 2019.09.25.일자.

② 가로림만 국가해양정원 조성 : 서산시·태안군

가로림만은 생물 다양성 등 보전가치가 높은 해양자연유산으로 해양보호구역에 지정되어 있으며, 국내 유일의 해양생물 보호구역으로 점박이 물범의 주요 서식지 중 하나이다. 「가로림만은 1만 5,985ha의 면적에 해안선 길이는 162km, 갯벌 면적은 8,000ha에 달하며, 해역에는 4개 유인도서와 48개 무인도서가 있다.



자료 : 충청남도(2019), 충청남도 해양신산업 발전전략.

[그림 3-12] 가로림만 국가해양정원 조성 구상도

충청남도는 가로림만을 개발과 보전이 적절히 조화되는 국내유일의 해양정원으로 조성하여 해양생태·환경도 보전하고, 지역 주민소득도 향상시킬 수 있는 방안을 모색 중에 있다. 이를 위하여 가로림만에 국가해양정원센터, 가로림만 생태학교, 점박이물범 전시홍보관, 해양문화예술섬, 해양힐링 숲, 등대정원, 가로림만 전망대, 가로림만 둘레길, 식도락 거리 등을 도입할 계획이다. 그리고 구역별로는 남측지구(서산·태안)는 ‘화합과 상생발전의 공간’, 동측지구(서산)는 ‘체험과 역동적인 활동 공간’, 서측지구(태안)

는 ‘조용한 삶과 휴식의 공간’으로 조성할 계획이다. 최근에는 충청도민 80%가 가로림만 국가해양정원 조성에 찬성한다는 조사도 발표되었다.⁵⁸⁾

이런 천혜의 생태적 가치를 보존하고 활용하여 건강한 바다환경을 기반으로 한 글로벌 해양생태관광 거점 구축 및 지역경제 활성화를 도모하고자 한다. 특히, 오지리 갯벌 생태계 복원 등을 통해 건강한 바다환경을 복원하고, 국가해양정원센터, 점박이물범전시홍보관, 등대정원 등으로 해양생태 관광거점 조성을 추진하고 있다.

(2) 해양치유

① 해양치유 거점지 조성 : 태안군

충청남도과 태안군은 국민건강과 복지증진을 위해 지역 해양자원을 활용한 해양치유센터를 운영하여 해양치유 산업 활성화 및 일자리 창출을 위해 해양치유 거점지 조성을 위한 사업을 추진하고 있다.



자료 : 충청남도(2019), 충청남도 해양신산업 발전전략.

[그림 3-13] 해양치유 거점지 조성 구상도

58) 이형주(2019), ‘가로림만 국가해양정원’ 조성, 충남도민 80% 찬성, 환경과 조경, 2019.10.17.일자.

태안군 남면 달산포 일원 약 40만㎡ 일원에 사업비 340억원을 투입하여 해양치유센터, 빌라촌, 곶솔림 치유공간, 스포츠 재활센터 등의 시설 도입을 계획하고 있다. 해양치유 복합단지의 시범센터는 지하1층, 지상2층(연면적6,245㎡)의 규모로 기본치료실(6실, 200명), 전문치료실(6실, 300명)의 규모로 조성되며, 태안군의 주요 해양치유 자원인 소금, 피트, 염지하수, 해송, 모래, 해변길 등이 활용될 것이다.

② 치유와 레저관광의 융복합 : 보령시

충청남도와 보령시는 2022년 보령해양머드박람회를 통해 치유와 레저관광을 융복합화하여 경제적 파급효과를 창출을 도모하고 있다. 특히, 해양의 재발견, 머드의 미래가치라는 주제로 머드산업(Public·Biz)전시, 체험, 공연, 비즈니스 상담, 국제회의 등 20개국 120만명 참가를 목표로 하고 있다. 또한 보령머드축제와 태안해양치유시범단지, 해양관광단지 등의 연계를 통해 해양레저관광 수요에 부응을 꾀하고 있다. 이와 더불어 머드의 해양치유 효능과 연구성과 공유로 국내외 고객을 확보하고 머드를 모티브로 한 해양치유자원 집약 산업전등을 개최해 해양치유 붐 조성을 유도하고 있다.



자료 : 충청남도(2019), 충청남도 해양신산업 발전전략

[그림 3-14] 2022 보령해양머드박람회 조감도

또한, 보령시는 원산도 해양관광단지 조성을 위하여 원산도 대명리조트 조성, 원산도 복합마리나항 건설, 원산도~고대도 해양관광케이블카 설치, 어촌뉴딜300사업 등의 사업을 추진하고 있다. 그리고 원산도 해양관광단지에는 해양어드벤처, 오토캠핑장, 사계

절 해양레포츠시설(서핑·수영장·VR&AR체험장, 비치발리볼장 등) 등으로 해양레저 시설을 확충하고, 웰니스특구와 연계한 갯벌체험, 해변스카이워크, 해상공연장 등을 추진하고 있다.

③ 해양가 산림 융합 충남형 치유벨트 구축 : 6개 시군

충청남도에서는 당진시, 서산시, 태안군, 홍성군, 보령시, 서천군 등 지역별 특성에 따라 해양과 산림을 활용한 충남형 치유벨트 구축을 추진하고 있다. 서산시에는 연안 산단과 대산항 등의 근로자를 위한 근골격계재활센터 중심의 의료형 해양치유마을 서비스 제공 기반과 서산민항 중국인 관광객 수요에 대응하여 외국인 의료관광객 유치를 위한 치료질환 분야 확장을 추진하고 있다.

보령시는 머드와 리조트, 웰니스 특구, 오서산, 성주산 등 다양한 자연·관광자원을 보유하고 있어 원산도의 자연환경 및 주변경관, 머드를 활용하여 근골격계 통증과 관절염 치유, 재활환자를 위한 레저 및 휴양의 종합형 치유서비스 제공 사업을 추진하고 있다.

당진시가 보유하고 있는 석문단지 등 국가산업단지와 왜목 마리나항을 연계하여 산업단지 근로자들을 위한 해양치유마을(레저형) 서비스 및 근교의 아산 온천역을 연계한 특화 프로그램을 발굴하고 있다.

태안군은 해안국립공원과 가로림만 갯벌, 안면도 휴양림 등 천혜의 자원을 보유하고 있어 해양과 산림자원을 활용한 종합 거점형 치유 서비스로 호흡기 질환, 피부질환, 노인 요양 등의 의료서비스 확장을 추진하고 있다.

홍성군에는 뷰티테마파크와 내포신도시, 서해안복선전철 등 소비수요와 연계하여 뷰티 중심의 휴양형 치유마을 모델을 검토하고 있는 것으로 보인다.

마지막으로 서천군은 서해안 해송휴양림, 갯벌 등 생태적 보전가치가 높은 자연환경을 토대로 산림과 연계된 해양치유 모델 중 스트레스 등 만성질환과 수술 후 재활치료를 위한 휴양중심의 의료형 해양치유마을 모델을 추진하고 있다.

(3) 해양바이오

① 해양바이오 클러스터 조성 : 서천군

충청남도는 서천군에 위치하고 있는 장항국가생태산업단지, 국립해양생물자원관, 한

국폴리텍대학, 국립생태원 등 주요 바이오산업 자원을 활용하여 클러스터 기반 조성을 추진하고 있다. 이를 위해 산업화 소재개발 R&D, 해양바이오뱅크, 해양바이오디자인 연구센터 건립 등 연구 인프라 확충과 해양바이어 앵커기업육성, 산업화 인큐베이터 유치 등 기업육성을 통해 거점도시를 조성하는 것이다. 더불어 생산기반과 연구기반, 산업화지원, 인력양성 등을 순차적으로 추진하여 지역자원 중심의 클러스터를 육성을 추진하고 있다.

장기적으로는 클러스터 육성을 통해 서해안권 융복합 신경제 블록을 구축해 국내·외에서의 경쟁력을 강화하고 미래먹거리 창출의 핵심인 국가 신산업의 중추으로 부상을 도모하고 있다.



자료 : 충청남도(2019), 충청남도 해양신산업 발전전략.

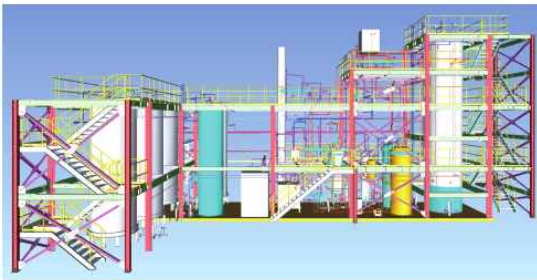
[그림 3-15] 해양바이오 클러스터 조감도

② 해양바이오 수소에너지 산업화 : 태안군

충청남도는 수소산업 국가혁신클러스터와 접목하여 해양바이오 수소 에너지 산업화를 위한 연구개발·시범화·산업화 등의 단계를 통해 세계 첫 해양 수소에너지 성공 모델 제시를 추진하고 있다.

이를 위해 수소생산, 정제 등 해수부 R&D 실증 플랜트를 통해 수소 대량생산 가능성을 검증하고 산자부와 과기부 등 수소생산과 상품화 연구를 확대할 계획이다. 또한 태안지역을 중심으로 수소충전소 설치, 수소자동차 운행, 서해안 화력발전소 등 발전용 연료전지 활용 모색을 통한 시범사업 발굴을 계획하고 있다. 궁극적으로는 서해안권을 중심으로 해양바이오 수소생산단지 거점지역 구축을 통해 안정적 생산을 기반으로 내륙지역 충전소로 수소 유통을 추진하는 등 국가 수소에너지 산업의 핵심으로 육성을 목표로 하고 있다.

해양바이오 수소생산 실증 플랜트(R&D)



사업추진 | 경동엔지니어링.

한국 서부발전(부생가스 제공) 등

수소생산 | 330톤/연(수소차 2,200여 대 운행 가능)

세계최초 고세균 NA1 발견

2002 남태평양 심해 1,650m(열수구)에서

세계 최초로 발견

2010. 09. NA1 바이오수소 연관 新생명현상

세계 최초 규명(Nature誌 게재)

2015. 09. 국가연구개발(R&D) 우수성과 100선 및

미래부선정 기후변화 대응 우수기술 10선

자료 : 충청남도(2019), 충청남도 해양신산업 발전전략.

[그림 3-16] 해양바이오 수소생산 실증 플랜트(R&D) 구상도

(4) 해양레저관광

① 해양레저관광지 명소화

충청남도는 민간투자 활용을 통해 거점형 관광단지 조성 등 인프라 확충을 추진하고 있다. 안면도 관광지 개발의 경우 2025년까지 총 4개 지구(테마파크, 기업연수원, 씨사이드, 골프장)의 개발을 추진하고 있으며, 원산도 해양관광 웰니스 투자선도 지구에 대명리조트 해양관광단지(숙박시설 2,405실, 워터파크, 오토캠핑장 등)를 조성하고 있다. 또한 2024년 당진 왜목 마리나 개발을 통해 호텔, 크루즈 아카데미, 상가시설, 프

리미엄 아울렛, 한방클리닉 센터 등의 시설을 조성하면서 다양한 해양생태관광 명소화를 추진하고 있다.

② 사계절 레저 체험 및 섬 중심 해양레저 관광

충청남도는 가족형 레저체험공간과 테마형 해수욕장을 조성하고, 섬과 섬을 잇는 연안크루즈와 최서단 격렬비열도를 탐방하는 섬관광 콘텐츠를 개발하여 섬주민에게 생활편의를 제공하고, 관광객에게는 보고 즐기는 해양레저 관광 신모델 개발을 추진하고 있다. 이를 위해 총 6개의 사업을 추진하고 있는데, 먼저 사계절 해양레저 체험관광 기반조성을 위한 세 가지 사업을 살펴보고자 한다.

첫 번째 조성사업은 최근 많은 관광객들이 찾고 있는 만리포를 대상으로 해양레저 안전교육센터의 조성이다. 만리포는 최근 서핑 붐과 더불어 많은 서퍼들이 찾고 있는 명소로 사계절 운영이 가능한 인공서핑, 다이빙 등 안전체험이 가능한 교육공간을 조성해 초보 서퍼들이 즐겨 찾는 해양레저 체험 거점으로 육성하고 있다. 두 번째는 몽산포와 무창포에 명품테마 해수욕장을 육성하여 송림, 모래 등 아름다운 경관을 활용한 가족형 레저·힐링공간을 조성하고 바닷가 공원, 휴양단지 조성 등 성공모델을 창출하고자 추진하고 있다. 마지막으로 자연경관과 해양문화 및 역사를 접목하여 리아스식 해안과 역사문화체험(학암포~방포)과 섬 둘레길을 연계한 해안누리길 개발을 지속 추진하고 있다.

다음으로 섬 중심 해양레저 관광활성화 추진을 위한 세 가지 사업을 살펴보았다. 먼저, 연안 크루즈 도입을 통한 이동·접근성의 편의를 제고하는 사업으로, 대천항, 신진항 등과 연계한 섬과 섬을 연결하는 연안 크루즈 도입과 신진항에서 출발하는 충남 최서단 격렬비열도 탐방 코스 개발을 계획하고 있다. 다음으로는 체류형 섬관광 프로그램 개발을 위해 섬 자체의 특성을 살려 휴양·체류·레저·체험이 가능한 프로그램 개발을 추진하였다. 마지막으로 2022년까지 효자도와 가경주를 대상으로 어촌민속마을을 조성하여 문화·역사·경관·생태가 결합된 새로운 형태의 관광모델 사업을 추진하고 있다.

2) 충남 해양수산 및 관광정책 추진동향

충남연안 7개 시·군은 중공업 및 항만산업이 발달한 북부권과, 수산업 및 해양관광업이 발달한 중·남부권으로 구분할 수 있다. 북부권은 수도권과 인접하고 대산 항, 당진항과 같은 무역항이 자리 잡고 있어 에너지산업, 중화학공업 등이 발달하였다. 반면 천수만을 중심으로 하는 중·남부권은 특별한 산업이 발달하기보다 전통적인 수산업과 자연환경을 활용한 해양관광업이 발달해 있다.⁵⁹⁾

[표 3-21] 충남 연안 시·군의 해양수산 정책 추진동향

구분	내용
아산시	<ul style="list-style-type: none"> • 석유, 전자, 도자기, 화학, 기계 등 수도권을 시장으로 하는 경공업이 발전하였고, 현재는 해양수산관련 분야에 대한 투자가 미흡함
보령시	<ul style="list-style-type: none"> • 대천, 무창포 등 해수욕장 중심의 해양관광 산업기반을 구축하고 있고, 보령신항 개발에 적극적인 행정력을 투입할 계획임 • 최근 해양수산관광국 신설을 통해 해양도시로서 위상을 높이기 위하여 노력 중이며, 2022년 보령해양머드엑스포를 유치하였음
서산시	<ul style="list-style-type: none"> • 대산읍을 중심으로 석유화학이 발달해 있고, 중국 룡안항과 대산항 간의 여객항로 개설, 해미읍 비행장의 민항기 취항 등 해양과 항만의 교통 인프라를 확충 중임 • 충남을 대표하는 어촌체험마을이 위치해 있고, 가로림만을 활용한 해양수산정책 추진에 적극적임
당진시	<ul style="list-style-type: none"> • 에너지 및 제철산업이 발달해 있고, 평택·당진항이라는 국가 무역항이 위치해 있으나, 수산세력은 점차 약화되는 추세임 • 중부해양경찰청, KIOST 서해분원 유치 등에 관심이 많고 적극적임
홍성군	<ul style="list-style-type: none"> • 충남도청 이전으로 내포신도시가 건설되어 홍북면 중심으로 성장하고 있으나, 서면(남당항)을 중심으로 하는 수산세력은 점차 약화되고 있음 • 해양수산관련 조직을 증설하여 해양산업에 대한 정책적 투자를 확대하고 있음
서천군	<ul style="list-style-type: none"> • 국립생태원, 국립해양생물자원관 등 생태 중심의 발전기반이 구축되고 있으나, 해양 수산분야에서는 뚜렷한 성과가 미흡함 • 해양바이오산업화 인큐베이터, 장항생태산업단지를 중심으로 해양바이오산업 육성을 추진하고 있음
태안군	<ul style="list-style-type: none"> • 충남 수산업의 약 48%를 점유하고 있으나, 주로 전통 수산업 중심이고, 최근에는 해양관광분야에 적극적인 행정력을 투입하고 있음 • 해양산업을 미래성장산업으로 보고 미래전략실을 설치하여 해양관광, 해양신산업 분야에 적극적으로 정책 추진

자료 : 김종화(2018), 충남 신해양도시 개념 및 육성방안.

59) 김종화(2018), 충남 신해양도시 개념 및 육성방안.

3. 정책과제의 도출

1) 해양관광 관련 환경여건 분석의 도출과제

(1) 거시적 해양관광 신산업 트렌드

① 해양경제 가치와 해양관광 수요의 증대에 따른 고부가가치 산업화 추진

세계 주요 선진국은 해양기반 경제규모 내에서 해양관광의 경제적 가치를 측정·산출하는 등 중요성을 인지하고 적극적으로 육성 중에 있다. 국내 해양레저관광 이용객은 2017년 580만명을 기록⁶⁰⁾하였으며, 서핑(10만), 수중레저(108만), 카누·카약(1.5만) 등 다양한 분야로 확대가 가속화 되고 있다. 특히, 국내 6대 광역시 조사에 따르면 해양레저관광 누적 이용경험은 99.3%로 해양레저, 어촌체험마을, 도서관광 등으로 다양화되고 있는 추세이다. 따라서 해양관광의 신산업화를 통한 고부가가치 산업화가 이루어져야 한다.

② 해양레저 관광거점 조성⁶¹⁾과 연계한 해양관광 활성화 정책 강화

정부에서는 2019년 해양레저 관광활성화 대책을 수립하였는데, 이중 주목할 만한 것은 4대 전략 중 산업 부문인 해양레저관광 핵심산업의 육성전략이다. 즉, 성장 가능성이 높고 연관 산업 파급효과가 큰 4대 해양레저관광 산업을 국가 경제의 새로운 성장 동력으로 육성하겠다는 것이다. 이를 위해서 해양관광거점을 중심으로 사계절 해양치유산업 육성, 마리나 산업 활성화 기반 마련, 크루즈산업 경쟁력 강화, 수중레저산업 활성화 지원 등을 주요과제로 삼고 있기 때문에 이들과 연계한 해양관광 활성화 정책의 강화가 필요하다.

③ 사계절 해양치유산업의 육성을 통한 포스트코로나 시대 해양관광 신산업화

고령사회 진입으로 건강한 삶에 대한 관심과 만성 질병과 전염병 발생, 환경성 질환에 대한 치유 수요가 증가하고 있다. 이에 따라 정부에서는 치유자원 발굴 및 효능검증, 산업화 모델 개발 등을 통해 해양치유자원과 지역 특성에 맞는 산업모델 개발을 추진하고 있다. 따라서 충남에도 해양치유 산업을 전략적으로 육성하여 포스트코로나 시대 해양관광 신산업으로 발전시켜야 한다.

④ 선진국형 마리나 산업 활성화 기반 마련

60) 해양관광실태조사(통계진흥원), 낚시(700만명), 해수욕장(1억명), 단순 어항방문 제외

국내와 충남은 마리나업 사업체와 레저선박, 종면허 취득자 등이 연간 10% 이상 증가를 하고 있지만 국내 요트건조 가능 조선사는 해외 선진국 대비 40% 기술수준이며, 최근 5년간 업체 수 증가가 정체되어 있다. 이에 정부는 마리나항만 8개소, 마리나항만 예정구역 70개소를 고시하였으며, 마리나항만 예정구역에 충청권 10개소 중 충남에 7개소가 포함되었다. 또한 마리나 수요 증진을 위해 마리나 체험교실, 해양레저워크 등 대국민 체험기회 제공 등과 국제 요트대회 개최 등을 추진하고 있다. 따라서 충남에도 이와 연계하여 선진국형 마리나 산업의 활성화 기반을 마련해야 한다.

⑤ 충남 서해안에 크루즈터미널과 항로개설로 마리나 산업의 경쟁력을 강화

세계 크루즈 시장은 향후 2027년까지 연평균 4%, 아시아 시장은 연평균 약 3.9%의 지속적인 성장이 예상되고 있다. 이에 정부는 크루즈터미널을 2019년 기존 6개에서 7개로 확대하고 크루즈선 대형화 및 크루즈 기항 확대에 대비하여 크루즈 부두·터미널 등 관련 인프라 확대와 기존 인프라의 보강을 추진하고 있다 그리고 항로 다양화 및 크루즈 산업 활성화를 위해 국내 모항 크루즈 항로를 연안·환동·서해 등으로 다양화하고, 전문 인력 양성, 선용품산업 지원 등을 추진하고 있다. 그리고 환동해, 환서해 등의 노선을 개발하고, 연안에 섬 크루즈의 확대를 위한 운영도 추진하고 있다. 이에 충남의 서해안에서도 크루즈터미널 조성과 크루즈 항로를 개설하고, 섬 여객선을 확대하여 경쟁력을 강화하도록 노력해야 한다.

⑥ 해양레저관광산업을 활성화를 위한 선택적 지원시책 추진

국내 수중레저 인구는 최근에 42%가 급증하며, 수중레저에 대한 관심이 증가하는 추세이나 국외 유출 수요가 많아 편리한 국내 이용여건 마련이 필요하다. 수중레저업체로 교육업, 운송업, 장비대여업 등은 등록제도로써 2018년에 급격하게 증가하였으나 날씨와 계절의 영향으로 수중레저 산업 성장에 한계를 느끼고 있다. 이에 정부에서는 수중 환경과 개발여건 우수지역을 선정하여 육상에 다이빙 교육시설, 장비 대여소 등과 해중 인공어초, 해조류 식재 등의 수중레저시설의 조성을 지원하고 있다. 나아가 레저업자와 어촌계 상생을 위해 다이빙 지원시설 내에 샤워장 등의 어업인 수익공유 방안을 마련하고 지역주민 다이빙 강사 육성을 지원 등의 정책개발을 모색하고 있다.

이와 같이 정부에서 해양레저관광 산업 육성을 위해 향후 성장 가능성 및 고부가가치의 신해양관광산업을 집중하여 지원하고 있으므로 충청남도도 연안 시·군에서도 관련 정책을 수립하여 추진해야 한다.

(2) 국내 및 충남의 해양관광 여건분석의 도출과제

① 기존 수산업과 항만, 해양자원 등을 활용한 해양관광산업화로 부가가치 제고

충남에는 연안지역에 항만시설과 유·무인 도서, 연안 환경생태, 수산물 등을 보유하고 있다. 이들 중에는 관광객들을 위한 음식점과 숙박업, 여객터미널, 해양생태와 역사 문화자원 등이 풍부하므로 기존의 수산업과 항만, 해양자원 등을 활용한 해양관광산업화로 부가가치를 제고하여야 한다.

② 마리나와 크루즈, 해양레저스포츠 등 중앙부처 사업의 능동적 대처

충남의 기존 마리나는 보령과 삼길포가 있고, 사업을 추진하거나 예정중인 마리나항만 구역으로는 전국에 70개소가 계획 중이다. 이 중 충남권의 경우 왜목, 안흥, 창리, 원산도, 보령복합, 홍원, 탐정호(내수면) 7개소가 포함되어 있다. 크루즈터미널과 항만은 평택·당진항이 검토되었고, 보령신항에는 앞으로 크루즈항만 건설이 계획되어 있다. 그리고 해양레저스포츠는 만리포해수욕장이 대표적인 서핑의 명소로 떠오르고 있다. 따라서 앞으로 마리나와 크루즈, 해양레저스포츠 산업은 중앙부처의 추진사업에 능동적으로 대처하여 충남의 여건에 맞도록 대응정책을 추진해야 한다.

③ 연안 해양생태, 문화·관광자원은 해양레저관광서비스 사업과 연계 활성화

충남의 연안지역에는 해양생태자원과 해양문화시설, 해안누리길 등이 분포하고 있다. 그리고 해양레저관광서비스업이 낚시터운영업, 수중레저업, 수상레저업, 유람선업 등이 국내에서 충청권에 수도권 27.8%에 이어 충청권에 12.8%로 2위를 차지하고 있으므로 이들 사업과 연계하여 시너지효과를 높일 수 있도록 해양레저관광서비스 사업과 연계하여 활성화를 해야 한다.

④ 충남 태안 해양치유센터를 거점으로 한 시·군 연계 해양치유관광 산업의 특화

‘해양치유’는 갯벌·염지하수·해양생물과 같은 해양자원을 활용하여 신체적·정신적 건강을 증진하는 활동을 의미한다. 「해양치유자원의 관리 및 활용에 관한 법률」(이하 「해양치유법」)이 2020년 1월 국회 본회의를 통과하여 해양치유센터를 충남 태안 등 전국에 4개소에 건립하고, 센터를 중심으로 민간 투자를 통해 병원, 바이오 기업, 리조트 등을 유치하여 해양치유산업 거점조성을 추진하고 있다. 따라서 해양치유산업을 활성화하기 위해서는 태안 해양치유센터를 거점으로 주변 시군과 연계하여 해양치유 자원의 차별화를 통해 특색 있는 해양치유관광산업으로 특화해야 한다.

2) 충남 해양관광산업 실태 분석의 도출과제

(1) 충남 해양신산업 추진현황 분석

① 충남 해양신산업 발전전략 분야에 해양관광산업을 전략적 육성사업으로 추진

2019년에 대통령의 전국경제 투어에서 충남을 방문하면서 해양바이오, 해양관광, 친환경선박, 첨단해양장비, 해양에너지 등 5대 핵심 해양신산업 육성에 대한 적극적인 지원을 시사하였다. 이에 충청남도에서는 도지사가 해양신산업 발전전략을 공식화 하고 충남형 해양신산업 발전을 위해 해양바이오, 해양치유, 해양생태복원, 해양레저관광 등의 분야에서 새로운 고용 및 소득창출을 위한 청사진을 발표하였다. 이에 맞추어 충남에서는 해양관광을 신산업으로 전략적인 육성을 추진해야 한다.

② 부남호 해양생태복원 사업을 자연친화형 해양관광 신산업으로 육성

충청남도는 민선 7기 핵심사업으로 부남호 역간척을 선정하고, 해수유통을 통한 해양생태계 복원 및 자연친화형 해양신산업 육성에 노력하고 있다. 특히, 부남호 인근에 위치해 있는 태안기업도시와 서산웰빙특구를 새로운 해양도시로 육성한다는 계획을 추진하고 있다. 따라서 해양신산업 발전전략에서는 갯벌이 드러나 기수역이 조성되도록 해수유통구 확장 및 요트가 운행할 수 있는 통선문 설치 등 방조제 구조 변경을 계획하고 있으며 이를 토대로 복원된 생태환경에 기반한 태안기업도시와 서산웰빙특구 육성을 도모하고 해양생태복원 사업을 자연친화형 해양관광자원화와 신산업으로 추진해야 한다.

③ 가로림만 국가해양정원의 국제수준 해양생태 관광거점 조성과 명소화

가로림만은 생물 다양성 등 보전가치가 높은 해양자연유산으로 해양보호구역에 지정되어 있으며, 충청남도는 가로림만을 개발과 보전이 적절히 조화되는 국내유일의 국가해양정원으로 조성하여 해양생태·환경도 보전하고, 지역 주민소득도 향상시킬 수 있는 정책을 추진하고 있다. 이를 위하여 가로림만에는 국가해양정원센터, 가로림만 생태학교, 점박이물범 전시홍보관, 해양문화예술섬, 해양힐링 숲, 등대정원, 가로림만 전망대, 가로림만 둘레길, 식도락 거리 등을 도입할 계획이다. 따라서 이런 천혜의 생태적 가치를 보존하고 활용하여 건강한 바다환경을 기반으로 한 글로벌 해양생태관광 거점 구축 및 지역경제 활성화를 위한 국제적 명소로 육성해야 한다.

