

협회는 지금이야말로 전문성을 발휘할 때다

글 : 장 영 주

할 일을 하지 않는 것이 직무유기다

우리 주변의 한견에서는 지금 사이비 요트인인 레킹 크루(wrecking crew : 自沈船員)들과 행사꾼들이 무리지어 볼보 오션 레이스와 관련한 거짓정보를 확대 재생산하여 퍼뜨리는 바람에 우리 요트계 뿐만 아니라 국가에도 심각한 위해를 초래할 국면에 처해 있다. 그럼에도 평소에는 요트에 관한 전문성이 있는 것처럼 과시하던 우리 단체의 구성원들은 침묵으로 일관하고 있다. 이러한 음모가 진행되고 있는 것을 알면서도 묵인하는 요트인들은 동조자다. 몰라서 두 손 놓고 있는 요트인들은 무능자다. 이땅의 요트인들은 모두 이 둘 중의 하나에 속한다. 어디 그뿐이겠는가? 불의를 보고도 외면한 요트인은 비겁자다. 불의 앞에서 등을 돌린 요트인은 패배자다. 진실은 알 때까지 묻고 구하라, 모르면서 아는 체하면 사기꾼의 먹잇감이 된다.

부산에서는 북항 마리나 조성과 볼보 오션 레이스가 맞물려 불미스럽고 창피한 일들이 일어나고 있다. 이것은 협회가 전문성을 발휘하지 못함으로써 지속되고 있는 현상이다. 협회는 지금이라도 이를 바로잡는 노력을 해야 한다. 이를 알고도 가만히 있는 것은 직무유기다.

이런 어처구니없는 일이 일어나고 있는 것을 그냥 보고만 있을 수 없어 늙은이가 붓을 들었다.

다함께 진실이 무엇인지를 알기 위한 공부를 하자는 것이다. 그러나 가짜 뉴스에 홀린자들은 한사코 이 글을 내리려고 할 것이다. 협회 누리집에 올린 글을 필자의 동의 없이 함부로 내리는 것은 위법이다. 전에도 내가 누리집에 올린 글을 누군가 상급자의 지시로 내렸다가 체육회의 시정지시로 다시 올린 적이 있었다. 앞으로는 그런 일이 되풀이되지 않기를 바란다.

우리 단체의 <임직원윤리강령>과 <직원의 복무규정>에는 상급자가 부당한 지시를 할 경우에는 일단 거부하고 그 위의 상급자에게 보고하도록 규정하고 있다. 만일 누구든 상급자의 지시라고 해서 이 글을 내린 자에 대해 나는 징계 요구로 대응할 것이다.

독자들은 이 글과 함께 올린 신문기사도 꼼꼼히 읽기를 바란다. 그래야 지금 일어나고 있는 일의 진위를 명확히 파악할 수 있을 것이다.

[부산 marina 2곳 어떻게 개발되나] 북항 marina, BPA가 조성 민간 임대



부산 수영만 요트경기장 재개발사업이 좌초되면서 앞으로 ‘해양수도’ 부산을 대표하는 marina 개발이 어떻게 진행될지 관심을 모으고 있다. 수영만 요트경기장의 새로운 재개발 방향과 북항의 marina 시설 추진 계획을 살펴본다.

전문 운영사 선정해
5년 위탁 방식 추진
부산·서울 업체서 관심

북항 marina는 육지면적 2만 8천 462㎡(수역면적 5만 6천 3913㎡) 규모로 요트 200여 척을 수용하는 계류시설, 클럽하우스 같은 부대 서비스시설 건립을 추진 중이다.

부산항만공사(이하 BPA)는 세계적 수준의 marina 유치에 위해 2011년 싱가포르 SUTL사와 협약(MOU)을 체결하고, 약 4년간의 협상을 진행하다 2015년 투자 철회 의사를 통보받았다. SUTL사는 당초 650억 원의 사업비를 투입해 북항 marina를 하이브리드 방식(회원제+퍼블릭)으로 운영하겠다고 제안했다. 그러나 회원 자격이 사용권 개념으로 일정 기간 이용 후 소멸되는 싱가포르와 달리, 입회보증금의 환불이 가능한 국내 여건이 투자비 회수에 위험요소라고 판단해 북항에서 손을 뗐다.

SUTL사의 필수 이후 지난해 8월과 11월 두 차례의 국제공모를 추진했지만, 입찰에 응한 업체는 한군데도 없었다. 현재 임대방식의 사업 추진 편 임대료만 연간 십수억 원에 달하는 데다가 650억~1천억

원에 이르는 시설 투자비 회수도 불투명하기 때문이다.