④ 태안 해양치유 복합단지 시범센터의 거점지 육성과 해양치유벨트 구축

태안군에는 지역 해양자원을 활용한 해양치유센터를 운영하여 해양치유산업 활성화 및

일자리 창출을 위해 해양치유 거점지 조성을 위한 사업을 추진하고 있다. 태안군 남면 달산포 일원에 해양치유센터, 빌라촌, 곰솔림 치유공간, 스포츠 재활센터 등의 시설을 도입한다. 해양치유 복합단지의 시범센터는 기본치료실, 전문치료실이 조성되며, 태안군의 주요 해양치유 자원인 소금, 피트, 염지하수, 해송, 모래, 해변길 등이 활용된다.

더불어 보령시에서는 2022년 보령해양머드박람회를 통해 치유와 레저관광을 융복합한 국제적 행사를 개최한다. 또한 머드축제, 태안해양치유시범단지, 해양관광단지 등의 연계를 통해 해양레저관광 수요에 부응하는 웰니스지구 개발을 추진하고 있다. 또한, 보령시에 원산도 해양관광단지 조성에는 원산도 대명리조트 조성, 원산도 복합마리나항 건설, 원산도~고대도 해양관광케이블카 설치, 어촌뉴딜 300사업 등의 사업을 추진하고 있다. 더불어 충청남도에서는 당진시, 서산시, 태안군, 홍성군, 보령시, 서천군 등 지역별 특성에 따라 해양과 산림을 활용한 충남형 치유벨트 구축을 추진하고 있다. 이에 태안 해양치유 복합단지 시범센터를 거점지로 조성하고 이와 연계하여 연안 6개 시군을 해양치유벨트로 구축한다.

⑤ 서천 국립생태원, 생태산업단지 등을 활용한 해양바이오 클러스터 관광산업화

충청남도는 서천군에 위치하고 있는 장항국가생태산업단지, 국립해양생물자원관, 한국폴리텍대학, 국립생태원 등 주요 바이오산업 자원을 활용하여 클러스터 기반 조성을 추진하고 있다. 그리고 장기적으로는 클러스터 육성을 통해 서해안권 융복합 신경제블록을 구축해 국내·외 경쟁력을 강화하고 미래먹거리 창출의 핵심인 국가 신산업의 증축으로 부상을 도모하고 있다. 따라서 해양바이오산업과 해양생태자원을 연계한 관광상품화와 클러스터 구축을 통하여 해양관광 신산업화를 추진해야 한다.

⑥ 해양레저관광과 콘텐츠를 통한 사계절 해양레저관광 명소로 육성

충청남도는 해수욕장을 중심으로 해양레저스포츠가 각광을 받고 있으며, 이들은 해양레저관광서비스업으로 수중레저업, 수상레저업, 유람선업 등이 운영되고 있다. 최근 많은 관광객들이 찾고 있는 만리포는 해양레저 안전교육센터를 조성하여 인공서핑, 다이빙 등 안전체험이 가능한 교육공간을 조성해 초보 서퍼들이 즐겨 찾는 해양레저 체험 거점으로 육성을 추진하고 있다. 그리고 몽산포와 무창포 명품테마 해수욕장을 육성하여 송림, 모래 등 아름다운 경관을 활용한 가족형 레저·힐링 공간을 조성하고 바닷가 공원, 휴양단지 조성 등 성공모델을 창출사업을 추진하고 있다.

또한, 사계절 해양 휴양지로서 거점형 관광단지 조성 등 관광인프라 확충을 추진하

고 있다. 안면도 관광지 개발과 원산도 해양관광 웰니스 투자선도 지구 조성을 통한 대명리조트 해양관광단지를 조성하고 있다. 또한 당진 왜목 마리아 개발을 통해 호텔, 크루즈 아카데미, 상가시설, 프리미엄 아울렛, 한방클리닉 센터 등 조성을 하고 있다. 이에 충남에서는 해양레저관광과 콘텐츠를 통한 사계절 해양레저관광 명소로 육성을 추진해야 한다.

⑦ 마리아와 크루즈관광 위한 기반과 관광수용태세 구축

충청남도는 섬과 섬을 잇는 연안크루즈와 최서단 격렬비열도를 탐방하는 섬관광 콘텐츠를 개발하여 섬주민에게 생활편의를 제공하고, 관광객에게는 보고 즐기는 해양레저 관광 신모델 개발을 추진하고 있다. 그리고 당진의 왜목 마리아 거점과 6개의 마리아 항을 연계하는 건설을 추진하고 있다. 또한 대천항, 신진항 등과 연계하여 섬과 섬을 연결하는 연안 크루즈 도입과 신진항에서 출발하는 충남 최서단 격렬비열도 탐방 코스 개발을 추진하고 있다. 뿐만 아니라 체류형 섬관광 프로그램 개발을 위해 섬자체의 특성을 살려 휴양·체류·레저·체험이 가능한 프로그램 개발을 추진하고 있다. 따라서 이들 국내선 크루즈와 마리아 관광을 위한 항만과 터미널 조성을 통한 기반과 이를 지원할 수 있는 관광수용태세를 구축해야 한다.

(2) 충남 해양수산 및 관광정책 동향 : 연안 시군의 해양수산 및 관광정책과 연계한 특색있는 관광산업화 강화

충남연안 7개 시·군은 중공업 및 항만산업이 발달한 북부권과, 수산업 및 해양관광업이 발달한 중·남부권으로 구분할 수 있다. 이중 보령시는 해양관광 산업기반이 양호하며, 2022년 보령해양머드박람회를 유치하였고, 서산시는 가로림만 국가해양정원의 조성을 추진하고 있다. 그리고 당진항은 왜목 거점형 마리아항 조성, 홍성군은 남당항 국가어항의 수산물 축제와 음식, 서천군은 해양생태관광산업 육성, 태안군은 해양치유 관광산업 등을 육성정책을 추진하고 있다. 따라서 충남의 연안 시군은 해양수산 및 관광정책과 연계한 특색 있는 해양관광 신산업화를 강화해야 한다.

제4장 충남의 해양관광 신산업 분야별 육성전략

1. 해양치유산업

1) 사업추진 현황과 잠재력⁶¹⁾⁶²⁾

(1) 충남 해양치유산업 자원 현황과 특성

국내의 해양치유 산업은 2015년부터 본격적으로 언급되어 2017년에 관련 정책이 발표되기 시작하였다. 국내에서 가장 선도적으로 해양치유에 접근한 지자체는 ‘완도군’으로 해양치유 관련 관련공무원을 20여명(의료, 관광, 바이오)을 배치하는 등 가장 열성적으로 사업을 추진하고 있으나 앞서나가고 있지는 않은 실정이다. 그렇기 때문에 충남이 해양치유에서 뒤처지거나 앞서거나 하는 상황은 아니며 전국의 해양치유 유관 지자체의 수준이 엇비슷한 수준으로 판단되고 있다.

충남의 해양치유자원은 해양치유 및 해양관광자원을 중심으로 산림과 농촌자원, 관광기반, 의료여건 등을 살펴보았다. 서해안 연안의 보령시, 서산시, 당진시, 태안군 홍성군, 서천군 등에 대한 자원현황과 특성은 다음과 같다.

첫째, 보령시는 관광특구와 대천해수욕장 등 관광자원이 풍부할 뿐만 아니라 머드를 중심으로 한 해양과 오서산 국립자연휴양림과 성주산 등 산림뿐만 아니라 농촌 자원 및 의료여건 등 전체적으로 자원여건이 양호한 편이다.

둘째, 서산시는 가로림만과 천수만 등의 해양 및 팔봉산 등이 있어서 산림자원이 우수하고, 특히 서산의료원 등 의료여건이 좋은 편이다.

셋째, 당진시는 해양자원과 산림, 농촌, 관광자원 등에서 타 시군과 비교하여 전체적으로 보유한 해양치유자원에서 경쟁력이 비교적 약한 편이다.

넷째, 서천군은 춘장대해수욕장과 해송림 등 해양관광자원과 희리산 자연휴양림 등

61) 충청남도(2020), 충남형 해양치유 모델 및 벨트화 방안 연구 중간보고회 자료에서 요약정리함

62) 해양치유산업과 관련해서는 별도 자문회의를 개최하여 육성전략을 제시함. 회의개요는 다음과 같음.

- 일시 : 2020년 11월 13일(화) 오후 14:00
- 장소 : 고려대학교 의과대학
- 내용 : 충남 해양치유 산업의 전망 및 신해양관광에서 해양치유 산업 분야 육성전략
- 참석자(7인) : 고려대학교 이성재 교수 외 관계자 3인, 충남연구원 3인

산림자원과 농촌체험휴양마을 등 농촌자원이 입지하고 있으며, 의료여건이 타 시군에 비하여 양호한 편이다.

다섯째, 홍성군은 내포신도시 도청소재지가 입지하고 있으며, 천수만 및 남당항을 비롯한 궁리, 어사리 등의 해양자원과 홍성의료원 등 의료여건이 양호한 편이다.

여섯째, 태안군은 갯벌과 해사, 해수온천, 피트뿐만 아니라 다수의 해수욕장 등의 해양자원이 매우 풍부할 뿐만 아니라 천리포수목원, 안면도자연휴양림, 청산수목원 등 산림자원 등도 양호하다. 그리고 안면도관광지 등 관광자원도 우수한 반면, 의료기반은 타 시군에 비하여 취약한 편이다.

(2) 충남 해양치유산업의 잠재력

정부는 ‘제2차 해양관광진흥 기본계획(2014~2023)’에서 해양치유산업의 순기능 및 효과에 주목하여 2020년까지 해양자원을 이용한 치유·재활·서비스와 해양레저·관광 기능을 결합한 복합레저단지인 ‘해양헬스케어 시범단지’를 충남 태안을 비롯하여 전국 4개소에 조성할 계획을 수립하였다. 이에 충청남도과 태안군은 해양치유센터로 해양치유 산업 활성화 및 일자리 창출을 위한 해양치유 거점조성을 위한 사업을 추진하고 있다. 따라서 태안군 남면 달산포 일원 약 40만㎡ 일원에 사업비 340억원을 투입하여 해양치유센터, 빌라촌, 곰솔 산림 치유공간, 스포츠 재활센터 등의 시설 도입을 추진하고 있다.

더불어 해양치유산업은 바다와 의료·관광복지를 산업으로 연결하는 것으로, 충남 서해안의 6개 시군에는 물리적 자원인 바닷물, 모래, 진흙, 소금, 해양 동·식물 등과 환경적 자원인 공기, 풍광 등을 보유하고 있기 때문에 태안군의 해양치유센터를 거점으로 한 벨트를 형성할 수 있는 높은 잠재력을 보유하고 있다.

이상과 같이 볼 때 충남은 해양치유를 위한 장기적 성공기반이 매우 좋은 여건을 가지고 있다. 접근성은 수도권에서 2시간 이내이고, 해양치유산업을 위해 보유하고 있는 자원은 피트(태안 : 목욕, 래핑, 팩 등)인데, 이를 활용한 해양치유 관련 임상연구를 진행해 선도적 연구논문도 2개를 보유하고 있으며 해양치유 산업 발전을 위한 충남도 및 태안군 등 지자체의 의지가 강하게 나타내고 있다. 이러한 기반을 토대로 충남도 내 6개 연안시군을 해양치유 클러스터 구축을 위해 시군별로 특성화를 통한 해양치유산업 발전의 모색이 필요하다.

강화, 인천: 마드/과일, 함초, 해조류, 해수, 전립, 태양광, 해풍, 청정, 염지, 심종, 해삼, 온천, 섬

안산, 화성: 마드/과일, 함초, 해조류, 해수, 전립, 태양광, 해풍, 청정, 염지, 심종, 해삼, 온천, 섬

태안, 서산: 마드/과일, 함초, 해조류, 해수, 전립, 태양광, 해풍, 청정, 염지, 심종, 해삼, 온천, 섬

보령, 서천: 마드/과일, 함초, 해조류, 해수, 전립, 태양광, 해풍, 청정, 염지, 심종, 해삼, 온천, 섬

진북: 마드/과일, 함초, 해조류, 해수, 전립, 태양광, 해풍, 청정, 염지, 심종, 해삼, 온천, 섬

전남: 마드/과일, 함초, 해조류, 해수, 전립, 태양광, 해풍, 청정, 염지, 심종, 해삼, 온천, 섬

제주: 마드/과일, 함초, 해조류, 해수, 전립, 태양광, 해풍, 청정, 염지, 심종, 해삼, 온천, 섬

강원: 마드/과일, 함초, 해조류, 해수, 전립, 태양광, 해풍, 청정, 염지, 심종, 해삼, 온천, 섬

울진, 영덕, 울릉: 마드/과일, 함초, 해조류, 해수, 전립, 태양광, 해풍, 청정, 염지, 심종, 해삼, 온천, 섬

포항, 경주: 마드/과일, 함초, 해조류, 해수, 전립, 태양광, 해풍, 청정, 염지, 심종, 해삼, 온천, 섬

울산: 마드/과일, 함초, 해조류, 해수, 전립, 태양광, 해풍, 청정, 염지, 심종, 해삼, 온천, 섬

부산: 마드/과일, 함초, 해조류, 해수, 전립, 태양광, 해풍, 청정, 염지, 심종, 해삼, 온천, 섬

경남: 마드/과일, 함초, 해조류, 해수, 전립, 태양광, 해풍, 청정, 염지, 심종, 해삼, 온천, 섬

마드/과일, 함초, 해조류, 해수, 전립, 태양광, 해풍, 청정, 염지, 심종, 해삼, 온천, 섬

[그림 4-1] 전국 지역별 대표 해양치유자원 현황

(1) 선도적 국외사례와 국내정책 동향

63) 정범기(2018), 국내 해양치유자원 여건과 해양치유정책 추진방향, 2018해양치유정책 포럼 제1주제발표 자료

국내 웰니스 관광시장은 한방, 뷰티, 스파, 산림 등의 분야를 중심으로 성장하여 웰니스 관광시장에 대한 관심이 고조되면서 문화체육관광부는 2017년 웰니스 관광지 25선을 선정하여 홍보 및 정책지원을 추진하고 있다. 2018년에는 8곳을 신규로 추가하여 현재 33개소의 국가선정 웰니스 관광시설이 운영 중이다. 2017년에는 웰니스 관광 25선을 방문한 국내외 관광객은 약 1,000만 명으로 추정되며 이는 전년대비 13% 상승한 수치이다. 이에 따라서 웰니스 관광시설로 선정된 관광지는 홍보 및 마케팅 지원, 여행상품 개발, 외래관광객 수용태세 개선 등에 대한 지원을 받고 있다.

해외에서 해양치유의 서비스 유형은 휴양(Wellness)적 차원에서 힐링서비스로서 휴양, 미용, 항노화, 심신이완(요가, 명사, 근육이완, 호흡법 등) 등과 웰니스 중심의 스포츠와 피트니스로서 레저와 해양스포츠 등이 있다. 그리고 건강증진(Medical Wellness)적 차원에서는 재활중심의 스포츠와 피트니스와 보완대체요법 등이 있다. 또한, 의료(Medicine)적 차원에서는 메디컬서비스로서 다양한 물리치료, 심신치료 중 대부분 인증 급여와 비급여서비스 및 약물, 시술, 수술 등 의료인만 제공할 수 있는 의료서비스 등으로 총 3가지 유형이 있다.

세계 각국에서 해양치유를 통한 해양휴양·복지서비스가 확산되고 있는데, 각각의 선진 국가별 특징은 다음과 같다. 프랑스는 해양요법을 최초로 산업화한 국가로 일부 요법은 건강보험을 적용하고 있다. 프랑스 내 해양요법 시설은 83개이며 매년 90만 명 이상이 방문하고 있다. 랑그독-루시옹, 아키텐, 라 볼 지역 등은 해양 리조트 및 대중관광지로 개발되었다. 프랑스 해안의 해양치유는 지리와 기후의 차이로 구분하여 인체에 미치는 영향에 따라 치료 효과를 달리하고 있다. 프랑스 해양요법 센터는 민간 전문기관 연합체인 프랑스 탈라소의 품질기준에 따라 인증을 받고 있다. 현재 프랑스 전역에 프랑스 탈라소로부터 인증을 받은 해양요법 센터는 37개소이다.

독일은 해양치유를 질병예방 및 건강회복 등 복지정책 수단으로 활용하고 있다. 독일은 연안 지역에 위치한 해양치유·해수욕 쿼어오르트(Kurort, 치유휴양지)를 중심으로 해양치유가 이루어지고 있다. 350개소 이상의 쿼어오르트 중 해양치유·해수욕 쿼어오르트는 32개소 이상이다. 해양치유 쿼어오르트 이용자는 35.4%로 2번째로 많으며, 최근 10년간 연평균 이용자 증가율이 가장 높다. 독일은 해양치유의 질병예방 및 재활 효과를 인정하고 사회보험으로 이용료를 보전하고 있다. 독일해양치유협회는 해양치유 시설 인증, 관리·운영 규정 설정을 담당하며 시설 입지, 인프라, 자원 등을 기준으

로 시설을 9개 범주로 구분·인증하고 있다.

일본은 고령화에 대응한 건강관리와 복지증진 수단으로 해양치유를 활용하고 있으며, 1990년대 오키나와현을 중심으로 해양치유가 도입되었다. 초기에는 온화한 기후와 뛰어난 자연환경을 통해 지역관광을 활성화하기 위해 프랑스식 해양요법 시설을 도입하였고, 일본의 해양치유 관련 시설은 26개소이었다. 이는 초고령화로 인한 노인 의료비 급증으로 지역사회 중심의 건강관리 및 재활, 개호(介護) 예방 및 복지서비스 사업의 일환으로 해양치유 시설을 활용하고 있다. 따라서 해양치유를 지역의 노인과 재활이 필요한 환자의 건강 증진, 회복, 치유, 복지서비스 제공 기반 확대를 위해 도입·활용하는 것이다. 일본은 해양치유에 대한 정부 차원의 개입 없이 지역 대학 및 해양치유시설 종사자 등 민간 주도로 자율적으로 성장한 것도 하나의 특징이다.

국내에서 해양 치유정책은 최근에 본격적으로 논의되고 있다. 해양치유산업을 중심으로 치유 및 국민 휴양·복지서비스 정책 마련을 착수하였다. 해양 부문의 치유 및 휴양·복지정책은 농촌 및 농업인과 함께 묶여 다루어지면서 해양 부문만의 특징 및 수요를 반영하는 측면이 다소 미흡한 편이라 할 수 있다. 이는 정책 대상이 어촌, 어업인의 경제·정주여건 개선에 한정되며, 해양자원을 활용한 치유 및 국민 휴양·복지서비스 제공 정책 마련은 비교적 최근 시작되었기 때문이다. 2017년에 해양치유자원의 발굴 및 산업 육성을 위한 4개 협력 지자체를 선정하고 관련 정책이 본격적으로 시작되었다. 따라서 현재 정부의 해양치유정책은 해양자원을 이용한 해양치유산업 도입·육성에 중점을 두고 있으며, 해양치유산업 도입을 통해 사회 취약계층에 대한 해양휴양·복지서비스 전달 체계기반을 마련하려는 것으로 해양휴양·복지서비스 도입을 위한 제도 및 인프라 개선을 추진하고 있다. 이에 따라서 해양치유정책 추진 및 산업화를 위해서는 해양치유자원의 발굴 및 공간 조성, 해양치유 서비스 제공, 법률적 기반의 마련도 이루어져야 한다. 향후 치유·웰니스 시장의 성장과 삶의 질 개선, 복지수요 증대 등 사회·문화적 여건을 고려할 때 해양치유는 해양휴양·복지서비스의 구현 수단으로 활용이 가능하기 때문이다.

그리고 국내의 해양치유정책 추진을 위한 과제는 해양치유 및 해양휴양·복지에 대한 인식 제고와 해양치유자원 발굴 및 프로그램 마련, 해양치유 서비스 공급 체계의 마련 등이다. 따라서 해양자원을 활용한 치유 및 휴양·복지에 대한 인식이 형성되어 있지 못하므로 해양치유정책과 해양휴양·복지서비스 정책의 도입과 추진을 위해서는 인

식 확산이 가장 먼저 이루어져야 한다. 더불어 해양치유 및 해양휴양·복지에 대한 인식 확산과 홍보를 위해 언론매체에 해양치유 효능 관련 연구 결과 자료 제공과 해양치유 체험행사 추진, 해양치유 관련 정책 포럼 및 학술대회 개최 등을 통해 일반인과 학계, 산업계가 해양치유정책 및 해양휴양·복지서비스의 필요성에 대해 공감대를 형성하도록 해야 한다.

또한, 해양치유자원의 조사·발굴을 통하여 해양치유가 산업적으로 활용될 수 있는 기반을 마련하도록 해야 한다. 다음으로 해양치유를 통한 해양휴양·복지서비스 정책 추진 기반 마련을 위한 관련 서비스 공급 체계 구축을 위해 해양치유자원 관리센터 조성·지정 및 지역 해양치유센터 건립 등 인프라를 구축하고 이들의 운영을 위한 해양치유 전문인력 양성 프로그램 개발을 함께 추진토록 해야 한다.

해양헬스케어산업은 고령인구의 증가와 웰빙(well-being), 힐링(healing)을 추구하는 트렌드의 확산 등으로 이른바 치유산업의 수요가 증가하고 있다. 이는 사회환경의 변화로 인한 정신건강의 중요성 증대와 스트레스 관리, 정신적 치유, 통합의학 등의 강조와 소통, 공감, 위로, 공유, 감성 등에 대한 가치가 강조되고 있기 때문일 것이다. 해양수산부는 경제적 파급효과가 크고, 성공가능성이 높은 20개 기술의 하나로 '해양헬스케어 기반구축 기술'을 선정하였다.

한편, 해양헬스케어와 관련한 선도 국가는 독일, 프랑스, 이스라엘, 일본이 있으며, 이들 선진 국가들은 헬스투어리즘 인증제를 만들려고 하고 있다. 사실 각 국가별로 해양헬스케어에 대한 지향점이 다른데, 독일은 메디슨 중심, 프랑스와 일본은 웰니스 중심이다. 그리고 각 국가별 공통점은 해양헬스케어와 관광의 연계이다. 해양치유가 선도적인 국가에서는 꼭 관광과 함께 이용되고, 가족동반여행 투어·치유·의료이 이루어지며, 해양치유 관련 체류 이후에 집, 일상으로 돌아가면 건강한 생활이 유지가 가능하도록 관광을 반드시 연계하고 있다.

충청남도는 갯벌과 머드, 염지하수, 삼림욕, 온천 등 해양헬스케어산업과 연계가 가능한 다양한 자원들을 확보하고 있다. 특히, 갯벌과 머드를 활용한 해양헬스케어는 타 지자체가 갖지 못한 차별화된 장점이 될 수 있다.

(2) 추진과제

해양수산부는 해양을 기반으로 하는 신성장동력 발굴과 지역 균형발전을 위해 2017년부터 해양치유 R&D 사업을 추진하고 있다. 해양치유정책을 총괄하는 해양수산부에서는 해양치유의 목적을 해양자원을 활용한 체질 개선 및 면역력 향상 등에 따른 건강 증진으로 설정하고, 질병 치료를 위한 의료 행위가 아닌 일상적인 건강 유지 활동으로 해양치유의 영역을 정의하고 있다. 즉, 해양치유는 국민들이 해수, 소금, 갯벌, 해조류, 해풍 등 해양치유자원을 활용하여 정신적인 스트레스와 신체적인 긴장을 완화·해소하고 건강을 유지·개선하는 것을 목적으로 하며, 전 국민 누구나 해양치유를 통한 복지 서비스를 누리고 국민행복을 실현하는 것이 궁극적인 목표라고 할 수 있다.

해양치유의 개념과 정책 영역, 정책 방향, 해양휴양·복지서비스 제공 등에 대해 본격적인 논의가 시작된 시기가 길지 않아 이에 대한국민들의 인식도 아직까지는 미약한 것이 현실이다. 따라서 효율적·효과적으로 해양치유 및 해양휴양·복지서비스에 대한 대국민 인식을 제고하고, 긍정적인 이미지를 구축해야 한다. 앞으로 해양치유에 대한 인지도를 높이고 긍정적인 인식확산을 통해 해양휴양·복지서비스를 제공하기 위해서는 해양수산부가 중심이 되어 해양치유의 개념과 정책 방향을 적극적으로 알리고, 해양치유를 통한 심신의 안정 및 치유 효과, 건강 증진 사례 등에 대해 홍보하여 해양치유에 대한 인식을 우선적으로 개선하는 정책을 추진해야 한다.

중앙정부는 해양휴양·복지서비스의 확대를 위한 해양치유산업 활성화를 위해 해양치유자원의 발굴과 이를 활용할 수 있는 프로그램을 개발하여 국민들이 손쉽게 이용할 수 있는 체계를 마련하는 것도 추진한다. 국민들이 안심하고 해양치유자원을 이용하고 관련 프로그램에 참여하기 위해서는 전국에 산재해 있는 해양자원 중에서 안전하고 효능이 있는 해양치유 가능 자원을 조사하고 이의 확보 및 관리방안을 마련하는 작업도 선행되어야 한다.

한편 해양치유자원의 조사 및 활용 가능한 DB 구축은 2017년부터 시행된 해양치유 R&D 사업을 통하여 추진되고 있다. 아울러 해양치유자원의 안정성과 치�효능을 규명하기 위한 임상검증 사업도 2018년에 추진되고 있으므로 연구를 통해 해양치유자원의 조사 및 활용을 위한 기반이 갖추어질 수 있을 것이다.

그리고 해양치유자원 조사 성과를 국민들에게 해양치유 서비스로 제공하기 위해서

해양치유 프로그램의 마련이 요구되는데, 해양치유 프로그램 개발은 크게 2가지 측면을 검토하여 추진하는 것이 필요하다. 해양치유정책의 추진은 지역별 치유자원의 발굴·활용과 함께 지역 복지서비스 제공에 그 목적이 있으므로 해양치유 프로그램은 지역 특화 프로그램과 공공복지 프로그램을 중심으로 개발해야 한다. 이러한 차원에서 해양치유 프로그램의 세부 내용은 해양휴양 및 휴식·체험형, 지역주민 복지형, 건강관리 및 재활 지원형 등으로 구분하여 마련해야 한다. 따라서 충남을 비롯한 각 지역별로 해양치유 프로그램은 지역 고유의 치유자원 여건을 고려하여 일반 이용자와 지역 주민, 건강관리 및 재활 목적 이용자 등에 따라 비즈니스 모델을 구별하여 상품을 개발하도록 해야 한다. 더불어 추진해야 하는 것은 해양휴양·복지서비스 공급체계를 마련해야 한다. 해양휴양·복지서비스 제공을 위해서는 해양치유자원 발굴 및 프로그램 개발을 위한 기반 시설과 지역 주민에게 해양휴양·복지서비스를 공급하기 위한 공간 조성이 필요하다. 따라서 해양자원을 이용한 해양치유를 국민 휴양·복지서비스로 제공하기 위해서는 해양치유자원의 조사 및 프로그램 개발, 해양치유 홍보 및 관련 전문인력 양성을 지원하기 위한 광역 단위 거점시설의 조성도 이루어져야 한다. 이를 위하여 ‘해양치유자원 관리센터(가칭)’를 설립하여 해양치유정책 추진 및 해양휴양·복지서비스 제공을 위한 기반시설로 활용해야 한다.



자료 : 한국해양수산개발원(2019), 해양치유산업 육성을 통한 해양휴양·복지서비스 도입방안.

[그림 4-2] 충청남도 해양치유산업 치유관광 접근 개념도

그리고 해양치유정책 추진 및 해양휴양·복지서비스 제공을 위한 해양치유자원 관리 센터 및 지역단위 해양치유센터의 조성, 해양치유서비스의 공급 등을 위해서는 관련 전문인력양성이 필수적이다. 해양치유서비스제공을 위한 전문인력 양성을 위해 초기 단계부터 해양치유만을 위한 특화된 인력을 양성·확보하는 것은 시장 수요 및 지역별 공급 여건을 고려할 때 인력 수급상의 불균형이 발생할 수 있다. 따라서 정책 초기 단계에서는 기존의 치유 및 복지 관련 인력을 대상으로 해양치유 관련 프로그램 운영을 위한 교육을 추가로 이루어져야 한다. 이후 해양치유가 국민 휴양·복지서비스의 영역으로 자리 잡는 단계에서는 독자적인 해양치유 전문인력 양성 프로그램을 마련이 필요하다.⁶⁴⁾

또한 해양치유산업은 해양치유를 기반으로 의료와 관광, 바이오산업과 융합되어 고부가가치로 발전되는 미래 전략산업이라 평가받고 있다. 이에 따라 충남에서 해양치유 산업을 해양관광 신산업으로 육성하기 위해서는 해양치유거점과 연계한 연안·산림·농촌치유자원과 연계한 특성화, 해양치유 저변 확대를 위한 연안 시·군별 해양치유의 다양화, 해양치유와 건강목적의 헬스관광의 연계, 해양치유산업과 지역 의료기관과의 연계, 충청도와 연안 6개 시군에서 추진 중인 해양치유산업과의 연계 등의 과제를 전략적으로 육성해야 한다.

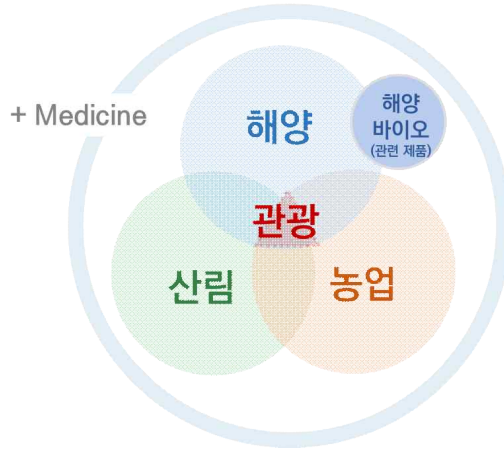
3) 해양치유산업의 육성전략

해양치유산업은 사계절로 육성하는 것을 국가의 전략으로 제시하고 있다. 이는 급격한 고령화로 건강한 삶에 대한 관심과 만성(고혈압, 결핵 등), 환경성(천식, 아토피 등) 질환에 대한 치유 수요가 증가하고 있기 때문이다. 따라서 해양치유자원 발굴 및 효능 검증, 산업화 모델 개발 등 기초연구 수행, 시범지구 조성, 법·제도정비 등 국가 주도의 활성화 기반 조성저변 확대를 통한 해양관광 활성화 방안을 모색하고 있다. 따라서 이와 연계한 충남의 해양치유산업의 육성전략도 마련해야 한다.

64) 한국해양수산개발원(2019), 해양치유산업 육성을 통한 해양휴양·복지서비스 도입방안에서 요약

치유관광 개념

- 기저 질환자지만 충분히 일상 생활이 가능 한 사람들이 함께 할 수 있는 치유, 의료, 투어를 함께하는 가족 중심의 여행 (재활, 헬스프로모션 동반)



[그림 4-3] 충청남도 해양치유산업 치유관광 접근 개념도

(1) 충남의 융복합 해양치유산업 육성전략

충남 해양관광 신산업에서 해양치유산업은 즉, 헬스투어리즘(치유관광)으로써 웰니스 관광과 메디컬 투어리즘을 포괄하는 개념으로 접근이 필요하다. 특히, 해양치유관광은 해수, 머드, 소금, 해조류 등 충남이 보유하고 있는 해양자원 및 해양의 유익한 속성을 활용하여 체질개선, 면역력 향상, 항노화 등 국민들의 건강을 증진시킬 수 있다.

이에 충남의 해양치유산업을 육성하기 위해 충남의 연안 6개 시군별 특성을 분석하여 포지셔닝하고, 해양치유산업이 연계 발전시켜야 한다. 국가에서 해양치유 산업 활성화를 위해 해양치유 센터를 태안군에 설립하기로 한만큼 태안군은 해양헬스케어 메카로 육성해야 한다. 태안군은 해양헬스케어 종주지로서 해양치유에 의료연계하면서 융복합이 수반되어야 한다.

보령시의 경우 원산도를 비롯하여 레저·스포츠 관광 특화지역으로서 웰니스 해양치유 관광지로서 포지셔닝이 필요하다. 단, 태안군과의 차별성으로는 의료연계보다는 해양치유 기능에 집중하도록 해야 한다. 그리고 태안군과 보령시는 지속적인 상호교류를 통해 해양치유자원, 관광수요 등의 연계를 통한 동반적인 활성화가 필요하다. 이외 당진시, 서산시, 홍성군, 서천군의 경우 어촌항, 어촌마을(어업인) 등에 적용할 수 있는

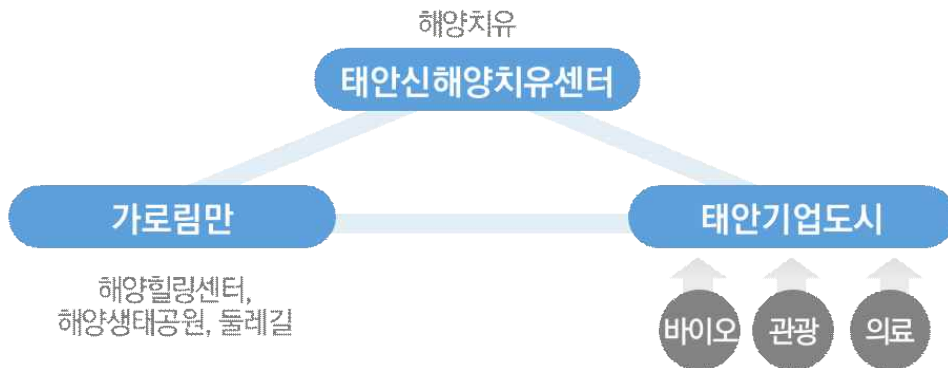
복지형 해양치유 시군으로 연계가 이루어져야 한다. 이때에는 어촌, 어업인들의 경우 지역 환경에 의해 기저질환으로 고혈압, 당뇨, 관절염 등의 질환 빈도가 높아 이와 연계한 복지형 해양치유 정책과 사업을 추진해야 한다.



[그림 4-4] 충청남도 해양치유산업 연계 육성 전략

(2) 해양치유 거점 및 지역간 연계 특화 육성전략

태안의 해양치유 거점지역은 치유센터만 설립하고 수요자가 없으면 안되기 때문에 목표시장을 정확히 설정하여 의료와 연계시켜야 한다. 특히, 포스트 코로나 시대 면역력이 중요하기 때문에 면역력 증진을 위한 산림, 해양치유 등의 기능이 매우 중요해질 것으로 전망된다. 또한 태안기업도시에 환경마이스산업단지의 바이오, 관광, 의료 등의 연계 조성을 통해 태안군 해양치유센터, 태안기업도시, 가로림만 등의 시너지를 창출할 수 있는 방안의 마련이 이루어져야 한다.



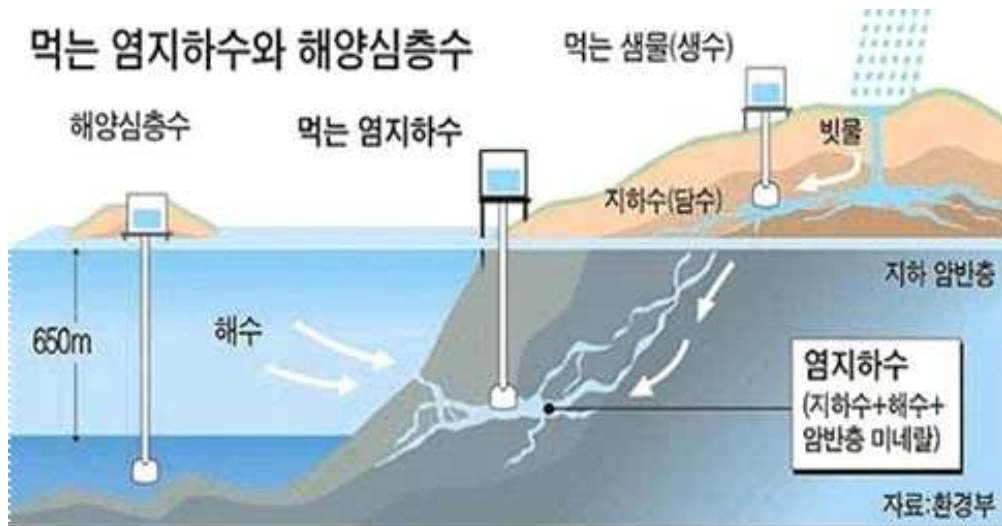
[그림 4-5] 태안 해양치유 거점 육성 전략

태안의 해양바이오 활용 자원(피트 : 석탄되기 전 흙으로 태안군에서만 임상실험 함), 서트(비염), 해조류(고혈압) 등에 치유효과가 있기 때문에 해양치유와 의료연계가 이루어질 수 있도록 해야 한다. 또한 태안 해양치유센터에는 컨트롤 타워 역할을 할 수 있는 의료인이 상시 상주토록 해야 하며, 대전·충청권 치유 관련 종합병원 등의 의료기관과도 연계되어야 한다. 더불어 객관적으로 해양치유에 대한 효과 입증이 되지 않으면 민간요법이라는 인식으로 전락할 수 있기 때문에 해양치유산업에서 가장 중요한 것은 임상적 연구결과와 이에 대한 논문에 의한 증명도 필수적이다.

보령은 머드축제와 머드화장품을 통한 관광산업의 고부가가치화와 연계 및 머드를 활용한 해양헬스케어 해양관광도시로 육성을 추진하고 있다. 특히, 보령머드축제는 국내 축제들 중 가장 성공적인 축제 중 하나로 평가받고 있으며, 앞으로 국도 77호의 보령-태안간 연육교 개통 및 보령신항 개발에 따라 앞으로 더욱 많은 관광객들이 찾을 것으로 예상되고 있다. 이에 머드를 통한 해양치유관광산업화의 기반을 조성하고 해양헬스케어 시범단지를 중심으로 해양자원을 이용한 치유·재활 서비스와 해양레저·관광 기능을 결합한 복합레저단지를 개발하여야 한다. 그리고 웰니스 스파임상센터 등 도내 인프라와의 연계와 해양치유연구센터·건강증진센터 건립, 해양헬스케어·휴양시설 조성 지원, 산업근로자를 대상으로 특화된 해양헬스케어 프로그램 개발, 해양헬스케어 전문인력 양성 등의 추진을 통해 해양치유 적지로서의 기반을 조성해야 한다.

이 외에도 특화 해양헬스케어 자원 발굴 및 경쟁력 제고를 위해 서해안의 머드, 염 지하수 등 해양자원을 활용한 충남 고유의 해양헬스케어 소재를 발굴하고 내륙자원과 연계한 사업추진이 필요하다. 특히, 해양헬스케어-마이스(MICE)-해양관광자원을 연계하는 사전(Pre-)·사후(Post-) 비즈니스 관광을 기획하여 해양헬스케어 프로그램과 마이스(MICE) 및 당진·아산지역 해양레저 프로그램을 연계하는 패키지로써 건강, 비즈니스, 관광을 동시에 제공해야 한다. 더불어 해양헬스케어 관련 업계·단체와 여행사 등을 대상으로 하는 팸투어의 실시, 국제행사 유치 및 참가 등 대외 홍보를 통해 해외 관광객 유치를 추진해야 한다. 이상의 사업을 달성하기 위해서는 체류형 휴양시설 및 숙박시설 등의 기반시설 구축이 동시에 이루어져야 한다.⁶⁵⁾

65) 충청남도(2015), 충청남도 해양수산발전계획에서 요약정리



자료 : 충청남도(2015), 충청남도 해양수산발전계획.

[그림 4-6] 해양 염지하수와 해양심층수 자원화 단면도

※ 염지하수

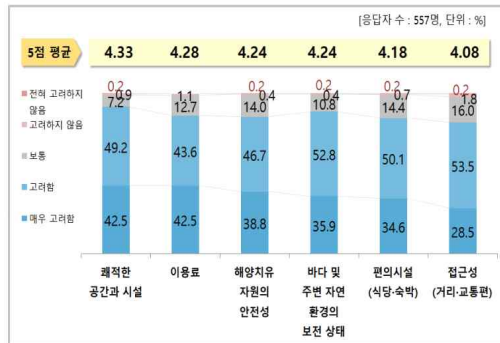
- 해저 암반대수층의 지하수로서 양질의 미네랄 성분이 풍부해 항산화, 피부개선 효과 등 기능이 뛰어나며, 해양심층수에 비하여 개발비용이 저렴하여 앞으로 활용가치가 높은 자원임
- 초기투자비에 있어서 장점-해양심층수 50~150억원인데 반하여 염지하수 2~3억원 기능성 미네랄 혼합 음료, 화장품, 건강기능성 식품 등 개발가능

(3) 해양치유 참여 시 고려요소와 충남에 필요한 해양치유 사업의 단계별 추진

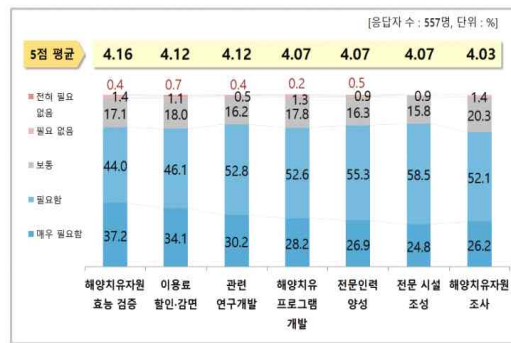
충남의 해양치유산업을 육성하기 위해서는 이들을 이용하는 수요자들의 참여에 대한 중요요소를 고려하면서 해양치유산업이 자리 잡기 위해 필요한 사업을 단계별로 추진해야 한다. 해양치유 참여 시 중요하게 고려할 요소로 5점 만점을 기준으로 높은 점수는 '쾌적한 공간과 시설'(4.33점), '이용료'(4.28점), '해양치유 자원의 안전성'(4.24점), '바다 및 주변 자연 환경의 보전 상태'(4.24점), '편의시설'(4.18점), '접근성'(4.08점) 등의 순으로 나타났다. 또한, 국내에 해양치유가 자리 잡기 위해 필요한 사업은 '해양치유자원효능 검증'(4.16점), '이용료 할인·감면'(4.12점), '관련 연구개발'(4.12점), '해양치유 프로그램 개발'(4.07점), '전문인력 양성'(4.07점), '전문 시설 조성'(4.07점) 등의 순으로 나타났다. 해양치유자원 조사(4.03점), '접근성 개선 사업'(4.01점), '관련 정보 제공 사업'(3.96점), '국가보조예산 확보'(3.88점), '민간투자 유치'(3.84점), '관련

규제 해제'(3.66점)등은 응답자들에게 그 필요성이 비교적 낮게 평가되었다.⁶⁶⁾

따라서 충남이 해양치유산업을 전략적으로 육성하기 위해서는 해양치유 참여 시 고려요소에 적합한 조건을 갖추는 한편, 충남에 필요한 해양치유 사업을 우선순위를 선정하여 단계별로 추진해야 한다.



해양치유 참여시 중요 고려요소



해양치유가 자리 잡기 위해 필요한 사업

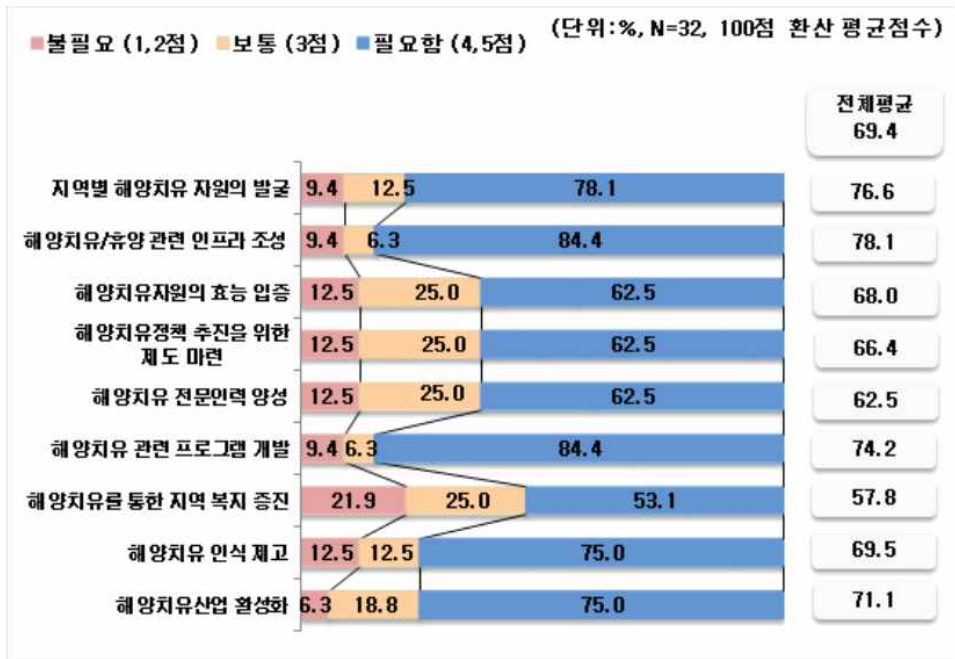
자료 : 한국해양수산개발원(2019), 해양치유산업 육성을 통한 해양휴양·복지서비스 도입방안.

[그림 4-7] 해양치유 참여시 중요 고려요소와 해양치유가 자리 잡기 위해 필요한 사업

또한, 해양치유관광 육성을 위한 세부 정책 사업에 대해 전문가들의 의견을 분석한 결과, 해양치유 및 휴양 관련 인프라 조성을 78.1점으로 가장 필요하다고 평가되었으며, 다음으로 지역별 해양치유 자원의 발굴(76.6점), 해양치유 관련 프로그램의 개발(74.2점), 해양치유산업 활성화(71.1점), 해양치유에 대한 인식 제고(69.5점) 순으로 정책 사업추진이 필요하다고 의견을 제시하였다. 이외에도 해양치유관광 육성을 위해 필요한 9개 정책 사업에 대한 평균 점수는 69.4점으로 나타났으며, 평균 점수 보다 낮게 평가된 정책 사업은 R&D 사업 등 해양치유자원의 효능 입증(68.0점), 해양치유정책 추진을 위한 제도 마련(66.4점), 해양치유 전문인력 양성(62.5점), 해양치유를 통한 지역 복지증진(57.8점) 등의 순이었다.

이에 충청남도에서는 태안군을 중심으로 해양치유 및 휴양 관련 인프라 조성을 강화하고, 보령, 서산, 홍성, 서천, 당진 등 서해안을 연계하는 해양치유 자원의 발굴과 관련 프로그램을 개발하며 나아가 해양치유와 관련된 민간 사업체 등을 육성토록 해야 할 것이다.

66) 한국해양수산개발원(2019), 해양치유산업 육성을 통한 해양휴양·복지서비스 도입방안에서 요약정리



자료 : 해양수산부(2019), 저변확대를 통한 해양관광 활성화 방안.

[그림 4-8] 해양치유관광 육성을 위한 정책 사업별 추진의 필요성

2. 해양생태관광산업

1) 지역여건과 잠재력

(1) 충남 해양생태관광 산업 현황과 특성

미래의 해양신산업은 해양바이오, 해양에너지, 해상풍력발전, 해수담수화, 해양광물 자원, 이산화탄소 해중저장 등의 분야들이 성장할 것이며, 이들은 모두 연평균 7% 이상의 높은 성장을 보일 것으로 전망되고 있다. 이 중 해양바이오 산업은 전 세계적으로 태동기에 있는 산업 영역으로, R&D 기반의 고부가가치 산업으로 분류되고 있다.

특히, 해양수산 기능성 신소재 기술개발로서 해양생물을 이용한 바이오 기능성소재산업은 지속적 사용이 용이하고, 다양한 분야의 고부가가치를 창출할 수 있는 산업이다. 이들 산업은 해양생물의 유전자, 단백질, 대사물질, 생체기능을 활용한 산업용 및 건강증진용 고부가가치 신소재 개발 등을 포함한다. 그리고 대량생산 기술 개발과 기존 석유화학제품을 대체할 수 있는 해양생물에서 추출한 생분해성 소재개발을 통해 저탄소 녹색성장을 견인하고 있다. 더불어 해조자동차소재, 해조플라스틱, 해조섬유소재, 해양나노복합소재, 해양의료소재 등 해양신소재 분야의 세계적 독점 기술 개발 및 제품의 상용화를 추진 중에 있다.

해양바이오산업 발전을 위해서는 해양소재의 확보가 필수적이나, 현재까지 해양바이오 소재산업이 발달되어 있지 않았다. 특히, 바이오에너지(바이오 수소, 바이오 디젤 등) 산업의 경우 지역산업의 부산물(폐열, CO 등) 활용이 필수적이므로, 화력발전소, 제철산업 등과 연계할 경우 산업생산과 온실가스 감축 등의 시너지 효과 발생 기대되고 있다. 또한 해수냉난방 시스템은 대기와 해수의 온도차를 직·간접적으로 이용하여 냉난방을 하는 시스템으로 다른 에너지원에 비해 청정하며, 안정적인 특징을 지닌다. 정부는 해수냉난방 시스템의 실증연구와 보급·확산을 추진하기 위하여 테스트베드 구축 및 에너지타운 조성을 추진하고 있다. 2015년 현재 해수이용 냉난방시스템 구축을 위한 실용화기술은 대부분 개발이 완료된 상태로 현재 임해지역 공공기관, 대학 등 심층수 취수지역을 중심으로 시험사업을 추진하고 있다.

이처럼 해양바이오산업은 그 동안에 제조업 중심의 한계에 벗어나 해양신산업 발육을 위한 노력이 정부를 비롯한 여러 주체들에 의하여 이루어지고 지고 있다.

전소 및 제철소 등과 연계가 가능하며 이를 통해 산업생산과 온실가스 감축 등의 시너지 효과 발생 기대할 수 있다. 또한 서천군에 개관한 국립해양생물자원관과의 연계를 통해 해양생명자원을 활용한 해양바이오 산업 육성을 직·간접적으로 지원할 수 있는 등 자원과 인력 등이 비교적 양호한 것으로 나타나고 있다.

2) 국가정책과 추진과제

(1) 해양바이오산업의 동향과 국가정책

해양생태관광 시장은 지속적인 성장으로 인해 다른 분야에 비해 빠르게 증가할 것으로 예상되고 있다.⁶⁸⁾ 생태관광은 일반관광에 비해 약 4배에 가까운 성장세를 보이고 있으며, 향후 수십년간 관광시장에서 가장 빠르게 성장하는 분야 중 하나가 될 것으로 전망하였다(UNWTO, 2012). 2013년에 시작되어 매년 개최되는 ‘관광진흥확대회의’에서는 생태관광 육성이 주요 시책의 하나로 선정되어 본격적으로 논의하였다. 해양생태관광의 활성화에 대해서는 생태관광 자원개발 및 저변확대 등에 관한 논의가 구체적으로 이루어졌으며, 특히, 해양생태관광 분야에서는 해양보호구역 활용, 갯벌생태안내인, DB 및 지리정보서비스 구축 등이 대안으로 제시되었다.

국내 해양생태관광에 유리한 조건은 1만 2천km에 달하는 해안선과 세계 5대 갯벌 자원, 3천 2백여개의 도서를 보유하고 있다. 해양생물·경관자원으로는 갯벌 2,489.4㎢, 고래·점박이 물범 등 해양포유류, 철새 등이 서식하고 있다. 해양보호구역은 400여개의 연안 해양 보호구역 중 4개의 해양생태계보호구역, 10개의 습지보호지역, 4개 국립공원(태안해안, 다도해, 한려해상, 변산반도) 등이 있다.⁶⁹⁾ 특히, 순천만정원은 연간 300만명 이상이 방문하고 있으며, 신두리 해안사구, 중도 습지보호구역 등을 중심으로 해양생태 관광객이 증가하는 추세이다.

국가차원의 정책과 주요 이슈로는 해양바이오 기술개발 및 산업육성을 위하여 핵심 원천기술개발 지원을 하고, 해양바이오 신소재 기술개발, 해양바이오에너지 기술 개발, 해양신약의 소재개발, 생물공정기술 개발, 해양바이오 산업 지원을 위한 해양생물자원과 시설, ‘국립해양생물자원관’을 기반으로 한 해양생물자원 관리체계 선진화 등을 추진하고 있다. 이들 중에는 해양바이오 신소재 개발과 해양바이오에너지 기술 개발, ‘국

68) 해양수산부(2014), 제2차 해양관광진흥기본계획

69) 충청남도(2015), 충청남도 해양수산발전계획에서 요약

립해양생물자원관'을 기반으로 한 해양생물자원 관리체계 선진화 등이 충남의 서해안권과 연계가 가능한 산업분야이다.

이상의 국가정책과 연계하여 해양바이오산업을 서해안의 해양생태자원과 기존의 바이오산업의 신소재로서 갯벌 즉, 머드와 피트, 소금 등을 통하여 해양생태관광산업으로써 융복합하여 신산업화를 추진 가능한 것을 알 수 있다.

(2) 추진과제

충청남도에서는 해양신산업 발전전략을 공식화 하고, 충남형 해양신산업 발전을 위해 해양바이오, 해양치유, 해양생태복원, 해양레저관광 등의 분야에서 해양신산업의 중심이라는 비전을 수립하고 부남호 해양생태 복원과 가로림만 국가해양정원, 해양바이오 클러스터 조성, 해양생태관광 명소화 등의 사업을 추진하고 있다.

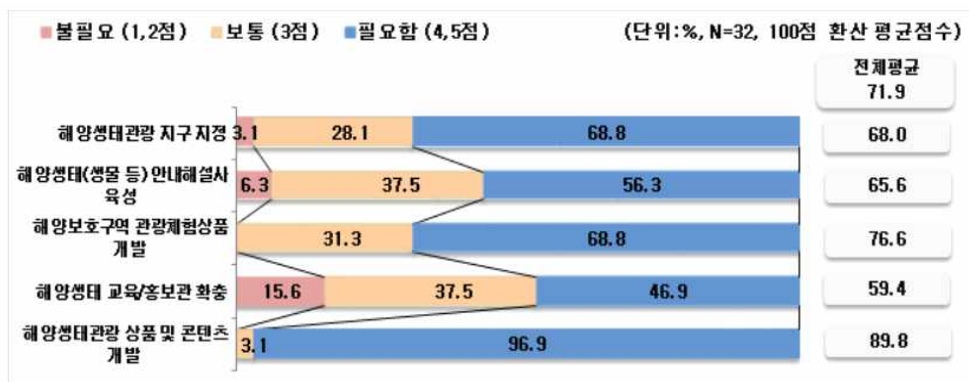
이 중 부남호 해양생태복원 사업은 민선 7기 핵심사업으로 선정되었으며, 해수유통을 통한 해양생태계 복원 및 자연친화형 해양신산업 육성하고, 인근에 위치해 있는 태안기업도시와 서산웰빙특구를 새로운 해양도시로 육성을 도모하고 있다. 가로림만 국가해양정원은 생물 다양성 등 보전가치가 높은 해양자연유산인 해양보호구역으로서 국내 유일의 해양정원으로 조성하는 사업을 추진하고 있다. 이를 위하여 가로림만에 국가해양정원센터, 점박이물범전시홍보관, 등대정원 등 해양생태 관광거점으로 조성하고 있다.

이 외에도 서천군에 위치하고 있는 장항국가생태산업단지, 국립해양생물자원관, 한국폴리텍대학, 국립생태원 등 주요 바이오산업 자원을 활용하여 클러스터 기반 조성을 추진하고 있다. 장기적으로는 바이오클러스터 육성을 통해 서해안권 융복합 신경제 블록을 구축하고, 국가 해양 신산업의 메카로 발전을 한다는 것이다. 뿐만 아니라 태안지역을 중심으로 수소충전소 설치, 수소자동차 운행, 서해안 화력발전소 등 발전용 연료 전지 활용 모색을 통한 시범사업 발굴을 추진 중이다. 궁극적으로는 서해안권을 중심으로 해양바이오 수소생산단지 거점지역 구축을 통해 국가 수소에너지 산업의 핵심으로 육성을 추진하고 있다. 또한, 서해안의 유부도 등의 갯벌과 사구, 산림 등뿐만 아니라 안면도에서 원산도 연육교를 통한 해양경관을 활용한 거점형 해양관광단지는 해양생태관광명소의 중심지 기능을 할 것으로 예상된다.