BPA 측은 “업체들의 문의는 꽤 있었지만 주로 주거가 들어갈 수 있는지, 분양이 가능한지 등을 묻는 경우가 많았다”며 “하지만 북항 마리나는 공공시설 부지라 매각이 안되고 임대만 가능한 상태”라고 설명했다.

BPA는 최근 컨테이너터미널처럼 마리나 역시 전문 운영사를 선정해 임대하는 방식을 검토하고 있다. 공공투자 방식으로 BPA가 마리나 시설을 직접 조성해 주고, 민간에 임대료를 받고 5년 안팎의 운영권을 주는 방식이다. 부산과 서울 등 국내 업체 몇 곳도 이 같은 사업 방식에 관심을 보이고 있는 것으로 알려졌다.

BPA관계자는 “마리나 운영사의 노하우를 전수받아 일정 기간 뒤에는 마리나를 직접 관리, 운영하는 계획도 검토 중”이라며 “해양수산부와와의 협의, 지문 등 절차를 거쳐 연내에 운영사를 선정하면 내년 착공도 가능할 것”이라고 말했다.

BPA는 이 같은 계획이 차질 없이 추진되면 오는 2020년께 북항 마리나시설을 완공할 수 있을 것으로 전망하고 있다.

이자영 기자 2young@



주소 : 부산시 동구 중앙대로 365(수정동) 우편번호 48789 전화번호 : 051)461-4114

COPYRIGHT (C) 2015 부산일보사 ALL RIGHTS RESERVED.

모든 콘텐츠를 커뮤니티, 카페, 블로그 등에서 무단 사용하는것은 저작권법에 저촉되면, 법적 제재를 받을 수 있습니다. wevmaster@busan.com

부산 북항 마리아나에 얽힌 논란은

마리나와 VOR에 대한 인식 부족의 소치다

북항 마리아나는 무엇이 문제인가?

부산시는 북항 개발을 위한 도시계획을 수립할 때, 깊은 사려 없이 구색 맞추기로 거기에 마리아나를 계획하지 않았나 싶다. 이에 따라 부산항만공사는 북항에 민자로 마리아나를 유치하기 위해 국 제공모도 하고 다른 여러 방법을 동원해 보았으나 끝내 투자 기업이 나타나지 않자 사업은 담보 상태였다.

그러던 중, 지난 지방선거에 편승하여 요트계의 일부 단무지(단수+무지+지랄)들과 행사꾼들이 북항에 마리아나를 조성하여 불보 오션 레이스(VOR)의 기항지로 지정받으면 외국 관광객 얼마가 몰려와서 경제적 파급 효과는 얼마라는 구체적 수치까지 제시하며 뽕튀긴 허위 정보를 흘리자 지방신문 기자는 사실 확인도 하지 않은 채 그들의 말을 그대로 신문에 실었다.

이 신문 보도를 계기로 부산시는 그동안 침체됐던 북항 마리아나 사업에 활기를 찾기 시작했다. 부산시장이 이 사업에 적극성을 보이자 해수부장관이 가세했고 부산시의 당정협의체가 거들었다. 다른 한편에서는 경기개최권도 없는 자들이 VOR유치위원회를 구성하기도 했다. VOR의 에이전트를 자처하는 자도 나타났다. 이러한 일련의 일들은 오히려 사업의 본질을 훼손하여 혼란만 가중시켰다.

이것은 북항 마리아나의 민자 유치가 물거품이 되면서 부산시의 예산으로 조성할 수밖에 없게 되자 국비 지원이 절실하던 차에 마땅한 명분이 없었는데 때마침 VOR의 기항지 문제가 떠돌자 웬 떡이냐고 덩싹 집어들었지만 그것은 허상이었다.

문제는 부산시 관계자들이 레저 보트의 기능도 마리아나가 무엇인지도 모르는 상태에서 수립된 북항도시계획에 따라 마리아나 조성에만 집착하다 보니 일은 더 꼬여들지 않았나 싶다. 부산시는 이 썸에서 원점으로 돌아가 마리아나의 입지부터 재검토하여야 한다.

부산항은 일배 전용의 항만이다. 마리아나는 노룻배 전용의 서비스 시설이다. 일배 항만의 한켠에 노룻배 서비스 시설을 조성하여 일배와 노룻배를 한 해역에 뒤섞어 놓겠다는 것은 말이 안 된다.