양생태관광지역으로 융복합하여 신산업으로 발전시킬 수 있다.⁷⁰⁾ 이상과 같이 해양생태관광산업으로 융복합 할 수 있는 지역은 태안·서산의 가로림만 국가해양정원과 천리포수목원, 신재생에너지 등도 높은 가능성을 보유하고 있다.

(2) 정책사업별 추진 필요성에 의한 해양생태관광 육성방안 모색

해양생태관광의 활성화를 위한 정책사업별 추진 필요성에 대하여 전문가들은 해양생태관광 활성화를 위한 세부 정책 사업 중 해양생태관광 상품 및 콘텐츠 개발이 89.8점으로 가장 시급하고 중요한 것으로 평가했다. 다음으로는 해양보호구역 내 관광체험상품을 개발하는 정책(76.6점)이 필요하다고 하였다. 5개 정책 사업의 평균 점수는 71.9점으로 나타났으며, 평균 보다 필요성이 낮게 평가된 정책 사업은 해양생태관광 지구 지정(68.0점), 해양생태 또는 해양생물 안내해설사 육성(65.6점), 해양생태 교육관 또는 홍보관 확충(59.4점)으로 나타났다.⁷¹⁾



자료 : 해양수산부(2019), 저변확대를 통한 해양관광 활성화 방안.

[그림 4-11] 해양생태관광의 활성화를 위한 정책 사업별 추진의 필요성

따라서 충남에서는 기존의 해양생태자원을 중심으로 해양생태관광 상품 및 콘텐츠를 개발이 필요하다. 우선적으로 해양생태관광 콘텐츠 개발에 있어서는 해양보호구역내 해양생물·생태계·경관구역 등 3개 세부 구역별로 특화된 관광프로그램 개발해야 한다. 따라서 해양보호구역 방문객 센터의 체험·학습 콘텐츠 개발 지원 및 센터간 네트워크 체계 구축을 통한 운영 내실화를 추진한다. 더불어 전국 해양보호구역을 연계한 국민

70) 국토해양부(2008), 해양생태관광 활성화 방안 연구에서 재정리

71) 해양수산부(2019), 저변확대를 통한 해양관광 활성화 방안

대장정 프로그램을 개발하여 이 프로그램과 접목하고, 지역기반 기관이나 단체와 연계하여 지역경제 활성화를 도모한다. 서천의 국립해양생물자원관은 해양생물의 다양성 및 자원의 활용성에 대한 전시 및 교육프로그램을 운영하면서, 주변의 해양바이오산업단지와 해양생태자원을 연계하는 상품과 콘텐츠를 개발해야 한다.

특히, 해양생태관광의 활성화를 위해서는 해양생태관광을 위한 기반으로 해양보호구역과 배후 마을을 연계한 ‘해양생태관광지구’를 조성해야 한다. 해양보호구역내에는 생태체험·학습 활성화를 위해 진입로, 탐조시설 등 기반시설을 확충하고 방문객 센터 등 편의지원시설을 정비해야 한다. 그리고 해양보호구역 배후 마을을 ‘(가칭)해양생태마을’로 조성하여 생태 학습 및 저탄소 생활체험 공간으로 활용해야 한다. 또한, 갯벌생태안내인 육성 및 인증제도 활용을 통해 해양생태관광 활성화를 위한 인적 기반을 마련하기 위해 갯벌생태안내인 교육인증기관 재인증 및 신규기관 지정과 교육프로그램을 개발해야 한다.

뿐만 아니라 해양생태관광 정보서비스를 강화하여 수요자별 맞춤형 정보 제공을 위해 관련 D/B구축 및 웹 지리정보시스템(Web-GIS) 형태 서비스를 추진한다. 생태관광에 대한 국민의 관심 증대를 위해 사진전 등을 개최하고 홈페이지, SNS 등을 활용한 홍보를 강화한다.⁷²⁾ 이상과 같이 충남의 해양생태관광산업은 국가정책 및 사업별로 추진 필요성과 여건에 맞추어 육성방안을 모색해야 한다.

72) 충청남도(2015), 충청남도 해양수산발전계획에서 요약

3. 마리아 산업

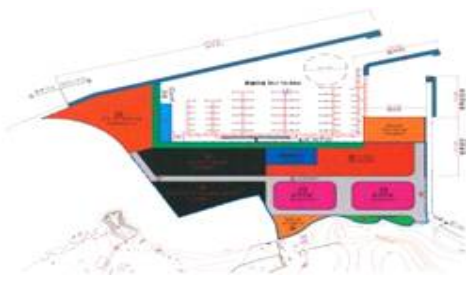
1) 마리아 여건과 잠재력

(1) 마리아항만 보유현황

마리아업은 요트나 보트 등 마리아선박의 대여와 보관·계류 및 마리아선박 이용자에게 물품이나 서비스를 공급하는 것으로 2010년에 제정된 「마리아항만법」의 개정을 통하여 2015년에 도입되었다. 국내에서는 최근 여가시간 확대 및 관광형태 다양화, 해양에 대한 접근성 향상으로 해양레저에 대한 수요가 증가하면서 요트·보트 및 조종면허 취득자 수가 증가추세에 있으나 마리아시설 확충 속도는 느린 편이다. 국내에는 2020년 기준 총 37개 마리아가 운영 중이며 2,403선석의 선박 계류규모를 보유하는 수준이다. 2015년에 수립된 제1차 마리아항만 기본계획수정계획에 따르면 개발 대상 항만이 홍원, 창리, 왜목, 안흥, 무창포, 장고항, 원산도 등 7개소로 변경되었다. 이 중 왜목은 국가지원으로 추진되는 거점형 마리아항만으로 선정되었으며, 그 외에 남당항 및 삼길포항이 어항내 유희 수역에 레저선박 계류시설을 설치하고 주변 마리아 시설과 연계하는 어촌 마리아역으로 선정된바 있다.

■ 당진 왜목 「거점형 마리아항만 개발사업」개요

- 기간 및 사업비 : 2015~2019년, 614억원(국비 300, 지방비 114, 민자 200)
- 위치 : 당진시 석문면 교로리 왜목마을 전면해상
- 사업규모 : 방파제 615m, 호안 470m, 마리아 시설면적 60,794㎡, 어촌정주어항 3,600㎡
- 도입시설
 - 기본시설 : 방파제, 도로, 호안, 부잔교, APRON
 - 기능시설 : 정비 및 육상계류장, 경사로, 자주식크레인, 클럽하우스(목욕장, 사무실, 휴게시설, 식음시설)
 - 서비스 편의시설 : 주차장, 공원시설, 녹지, 숙박 및 휴양지구, 상가시설
 - 어촌정주어항 : 육상기능시설, 물양장(80m), 부잔교(80m)



[그림 4-12] 거점형 마리아항만 기본구상도 (당진 왜목)

그리고 2020년에 발표된 제2차 마리나항만 기본계획(2020-2029)에서는 새로이 반영되는 창리, 안흥, 무창포, 장고항, 원산도, 흥원 등 6개소(탑정호 제외)가 충청권 마리나항만 예정구역으로 선정되었다. 이후 충남 마리나항만 개발 대상후보지 19개소 중 기본계획 미반영 대상지에 대해 반영대상지의 개발 상황 및 주변 여건 등을 고려하여 차기 기본계획에 반영시켜 순차 추진해야 하는데 미반영 대상지는 오천, 석문, 대산, 궁리, 마검포, 갈음이, 부남호, 라암도, 간월도, 남당, 모항 등이다. 더불어 마리나개발 대상후보지 등에 대한 민간투자 기반조성을 위해서는 충남의 마리나개발 대상후보지에 대해 SPC 설립 조건 완화, 공유수면 점사용료·항만시설사용료 감면 확대 등 민간투자 확대를 위한 법률 개정도 이루어져야 하는 상황이다.

한편, 해양레저에 이용되는 선박(요트·보트)의 출입 및 보관, 이용자에 대한 서비스 시설을 갖추는 마리나항만에 대해 선진국들은 마리나의 대형화 및 관광거점화에 정책적 중점을 두고, 신흥 마리나 국가들은 해양관광전략의 하나로 마리나시설 확충을 추진하고 있다.

(2) 충남 마리나산업의 기반과 시장 잠재력

마리나는 국민소득 향상, 근로시간 단축, 자동차 보급 증가 등의 사회적 변화에 따라 해양레저에 대한 국민적 관심이 고조되면서 해양레저는 아직까지는 다수의 국민들에게 생소한 경험이지만 새로운 관광·레저 활동에 대한 수요가 증가함에 따라 점차 대중화가 될 것으로 전망되고 있다.

충남에서는 2020년 기준 보령과 삼길포마리나가 운영 중에 있으며 보령은 지자체(보령시)에서 개발한 반면 삼길포는 해양수산부에서 개발하고 서산시에서 운영 중에 있다. 삼길포마리나의 경우 2018년에 운영을 시작으로 국가어항 내 유후 정온수역에 위치하고 있으며, 주요 이용선박은 모터보트와 낚시배로 총 16척(해상 16척)이 계류 중에 있다. 삼길포마리나는 충청권에 조성된 어촌마리나역 시설로 지역내 레저선박의 중간기착 및 간이계류를 위한 서비스 공간으로 활용되고 있으며, 급수 급전, 시설을 갖추고 있으나 클럽하우스 등 편의시설은 조성되어 있지 않다.⁷³⁾

충청남도의 경우, 교통망 확충으로 수도권 등 대도시로부터의 해양 접근성 우수하지

73) 해양수산부(2020), 제2차(2020-2029) 마리나항만 기본계획(안)

만, 마리나 시설로는 기반구축이 미흡한 편이다. 그럼에도 충남의 항만은 지리적으로 환황해권 중심에 위치하고 있으며, 인구와 물류의 유입이 집중되는 수도권과의 근접성이 높고, 중국의 관문항인 다롄항·칭다오항과 최단거리에 위치하고 있다. 이에 증가하는 해양레저 수요에 대응하기 위해, 추가적인 마리나 항만 개발을 통해 해양레저·관광 활성화 및 관련 산업 진흥을 위한 기반을 마련하는 것이 필요하다.

특히, 수도권과의 접근성, 해수욕장의 발달과 복잡한 해안선 및 도서 등 충청남도는 특색 있는 해양레저 경험을 제공할 수 있는 지리·자연적 기반을 갖추고 있으며, 따라서 도내 해양레저산업의 보급과 확산은 충청남도의 새로운 관광수익 기반이 될 가능성이 충분히 있다. 이를 활용하여 마리나산업의 발전을 위해 적절한 인프라의 확충과 해양문화자원의 적극적 개발을 연계하는 것이 필요하다.

2) 해양마리나 선진국 및 국내동향과 추진과제

(1) 세계 및 국내 마리나 산업동향

해양레저에 대한 수요증대와 마리나산업은 지속적으로 성장해 왔으며, 앞으로도 시장규모가 더욱 확대될 것으로 전망된다. 마리나산업은 레저선박의 제조·유통, 마리나 항만의 개발·운영을 총괄하는 산업으로서 고용창출 및 경제적 파급효과가 크다. 레저선박 제조는 수작업 공정이 많고, 선박 운항·정비 등 신규 서비스 수요가 많아 내수 및 수출시장 확대시 많은 일자리 창출이 가능하다.

세계해양산업협회(ICOMIA, 2012)에 따르면, 세계 레저선박수는 2,840만척, 시장규모는 445억 달러로 파악되었다. 세계 레저선박 시장은 50조원 규모로 추산되며, 전세계 요트·보트 생산대수는 2012년 약 94만대에서 2020년 100만대 규모로 성장할 것으로 전망하였다. 북미·유럽 국가들은 높은 수상레저 수요와 기술수준을 바탕으로 레저선박 관련 시장을 주도하고 있으며, 마리나의 대형화를 통해 시설의 고도화를 모색하고 있다. 북미와 유럽은 레저선박 수요·공급의 85% 이상을 점유하고 있으며, 호주와 뉴질랜드는 최근 신흥강국으로 부상하고 있다. 아시아 주요 국가들 또한 마리나산업이 지속적으로 성장하고 있다. 일본은 560여개의 마리나가 운영되고 있으며 약 28만 4,500척의 레저선박이 있어 일본 인구수를 기준으로 1척당 444명이 이용하는 것으로 분석되었다. 일본의 해양관련 업체 33개 중 레저선박 생산업체가 24개이고 엔진생

산업체는 9개로 나타났으며, 레저선박의 생산규모와 수입규모가 거의 비슷한 수준으로 분석되었다. 중국은 101개의 마리아나가 운영되고 있으며, 11만 6,475척의 레저선박이 있어 레저선박 1척당 11,967명인 것으로 분석되었다. 중국의 레저선박시장은 레저선박의 제조 규모는 5,152,594척으로 약 4억3,460만 유로에 달하며, 제조규모와 수출규모의 비중이 상대적으로 큰 것으로 분석되었다. 이와 함께 선진국들은 마리아나 인근 배후 지역을 친수 공간으로 조성하여 관광객을 유인하는 관광요소로 활용하는 등 마리아나를 관광목적지로서 기능하게 하고 해양레저문화의 대중화와 미래 마리아나 수요 확보를 위해 가족단위 관광객을 타깃으로 활용하고 있다.

이와 함께 국제마리아나산업협회(The International Council of Marine Industry Associations, ICOMIA) 미래 마리아나산업의 10대 키워드로 ① 전기자동차 개발 전기 ② 해양추진 시스템 재생, ③ 재생에너지 ④ 에너지 저장 ⑤ 원격감지 ⑥ 모니터링 시스템, ⑦ 자율주행요트, ⑧ 해수면상승, ⑨ 해양오염, ⑩ 미세플라스틱을 선정하였으며, 세계마리아나산업의 주요 이슈로는 공유경제 개념 도입을 통한 마리아나산업 활성화, 친환경 기술을 접목한 스마트 마리아나 조성 및 관리 방안 마련, 친환경 마리아나 구축과 관련 인증 취득 및 배후시설 기능 재편을 통한 친수문화공간 조성, 친수문화 교육 확대 등을 제시하고 있다.⁷⁴⁾ 이에 따라 충남에서도 마리아나산업의 육성과 발전을 위해 미래트렌드에 부합할 수 있는 지원정책 마련이 필요하다.

(2) 추진과제

마리아나산업의 활성화를 위해서는 마리아나 서비스시설과 공간 확보, 영업내용과 구역의 설정, 서비스 인력확보 등이 이루어져야 한다. 특히, 레저선박과 영업을 위한 선석, 마리아나 선박 이용객을 위한 편의시설과 사무실 등 서비스 제공을 위한 공간이 필요하다. 그리고 이를 위해서는 마리아나업 등록기준 개선을 통한 계절형 사업자 창업 요건 완화로 단기 임대계약조건도 마련해야 한다. 또한, 마리아나업 사업자를 위한 공유선석 도입 및 공동 탑승공간을 제공하고, 마리아나 선박 탑승자를 위한 정보센터와 같은 공동소유 공간 마련과 해양레저 홍보 및 안전교육 공간의 확보도 필요하다.

영업내용과 구역 설정으로는 레저선박 탑승자들에게 경관감상이나 선상에서의 레저 활동을 지원하기 위한 서비스 제공을 목적으로 하지만 영업범위는 선박 등록 유형에 따

74) 해양수산부(2020) 제2차(2020-2029) 마리아나항만 기본계획(안)

라 차이가 발생한다. 마리나사업자가 등록한 선박이 동력수상레저기구인지 또는 유도선에 의한 관광유람선 영업인지에 따라 영업내용에 차이가 발생한다. 따라서 마리나 선박 야간항해규정을 마련하여 영업선박의 운항시간 확대, 영업구역을 지정해야 한다. 선상 파티나 경관감상, 식음료 제공기준의 정비로는 선박에서의 관광프로그램 다양화를 유도해야 한다. 서비스 인력의 확보는 선상 레저관광 프로그램의 운영과 선박운항을 위한 항해사와 관리 인력의 확보가 필요하다. 특히, 선박 운항에 있어서는 선박의 크기(선박 등록 기준)에 따라 1급 조종면허/요트 및 소형선박조종사 한정 면허나 선장(6급 항해사), 기관장(소형선박조종사) 등이 각각 1명이 필요하며, 인명구조요원 자격을 갖춘 인력도 필요하다. 이에 따라서 동력수상레저기구 조종면허로 운항경험(실무자격 기간) 확보를 위한 프로그램 마련 및 정기 안전교육을 이수토록 해야 한다. 해기사 면허는 교육과정에서 소형선박 부문에 요트나 모터보트 등 레저선박 운항 및 교육 프로그램을 포함해야 한다. 선원인력 포털 마련은 마리나선박 운항인력 수급 및 안내를 해야 한다. 이에 따라서 국가차원에서 이상의 마리나 산업의 활성화 과제를 정책으로 추진하면서 충남에서도 이를 미리 준비하도록 해야 한다.⁷⁵⁾ 특히 충남의 마리나는 기본기능 개선과 더불어 해양레저활동 체험공간 및 마리나관련 서비스산업이 육성될 수 있는 공간으로 발전해야 한다. 최근에 추진되고 있는 왜목 마리나와 이미 조성되어 있는 보령 마리나를 중심으로 요트가 정박할 수 있는 네트워크를 구축함으로써 요트관광의 활성화를 도모해야 할 필요가 있다. 그리고 당진 왜목 거점형 마리나항만과 마리나항만 기본계획 수정계획에서 제시된 7개소 대상지에 대한 개발 및 마리나 항만 조성 대상후보지 등에 대한 민간투자 기반을 선도적으로 추진해야 한다. 특히, 기존 충남의 마리나항 계획에서 창리와 원산도, 대천해수욕장, 무창포 등에 마리나항이 계획되어 있으나 보령-태안간 연육교에 의한 해양관광 즉, 마리나 관광수요가 급격하게 증가할 것으로 전망됨에 레저선박의 계류와 함께 연안 공간의 해양관광 활성화를 위한 역할을 수행하며 연육교 주변에 거점 마리나항으로서 원산도항의 기능강화도 이루어져야 할 것이다. 또한 마리나항과 연계할 수 있는 요트산업은 국가적으로 활성화를 위하여 노력하고 있는 분야이므로 충남 서해안의 아름다운 해안선과 다양한 유·무인도서의 활용을 통해 요트관광의 활성화와 연계해야 할 것이다.

75) 최일선(2019), 해양레저관광서비스 산업 육성방안 연구 재정리

3) 충남 마리나 산업 육성전략

(1) 기존 서해 요트아일랜드 조성사업의 성공적 추진

충청남도 해양수산발전계획(2015)에서는 충남의 마리나산업을 육성하기 위하여 서해 요트아일랜드 조성계획을 수립한바 있으며, 이 사업은 마리나항만 중심 요트 네트워크 조성(안)계획이다.

[표 4-1] 충청남도 마리나항 관리 및 개발계획(안)

어항기능	개소	어항	비고
마리나항 개발	7	홍원, 창리, 왜목, 안흥, 무창포, 장고항, 원산도	제1차(2010-2019) 마리나항만 기본계획 수정계획
거점형 마리나항만 개발	1	왜목	해양수산부 선정
어촌 마리나역 대상지	2	남당, 삼길포	해양수산부 선정
마리나항만 후보지	11	오천, 석문, 대산, 궁리, 마검포, 갈음이, 부남호, 라암도, 간월도, 남당, 모항	충남 마리나항만 개발 종합계획

자료 : 충청남도(2015), 충청남도 해양수산발전계획.

이는 충남의 마리나항만 대상지 7개소(왜목, 장고, 안흥, 창리, 원산도, 무창포, 홍원 등)와 어촌마리나역 우선 추진지역 12개소(난지도, 원산도(진고지, 선촌, 저두), 장고도, 고대도, 효자도, 삼시도, 한진포구, 벌천포, 방포, 황포 등) 및 어촌마리나역 중장기 추진지역 9개소(가의도, 용두해수욕장(충남요트협회), 죽도(천수만), 천리포, 옹도, 몽산포, 마검포, 백사장, 방포 등) 등을 거점마리나항을 중심으로 네트워크로 연결하여 서해 요트아일랜드를 조성한다는 것이다.

이들 항만에는 보트 계류장 및 경사로 설치와 탑승장, 세면장, 화장실 등 편의시설을 확충하고, 마리나 시설에는 요트학교 운영, 일반관광객을 대상으로 한 요트교육 및 다양한 체험프로그램을 운영하는 것이다. 뿐만 아니라 해양레저 메가이벤트로 한·중 국제요트대회, 클리퍼 더 라운드 더 월드, 국제해양레포츠제전 개최, 아메리카즈컵 세계요트대회 유치 개최 등의 계획을 수립하였다. 그리고 충남도내 해양레저 교육시설 확충 및 전문인력 육성하기 위하여 해양레저 선수 육성 및 교육프로그램을 발굴하고, 보령 해양스포츠학교 지원 확대 및 기능강화 등을 추진토록 하였다. 이를 통하여 마리나 네트워크 구축을 통한 충청남도 요트관광 활성화 기반을 조성하고, 국가에서 추진하는 마리나항만 개발사업의 부가가치 효과를 극대화하도록 하였다.⁷⁶⁾



자료 : 충청남도(2015), 충청남도 해양수산발전계획.

[그림 4-13] 충남 마리나 요트네트워크 조성 위치도

76) 충청남도(2015), 충청남도 해양수산발전계획에서 요약정리

(2) 마리나 선박 건조 등 관련 산업의 육성

마리나 산업의 활성화는 정부정책에 따라 향후 해양레저용 선박 건조 산업이 또한 함께 성장할 가능성이 높다. 특히, 요트, 보트건조 등 해양레저선박산업이 대규모 고용과 고부가가치를 창출하는 산업으로 인식되면서 정부와 지방자치단체, 조선업계가 관심을 보이고 있다. 국내에서는 세계적 수준의 조선산업을 보유하고 있으므로, 이와 관련한 기술을 적용할 경우 요트나 보트건조 등의 산업이 활성화 될 수 있는 조건을 갖추고 있다고 볼 수 있다. 특히, 마리나 산업이 본격 육성될 경우 관련 부품 산업 역시 동반성장할 수 있을 것으로 예상되고 있다.

충청남도 또한 다른 지자체들과 마찬가지로 지역 내 마리나 활성화를 적극적으로 추진하고 있는데, 이에 따라 관련 산업인 해양레저용 선박 건조 산업을 전략적으로 육성할 필요가 있다. 그러나 충청남도의 조선 산업은 업체들이 대부분 영세하여 레저용 선박과 같이 특정 분야로의 전환이 쉽지 않기 때문에 전문화를 통한 경쟁력 제고가 매우 중요한 시점이다. 해양레저장비의 유통 및 판매지원, 레저선박건조/디자인/소재개발/R&D사업의 지원을 위한 마리나비즈니스센터를 유치하여 마리나 관련 산업을 육성할 필요가 있다.

중소형 조선 산업은 연안 운항용 선박이나 어선을 건조하는 역할을 수행하여 안정적인 수요창출이 어렵다. 이와 더불어 경남, 전남 등지에 자리 잡고 있는 대형 조선 산업들과의 경쟁 속에서 현재까지는 충청남도내에서 조선 산업의 자생적 성장을 기대하기는 힘든 상황이다. 그렇기 때문에 충남을 수도권 근접형 해양레포츠 중심지로 육성하기 위해서는 고부가가치 해양레포츠업과 마리나산업을 활성화해야 한다. 더불어 해양레저용 선박 건조 산업 및 관련 산업인 선박 보관·계류·수리업 등의 육성과 레저용 선박 전문인력 양성도 이루어져야 한다.

특히, 마리나 관련 산업을 육성하기 위해서는 마리나선박 대여업 및 마리나선박 보관·계류업에 대한 지원도 이루어져야 한다. 이를 위해서는 요트마리나 시설관리에 관한 조례제정을 통한 제도적인 지원이 이루어져야 하고, 레저선박을 소유하지 않은 일반 주민 및 관광객들이 좀 더 친숙하게 다가올 수 있는 방안의 모색도 필요하다. 뿐만 아니라 레저선박을 빌려주거나, 대신 운항해 주는 사업 및 태워주는 사업과 리조트, 펜션 등 연계사업 및 별도 주요 마리나항만내 운항서비스사업도 운영해야 한다. 그리고

다양한 해양레포츠 기반시설 및 상품개발이 이루어지도록 복합형 해양레포츠 시설 확충을 위해 안면도 등 기존에 추진된 관광지에 복합형 해양레포츠 시설과 보령 석문 등 복합 마리나항만 조성, 주거시설 도입, 이벤트 등의 차별화가 이루어져야 한다. 더불어 해양관광상품 개발 및 홍보 강화로 비수기 타개를 위한 대표 해양관광축제 및 이벤트를 육성해야 한다.

또한, 충남의 중소기업체의 역량 강화 및 해양레저용 선박 건조로의 전환도 이루어져야 한다. 이를 위해 중소기업체들에 대한 기술개발 지원 및 보급과 산·학(한서대 등)·연 공동 연구개발체계 강화, 중소기업체 국내외 마케팅 지원도 추진해야 한다. 특히, 충남의 서해안 연안에 해양레저용 선박 건조 산업단지를 조성하여 선박 건조 사업체 유치, 해양레저용 선박 수리역량의 증진 및 확산, 관련 부품업체 육성 및 수출 지원, 레저용 선박 관련 기계부품박람회 개최 등이 이루어져야 한다.⁷⁷⁾

최근에는 보령시 대천항을 기반으로 신항동 일원에 2030년까지 1,200억원을 투입해 복합 해양레저 시설을 갖춘 보령 복합 마리나항만 프로젝트를 추진하고 있다. 이 사업으로 섬과 해수욕장, 해안길을 연결하는 바다 루트를 개발하고 요트와 레저 보트 계류장, 호텔, 상업시설 등이 들어서는 해양 레포츠 복합단지를 조성한다는 계획이다.⁷⁸⁾ 따라서 충남에서도 이와 연계될 수 있는 마리나 선박건조 등의 사업체와 제조산업의 육성을 통해 시너지를 창출할 필요가 있다.

(3) 마리나 산업의 고도화와 정책사업별 필요성에 따른 단계적인 추진

국내뿐만 아니라 충남에서 마리나산업을 활성화하기 위해서는 마리나산업을 고도화가 필요하다. 이를 위해서는 우선적으로 마리나산업의 육성기반을 마련해야 하며, 마리나산업의 인적자원 개발을 위해 마리나 전문인력 양성기관을 지정하고 양질의 전문교육 프로그램을 실시해야 한다. 더불어 요트·보트 조종면허 발급기준, 상업용 레저선박의 최저승무기준 등에 대한 규제 완화를 통해 진입장벽을 낮추고 서비스업 활성화를 위한 정책적 기반을 마련해야 한다.

한국형 레저선박의 개발지원은 매년 생산·판매된 국산 레저선박을 대상으로 부문별 ‘올해의 레저선박상(賞)’을 시상함으로써 제조업체 격려 및 국산제품 홍보에 활용하

77) 충청남도(2015), 충청남도 해양수산발전계획에서 요약정리

78) <https://www.hankyung.com/>

고 있다. 그리고 선박 수출시 필요한 제조기업 식별코드(MIC) 발급의 법적근거를 마련하고, 선박검사기관(선박안전기술공단)을 통해 MIC 발급을 추진하고, 레저선박 제조업체의 수출 활성화 지원을 위한 수출보증제도를 활용해야 하는데 이러한 제도들은 충청남도에서도 적극적으로 적용해야 할 것이다.

요트관광 콘텐츠 개발 및 이용 편의를 강화시키기 위해서는 해양경관, 먹거리, 축제, 유적지 등과 연계한 지역특화 관광상품 개발로 마리나간 이동 요트관광 활성화를 유도해야 한다.

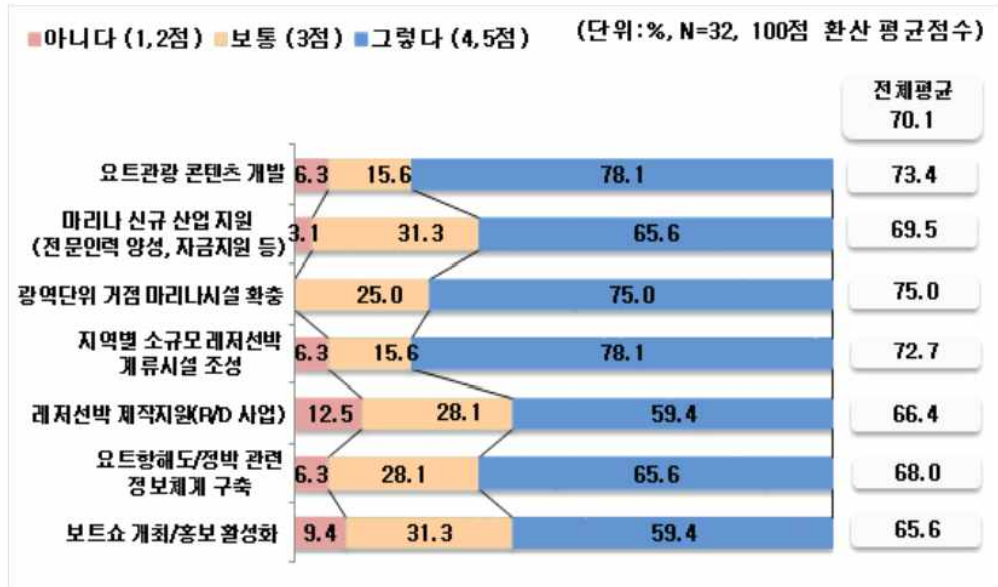
마리나항만 등 레저선박 계류시설의 확충은 거점 마리나를 우선하여 개발하고, 마리나 산업 클러스터 및 국제마리나 네트워크 거점으로 활용해야 한다. 더불어 마리나 편의시설 분양 및 회원제 도입을 통해 개발 투자금 확보를 용이하게 하고 리조트 등 다양한 형태의 마리나 개발을 도모해야 한다. 거점형 마리나 외에도 주요 해양관광지 및 어항내 소규모 계류시설 설치로 요트이용객 편의증진 및 지역관광 활성화를 추진해야 한다.⁷⁹⁾

국내에 마리나산업 활성화를 위한 세부 정책 사업에 대해 전문가들은 광역단위 거점 마리나시설을 확충하는 것을 75.0점으로 평가해 가장 필요하다고 제시하였다. 다음으로 요트관광 콘텐츠 개발(73.4점), 지역별 소규모 레저선박 계류시설 조성(72.7점)등의 정책 사업 추진이 필요하다고 하였다. 마리나 산업 7개 정책 사업에 대한 평균 점수는 70.1점으로 나타났으며, 평균 점수 보다 낮게 평가된 사업은 마리나 전문인력 양성이나 자금 지원 등 신규 산업 지원(69.5점), 요트항해도나 정박과 관련된 정보체계 구축(68.0점), R&D 사업을 통한 레저선박 제작 지원(66.4점), 국제보트쇼 개최 및 홍보 활성화(65.6점) 등으로 나타났다.⁸⁰⁾

따라서 현재 충남에서 추진되고 있는 당진 왜목의 광역단위 거점 마리나시설을 조성 사업을 우선적으로 확충하고, 보령-원산도-태안 연육교 주변에도 광역단위 거점 마리나 시설을 2단계로 추진해야 한다. 그리고 해안 6개 시군의 적정 입지에 요트관광콘텐츠 개발과 소규모 레저선박 계류시설 조성사업도 함께 이루어져야 한다.

79) 충청남도(2015), 충청남도 해양수산발전계획에서 요약정리

80) 해양수산부(2019), 저변확대를 통한 해양관광 활성화 방안 재정리



자료 : 해양수산부(2019), 저변확대를 통한 해양관광 활성화 방안.

[그림 4-14] 마리나산업의 활성화를 위한 정책 사업별 추진의 필요성

4. 크루즈산업

1) 크루즈 현황과 잠재력

(1) 충남 여객선 운행 현황과 크루즈 운항계획

충남에서는 현재 국제여객선은 운항되고 있지 않고, 국내 연안여객선만이 운항되고 있으며, 대천항 등을 기점으로 하고 있다. 충남의 연안여객선 항로는 총 7개로 일반항로 4개, 낙도보조항로 3개가 운영 중에 있다.

[표 4-2] 충남 연안여객선 항로 현황

항로명		선명 (선사명)	선종 (속력)	총톤수 (정원)	항로거리 (운항시간)	기항지
일반	대천-영목	원산고속훼리 (신한해운)	차도선 (13노트)	276G/T (250명)	7마일 (40분)	대천-저두-효자도-선촌(원산도)-영목 (안면도)
		가자서해로 (신한해운)	차도선 (13노트)	264G/T (270명)		
	대천-외연	웨스트프론티어 (신한해운)	일반선 (12노트)	140G/T (215명)	26마일 (2시간10분)	대천-호도-녹도-외연도
		에버그린 (신한해운)	고속선 (19노트)	100G/T (151명)	25마일 (1시간35분)	
	대천-장고도	신한고속훼리 (신한해운)	차도선 (13노트)	344G/T (350명)	12마일 (1시간20분)	대천-삼시도-장고도-고대도-영목(안면도)-원산도-장고도
	도비도-대난지도	106청룡비너스 (청룡해운관광)	일반선 (12노트)	98G/T (250명)	3마일 (30분)	도비도-소난지도-대난지도
		대형카훼리2 (청룡해운관광)	차도선 (10노트)	76G/T (74명)		
낙도보조항로	구도-고파도	성주산 (신한해운)	일반선 (12노트)	53G/T (50명)	8마일 (50분)	
	안흥신항-가의도	백화산 (신한해운)	일반선 (12노트)	52G/T (50명)	4마일 (30분)	
	오천-초전	오천카훼리 (신한해운)	차도선 (12노트)	89G/T (90명)	11마일 (1시간10분)	오천-월도-육도-허육도-추도-소도-영목-초전

자료 : 충청남도(2015), 충청남도 해양수산발전계획.

충남에서 연안여객선 이용객수는 증가추세를 보이고 있으며, 전국 이용객수와 비교하여 도서민의 이용률이 높게 나타나고 있다. 충남 연안여객선 이용객수는 일반인 70%, 도서민 30%의 이용률을 보이는데 비해 전국 이용객수는 각각 78%, 22%의 이용률을 보이고 있다.



자료 : 한국해운조합(2014), 연안여객선 업체 현황.

[그림 4-15] 충남 대산·대천항 여객선 항로도

[표 4-3] 충남 연안여객선 이용객수 현황 (2009~2013)

(단위: 명)

항로명			2009	2010	2011	2012	2013
총 합 계			546,045	455,227	569,597	549,347	588,136
일 반	대전-영목	소 계	234,143	190,878	187,635	186,290	199,190
		일 반	160,678	120,914	118,096	119,384	128,569
		도서민	73,465	69,964	69,539	66,906	70,621
	대전-외연	소 계	67,747	56,993	64,947	61,658	68,133
		일 반	48,674	40,119	47,245	45,148	50,857
		도서민	19,073	16,874	17,702	16,510	17,276
	대전-장고도	소 계	194,216	160,579	166,523	167,814	183,416
		일 반	144,451	113,246	119,263	121,269	135,516
		도서민	49,765	47,333	47,260	46,545	47,900
	도비도-대난지 도	소 계	-	-	102,437	86,239	84,619
		일 반	-	-	85,926	67,971	67,856
		도서민	-	-	16,511	18,268	16,763
낙 도 보 조 항 로	구도-고파도	소 계	14,798	13,636	13,303	11,828	11,745
		일 반	7,947	6,486	6,219	5,233	5,556
		도서민	6,851	7,150	7,084	6,595	6,189
	안흥신항-가의 도	소 계	16,399	14,252	16,404	16,987	21,422
		일 반	11,351	8,176	9,608	8,624	13,234
		도서민	5,048	6,076	6,796	8,363	8,188
	오천-초전	소 계	18,742	18,889	18,348	18,531	19,611
		일 반	8,036	8,734	8,144	8,378	9,315
		도서민	10,706	10,155	10,204	10,153	10,296

자료: 한국해운조합(2014), 2013 연안해운통계연보, 2014 연안여객선 업체 현황.

국내 크루즈 관광객은 2012년 이후 급격한 증가추세를 보이고 있으며, 중국 관광객이 차지하는 비중이 높다. 크루즈 산업은 해운·조선·유통 등 관련 산업과 연계되어 높은 경제효과를 보이는 고부가가치 산업이자 관광 상품임에도 불구하고 충남지역에는 크루즈 선이 정박할 수 있는 시설이 존재하지 않아 여건이 마련되지 않았다. 중국과 가까운 이점 등을 살려 크루즈 산업을 활성화 시킬 수 있도록 기반시설인 크루즈 항만 개발이 우선 필요하며, 그 동안 제3차 전국항만기본계획 수정계획에 보령신항에 반영을 요청한바 있다. 보령신항 구상에는 마리나, 크루즈, 화물, 여객, 해경함정부두 등 다

기능 복합항어항으로 크루즈 항만기능을 계획하였다. 그리고 크루즈 항만 개발은 대산항에 국제여객선터미널을 여객부두 및 관련 관광기반시설 등을 활용하여 크루즈항으로서 기능할 수 있도록 조성하였다. 장기적으로는 평택·당진항에 항만 다기능화를 통한 고부가가치 창출을 위하여 석문지구 일반부두 건설 시 동 부두를 활용하여 크루즈선을 유치하고, 보령신항에 마리나, 크루즈 등이 포함된 다기능 복합항으로 개발이 예정되어 있어 이들 계획대로 추진해야 한다.

충청남도는 크루즈 항만 개발에 대한 기본구상 수립 및 관광프로그램 개발 등을 통해 크루즈 선사로의 홍보활동 등을 통해 크루즈선을 유치하기 위하여 노력하고 있다. 따라서 크루즈 관련 산업 활성화를 통한 고부가가치 창출로 지역경제를 활성화 하고, 크루즈 항만을 통한 교류확대로 외래관광객 유치에 기여토록 하고자 다각적인 방안을 모색하고 있다.

특히, 중국과 서해안 섬을 연결하는 여객선 이용 활성화를 위한 기반구축을 추진하고 있다. 충남은 중국과 지리적으로 근접하여 있지만 관광객이 오갈 수 있는 국제 여객항로가 부재하였으나 대산항-룡안항 국제여객 정기항로 개설 확정하여 국제여객 부두·터미널을 건립을 추진하였다. 서해권 타 지역 주요 항만에서는 중국을 대상으로 하는 16개 국제 여객항로가 운영 중(인천항 10개, 평택항 5개, 군산항 1개)이다. 이에 충남에서는 대산항 국제여객터미널 개설 및 국제여객선 취항을 추진 중에 있으며, 이 터미널에서는 대산항-룡안항 국제여객선 취항을 주 3~5회 운영할 예정이며, 국제여객선을 통한 지속적인 관광객 유치를 위해 항로를 추가하여 발굴·확보하기 위해 잉커우항 등 대중국 카페리 항로를 추가로 개설을 추진하였다.



자료 : 충청남도(2015), 충청남도 해양수산발전계획.

[그림 4-16] 대산항 국제여객터미널 조감도

국내 여객선은 도서민의 섬-내륙간 이동 편의 및 섬으로의 관광객 유입 향상 등을

위한 연안여객선 항로 정비 방안 마련하였다. 이를 위해 도서를 육지와 잇는 연육교 설치 및 충남 도서민의 편의 등을 고려한 연안 여객선 항로 재정비 및 추가 확보를 통하여 연안여객선 개선을 통해 도서민 편의 및 충남 도서로의 국내외 관광객 유입 향상에 기여토록 하고 있다.

(2) 충남 크루즈산업의 잠재력

충남 크루즈항만으로는 보령신항이 계획되어 있으며, 대산항과 당진항 등이 크루즈의 접안이 가능하다. 그리고 대산항 국제여객터미널에서 중국의 룡안항을 연계하는 국제여객선터미널이 조성되어 취항을 준비하고 있다.

이에 따라 충남은 단기적으로는 기존의 대산항과 평택·당진항을 활용하여 크루즈항의 경유지로서 중국과 일본을 연결하는 중간 기착지로서의 크루즈항의 역할을 할 수 있다. 그리고 장기적으로 보령신항에 크루즈와 마리나, 여객선 등의 복합다기능항으로 조성될 경우 대전·세종·충남·충북 등의 내륙을 연결하는 크루즈항으로 발전 잠재력을 갖추고 있다. 그리고 국제 크루즈항의 기착지로서 취항뿐만 아니라 전국적으로 인천·서울과 전라도, 경상도·제주도 등을 연결하는 국내여객선의 취항과 충남 서해안의 섬들을 여행하는 국제 및 국내 크루즈산업의 양호한 여건을 갖추고 있다.

2) 선진사례와 추진과제

(1) 크루즈 산업의 세계동향과 선진국 사례

세계 크루즈 관광객 수는 지속적인 증가 추세를 보이고 있으며, 2020년까지 연평균 4% 이상 성장할 것으로 예상되었다. 2013년 세계 크루즈 관광객은 모항을 기준으로 2,098만명, 시장규모 36조 2천억원이었으며, 아시아 시장의 경우, 2013년 크루즈 관광객 137만명, 시장규모 2조원으로 2020년까지 700만명으로 급성장을 예측하였다.

국제크루즈선사협회 CLIA(Cruise Lines International Association)에 따르면 전 세계 크루즈 관광객 수는 2003~2013년 동안 연평균 5.9% 성장하였으며, 2013년 전 세계 크루즈 관광객 수는 2,131만명, 직접소비액은 약 370억 달러로 추산되었다. 크루즈관광객은 연평균 4%의 성장을 지속하여, 2020년 2,667만명 규모로 예상되었다. 지역별로는 북미, 유럽 관광객들이 대부분을 차지하고 있으며, 최근 아시아관광객들의

크루즈 수요가 빠르게 증가하였다. 2013년 기준 북미 관광객의 비중이 55.47%로 가장 높으며, 여기에 유럽 관광객의 수를 더하면 85.5%로 높게 나타내었다. 기타 지역의 시장규모는 유럽의 절반 수준이지만 연평균성장률은 11.1%로 매우 높은 편이다.

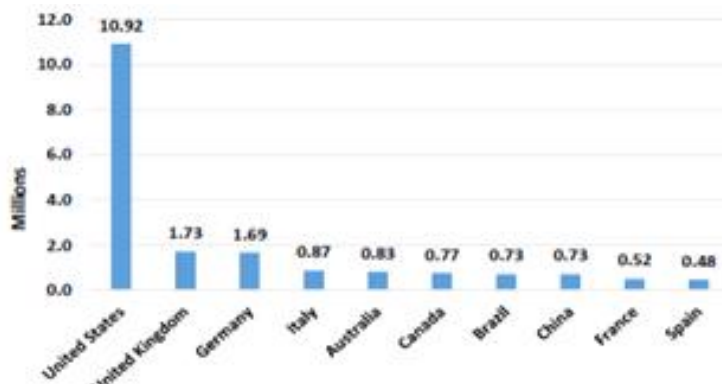
[표 4-4] 세계 크루즈 수요 변화

(단위: 백만명, %)

지역	2003	2008	2009	2010	2011	2012	2013	CAGR
북미	8.23 (68.47)	10.29 (63.13)	10.40 (59.12)	11.00 (57.68)	11.44 (55.80)	11.64 (55.69)	11.82 (55.47)	3.7
유럽	2.71 (22.55)	4.47 (27.42)	5.04 (28.65)	5.67 (29.73)	6.15 (30.00)	6.23 (29.81)	6.40 (30.03)	9.0
기타	1.08 (8.99)	1.54 (9.45)	2.15 (12.22)	2.40 (12.59)	2.91 (14.20)	3.03 (14.50)	3.09 (14.50)	11.1
합계	12.02	16.30	17.59	19.07	20.50	20.90	21.31	5.9

주 : ※ ()안은 전세계 대비 비율

자료: CLIA. 2014. 「The Global Economic Contribution of Cruise Tourism 2013」.



자료: CLIA. 2014. 「The Global Economic Contribution of Cruise Tourism 2013」.

[그림 4-17] 2013년 크루즈 관광객 수 상위 10개국

세계적으로는 크루즈선사 대형화에 따라 크루즈 시장의 과점구조를 형성하고 있다. 2012년 기준 세계 4대 크루즈 선사들이 선박의 45.1%인 174척, 수용능력의 86%를 차지하였다. 그리고 선박시설과 서비스의 고급화와 규모의 경제를 위한 선박의 대형화 추세도 지속되고 있다. 1980년대 이후 선박의 규모는 지속적으로 커져 2013년 전체 크루즈 선박 대비 10만톤 이상 초대형 크루즈 선박의 비율이 20%로 증가하였다. 크루즈선의 대형화에 발맞추어 아시아의 주요 항만들은 초대형 크루즈선의 접안이 가능하

도록 시설을 확장하고 있으며, 특히 중국은 홍콩항과 텐진항의 시설을 최대 22만톤급 선박의 접안이 가능한 규모로 확장하고 있다.

[표 4-5] 크루즈선의 규모별 척수 변화 추이

(단위: 척, %)

구분	1985	1995	2006	2011	2013
1만GT 이하	59(15.8)	75(8.5)	115(35.2)	87(25.2)	78(23.1)
1만~6만GT 이하	86(78.1)	130(67.4)	119(36.4)	127(36.8)	118(34.9)
6만~10만GT 이하	2(6.1)	17(24.1)	69(21.1)	84(24.3)	88(26.0)
10만GT 초과	-	-	24(7.3)	47(13.6)	54(20.0)
전체	147	222	327	345	338

주 : ※ ()는 전체 대비 비율

자료: KMI, 2013. 「크루즈 선박 운항 관련 법·제도 발전방안 연구」.

크루즈로 한국을 방문하는 관광객의 경우 2005년 3만명에서 2013년 80만명으로 20배 이상 증가한 것으로 추정되나 대부분 체류기간 1일 미만이라는 한계가 있다. 국내에는 2012년 한-일 노선에 국적 크루즈선이 최초 취항하였으나, 실적악화로 운항을 중단하였다.

[표 4-6] 연도별 한국 방문 크루즈 관광객 증가추이

(단위: 만명)

구분	계	'05	'06	'07	'08	'09	'10	'11	'12	'13예측
기항횟수	733	40	67	66	88	97	145	144	226	414
여객수(만명)	85.6	3.0	3.3	3.7	6.9	7.7	17.4	15.3	28.2	79.5

자료 : 해양수산부(2014), 제2차 해양관광진흥기본계획.

더불어 크루즈 관광산업의 성장에 따라 세계 각국은 관련 인프라 투자를 확대하고 있다. 중국, 싱가포르 등은 크루즈 터미널 개발과 관련 기금 조성 등의 방식으로 크루즈 관광의 아시아 허브 구축을 위한 투자를 확대⁸¹⁾하고 있다. 중국은 『크루즈산업 발전의 촉진과 규범』이라는 크루즈산업 육성정책을 기초로 4대 크루즈 터미널로서 상하이, 텐진, 샤먼, 쑤야 등에 개발을 추진하고 있다. 싱가포르는 『Tourism 2015』을 통

81) 해양수산부, 2013. 「해양신산업 창출 및 활성화 정책지원 방안 수립 기획연구」.

해 총 1억 2천만 호주달러 규모의 시설 투자 및 기금을 마련하여 마리나 베이 샌즈 등 복합리조트 건설, 크루즈·슈퍼요트시장 육성을 추진하고 있다. 또한 호주는 해양레저산업 육성정책의 일환으로 4개의 클러스터를 구축하였다.



자료 : 충청남도(2015), 충청남도 해양수산업발전계획.

[그림 4-18] 상하이 크루즈 터미널과 마리나베이샌즈 전경

(2) 추진과제

크루즈관광시장 활성화 정책은 2011년 이후 국내와 중국, 일본을 연계하는 크루즈 방문객 수요가 급격히 증가함에 따라 기항지의 관광여건 개선을 중심으로 추진되었다. 크루즈관광 활성화정책의 주요 내용은 크루즈 홍보·마케팅, 제주와 부산, 인천지역에 크루즈터미널 등 기반 시설 조성 및 관광서비스 여건 개선 등 크루즈방문객 수용태세를 개선하고 있다. 정부에서는 국내 크루즈시장을 육성하기 위해 2015년 「크루즈산업의 육성 및 지원에 관한 법률(이하 크루즈산업법)」을 제정하였다. 「크루즈산업법」에 따른 주요 정책 사업으로는 크루즈 전문인력 양성과 함께 국내 크루즈산업 경쟁력 강화, 국제행사 참석 및 개최 지원 등이 추진되고 있다.

이에 따라 충남의 크루즈운영업의 발전을 위해서 국내외 크루즈관광 시장의 환경 변화에 대응한 정책사업의 추진이 요구된다. 우선 단기지원정책으로는 현재 추진되고 있는 크루즈 전문인력 양성사업을 확대해 승무원 양성과 함께 크루즈 전담 여행사 인력, 통역인력, 크루즈선용품 공급 관련 서비스인력 등의 양성을 통해 향후 시장 확대에 대비하도록 한다. 또한 중장기적으로는 국내 크루즈시장 확대를 위한홍보사업의 지속적 추진, 국내 연안크루즈 관광상품 개발 지원, 국적크루즈선사 육성 등이 요구된다.⁸²⁾

82) 최일선(2019), 해양레저관광서비스 산업 육성방안 연구에서 재정리

충남의 크루즈선 유치에 있어서는 크루즈산업이 주는 부가가치가 매우 높음에도 불구하고, 충청남도 항구도시 발달이 다소 미흡한 측면이 있으므로 보다 전략적인 관점에서 추진해야 할 필요가 있다. 충남이 크루즈 항만 개발 여건을 마련할 수 있는 항만은 대산항, 당진항, 보령신항(추진 중) 등이 있다.

그리고 충남은 크루즈 전문인력 양성사업 추진에 맞추어 승무원양성과 함께 크루즈 전담 여행사, 크루즈선용품업체, 크루즈관광 통역 인력 양성 사업 중 충남의 여건에 맞는 사업을 추진해야 한다. 이외에도 국내 크루즈 시장수요 확보를 위해 크루즈홍보사업 추진과 국내 연안크루즈 관광상품 개발 지원, 국적 크루즈선사 육성 등과도 연계된 사업을 충남의 실정에 맞도록 선택적으로 추진해야 한다.

3) 크루즈와 유람선 산업 육성전략

(1) 국내 중간기착지형의 크루즈 항구도시 개발

세계 크루즈 관광객의 지속적 증가와 중국 관광객들의 크루즈 관광 선호 증대 등으로 크루즈 관광 수요가 지속적으로 증가하고 있다. 이에 따라서 국내에서는 크루즈 산업 육성에 대한 국가적 관심 고조되고 있다. 따라서 정부는 크루즈산업의 중요성을 인식하고 2007년 「해양 크루즈 관광산업 활성화 방안」을 수립하여 크루즈산업 육성을 정책적으로 추진하고 있다. 국내에서는 부산, 제주, 인천이 크루즈 기항지로서 인지도가 높으며, 이외에 강원, 경북, 전남 등지에서 경쟁적으로 크루즈항만 확보를 추진하고 있다.

충청남도는 항만 배후도시 발달이 비교적 미흡하여 크루즈 관광의 기착지로서 매력도가 낮은 편이다. 따라서 충청남도에서 전략적으로 육성하고자 하는 대산항과 평택·당진항은 단기적 차원, 보령신항은 장기적 차원으로 크루즈 관광객 유치를 위한 대표 해양관광지로 조성할 필요가 있다. 국내를 방문하는 크루즈 관광객의 상당수는 쇼핑 등을 이유로 서울, 부산 등 도시를 선호하고 있다. 따라서 충청남도의 크루즈 관광객 유치 활성화를 위해서 대산항이 있는 서산시와 평택·당진항이 있는 당진시, 보령신항이 있는 보령시 등의 숙박, 쇼핑, 관광여건 등을 종합적으로 개선하고, 관광수용태세를 구축하는 것이 필요하다.

더불어 제주, 중국, 일본 등 연안 및 주변국과 연계하는 크루즈 관광프로그램을 개발하여 운영하고, 텐더보트(Tender Boat) 접안여건 조성과 서산·당진·보령~서해안

권 투어버스 운행, 서산·당진·보령 하선~서울 이동~인천 승선을 연계하여 관광코스의 기획·운영 및 통일 이후에 북한을 연계한 관광루트 개발 등도 장기과제로 함께 이루어져야 한다.

(2) 대산항 국제여객선터미널 관광기반과 중국관광객 수용태세 구축

서산 대산항에 국제여객부두 및 여객터미널이 준공되어 향후 대산항~룡안항간 여객선 운항이 될 경우 중국인 관광객의 유입이 증가할 것으로 전망되고 있다. 대산항 배후시설은 위락·숙박시설 등 기반시설이 아직까지는 미흡한 상태이므로 중국관광객을 수용하기 위한 관광기반 구축이 요구되고 있다. 그리고 대산항은 현재 산업 위주의 물동량이 대다수를 차지하고 있으며, 항만 배후지역 또한 산업시설 중심으로 발달되어 있다. 또한 대산항을 방문하는 중국인 관광객들은 수도권을 최종 목적지로 하는 비중이 높을 것으로 예상됨에 따라 이들을 충청남도내 관광으로 연결할 수 있도록 하는 전략이 필요하다. 대산항 국제여객터미널로 유입되는 중국인 관광객들을 대상으로 대산항 인근 지역을 비롯한 충청남도의 관광자원을 어필하기 위해서는 위락시설이나 관광편의시설들뿐만 아니라 숙박시설의 확충과 홍보 등을 포함한 종합적 대책이 마련되어야 한다.



자료: 서산시(2013). 대산항 여객선 운항에 따른 외국인 관광객 유치 방안.

[그림 4-19] 대산항 국제관광프라자 조감도

이에 따라서 대산항 국제관광프라자를 조성하여 외래관광객들을 위한 관광편의시설과 외래관광객 안내센터 설치, 충청남도 특산물매장 등 쇼핑센터와 휴게·휴식시설 등의 관광수용태세를 갖추어야 한다. 더불어 관광안내서비스 개선사업으로 중국어 안내원 육성과 안내홍보물 제작, 중국인 문화교류제 개최, 대산항 중국인 방문객의 충청남도 관광 연계체계 마련 등을 통한 충남의 관광 경쟁력 강화로 대중국을 대상으로 중국관광객을 유치해야 할 것이다.

(3) 동북아 크루즈 기항 유치기반과 허브구축

국내에서는 2014-2015년에 부산·인천·제주에 10만톤급 이상 크루즈 전용부두 4개 선석을 건설하는 등 2020년까지 전국 9개 항만에 총 12선석의 확보를 추진하였다. 그리고 출입국관리와 세관, 검역(CIQ) 등의 지원시설을 확충하고, 관광안내센터, 대중교통 정류장 등 편의시설을 지속적으로 확대하여 크루즈 국내 기항 유치기반을 마련하고 있다.

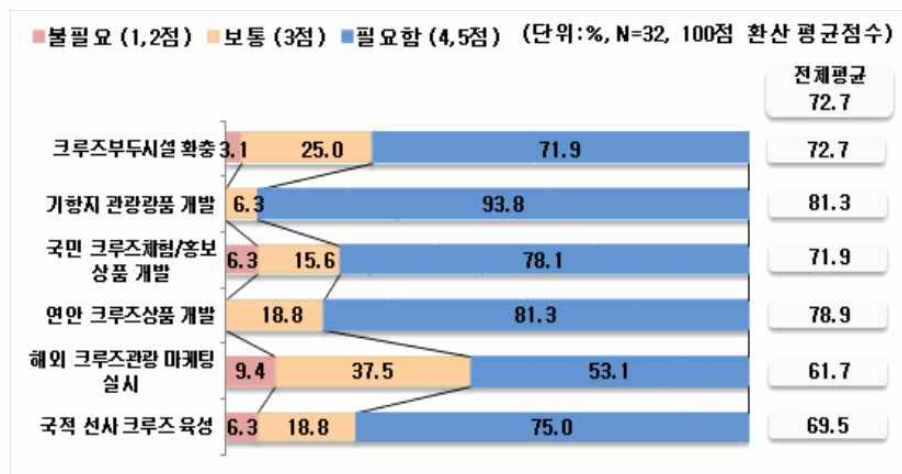
국가에서는 관광프로그램 확충을 통한 기항 매력도 제고를 위해 다양한 체험프로그램 및 지역적 특색과 한국적 요소를 느낄 수 있는 관광상품을 개발하고, 관광객 유형별 맞춤형 관광상품 제공을 추진하고 있다. 더불어 크루즈 터미널 인근에 쇼핑·위락·관광 등 복합관광단지를 조성하며, 선용품·선박수리 서비스 등 관련 산업 육성하고, 항만별 수요분석을 통해 비즈니스형·가족형·고급형 등 특화된 개발모델을 설정하였다.

특히, 국제 네트워크 강화를 통한 마케팅을 확대하여 주요 선사·관계자 대상 투자·관광 설명회 및 팸투어·간담회 개최 등 타깃 마케팅을 강화하고 대규모·정기 기항에 대해 인센티브를 제공하고 있다. 한-중-일 크루즈협의회 개최 등을 통한 지역협력 강화도 추진하고 있다.

또한, 국적 크루즈선사 육성을 위한 기반 조성으로 선상 카지노 도입 등 국적 크루즈 선사 운영상 애로사항 해소 및 인센티브 제공 등을 통해 2023년까지 국적 크루즈선 10척 확보를 추진하였다. 국민 크루즈 여행의 대중화를 위해 크루즈 관광에 대한 국민들의 인식 전환과 친근감 형성을 위한 다각적 홍보를 실시하고, 경관이 우수한 해안에 대한 연안 크루즈 운항 코스를 개발·확대하는 등 연안 크루즈 활성화를 추진하고 있다.⁸³⁾

83) 충청남도(2015), 충청남도 해양수산발전계획에서 요약정리

국내의 크루즈관광 육성을 위해 전문가들은 기항지 관광상품 개발(81.3점)이 가장 필요하다고 제시하였다. 다음으로 연안 크루즈상품 개발(78.9점), 크루즈부두시설 확충(72.7점)정책 사업 추진 필요성이 높게 나타났다. 크루즈관광 육성을 위한 6개 정책 사업의 평균 점수는 72.7점으로 나타났으며, 국민을 대상으로 한 크루즈체험 및 홍보 상품 개발(71.9점), 국적 선사 크루즈 육성(69.5점), 해외 크루즈관광마케팅 실시(61.7 점) 등의 정책 사업 추진 필요성은 평균 보다 낮게 나타났다.⁸⁴⁾



자료: 해양수산부(2019), 저변확대를 통한 해양관광 활성화 방안

[그림 4-20] 크루즈관광의 활성화를 위한 정책 사업별 추진의 필요성

따라서 충남에서도 동북아의 중국과 한국, 일본을 연결하는 크루즈 기착지로서의 운항을 위해서는 국제적 크루즈항만과 터미널을 조성하고, 이를 통하여 입국한 외국인 관광객들이 방문을 할 수 있는 백제문화권과 내포문화권을 통한 중부내륙권의 세종과 대전, 충남·충북의 국제수준의 관광지과 쇼핑시설 등도 함께 관광상품을 미리 개발해야 한다.

84) 해양수산부(2019), 저변확대를 통한 해양관광 활성화 방안에서 재정리

5. 해양레저스포츠(수상·수중) 산업

1) 해양레포츠 현황과 잠재력

(1) 충남 해양레포츠 여건과 특성

해양레포츠는 마리나와 여객선, 요트를 제외하고 수상·수중레포츠와 바다낚시 등으로 구분할 수 있다. 정부는 해양관광산업 육성의 일환으로 해중공간을 이용한 관광활동인 스킨스쿠버 활동을 해양레저보트와 마리나, 나아가 생태관광과 연계하여 육성하고자 추진하고 있다.

수중레저장비의 90%이상은 수입품에 의존하는 상황이며 해양경찰청에 따르면 2010년에 국내 연안지역에는 해중레저 전문업체가 약 190개 분포하고 있으나, 아직까지 어느 지자체에서도 이에 대한 체계적 관리나 전략적 활용체계를 마련한 사례가 없다고 분석하였다. 수중레저장비는 A/S 문제 등으로 국내제품이 수입품을 대체할 가능성이 매우 높으며 해중레저는 지역 연고자의 역할이 매우 중요하며, 따라서 지역별 어촌마을을 활용하는 방안을 모색해야 한다.

낚시산업은 주5일제 근무로 인한 여가시간 확보 등의 여건변화로 낚시가 레저활동으로 각광을 받고 있으며, 관련 시장은 지속적으로 성장하고 있는 것으로 전망되고 있다. 레저 낚시에 대한 국내 시장 역시 매년 지속적으로 증가하여 1년에 3회 이상 낚시 활동을 한 국민을 낚시인구로 가정할 때 2000년 500만 명에서 2018년 850만 명으로 연평균 3.9%씩 빠르게 증가하고 있으며 이러한 추세를 토대로 2024년 낚시인구는 약 1,012만명으로 전망되고 있다⁸⁵⁾. 국내 낚시산업 시장규모는 2조 4,358억원으로 추정되며 이에 정부는 「제2차 낚시진흥기본계획」을 수립('20.2)을 통해 낚시산업 지원, 낚시문화 정착, 낚시공간 확충, 안전한 낚시기반 등에 대한 추진과제를 제시하였다. 이 중 바다낚시는 다른 관광자원·관광객들을 연계할 수 있는 가능성이 높은 해양레저 활동으로 이에 대한 전략적인 육성과 타 자원 연계전략을 통해 인근 지역의 관광수입 창출을 위한 좋은 수단이 될 수 있다. 바다낚시는 어선 운항, 안내인 등이 있으므로 주요한 관광수익 기반이 되며, 낚시활동 후 인근 식당과의 연계 등을 통해 부가적인 수익창출이 가능하다. 또한 대부분의 낚시 활동이 개인 또는 동호회 위주로 진행이 되고 있으나 숙박시설과 교육·체험프로그램 등이 연계된 낚시공원 조성을 통해서도 가족

85) 해양수산부(2020), 제2차 낚시진흥 기본계획(안)

단위의 해양레저활동으로 전환이 가능하다. 이에 정부는 지자체에서 관리하는 어항의 경우, 어촌뉴딜300 사업을 통해 바다낚시터, 낚시잔교 등을 확충하여 이용 편의성 확보하고자 하고 있다.

충청남도는 연안지역 전체에 걸쳐 바다 낚시객들이 매우 활발하게 방문하는 지역이며 특히, 태안군, 홍성군, 당진시 일원지역은 수도권과의 접근성, 다양한 어종들을 낚을 수 있기 때문에 바다 낚시객들에게 인기가 매우 높은 편이다. 그 동안 태안군에서는 2015년 바다낚시공원 대상지 선정위원회를 통해 갈음이, 라향, 태배 3개 지역을 선정하였고, 홍성군은 어사지역에 해양낚시공원 조성사업을 추진한바 있다.

충남에서의 바다낚시공원 조성사업은 단기 추진지역으로 태안군, 홍성군 일원 4개소가 있고, 중기 추진지역은 난지해수욕장 남측지역, 호도 등이 있다. 또한 낚시터 도교, 인공어초 조성 등 바다낚시 부대시설을 확충하고, 낚시공원별로 주요 어종정보에 대한 웹과 키오스크 등 아카이브 구축과 바다낚시와 연계한 캠핑시설도 확충하였다. 또한, 바다낚시공원의 활성화 프로그램을 개발하고, 운영은 청소년 대상 바다낚시 교육 프로그램을 발굴하고, 바다낚시 대회도 연례적으로 개최하였다. 이에 따라서 연간 바다낚시객 유입 증대를 통한 인근 주민 소득여건 개선과 바다낚시공원 조성을 통한 낚시 이용객의 편의성을 증대하였다.⁸⁶⁾

(2) 충남 해양레저스포츠 관련 다양한 사업추진

충남은 해양레포츠를 활성화하기 위하여 다양한 사업을 추진하고 있다. 충남도내에 우수 해중경관 포인트를 대난지도 북측·남측, 대조도~도비도 일원, 호도, 신진도 등에 지정하고, 해양생물 안내판 설치와 안전규칙, 해역정보 안내판 설치 등을 추진하고 있다. 해중레저 웹(Web) 안내소 구축은 사업자와 이용객을 연계하는 시스템으로 「충청남도 바다 속 세상(가칭)」 홈페이지 개설과 웹에 게시된 우수 해중경관 포인트별 안내 업체·마을 및 연계관광지의 정보제공 체계를 마련하였다. 더불어 해중레저 지역간 네트워크 구축을 위해 포인트별 어촌마을, 다이빙숍 등 관련 사업자의 육성·지원과 「충청남도 바다 속 세상(가칭)」연계·활용을 위한 사업자 교육 시행을 계획하였다. 또한, 해양레포츠센터를 건립하여 잠수풀 및 스쿠버 교육시설과 프로그램 운영, 잠수장비 보관 및 대여, 요트·보트 교육프로그램 운영, 강의실, 게스트하우스 등을 운영토록 하였다.⁸⁷⁾

86) 충청남도(2015), 충청남도 해양수산발전계획에서 요약정리

2) 선진사례와 추진과제

(1) 해양레포츠 선진사례와 국내 동향⁸⁸⁾⁸⁹⁾

해양레포츠인 레저수상레저사업은 동력·무동력 수상레저기구를 빌려 주거나 수상레저활동을 즐기려는 사람들에게 수상레저기구를 태워주는 사업으로 수상레저사업자는 하천이나 해변의 공유수면 점용 또는 사용허가를 받아야 한다. 최근 해변이나 해수욕장을 중심으로 서핑활동이 활발해지면서 수상레저기구 대여 및 교육을 위한 창업이 부산, 강원, 제주, 충남 지역을 중심으로 활발하게 이루어지고 있다. 특히, 서핑업은 마리나업이나 수중레저업과 달리 사업자의 선박 확보, 장비구매 등의 초기 투자비용이 상대적으로 낮은 반면, 해변이나 해수욕장 등에서 장비임대 및 교육이 이루어지는 특성상 서비스 및 영업 공간의 확보가 필요하다

최근에는 해양관광행태 다변화로 해양레저스포츠에 대한 관심이 높아지고 있으며, 특히 국내서핑 인구는 2014년 4만 명에서 2017년 20만 명으로 약 400%(5배 이상) 성장하였고, 국내 서핑 명소는 강원(양양), 부산(송정, 다대포), 제주(중문), 충남(만리포) 등이 부각되고 있다. 그리고 카약, 당기, 패들보드 등 해양레저스포츠 수요 증가로 최근 5년간 체험인원이 연평균 7.1%씩 증가해 2017년 95만 명을 기록하였다. 해양레저스포츠 체험자는 2013년 72.3만 명에서 2015년 77.5만 명, 2017년에는 95만 명으로, 해양레저스포츠 체험교실은 2014년에 48개소에서 2017년에 64개소로 증가하였다. 이는 언론을 통해 지역별 서핑 명소에 대한 인지도가 높아짐에 따라 지자체별 서핑을 통한 관광활성화 사업을 추진했기 때문일 것이다.

또 다른, 수중레저사업은 스킨다이빙이나 스쿠버다이빙 등의 수중레저 활동자에게 수중레저기구나 장비의 대여, 활동공간까지의 이동, 교육 등의 서비스를 제공하는 것이다. 이 업은 수중레저활동 촉진을 위해 2017년 「수중레저법」 제정과 함께 새롭게 도입되었다. 「수중레저법」이 제정되기 이전에도 수중레저활동과 관련된 서비스업은 교육업이나 장비 대여업의 형태로 운영되었지만, 운송수단의 제약과 해상에서의 안전사고 문제가 제기되면서 「수중레저법」이 신설되었다. 한편 수중레저업은 레저활동 공간과 영업을 위한 시설확보 등에서 제약요인이 발생하고 있다.

87) 충청남도(2015), 충청남도 해양수산발전계획에서 요약정리

88) 해양수산부(2019), 저변확대를 통한 해양관광 활성화 방안에서 재정리

89) 최일선(2019), 해양레저관광서비스 산업 육성방안 연구에서 재정리

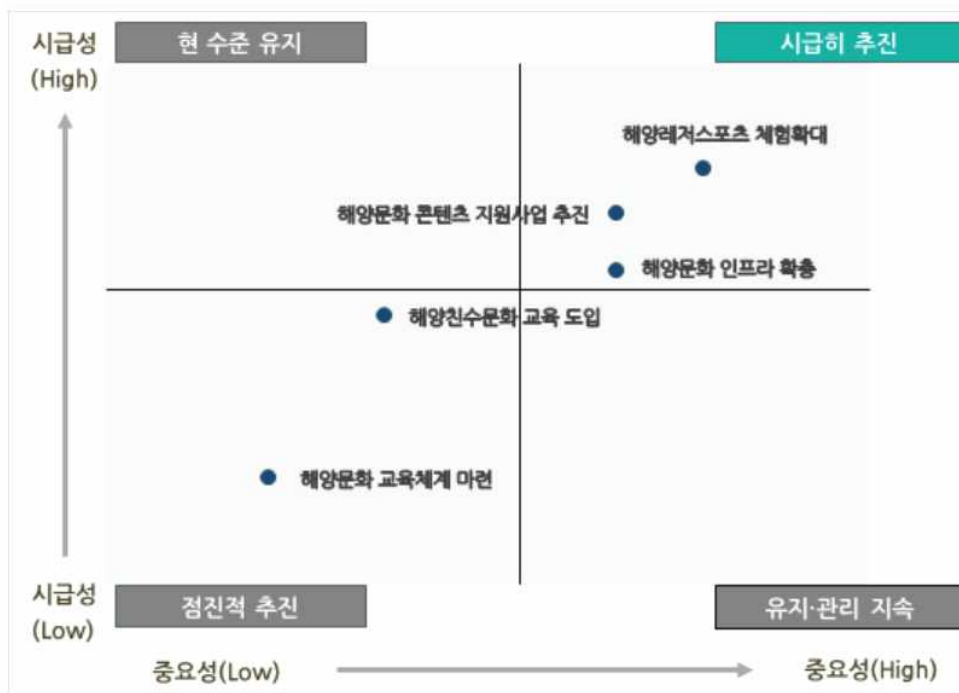
수중레저에서 전 세계 스쿠버다이빙 활동인구는 약 600만 명이며, 스킨다이빙은 약 2,000만 명이 체험하는 것으로 추정되고 있다. 세계 스쿠버다이빙 장비시장의 규모는 2011년 7억 8,900만 달러에서 2016년 9억 5,400만 달러로 성장을 하였으며, 연평균 3.8%의 성장률을 나타내었다. 국내 수중레저 인구는 2015년 76만 명에서 2016년 108만 명으로 42% 이상 급증하였으며, 국내 수중레저사업체는 '17년 기준 368개소, 종사자는 687명 규모이며, 동해청에 등록된 사업체 수가 78개소(21.2%)로 가장 많았다. 2016년 기준 국내 수중레저 장비 업체는 13개소이며, 총매출액은 약 405억 원, 평균 매출액은 31억 원 수준이다. 국내 수중레저 장비 업체 매출액 중 수입품 비중은 89.4%로 대부분 수입품판매에 의존하고 있어 국산화가 필요한 실정이다.

이에 따라 수중레저산업 활성화를 위한 지원으로 국내 수중레저 인구는 2015년 76만 명에서 2016년 108만 명으로 42% 급증하였으며, 수중레저 사업체는 2017년 기준 368개소, 종사자는 687명으로 증가하였다. 그리고 해중경관이 우수한 해역을 다이빙 포인트로 지정·홍보하고, 수중레저 교육·체험 프로그램을 개발하여 누구나 저렴하고 쉽게 수중레저를 즐길 수 있도록 유도하였다. 또한, 수중레저 장비개발 지원과 국산 장비의 해외시장 개척과 수중레저 안전사고 예방 및 구조 협력체계 강화하였다.

최근 대중적 인기를 얻고 있는 바다낚시는 활동공간을 기준으로 자연 해안선이나 갯바위, 해상낚시공원에서의 활동이나, 선박에서의 낚시활동으로 구분된다. 또한 선박을 활용한 관광서비스업으로는 어선을 이용한 낚시어선업과 유람선을 이용한 유선업으로 구분되어 이용자들은 낚시활동에 이용되는 선박의 등록기준 및 영업범위 등에 따라 낚시활동을 즐기게 된다. 낚시활동은 가족단위 근거리 낚시 패턴 변화 등으로 2018년 기준 낚시터 수는 935개소로 증가하였으며 이는 최근 3년간 연평균 약 10% 증가한 수치이다('16년 774개소→'16년 985개소). 수도권과 가까운 경기, 충북·충남 지역의 낚시터가 전체낚시터에서 높은 비중('18년 기준 67%) 차지하고 있으며 특히, 충남은 177개소로 경기도 327개소에 이어 두 번째로 높은 수준이다⁹⁰⁾. 이러한 추세에서 정부는 낚시어선 안전기준을 강화하고 유해 낚시도구 기준 마련 등 관련 법령 정비하는 등 제도적 기반 마련과 함께 건전한 낚시문화 조성, 낚시터 환경개선 사업 등을 추진한바 있다.

90) 해양수산부(2020), 제2차 낚시진흥 기본계획(안)

더불어, 저변확대를 통한 해양관광 활성화 방안연구(2019)에서는 친수문화 확산을 하나의 정책과제로 제시하고 있다. 친수문화 확산을 위한 세부 정책 과제의 정책적 중요성 평균은 74.7점이며, 시급성평균은 72.5점으로 나타났다. 정책적 중요성이 가장 높은 정책 과제는 해양문화 인프라 확충과 해양문화 콘텐츠지원사업 추진(77.3점)이었으며, 가장 낮은 항목은 해양문화 교육체계 마련(68.0점)로 나타났다. 시급성이 가장 높은 정책 과제는 해양레저스포츠 체험 확대(78.9점)이었으며, 시급성이 가장 낮은 항목은 해양문화 교육체계 마련(62.5점)이었다.



자료 : 해양수산부(2019), 저변확대를 통한 해양관광 활성화 방안.

[그림 4-21] 친수문화 확산을 위한 정책 사업별 추진의 필요성

(2) 추진과제

해양레저스포츠는 수상·수중레저업, 낚시업 등으로 구분할 수 있는데 이는 다시 시설과 공간확보, 영업서비스공간의 확보 등으로 살펴볼 수 있다. 수상레저사업 중 장비를 임대하기 위해서는 이를 보관, 관리하기 위한 서비스 공간을 확보해야 한다. 이에 따라 수상레저사업은 우선 초기 창업을 위한 공간 확보를 지원하고 창업가능한 공간과 허가절차에 대한 정보를 제공해야 한다.

또한 지방자치단체가 직접 관리·운영하는 해변이나 해수욕장에는 무동력 수상레저 기구의 탑승 및 장비 보관을 위한 영업공간을 별도로 지정하고 안전인력이 함께 배치 되도록 하여 일반해수욕과 수상레저가 모두 활성화될 수 있도록 해야 한다. 또한 여름철이나 해수욕장 개장기간에는 수상레저장비를 임시로 보관할 수 있는 시설을 해수욕장 운영주체를 마련하고 사업자들이 공동으로 이용할 수 있도록 한다. 따라서 해양레저스포츠를 활성화하기 위해 해변·해수욕장 수상레저서비스 공간 확보와 해변·해상 공유수면 이용정보 제공 등이 이루어져야 한다.

수상레저사업은 해상 레저활동 구역 및 안전에 대한 관리가 필요하다. 수상레저업 중 서핑과 관련해서는 레저활동 공간에 대한 지역 상권과 수상레저사업자 및 레저활동자 간의 마찰이 가장 큰 제약요인으로 등장하고 있다. 이를 해결하기 위해서는 수상레저 영업공간 확보와 해안 기상정보 시스템을 통한 안전 및 구조 등에 대한 정보제공이 이루어져야 한다.

서비스 시설과 공간확보를 위해 수중레저사업은 「수중레저법」 제정 이전에도 ‘리조트’ 등의 명칭으로 불리며 스킨다이빙이나 스쿠버다이빙 등을 위한 영업이 이루어졌다. 일부 어촌지역에서는 어촌체험마을사업이나 어촌종합개발사업등과 연계하여 수중레저 프로그램 등이 운영되었다. 그러나 해상이동을 위한 선박확보, 선박 대기공간 및 서비스 공간 마련 등도 필요하다. 한편, 해양레저관광 활동의 다변화 및 어촌지역 인구구조 변화에 따른 어촌과 어항의 유희공간 활용, 어촌지역 관광사업 도입을 통한 어촌소득 다변화가 모색되면서 수중레저사업과의 연계도 이루어져야 한다. 그리고 수중레저가 활발한 지역을 중심으로 정부의 해양레저관광 인프라 지원사업과 연계하여 공기통 충전이나 고압가스 안전 및 검사장비 등의 안전시설을 갖추고 이들 시설 주변지역의 수중레저 사업자들이 기반시설을 공동으로 활용하는 방안을 모색해야 한다. 수중레저활동

공간까지의 해상이동을 위해서는 이동 선박의 탑승 및 대기 장소가 필요하지만 마리나 시설이 갖추어지지 못한 지역에서는 이러한 기초 인프라를 개인 사업자가 별도로 확보하기가 어렵다. 따라서 어항공간 내 여유 선석이나 사로, 유희 창고시설 등을 가지고 있는 어촌계를 대상으로 수중레저사업자에게 창업 공간 및 선박보관 공간, 탑승대기 공간 등을 제공하도록 하여 어촌계 소득사업으로 활용하도록 해야 한다. 이를 위해서는 어촌 유희시설 활용과 해양관광 기반시설 조성사업 확대, 어촌체험마을 시설, 어촌 종합개발사업의 수중레저 프로그램 교류를 통한 지역 수중레저 사업자와의 연계 등이 이루어져야 한다.

그리고 영업공간의 확보를 위해 수중레저사업자의 창업 및 서비스 제공과 관련하여 나타나는 주된 제약요인은 수중레저활동과 관련된 어업인과의 마찰이다. 수중레저사업자는 활동을 위한 다이빙 공간의 부족을, 어업인들은 활동을 통한 어장 훼손 및 수산물 절취 등을 문제점으로 제기하고 있다. 이러한 갈등은 수중레저업 사업자 및 어업인간의 자율적 협약으로 해소가 가능할 것으로 판단되며, 「수중레저법」에도 관련 조항이 마련되어 있다. 즉, 어촌계의 체험어장사업에 수중레저활동 공간을 명시하고 수중레저사업자는 어촌계가 지정하는 공간에서 수중레저활동을 영위하도록 하며, 어촌계의 수산물을 구매하고 숙박, 식당 공간을 사용함으로써 상호 협력하는 방안의 모색이 가능하다. 이를 위해서는 수중레저활동 공간 지정, 해중경관지구 지정, 다이빙포인트 해상 무어링 시설 지원 등이 이루어져야 한다.

한편, 낚시관광업의 활성화를 위해서는 낚시관광에 대한 이용문화 개선을 통하여 새로운 관광서비스업의 영역으로 포함시키는 것이 필요하다. 낚시관광 이용문화 개선을 위해서는 낚시관광 서비스종사자에 대한 교육을 통하여 낚시관광을 보다 대중화, 고급화해야 한다. 그리고 낚시관광에 대한 접근성 및 편리성 제고를 위해 선상낚시 예약, 장비임대 등 온라인 플랫폼을 활용한 서비스 콘텐츠 제작도 지원하도록 해야 한다. 이와 함께 낚시객들을 대상으로 하는 다양한 캠페인을 통하여 안전한 낚시환경의 구축과 수산자원 관리여건을 개선하도록 해야 한다. 이를 위해서 관광낚시업 육성을 위해 낚시관광 사업자 서비스 교육, 안전 등 교육, 낚시관광 선박 예약, 장비임대 등 콘텐츠 개발, 낚시교육 매뉴얼 작성 및 활용, 낚시관광 캠페인을 통한 낚시안전 교육, 수산자원 보호 캠페인, 바다낚시 대회 개최 등이 이루어져야 한다.

이상과 같이 수상·수중레저업과 낚시업 등이 해양관광의 신산업으로 활성화되기 위

해서는 충남도가 시·군차원에서 시설 및 공간의 확보, 영업공간의 확보와 운영, 종사자들에 대한 교육과 이용자에 대한 의식개선 등을 위한 육성전략과 시책을 추진해야 한다.

3) 충남 해양레저스포츠 산업 육성전략

(1) 해양레저스포츠의 프로그램 확대

해양스포츠에 대한 수준별·단계별 교육 프로그램 개발·확충을 통해 해양레저문화를 확산이 필요하다. 특히, 요트세일링, 보트조종술 및 레저기구 제작 등 심화 프로그램을 보강하고 조종면허 취득과 연계하여 추진하고 나아가 카약·카누·보트 등 뿐만 아니라 스킨스쿠버, 서핑, 웨이크 보드 등 해양스포츠 체험프로그램을 입지가 적정한 연안지역 운영을 통해 누구나 해양레저문화를 접할 수 있도록 기반을 조성해야 한다.

또한 대규모 해양레포츠 이벤트를 통해 국민적 인지도 제고 및 사업효과를 제고할 필요가 있다. 특히 충남 서해안에 국제요트대회, 파워보트 대회, 카누·카약대회, 전국 Open Water Swimming 대회, 전국해양스포츠제전 등 각종 대회 개최 및 유치를 통해 국내 최대의 해양레저스포츠지역으로 이미지를 부여하고 시·도별 동호인 대회 지원하는 등 서해안을 레저스포츠 지역으로 활성화 시켜야 한다.

이외에도 레저낚시의 대중화 기반조성은 낚시터 환경개선 사업을 통해 안전하고 깨끗한 낚시공간을 조성하여 자원감소·환경오염·안전사고를 방지해야 한다. 또한, 선진 낚시문화 조성을 위해 낚시터·어선업자 대상 교육 강화 및 자율적 감독 체제를 구축하는 사업을 충남해서 선도적으로 추진해야 한다.

(2) 해양레포츠 관련 제조사업의 전략적 육성

충남의 해양레포츠의 경쟁력 강화를 위하여 레포츠와 관련한 제조업을 지원이 필요하다. 이 중 세일링요트, 모터보트, 슈퍼보트 등 사업용 또는 개인 레저용 선박의 제조 사업을 지원한다. 레저선박 선체제조, 레저선박 부품 기자재, 친환경 엔진, 항해장비 제조 등을 추진하고, 국제보트쇼 개최 및 해외보트쇼 참가 지원, 레저선박 지방세 중과기준 조정, 레저선박 제조사 식별코드 발급 등을 정부정책과 연계하여 추진한다. 레

저선박에 대한 수입, 국내 유통, 국산레저선박 수출사업 등의 관련 업체를 충남에 유치한다. 그리고 주문제작형 레저선박의 해외주문 컨설팅, 수입 후 판매·등록대행, 해외바이어 유치 컨설팅 등도 지원한다. 경기국제보트쇼(매년) 및 부산국제보트산업전('14.10~ 매년)과 같이 충남에서도 이와 관련된 해양레포츠 산업전을 개최토록 한다. 레저선박 대여업을 지원하는 사업으로 레저선박을 빌려주거나, 대신 운항해주는 사업 및 태워주는 사업 등과 리조트, 펜션 등 연계사업 및 별도 주요 마리나항만 내 운항 서비스사업을 운영토록 한다.

충남에 맞춤형 기업 지원을 통한 레저선박 품질 향상을 위하여 서해안권에 부품, 인테리어, IT 등 특화된 발전전략도 추진한다. 서해안은 요트와 디자인산업과 연계된 사업을 특성화 하고, 레저선박 디자인 경진대회 개최를 통한 창업활성화 및 저자본 청년창업 벤처 인큐베이팅 지원을 강화토록 하며, 이는 보령의 아주자동차 대학 등과 연계하여 추진한다.

국산 레저선박 판매 촉진을 위해 매년 생산 및 판매된 국산 레저선박을 대상으로 제조업체 격려 및 국산제품 홍보를 위하여 국제보트쇼 개최 및 해외보트쇼 참가 지원을 통해 국산 선박의 판매를 촉진한다. 따라서 이는 충남 서해안권에서도 동해안권 및 남해안권과 연계하여 차별화된 해양레포츠 국제행사를 개최한다.

(3) 수중레포츠 관련 산업의 전략적 육성

수중레포츠의 활성화를 위해 수중레저활동 활성화 및 장애요인 해소를 위한 「해중레저 활성화대책」을 수립하여 운영해야 한다. 이를 통해 수중레저활동을 위한 기반, 인력, 프로그램 등을 개발하고 이를 전략적으로 육성할 수 있는 방안이 모색되어야 한다.

기반사업으로는 민간에서 참여할 수 있는 수중레저리조트사업 등의 검토를 통해 유치할 수 있도록 한다. 수중레저 리조트 개발사업은 체험형 아쿠아리움, 수중전망 리조트 등으로 수족관에 직접 들어가서 체험할 수 있는 아쿠아리움 및 스쿠버다이빙 전용 리조트 등을 서해안권의 적절한 입지에 조성할 수 있도록 하는 것이다. 아쿠아리움의 경우 다양한 체험상품으로 수중 기념촬영, 물고기먹이 주기 등의 개발을 통해 타 체험시설과 차별화를 제시하고, 수중전망 리조트 사업은 플랜트 사업과 연계하여 해상 호텔 등을 건설 할 수 있는 신사업으로 확장하여 개발할 수 있도록 해야 한다.

수중레저기구 제조업인 다이버 전용선박과 수중스쿠터 등의 제조사업을 지원해야 한

다. 다이버 전용선박은 스크류 안전망, 입출수용 사다리, 공기통 보관시설 등 개발하고, 레저잠수정, 수중스쿠터 등 수중레저기구 제조사업과 연계해서는 수중레저 저변 확대를 위한 스킨스쿠버 체험프로그램 및 수중사진대전, 수중레저 페스티벌 등 관련 프로그램 개최를 지원한다. 더불어 수중레저장비 제조업인 공기통, 드라이슈트, 호흡기, 부력조절기, 숨대롱 등 수중레저 활동에 필요한 장비 제조 사업을 지원한다. 그리고 체온유지 잠수슈트 개발·제조, 인체공학적 호흡기 등 신기술 장비 개발을 통해 내수시장 및 수출 확대도 가능하다. 수중레저장비의 90% 이상이 수입품에 의존하는 상황이며, 현재 국내에서 제조 가능한 수중레저장비는 잠수복, 부력 조절기 등 일부 품목에 불과하여 수입품에 대한 국산화가 이루어져야 한다.

수중레저기구, 장비, 수입·유통업은 공기통, 잠수슈트, 수중 사진촬영 장비, 씨워킹 장비 등의 사업을 지원해야 한다. 국내외 업체의 수입·유통 활성화를 통해 수중레저 시장의 새로운 수요 창출 및 시장 확대가 가능하기 때문이다. 수중레저는 장비의존도가 높은 분야이므로 해외 신기술 잠수장비 개발시 해당 장비의 국내 수입·유통이 이루어지고 있다. 따라서 국민소득 증가 등으로 해외 고급 잠수장비에 대한 동호인 관심도도 꾸준히 증가하고 있어, 해외 장비의 국내 유통도 당분간 증가될 전망이다.

수중레저 교육사업으로는 다이빙 기법 교육 및 다이빙리조트 운영 컨설팅, 다이빙 전용선 운항, 수중안전 등의 사업을 추진해야 한다. 해외의 경우 잠수협회 등에서 새로운 다이빙 기법과 최신 잠수장비의 활용법이 활발하게 개발되는 것에 비해, 국내에서는 최신 기술의 적용이 늦고, 관련 교육도 활성화되지 못한 실정이다. 민간 다이빙리조트에서도 비즈니스 운영 마인드가 부족하여, 초급다이버에 대한 적극적인 입문교육 및 홍보활동 등 미흡하다. 수중레저 활동 중 일어날 수 있는 안전사고 예방에 관한 교육도 매우 미흡하므로 이에 대한 사업을 충청남도에서도 선별적으로 추진해야 한다.

수중레저 운송사업은 해상 주요 다이빙 포인트로 수중레저 활동자를 운송하고, 다이빙 등 수중레저 활동자를 안내하는 사업이다. 현재는 리조트 등에서 수중레저 활동자를 직접 운송하고 있으나, 수중레저사업에 대한 법상 근거는 없는 상황이다. 운송 수단도 다이빙 전용선박이 아닌 고무보트 등이 주로 이용되고 있어 안전 확보 곤란하다. 따라서 운송사업을 통해 선박 등을 이용하여 다이버를 해상으로 운송하고, 안전한 수중레저 활동을 위해 직접 수중안내를 할 수 있도록 해야 한다.

제5장 결론 및 정책제언

1. 종합정리 및 결론

1) 요약 및 종합정리

(1) 연구의 배경 및 목적

세계의 해양경제는 2030년 부가가치 규모가 2배 이상의 증가가 예상되며, 국내에서는 중앙정부의 해양신산업 및 해양관광 정책영역과 새로운 해양자원으로 육성을 추진하고 있다. 이에 따라서 최근 해양관광 정책추진의 강화와 고부가가치의 전략산업으로 육성하고 있고, 충남은 해양헬스케어와 국가해양정원 사업 등을 추진 중에 있어 집중력을 강화할 필요가 있을 뿐만 아니라 해양레저와 관광산업의 트렌드와 정책변화에 맞는 충남의 육성전략을 마련해야 한다.

본 연구는 국내외 해양관광 신산업의 동향과 정책 및 사례를 분석하고, 충남의 실태와 정책과제를 도출하여 해양관광정책의 추진방향을 제시하며, 신규 시책의 발굴을 위한 정책적 자료로 활용코자 한다. 구체적인 목적은 다음과 같다.

첫째, 해양관광 신산업과 관련된 거시적 환경과 국내외 정책동향 및 선진사례, 중앙정부의 정책과 제도 등을 검토하여 정책적 방향성을 파악한다.

둘째, 충남의 해양관광 신산업을 육성하기 위한 환경여건과 실태분석, 해양관광 신산업 유형별 추진사업의 분석을 통하여 전략과제를 도출한다.

셋째, 충남을 대상으로 도출된 정책과제와 전략을 추진하기 위한 해양관광 신산업 분야별 방향을 제시하고, 이에 대한 추진 시책과 제안사업을 발굴한다.

(2) 해양관광 신산업 관련 이론고찰과 정책동향

① 해양관광 신산업의 개념과 유형 및 선행연구

해양관광 및 해양레저관광에 대한 정의는 연구자별 연구 주제와 연구목적에 따라 개념적 차이를 보이고 있으며 해양관광과 해양레저의 개념이 서로 혼용되거나 활동의 범주, 유형 등이 중복되는 것을 알 수 있다. 그럼에도 해양레저관광의 수요는 지속적으

로 확대되고 활동이 다양화되고 있으며, 해양수산업의 평균 성장률보다 높은 성장세를 보이고 있다. 여기에 새로운 해양 개념의 출현과 함께 해양신산업 분야가 해양의 미래 가치를 견인하는 자원으로서 다시 떠오르고 있으며, 이 가운데 해양관광분야는 전통해양산업과 신산업을 연결하는 중요한 고리로 작용하고 있다. 이에 해양관광이 해양산업에서 차지하고 있는 역할과 해양관광분야의 성장가능성 및 파급효과를 종합적으로 고려하여 새로운 개념인 해양관광 신산업에 대한 접근이 필요하다.

본 연구에서 해양관광 신산업은 해양과 연안에서 이루어지는 관광객의 관광활동 중 해양산업과 융합하여 고부가가치를 창출할 수 있는 새로운 관광산업으로 정의하였다.

해양관광 신산업은 해양관광산업 중 성장가능성이 높은 가치를 창출해 내는 새로운 사업으로서 2030 미래해양산업 전략보고서와 세계관광기구가 선정한 미래 10대 관광트렌드 뿐만아니라 해양수산부의 핵심관광산업 등의 검토를 통해 해양관광 신산업의 영역을 제시하고자 하였다. 한국공학한림원은 2030 미래해양산업 전략보고서를 통해 미래 고부가가치 산업으로서 해양관광레저 부문을 제시한 바 있으며 세부적으로 해양레저스포츠, 해양생태관광, 크루즈, 해중공원, 요트산업 등을 제시하였다. 이상의 검토 결과를 토대로 본 연구에서는 해양관광 신산업을 해양치유, 해양생태, 크루즈, 마리나, 해양레저스포츠 등의 분야로 제시하였다.

② 해양관광의 정책과 제도

세계관광기구(WTO)는 ‘미래 10대 관광 트렌드’ 중 해변, 스포츠, 크루즈 등 6개가 해양 또는 연안에서 이루어질 것으로 분석하였으며, 전체 관광 중 해양관광의 비율은 지속적으로 증가할 전망이다.

세계 관광시장은 최근 10년간 연평균 3.9% 이상 성장 중이며, 전체 관광시장에서 해양관광의 비중은 약 50%로 추정(UNWTO)되고 있다. 이와 함께 세계 주요 선진국들은 해양관광의 경제적 가치를 측정·산출하는 등 중요성을 인지하고 적극 육성 중에 있다.

주 52시간 근무 등 근로시간 단축 및 일과 삶의 균형을 중시하는 소비 흐름으로 국민들의 여행수요는 지속적으로 확대되고 있다. 이는 해안지역으로의 접근성 개선과 근무시간 단축에 따른 여가시간 확대로 지속적인 수요가 증가가 이루어진 것으로 분석되었다. 반면, 코로나 19 이후 최근의 국내여행수요는 일부 회복추세이나 마리나, 크루즈 등 이용과 연안관광은 전반적인 침체 상황이나 코로나블루 극복 수요의 증가와 해외여행의 제한으로 인한 개인과 소규모 관광객의 힐링을 위한 국내의 관광이 확대될 것으

로 예상되고 있다. 특히, 인구가 밀집된 도시에서 벗어나 생태적으로 안정되고 풍부한 야외의 자연공간에서 이루어질 것이며, 국내 힐링형 해양생태관광의 선호도가 높아질 것이다.

정부는 다양한 분야가 융합된 서비스산업이라는 관광산업의 특성을 반영해 유관 부처 간 정책 협력을 위한 범부처 회의체인 국가관광전략회의를 추진하고 경제활력대책 회의에서 해양레저관광 부문 육성을 위한 방안을 마련하는 등 해양관광산업 활성화를 위한 정책을 추진해 왔다.

2019년 5월에 경제활력대책회의에서는 해양레저관광의 고부가가치화와 일자리 창출을 위한 「해양레저관광 활성화 대책」을 확정하였다. 이 대책에서는 ① 권역별 맞춤형 해양레저관광 명소 조성, ② 체험·체류형 관광 콘텐츠 강화, ③ 해양레저관광 4대 핵심산업으로 사계절 해양치유산업, 마리나산업, 크루즈산업, 수중레저산업 등 육성, ④ 교육·체험 확대를 통한 친수문화 정착 등을 통해 해양관광분야에서 3천 개의 신규 일자리를 창출하는 것을 목표로 제안하였다. 이상과 같이 국내외 해양관광에 대한 시장과 정책동향을 살펴볼 때 해양관광 신산업 육성은 충남에서도 앞으로 중요한 정책으로 추진되어야 할 것이다.

③ 국내외 사례분석

국내외 사례분석은 해양관광 신산업과 관련하여 충청남도에서 벤치마킹할 수 있는 사례를 중심으로 살펴보았다. 해양치유산업은 서해안의 머드, 소금, 토탄(퇴적물) 등 해양자원을 중심으로 특화하는 해양치유형 산업으로 국내와 충남에서도 성장산업으로써 초기단계에 있다. 프랑스는 해양요법을 최초로 산업화한 국가로 탈라소테라피(해양요법, 해양치유)는 예방 및 치료적 목적으로 프랑스 내 해양요법시설이 83개 이상이며, 해양요법 전문기관 연합체인 ‘프랑스 탈라소(France Thalasso)’가 인증 시스템을 구축하여 운영하고 있다.

해양레저스포츠는 선진국형 모델인 해양레포츠 및 체험활동으로 확대되면서 다양화되고 있다. 특히, 소득수준의 향상과 함께 요트와 서핑 등 해양레저스포츠가 대중화되고 있고 있는 추세이다. 뉴질랜드는 아벨테즈먼 국립공원에서 다양한 해양레포츠관광을 누릴 수 있는데, 크루즈, 수상 택시, 카약, 헬리 투어, 쌍동선 항해 등 해양레저의 여행 상품을 이용해 물, 육지 또는 하늘에서 국립공원을 탐방하고 해양레저를 즐길 수 있다.

크루즈산업은 세계관광기구(UN WTO)에서 크루즈가 21세기에 성장성이 가장 높은

관광산업으로 지정한 바 있다. 최근의 크루즈 산업은 탑승객의 대중화 트렌드에 따라 젊은 관광객들을 위한 IoT와 AI를 이용한 첨단기술을 적용하여 여가 활용을 위한 센서, 연결장치, 인공지능 및 클라우드 컴퓨팅 등 기술 트렌드를 접목하여 보다 혁신적이고 체험형 관광을 선호하는 젊은 관광객들을 유치하고 있다. 독일 세계 최대 크루즈 선사인 Carnival Corporation은 유럽과 아시아를 운행하는 자사 크루즈선(AIDA Cruises, Costa Asia 등) 등을 크루즈 상품으로 운영하고 있다.

마리나산업은 아직까지 국내는 초창기 시작단계의 수준이다. 일본에 요코하마시에 있는 베이사이드 마리나는 계류시설, 보트 수리 야드, 클럽하우스 등의 마리나 시설뿐만 아니라 숙박시설을 비롯하여 쇼핑몰 아울렛, 레스토랑 등의 시설들이 연계되어 있어 마리나를 이용하는 관광객들에게 휴양과 쇼핑을 동시에 즐길 수 있는 일본최대의 복합시설로 자리 잡았다.

해양생태관광은 국내에서도 다양한 형태로 이루어지고 있다. 홍콩 마이포 습지 자연보호지구(Mai Po Natural Reserve)은 인공적으로 조성된 양식장을 매입하여 다시 자연으로 되돌리는 생태계 복원을 통해 생태적 가치가 뛰어난 보호구역으로 설정되었다. 이후 마이포 자연보호구를 포함한 Inner Deep Bay 지역은 1995년에 람사르습지로 지정되었다. 이곳은 충남의 서천해안의 유부도와 유사하게 국제적인 습지 보호지역으로 약 9만 마리의 철새가 머무르고 가는 철새도래지이며, 습지와 갯벌을 바탕으로 450종의 조류를 비롯하여 생물종다양도가 매우 높은 생태계로서 도요새 및 오리류 등의 이동경로에서 중요한 서식환경을 제공하고 있다. 또한 자연보호구의 입장료를 습지공원에 비해 비싸게 설정하고, 탐방객도 관람인원 제한함으로써 생태자원의 지속적인 보전과 현명한 이용이 가능하게 하고 있다.

(3) 충남 해양관광 신산업 관련 실태분석과 과제도출

① 해양관광 관련 환경여건분석

세계 주요 선진국은 해양기반의 경제규모에서 해양관광의 경제적 가치를 측정하여 산출하는 등 중요성을 인지하고 적극적인 육성을 하고 있다. 국외의 사례를 살펴보면, 미국이 전체 해양산업 중 해양관광 36.1%를 차지하고 있으며, 중국의 경우 해양관광이 17.1%를 차지하고, 유럽의 경우 해양관광이 41.2% 차지한다. 세계관광기구가 선정한 '미래 10대 관광 트렌드 중 해변휴양, 레저스포츠, 크루즈 등 6개가 해양 또는 연안에

서 이루어질 것으로 분석하고 있다.

국내 해양레저관광은 서핑, 수중레저, 카누·카약 등 다양한 분야로 확대가 가속화되고 있다. 국내 6대 광역시 조사에서는 해양레저관광 누적 이용경험은 99.3%로 해양레저, 어촌체험마을, 도서관광 등으로 다양화 되고 있는 추세이다. 특히, 해안지역 접근성 개선과 근무시간 단축에 따른 여가시간 확대, 그리고 최근의 코로나 19로 인한 여행성향의 변화로 인하여 해양레저관광의 수요는 지속적으로 증가하고 있다.

이중 주목할 만한 것은 국가에서는 4대 전략 중 산업 부문인 해양레저관광을 핵심산업으로 하여 새로운 성장 동력으로 육성하겠다는 전략을 수립하였다. 이를 위해 ①사계절 해양치유산업 육성, ②마리나 산업 활성화 기반마련, ③크루즈산업 경쟁력 강화, ④수중레저산업 활성화 지원 등을 전략과제로 삼고 있다. 이에 충남에서도 이들 4대 전략산업 부문에 대한 집중적인 육성이 이루어져야 하겠다.

② 충남 해양관광여건 분석

충남의 연안은 항만·어항과 수산동식물의 산란·서식지로서 뿐만 아니라 간척·매립을 통한 산업공간으로의 활용도가 매우 높은 지역이다. 그리고 충남 서해안의 7개 시·군(서산시, 보령시, 아산시, 당진시, 태안군, 서천군, 홍성군 등)에는 유·무인 도서와 갯벌 및 습지 등 해양생태자원이 매우 풍부하다. 그리고 충남의 연안지역에는 83개의 산업단지가 입지하고, 무역항과 연안항 등이 기반을 구축하고 있다.

보령을 비롯한 2개의 기존 마리나와 최근에는 당진의 거점마리나항을 중심으로 7개의 마리나항 조성이 추진되고 있다. 뿐만 아니라 평택·당진항에 다기능 복합항만이 조성되었고, 보령신항을 신항만개발예정지역으로 개발을 추진하고 있다. 크루즈항만으로는 평택·당진항에 국제여객부두 건설공사 및 국제여객터미널 설계를 지속 추진하고 있다. 대산항에는 중국 룡안항을 연결하는 국제여객터미널이 조성되었으나 아직 개항은 하지 않았으며, 장기적으로는 보령신항에 크루즈항을 조성할 계획이다.

해양레저스포츠는 해수욕장을 중심으로 해양레저관광서비스업을 통하여 수중레저업이나 수상레저업 등을 운영하고 있으며, 최근에는 낚시선박운영업 등과 유람선업 등이 증가하고 있다. 그리고 이들과 연계하여 해양문화시설과 해양누리길, 어촌체험마을 등이 해양문화 관광자원으로서 역할을 하고 있다.

③ 충남 해양관광산업 실태분석

대통령의 2019년 전국경제 투어에서 충남을 해양신산업 육성에 대한 적극지원을 시

사하며, 해양바이오, 해양관광, 친환경선박, 첨단해양장비, 해양에너지 등 5대 핵심 해양신산업을 적극 육성할 것을 약속하였다.

이에 충청남도에서는 해양신산업 발전전략을 공식화 하고, 충남 해양신산업 발전을 위해 해양바이오, 해양치유, 해양생태복원, 해양레저관광 등의 분야에서 새로운 고용 및 소득창출을 위한 청사진을 발표하였다. 해양신산업 발전전략의 주요 사업은 부남호 역간척 해양생태 복원, 해양치유, 해양바이오, 해양레저관광 등의 분야이다.

첫째, 부남호 역간척을 통한 해양생태복원은 충청남도의 민선 7기 핵심사업으로 선정 하고, 해수유통을 통한 해양생태계 복원 및 자연친화형 해양신산업으로써 육성을 추진 하고 있다. 특히 이를 토대로 갯벌이 드러나 기수역이 조성되도록 해수유통구 확장 및 요트가 운행할 수 있는 통선문을 설치하는 등 방조제 구조를 변경하고, 복원된 생태환경을 기반으로 하여 부남호 인근에 위치해 있는 태안기업도시와 서산웰빙특구를 새로운 해양관광도시로 육성한다는 것이다.

둘째, 가로림만 국가해양정원은 가로림만이 생물 다양성 등 보전가치가 높은 해양자연유산으로 해양보호구역에 지정되어 있으므로 국내유일의 국가해양정원으로 조성하여 해양생태와 환경도 보전하고, 지역 주민소득도 향상시킬 수 있는 사업으로 추진하고 있다. 이를 위하여 가로림만에 국가해양정원센터, 가로림만 생태학교, 점박이물범 전시홍보관, 해양문화예술섬, 해양힐링 숲, 등대정원, 가로림만 전망대, 가로림만 둘레길, 식도락거리 등을 도입할 계획이다. 이런 천혜의 생태적 가치를 보존하고 활용하여 건강한 바다환경을 기반으로 한 글로벌 해양생태관광의 거점 구축 및 지역경제 활성화를 도모하고 있다.

셋째, 해양치유 거점지 조성은 국민건강과 복지증진을 위해 지역 해양자원을 활용한 해양치유센터를 운영하여 치유 산업의 활성화 및 일자리 창출을 위한 사업이다. 태안군 달산포 일원에는 해양치유센터, 빌라촌, 곰솔림 치유공간, 스포츠 재활센터 등의 시설 도입을 추진하고 있다. 해양치유 복합단지의 시범센터는 기본치료실, 전문치료실 등이 조성되며, 태안군의 주요 해양치유 자원인 소금, 피트, 염지하수, 해송, 모래, 해변길 등이 활용될 것이다.

더불어 2022년 보령해양머드박람회를 통해 치유와 레저관광을 융복합화 하여 경제적 파급효과를 창출을 도모하고 있다. 또한 머드축제, 태안해양치유 시범단지, 해양관광단지 등의 연계를 통해 해양레저관광 수요에 부응한 해양관광의 육성을 추진하고 있

다. 이와 더불어 머드의 해양치유 효능과 연구성과를 공유하여 국내외 고객을 확보하고 머드를 모티브로 하여 해양치유자원을 집약 해양머드산업전 등을 개최하여 해양치유의 봄 조성을 기대하고 있다.

또한, 보령시 원산도 해양관광단지 조성을 계획하고 있으며, 원산도 대명리조트 조성, 원산도 복합마리나항 건설, 원산도~고대도 해양관광케이블카 설치 등의 사업을 추진하고 있다. 원산도 해양관광단지 조성을 통해 해양어드벤처, 오토캠핑장, 사계절 해양레포츠시설로 서핑·수영장·VR&AR체험장, 비치발리볼장 등의 조성을 통해 해양레저 시설을 확충하면서 웰니스지구와 갯벌체험, 해변스카이워크, 해상공연장 등의 조성을 계획하고 있다.

이 밖에도 이러한 해양치유관광은 당진시, 서산시, 태안군, 홍성군, 보령시, 서천군 등 지역별 특성에 따라 해양과 산림을 활용한 충남형 치유벨트 구축을 계획하고 있다.

넷째, 해양바이오는 서천군에 위치하고 있는 장항국가생태산업단지, 국립해양생물자원관, 한국폴리텍대학, 국립생태원 등 주요 바이오산업 자원을 활용하여 클러스터 기반 조성을 추진하고 있다. 장기적으로는 클러스터 육성을 통해 서해안권 융복합 신경제블록을 구축해 국내·외 경쟁력을 강화하고 미래먹거리 창출의 핵심인 국가 신산업의 중추으로 부상을 도모하고 있다.

더불어 충청남도는 수소산업 국가혁신클러스터와 접목하여 수소 에너지 산업화를 위해 연구개발·시범화·산업화 등의 단계를 통해 세계 첫 해양 수소에너지 성공 모델 제시를 추진하고 있다. 궁극적으로는 서해안권을 중심으로 수소생산단지 거점지역 구축을 통해 안정적 생산을 기반으로 내륙지역 충전소로 수소 유통을 추진하는 등 국가 수소에너지 산업의 핵심으로 육성을 목표로 하고 있다.

이러한 해양바이오와 해양에너지 산업은 그 자체로서의 신산업의 가치를 가지고 있으면서 산업관광자원으로 높은 활용성을 가지고 있다. 그리고 주변의 해양생태시설과 자원 등을 연결하여 해양생태관광으로의 개발 가능성이 높다고 하겠다.

다섯째, 해양레저스포츠 관광명소화는 민간투자 활용을 통해 거점형 관광단지 조성 등 인프라 확충을 추진하고 있다. 안면도 관광지과 원산도 해양관광 웰니스 투자선도 지구 조성을 통한 대명리조트 해양관광단지 등을 조성하고 있다. 또한 당진 왜목 마리나 개발을 통해 호텔, 크루즈 아카데미, 상가시설, 프리미엄 아울렛, 한방클리닉 센터 등 다양한 해양레저관광 명소화를 추진하고 있다.

그리고 가족형 레저체험공간과 테마형 해수욕장을 조성하고, 섬과 섬을 잇는 연안크루즈와 최서단 격렬비열도를 탐방하는 섬 관광 콘텐츠를 개발하여 섬주민에게 생활편의를 제공하며, 관광객에게는 보고 즐기는 해양레저 관광 신모델 개발을 추진하고 있다. 그리고 만리포를 대상으로 해양레저 안전교육센터 조성, 몽산포와 무창포 가족형 레저·힐링공간을 위한 바닷가 공원, 휴양단지 조성, 해안과 역사문화체험(학암포~방포) 섬둘레길 조성 등을 추진하고 있다.

다음으로 섬 중심 해양레저 관광활성화 추진을 위한 세 가지 사업은 연안 크루즈 도입을 통한 이동·접근 편의 제고 사업이다. 대천항, 신진항 등과 연계한 섬과 섬을 연결하는 연안 크루즈 도입과 신진항에서 출발하는 충남 최서단 격렬비열도 탐방 코스 개발을 추진하고 있다. 다음으로는 체류형 섬 관광 프로그램 개발을 위해 섬 자체의 특성을 살려 휴양·체류·레저·체험이 가능한 프로그램 개발을 추진해야 한다. 그리고 효자도와 가경주에 어촌민속마을을 조성하여 문화·역사·경관·생태가 결합된 새로운 형태의 관광모델 사업을 추진하고 있다.

④ 정책과제의 도출

충남 해양관광 신산업을 육성하기 위한 정책과제는 해양관광 관련 환경여건 분석과 충남 해양관광산업 실태분석 등을 통하여 과제를 도출하였다. 이들 두 가지 분석에 의한 도출과제를 살펴보면 다음과 같다.

첫째, 거시적 해양관광 신산업 트렌드 분석의 도출과제는 ① 해양경제 가치와 해양관광 수요의 증대에 따른 고부가가치화, ② 해양레저 관광거점 조성과 연계한 해양관광 활성화 정책 강화, ③ 사계절 해양치유산업의 육성을 통한 포스트코로나 시대 해양관광 신산업화, ④ 선진국형 마리나 산업 활성화 기반 마련, ⑤ 충남 서해안에 크루즈터미널과 항로개설로 마리나 산업의 경쟁력을 강화, ⑥ 해양레저관광산업을 활성화를 위한 선택적 지원시책 추진 등이 있다.

둘째, 국내 및 충남의 해양관광 여건분석의 도출과제는 ① 기존 수산업과 항만·해양자원 등을 활용한 해양관광산업화로 부가가치 제고, ② 마리나와 크루즈, 해양레저스포츠 등 중앙부처 사업의 능동적 대처, ③ 연안 해양생태, 문화·여가자원은 해양레저관광서비스 사업과 연계 활성화, ④ 충남 태안 해양치유센터를 거점으로 한 해양치유관광 산업의 특화 등이 있다.

셋째, 충남 해양신산업 추진현황 분석의 도출과제는 ① 충남 해양신산업 발전전략 분

야에 해양관광산업을 전략적 육성사업으로 추진, ② 부남호 해양생태복원 사업을 자연 친화형 해양관광자원화, ③ 가로림만 국가해양정원의 국제수준의 해양생태 관광거점 조성 및 명소화, ④ 태안 해양치유 복합단지 시범센터의 거점지 조성 및 해양치유벨트 구축, ⑤ 서천 국립생태원, 생태산업단지 등을 활용한 해양바이오 클러스터 관광산업화, ⑥ 해양레저관광과 콘텐츠를 통한 사계절 해양관광 명소로 육성, ⑦ 마리와 크루즈 관광 위한 기반과 관광수용태세 구축 등이 있다.

넷째, 충남 해양수산 및 관광정책 동향의 도출과제는 충남의 연안 시군은 해양수산 및 관광정책과 연계한 특색있는 해양관광 신산업화를 추진해야 한다.

2. 정책 제언

(1) 충남의 해양관광 신산업 분야별 육성전략

① 해양치유산업

충남 해양관광 신산업에서 해양치유산업의 육성전략은 세 가지로 제시할 수 있다. 첫째, 충남의 융복합 해양치유산업의 육성이다. 치유관광으로써 웰니스 관광과 메디컬 투어리즘을 포괄하는 개념으로서 접근해야 하며, 특히 충남의 연안 6개 시군을 포지셔닝하고 해양치유산업이 연계 발전되어야 한다. 국가에서 해양치유 산업 활성화를 위해 해양치유센터를 태안군에 설립하고 있으므로 태안군을 중심으로 해양헬스케어 메카로 육성한다. 태안군은 해양헬스케어 종주지로서 해양치유에 의료연계·융복합이 수반되어 지역주민과 관광객들이 주요 고객이 될 수 있도록 해야 한다.

둘째, 해양치유 거점지의 특화 육성이다. 특히, 포스트 코로나 시대 면역력이 중요하기 때문에 면역력 증진을 위한 산림, 해양치유 등의 기능이 매우 중요하다. 태안의 해양치유 거점지역을 중심은 치유센터와 의료기관과 연계를 통해 육성하며 태안기업도시에 환경마이스산업단지의 바이오, 관광, 의료 등 연계를 추진하여 태안군 해양치유센터, 태안기업도시, 가로림만 시너지 창출이 이루어져야 한다. 나아가 현재 보령시에서도 해양헬스케어를 바탕으로 한 해양치유센터 건립을 추진하고, 연안 시·군에서도 차별화된 해양치유사업 모델을 계획하고 있으므로 지역특성에 적합한 특화사업을 추진해야 한다.

셋째, 해양치유 참여 시 고려요소와 충남에 필요한 해양치유 사업의 단계별 추진이

필요하다. 충남이 해양치유산업을 전략적으로 육성하기 위한 고려요소와 필요한 해양치유 사업을 우선순위를 선정하여 단계별로 추진해야 한다. 따라서 충남은 태안군을 중심으로 해양치유 및 휴양 관련 인프라 조성을 강화하고, 보령, 서산, 홍성, 서천, 당진 등을 연계하는 해양치유 자원의 발굴과 관련 프로그램을 개발하고, 나아가 해양치유와 관련된 민간 사업체 등을 육성토록 해야 할 것이다.

② 해양생태관광산업

충남 해양생태관광산업의 육성전략은 두 가지로 제시할 수 있다. 첫째, 해양바이오산업과 융복합을 통한 해양생태관광의 활성화이다. 충남은 해양바이오, 해양에너지, 해양생태, 자연 및 경관 관광자원 등이 서해 연안지역에 다양하게 분포되어 있다. 이에 따라서 그 동안에는 자연과 역사문화자원과 해양생태 자원을 중심을 하는 해양생태관광을 육성해 왔다면, 이제는 해양바이오 산업과 해양에너지 등을 융복합하여 해양생태관광산업을 상품으로 활성화 해야 한다.

둘째, 해양생태관광의 활성화를 위해 충남에서는 기존의 해양생태자원을 중심으로 해양생태관광 상품 및 콘텐츠를 개발한다. 서천의 국립해양생물자원관은 해양생물의 다양성 및 자원 활용성에 대한 전시 및 교육프로그램을 운영하면서, 주변의 해양바이오 산업단지와 해양생태자원을 연계하는 상품과 콘텐츠를 개발해야 한다.

특히, 해양생태관광의 활성화를 위해서는 해양생태관광을 위한 기반으로 해양보호구역과 배후 마을을 연계한 ‘해양생태관광지구’를 조성해야 한다. 해양보호구역내에는 생태체험·학습 활성화를 위해 진입로, 탐조시설 등 기반시설을 확충하고 방문객센터 등 편의·지원시설 정비한다. 그리고 해양보호구역 배후 마을을 ‘(가칭)해양생태마을’로 조성하여 생태 학습 및 저탄소 생활 체험공간으로 활용해야 한다.

③ 마리나산업

충남 마리나산업의 육성전략은 세 가지로 제시할 수 있다. 첫째, 기존 서해 요트아일랜드 조성사업의 성공적 추진이다. 이를 위해서는 충남의 마리나항만 예정구역 7개소(왜목, 장고, 안흥, 창리, 원산도, 무창포, 홍원 등)와 어촌 마리나역 우선 추진지역 12개소(난지도, 원산도(진고지, 선촌, 저두), 장고도, 고대도, 효자도, 삼시도, 한진포구, 별천포, 방포, 황포 등) 및 어촌마리나역 중장기 추진지역 9개소(가의도, 용두해수욕장(충남요트협회), 죽도(천수만), 천리포, 옹도, 몽산포, 마검포, 백사장, 방포 등) 등을 거점 마리나항을 중심으로 네트워크로 연결하는 서해 요트아일랜드를 조성해야 하다는

것이다. 이를 통하여 마리나 네트워크 구축을 통한 충청남도 요트관광 활성화 기반을 조성하고, 국가에서 추진하는 마리나항만 개발사업의 부가가치 효과를 극대화할 수 있도록 해야 한다.

둘째로, 마리나 선박 건조 등 관련 산업의 육성이다. 충청남도의 조선 산업은 업체들이 대부분 영세하여 레저용 선박과 같이 특정 분야로서 마리나 산업을 육성하기 위해서는 마리나선박 대여업 및 마리나선박 보관·계류업에 대한 지원도 이루어져야 한다. 뿐만 아니라 레저선박을 빌려주거나, 대신 운항해주는 사업 및 운송해주는 사업과 리조트, 펜션 등 연계사업 및 별도 주요 마리나항만 내 운항서비스사업도 선택적으로 운영해야 한다. 그리고 충남의 중소조선업체 역량 강화 및 해양레저용 선박 건조로의 전환도 이루어져야 한다. 따라서 충남에서도 지역에서 마리나 선박건조 사업체의 육성도 추진해야 한다.

셋째, 마리나 산업의 고도화와 정책 사업별 필요성에 따른 충남에서 마리나산업을 활성화는 산업을 고도화 하고, 인적자원 개발을 위해 마리나 전문 인력 양성기관을 지정하여 양질의 전문교육 프로그램을 실시해야 한다. 국내 마리나 산업 활성화를 위한 세부 정책 사업은 현재 충남에서 추진되고 있는 당진 왜목의 광역단위 거점 마리나 시설을 조성사업을 우선적으로 추진하고, 보령·원산도-태안 연육교 주변에도 광역단위 거점 마리나 시설을 2단계로 추진해야 한다. 그리고 해안 7개 시군의 적정 입지에 요트관광콘텐츠 개발과 소규모 레저선박 계류시설 조성사업도 함께 이루어져야 한다.

④ 크루즈산업

충남 크루즈산업의 육성전략은 세 가지로 제시할 수 있다. 첫째, 국내 중간기착지형의 크루즈 항구도시 개발로 충청남도는 항만 배후도시 발달이 비교적 미흡하여 크루즈 관광의 기착지로서 매력도가 낮은 편이다, 따라서 충청남도에서 전략적으로 육성하고자 하는 대산항과 평택·당진항은 단기적 차원, 보령신항은 장기적 차원으로 크루즈 관광객 유치에 위한 대표 크루즈항만으로 조성해야 한다. 또한, 충청남도의 크루즈 관광객 유치 활성화를 위해서 대산항이 있는 서산시와 평택·당진항이 있는 당진시, 보령신항이 있는 보령시 등의 숙박, 쇼핑, 관광여건 등을 종합적으로 개선하는 것도 필요하다.

둘째는, 대산항 국제여객선터미널 관광기반과 중국관광객 수용태세 구축이다. 서산 대산항에 국제여객부두 및 여객터미널이 준공되어 향후 대산항~룡안항간 여객선 운항이 될 경우 중국인 관광객의 유입이 증가할 것으로 전망되고 있다. 대산항 배후시설은

위락·숙박시설 등 기반시설이 아직까지는 미흡한 상태이므로 중국관광객을 수용하기 위한 관광기반 구축이 요구되고 있다. 이에 따라서 대산항 국제관광 프라자를 조성하여 외래 관광객들을 위한 관광편의시설과 외래 관광객 안내센터 설치, 충청남도 특산물매장 등 쇼핑센터와 휴게·휴식시설 등의 관광수용태세를 갖추어야 한다.

더불어 관광안내서비스 개선사업으로 중국어 안내원 육성과 안내홍보물 제작, 중국인 문화교류제 개최, 대산항 중국인 방문객의 충청남도 관광 연계체계 마련 등을 통한 충남의 관광 경쟁력 강화 및 대중국을 대상으로 중국관광객을 유치해야 할 것이다.

셋째, 동북아 크루즈 기항 유치기반과 허브구축이다. 충남이 동북아의 중국과 한국, 일본을 연결하는 크루즈 기착지로서의 운항을 위해서는 국제적 크루즈항만과 터미널을 조성하고, 이를 통하여 입국한 외국인 관광객들이 방문을 할 수 있는 백제문화권과 내포문화권을 통한 중부내륙권의 세종과 대전, 충남·충북에 국제수준의 관광기반과 쇼핑시설 등의 관광수용태세와 함께 크루즈 관광상품을 미리 개발해야 한다.

⑤ 해양레저스포츠산업

충남 해양레저스포츠 산업의 육성전략은 세 가지로 제시할 수 있다. 첫째, 해양레저스포츠의 프로그램 확대이다. 충남 해양레저스포츠 체험프로그램의 확대는 해양스포츠에 대한 수준별·단계별 교육 프로그램 개발·확충을 통해 해양레저문화를 확산해야 한다. 따라서 태안과 보령 등에 요트 세일링, 보트조종술 및 레저기구 제작 등 심화프로그램을 보강하고 조종면허 취득과 연계한 사업을 충청남도과 시군에 맞도록 추진한다. 나아가 카약·카누·보트 등뿐만 아니라 스킨스쿠버, 서핑, 웨이크 보드 등 해양스포츠 체험프로그램을 입지가 적정한 연안지역에 집중 운영한다.

둘째, 해양레포츠 관련 제조사업의 전략적 육성이다. 충남의 해양레포츠의 경쟁력 강화를 위하여 수도권을 표적시장으로 하는 레포츠와 관련한 제조업을 지원한다. 따라서 세일링 요트, 모터보트, 슈퍼보트 등 사업용 또는 개인 레저용 선박의 제조 사업을 지원한다. 레저선박 선체제조, 레저선박 부품 기자재, 친환경 엔진, 항해장비 제조 등을 추진하고, 그리고 국제 보트쇼 개최 및 해외 보트쇼 참가 지원, 레저선박 지방세 중과기준 조정, 레저선박 제조사 식별코드 발급 등을 정부정책과 연계하여 선택적으로 추진한다.

셋째, 수중레포츠 관련 산업의 전략적 지원육성은 다음과 같다. 수중레저 리조트 개발사업 지원으로 체험형 아쿠아리움, 수중전망 리조트 등과 수중레저기구 제조업인 다

이버 전용선박, 수중스쿠터 등의 제조사업이 있다. 그리고 수중레저장비 제조업인 공기통, 드라이슈트, 호흡기, 부력조절기, 숨대롱 등 수중레저 활동에 필요한 장비 제조 사업과 수중레저 교육 사업으로 다이빙 기법 교육 및 다이빙리조트 운영 컨설팅, 다이빙 전용선 운항, 수중안전 등의 사업 등이 있다. 또한, 수중레저 운송사업은 해상 주요 다이빙 포인트로 수중레저 활동자를 운송하고, 다이빙 등 수중레저활동자를 안내하는 사업 등이 있는데, 이중 충남에서 수중레저스포츠 관련이 있는 적절한 지원사업을 시·군에서 민간사업자와 연계하여 선택하여 전략적으로 육성한다.

(2) 정책적 추진방안

① 해양관광 신산업의 정책과제의 해결방안 모색

해양관광 신산업의 육성을 위해서는 해양수산부, 문화체육관광부 등 중앙의 관련부처와의 연계 및 협업 방안 마련이 매우 중요한 과제 중 하나이다. 그 동안에 ‘국가관광전략회의’와 ‘경제활력대책회의’와 같은 다 부처 협력·통합회의를 정례적으로 개최하여 해양관광산업의 중요성과 육성 정책의 필요성에 대한 공감대를 형성하고 제도적으로 기반을 마련하였다. 따라서 중앙정부의 관련 부처뿐만 아니라 충청남도과 연안 시·군에서도 이를 공유하고, 협력적인 정책과 시책을 추진하여야 한다.

본 연구에서 제시한 해양관광 신산업의 전략적 육성 전략에 대한 유형별 산업지원 정책은 각 산업분야 마다 다종·다양하다. 이에 대한 정책과제는 앞의 정책과제 도출에서 각각 제시하고 있다. 따라서 이들 과제들을 해결하기 위한 충남 해양관광 신산업의 세부적인 추진방안 각각의 산업별로 모색해야 한다.

② 충남 해양관광 신산업의 융복합 및 특화 산업에 대한 기본계획 수립

충남의 해양관광 신산업은 해양치유산업, 해양생태관광산업, 마리나산업, 크루즈산업, 해양레저스포츠 산업 등 5가지로 제시하였다. 이들 사업은 현재는 각각의 사업별로 나누어서 추진되고 있으며, 이들 5가지의 산업별로도 개별 사업에 대한 융복합화를 통하여 특화된 산업으로 발굴 육성이 이루어져야 한다.

또한, 연안의 각 시군별로도 각각이 다른 산업별 특성을 가지기도 하고, 어떤 사업은 시군간에도 서로 연접하여 관련성을 가지고 클러스터화 되거나 벨트로 구축을 하여 사업을 추진해야할 필요성도 가지고 있다.

따라서 앞에서 제안된 해양관광 신산업들은 충남형의 특화산업으로 발굴·육성하도

록 정책적 전략모색과 대응이 이루어져야 한다. 이를 위하여 해양관광 신산업 종합적인 기본계획(가칭)을 수립해야 할 것이다.

③ 미래 관련법에 제정에 의한 해양관광 신산업 정책의 추진방안

해양수산부(2019)에서는 해양관광과 관련된 현행 법제를 분석하여, 해양관광기본법 제 정비방향을 검토하고, ‘해양관광 기본법(안)’의 제정을 추진할 수 있는 안을 마련하였다. 해양관광기본법(안)은 ‘해양레저관광 활성화 및 지원에 관한 법률안’이라는 제명하에 총 25개 조문(부칙 제외), 5개 부문으로 구성되어 있다. 이는 총칙, 해양레저관광 정책의 수립 및 추진, 해양레저관광권 및 자원, 해양레저관광산업의 활성화, 해양레저관광정책의 기반조성에 관한 내용으로 구분하여 구성되었다.

주요내용으로는 해양레저관광의 정의, 해양레저관광 기본계획의 수립 및 운영, 해양관광자원의 실태조사 및 보호·관리, 해양레저관광권 및 해양레저관광 자원, 해양레저관광 활성화 지구 지정 및 산업 활성화 지원, 해양레저관광 교육 및 전문인력 양성, 해양레저관광 통계작성 및 정보시스템 구축·운영 등에 관하여 앞에서 제시한 충남의 해양레저관광과 신산업에 대한 기본계획(안)을 관련법 제정에 맞추어 수립을 추진해야 한다.

3. 향후 연구과제

본 연구는 충청남도의 해양관광 신산업의 육성을 위한 연구를 수행하여 정책과제를 도출함에 있어서 기존 해양관광 신산업 관련 이론연구와 중앙정부의 정책적 동향, 국내외 사례분석, 충남 해양관광산업 등을 분석하였다. 그리고 해양치유산업에 대해서는 별도로 전문가의 의견을 조사하여 정책과제를 발굴하였다. 반면, 해양관광산업과 관련된 정책을 추진하는 담당자들에 대한 의견조사는 코로나19로 인하여 이루어지지 못하였다. 따라서 이들 실무적 의견과 연계한 충남 해양관광 신산업에 대한 추가적인 조사연구를 통하여 발전시키는 2단계의 연구가 필요하다는 한계를 가지고 있다.

참고문헌

1. 국내 문헌 및 자료

- 강길모(2016), 충청남도 해양신산업 발전방안, 한국해양정책학회지 2016, 제1권, 제2호
- 강석규(2014), 제주 해양관광산업의 경제적 파급효과 분석, 해양정책연구
- 관계부처 합동(2019), 국가관광전략회의 관광진흥기본계획
- 관계부처 합동(2019), 해양레저관광활성화대책
- 관계부처 합동(2020), 해양수산 고용안정 및 일자리 대책 추진방향
- 국토교통부(2016), 새만금 해양레저 선도사업 추진방안 연구.
- 국토해양부(2008), 해양생태관광 활성화 방안 연구
- 권혁진(2020), COVID-19 확산에 따른 크루즈 산업의 전망(인천항만공사 전문필진 칼럼).
- 김성귀(2007), 해양관광론
- 김영준(2007). 해양 관광개발 사례 연구 : 국내외 관광개발 사례연구(II), 한국문화관광연구원
- 김운수(2011), 인천시 해양산업 육성 계획수립을 위한 기초연구.
- 김운수·안우철(2010), 인천대학교 해양대학 설립타당성 연구.
- 김종화(2018), 충남 신해양도시 개념 및 육성방안
- 김종화(2019), 충청남도 해양산업 혁신성장 방향
- 김학소,(2017) 해양산업국부론
- 바다상상포럼외(2012), 신해양시대를 대비한 차기정부의 정책토론회.
- 박수진·홍장원(2012), 우리나라 해양관광산업육성을 위한 정책 개선방향에 관한 고찰, 해양환경안전학회지, pp.131 - 138.
- 배은주(2017), 부산해양관광진흥 실행계획
- 박홍균(2018), “해양산업에서 해양관광의 트렌드 분석”, 해운물류연구 제34권 제3호 (통권 100호)
- 부산광역시(2018), 부산 해양관광진흥 실행계획

부산연구원(2019), 부산지역 체험형 해양레저관광 활성화 방안

서산시(2013), 대산항 여객선 운항에 따른 외국인 관광객 유치 방안

성기만(2002), 국내해양관광지 개발모형에 관한 연구, 세종대학교 대학원 박사학위 논문

신동주·신혜숙(2005), 해양관광개발론

이석호·김성진·강신겸·홍장원(2011), 「지역관광론」, 서울 : 한국방송통신대학교출판부

이인배(2016), 대천-원산도-태안간 국도77호선 개통에 따른 해양관광활성화 방안

임진수 외(2009), 해양기반 신국부 창출전략(1차년도).

정광호(2017), 신안군 해양관광산업 발전방안에 관한 연구

정문수(2010), 신해양시대의 새로운 패러다임, 해양도시 문화교섭학 연구총서, 국제해양문제연구소

정범기(2018), 국내 해양치유자원 여건과 해양치유정책 추진방향, 2018해양치유정책포럼 제1주제발표 자료

정석중·이미혜(2004), 해양관광론

정승훈(2012), 제주지역의 해양관광활성화 방안

제주발전연구원(2012), 제주지역의 해양관광 활성화 방안

최도석·심미숙(2004), 부산의 해양관광 실태분석 및 발전방안에 관한 연구, 부산발전연구원

최도석·유정우·최윤찬(2011), 부산의 해양관광산업 특화 육성방안, 부산발전연구원

최일선·홍장원·이정아·장정인(2019), 해양레저관광서비스 산업 육성방안 연구, 해양수산개발원

최장현(2001), 바람직한 해양관광진흥정책의 탐색, 연구논집(제18집), 중앙공무원교육원

최지연 김종화(2018), 신해양도시 조성 필요성 연구

충남연구원(2016), 제7회 전국해양문화학자대회_환황해권 해양교류와 미래 자료집

충남연구원(2017), 도내항만 물동량 인포그래픽(CNI 인포그래픽 제 33호)

충청남도(2015), 충청남도 해양수산발전계획

충청남도(2016), 충청남도 해양생태환경 중장기발전전략 수립을 위한 기획연구

충청남도(2018), 2018년 충청남도 해수욕장 현황

충청남도(2019), 충청남도 해양신산업 발전전략
 충청남도(2020), 충남형 해양치유 모델 및 벨트화 방안 연구
 한겨레신문(2020-06-30), 황금알에서 애플단지 된 ‘크루즈 관광’...지자체들 ‘한숨’
 한국산업단지공단(2020년 2분기), 전국산업단지 통계
 한국통계진흥원(2018), 해양관광산업 통계기반 구축 연구
 한국해양수산개발연구원(2013), 해양레저스포츠 진흥을 위한 정책방향 연구
 한국해양수산개발원(2011), 해양수산업 분류체계 및 해양수산업의 역할과 성장전망
 분석을 위한 기초 연구.
 한국해양수산개발원(2013), 국민여행실태조사 및 해양관광실태조사 인용 추정
 한국해양수산개발원(2014), 연안 크루즈 산업의 성장 잠재력과 발전전망 연구
 한국해양수산개발원(2014), 해양레저관광 전문인력 양성체계 구축방안 연구
 한국해양수산개발원(2015), 해양레저관광의 사회경제적 파급효과와 지표개발에 관한 연구
 한국해양수산개발원(2019), 국민소득 3만불 시대, 해양레저가 뜬다 KMI 인포그래픽
 제 18호
 한국해양수산개발원(2019), 해양치유산업 육성을 통한 해양휴양·복지서비스 도입방안
 한국해양수산개발원, 한국문화관광연구원(2015), 크루즈산업 중장기 발전전략 수립연구
 한국해운조합(2014), 2013 연안해운통계연보, 2014 연안여객선 업체 현황
 한국해운조합(2014), 연안여객선 업체 현황
 해양수산개발연구원(2011), 해양수산업 분류체계 수립 및 해양수산업의 역할과
 성장전망 분석을 위한 기획연구
 해양수산개발연구원(2013), 크루즈 선박 운항 관련 법·제도 발전방안 연구
 해양수산개발연구원(2013), 해양레저스포츠 진흥을 위한 정책방향 연구
 해양수산개발연구원(2013), 해양수산 신산업 창출 및 활성화 정책지원 방안 수립 기획
 연구
 해양수산개발연구원(2015), 해양레저관광의 사회경제적 파급효과와 지표개발에 관한 연구
 해양수산부(2013), 해양신산업 창출 및 활성화 정책지원 방안 수립 기획연구
 해양수산부(2014), 제2차 해양관광진흥기본계획
 해양수산부(2015), 제1차 마리아항만 기본계획 수정계획
 해양수산부(2015), 해양수산업 분류체계 수립 및 통계기반 구축방안 연구

해양수산부(2016), 신서비스 시장개척을 위한 해양치유관광 활성화 방안
 해양수산부(2017), 전국 해양수산 대토론회 자료집, 해양수산부문의 지역연계를 통한 연안해양 발전구상
 해양수산부(2019), 2019 해양수산 통계연보
 해양수산부(2019), 국내 크루즈 기항지 관광객 입항 현황(항만별)
 해양수산부(2019), 저변확대를 통한 해양관광 활성화 방안 연구
 해양수산부(2019), 제2차 신항만건설기본계획(2019-2040)
 해양수산부(2019), 제2차 해양생태계 보전 관리 기본계획
 해양수산부(2019), 해양수산업 통계조사
 해양수산부(2020), 제2차 마리나항만 기본계획(2020-2029)
 해양수산부(2020), 해양치유산업 활성화 계획
 해양수산부(2020), 제2차 낚시진흥 기본계획(안)
 해양수산해외산업정보포털(2018), 한국 레저보트 시장 향후 5년간 지속적 성장 전망
 허윤수(2012), BDI 포커스 제174호, 해양산업 육성으로 신해양경제 기회 선점
 황기형(2012), 해양부문 신산업 발전을 위한 기반 구축방안 연구

독일 크루즈산업, 스마트시티와 만나다(<https://news.kotra.or.kr/user/globalAllBbs/kotranews>)
 라펜트 조경뉴스(https://www.lafent.com/mbweb/news/view.html?news_id=109279)
 배재만(2019), 문대통령 “2030 해양신산업 11조원, 글로벌 해양부국으로”, 연합뉴스, 2019.10.10.일자.

신문웅(2019), ‘부남호 역간척 가능한가?’, 오마이뉴스, 2019.09.25.일자.
 요팅매거진(2009), 세계의 마리나 4-요코하마 베이사이드 마리나(2009년 12월호)
 이형주(2019), ‘가로림만 국가해양정원’ 조성, 충남도민 80% 찬성, 환경과 조경, 2019.10.17.일자.

한겨레신문(2020-06-30), 황금알에서 애플단지 된 ‘크루즈 관광’…지자체들 ‘한숨’ (<http://www.hani.co.kr/arti/area/capital/951521.html#csidxf60e53b42ebc27a98d0de01b16589a5>)

해양수산부(2020), 해양수산 분야 한국판 뉴딜 등 코로나19 이후 대응 추진. 보도자료
 해양수산부(2018), 제4차(2021~2030) 항만기본계획 수립 추진, 2018.6.20. 보도자료

해양수산부(2019), 해양수산 신산업 육성으로 해양부국 실현, 2019.10.10. 보도자료
해양수산부(2020), 완도·태안·울진·고성에 해양치유산업 거점 조성한다,
2020.1.15. 보도자료

해양수산부(2020), 해양수산 분야 한국판 뉴딜 등 코로나19 이후 대응 추진,
2020.7.16. 보도자료

해양수산부 연안포털(<http://coast.mof.go.kr/>)

<https://news.kotra.or.kr/user/globalAllBbs/kotranews>

http://www.ckmarinegroup.com/new_html/company/customer.

한국경제(<https://www.hankyung.com/>)

2. 국외 문헌 및 자료

CLIA. 2014. 「The Global Economic Contribution of Cruise Tourism 2013」.
Global Industry Analysis(2012), Marine Biotechnology, A Global Strategic
Business Report.

Hall, Michael(2001), Trends in ocean and coastal tourism: the end of the
last frontier, Ocean & Coastal Management.

OECD(2016), The Ocean Economy in 2030

■ 집 필 자 ■

연구 책임 · 이인배 충남연구원 수석연구위원
원내연구진 · 권미정 충남연구원 연구원
조소진 충남연구원 연구원

전략연구 2020-21 · 충청남도 해양관광 신산업 육성전략

글쓴이 · 이인배, 권미정, 조소진
발행자 · 윤 황 / 발행처 · 충남연구원
인쇄 · 2020년 월 일 / 발행 · 2020년 월 일
주소 · 충청남도 공주시 연수원길 73-26 (32589)
전화 · 041-840-1253(경제산업연구실) 041-840-1114(대표) / 팩스 · 041-840-1159
ISBN · 978-89-6124-500-5-03350

<http://www.cni.re.kr>

© 2020. 충남연구원

- 이 책에 실린 내용은 출처를 명기하면 자유로이 인용할 수 있습니다.
- 무단전재하거나 복사, 유통시키면 법에 저촉됩니다.
- 연구보고서의 내용은 본 연구원의 공식 견해와 반드시 일치하는 것은 아닙니다.