북항 마리아나와 관련한 문제의 핵심은 두 가지다. 하나는 북항 마리아나의 입지는 타당한가이고 다른 하나는 북항의 마리아나가 조성되어 VOR의 기항지로 지정되었을 경우 과연 실익이 있는가다. 나는 여기서 사업의 주체들이 위의 두 가지 문제를 검토하는데 필요한 자료를 제공하고 요트인의 시각에서 나름의 해결책을 제시하고자 한다.

미라나란 무엇인가?

미라나란 1928년에 <미국국내엔진보트제조자협회(National Association of Engine Boat Manufacturers Incorporated of America)>가 레저 보트를 위한 근대적 입해 시설을 일컫는 뜻으

로 지어내 쓰게 된 말이다. 마리나(Marina)는 라틴어의 마리나테(Marinate)에 어원을 둔 말로 그것은 “바닷가의 산책로” 또는 “바닷가에서 생선 요리를 파는 곳” 정도의 뜻을 지닌 말이다. 마리나는 이제 세계어가 되었다.

이 협회는 덧붙여 “마리나는 현대적 보팅, 요팅에 없어서는 안 될 서비스 시설”이라고 말하고 있다. 그로부터 미국에서는 그때까지는 노릿배(레저 보트)의 계류장에 불과했던 요트 하버들이 대규모의 마리나로 탈바꿈하기 시작했다. 그러한 마리나에는 노릿배의 계류와 진수, 수리시설 선구점, 연료공급시설, 클럽 하우스, 호텔, 쇼핑 몰, 세일링 스쿨을 비롯한 각종 마린 스포츠의 서비스 시설을 갖춘 대규모의 마리나들이 활발하게 건설되기 시작했다. 따라서 마리나는 레저 보트의 활동 편의를 위한 종합적인 서비스 시설을 일컫는 말로 정착했다.

제2차세계대전이 일어나자 마리나 건설은 주춤했다. 전후에 경제가 회복되면서 세계적으로 레저를 추구하는 욕구는 폭발적으로 고조되었다. 이러한 욕구들은 교통 수단의 확충, 소득과 여가 시간의 증가 그리고 교육 수준의 향상과 더불어 인구 증가와 같은 여러 요인들이 보태지면서 증폭되었다. 이러한 레저에 대한 욕구는 평균노동시간이 짧아지면서 더욱 가속화되었다.

이와 같은 현상은 미국에 그치지 않고 유럽을 비롯하여 일본에까지 파급되어 마리나의 건설은 세계적으로 붐을 일으킨 새로운 산업으로 등장했다. 미국은 1950년부터 유럽과 일본은 1960년대 초반의 일이었으니 그 무렵 우리는 보릿고개를 넘기 위한 힘겨운 싸움을 하고 있을 때다.

노릿배(레저 보트)는 일배와 함께 계류할 수 없다. 노릿배의 구조는 가볍고 약하기 때문에 일배와 부딪히기라도 하면 치명상을 입는다. 그래서 이를 방지하고 일배의 활동을 방해하지 않기 위해 노릿배의 계류장은 따로 조성하여 이를 요트 하버라 불렀다.

따라서 어느 나라나 주민의 수요를 충족시키기 위해 초기에는 지방자치단체가 공공 요트 하버를 조성했다. 그러다가 수요가 확대되어 채산성이 있다 싶으면 기업들이 마리나를 건설하게 된 것이다.

마리나에 대한 정부와 국민의 왜곡된 인식

마리나와 관련이 있는 정부 부처와 지방자치단체는 물론 요트협회의 구성원에 이르기까지 <마리나>가 무엇인지 그 정의(定義)를 모르고 있다., 전문 기관들이 모르는데 국민들은 어찌 알겠는가?

왜 그런지 예를 들어보자. 서울 여의도에 있는 보트 계류장은 <서울마리나>, 국토부 산하단체가 관리하는 아라뱃길 한켠에 있는 것은 <아라마리나>다. 인천에 있는 요트 하버는 <왕산마리나>(아시아게임 요트경기장), 경기 화성 전곡항에는 <전곡마리나>, 강원 속초에는 <속초코마린마리나 요트공원>과 <청초마리나>, 양양에는 <수산항요트마리나>가 있다. 전북 부안에는 <격포요트마리나>, 전남 여수에는 <웅천마리나>, 목포에는 <목포요트마리나>, 경남 거제에는 <대명리조트마리나>, 통영에는 <통영마리나>, 남해에는 <물전항마리나>가 있고 제주에는 <도두마리나>와 <김녕항요트마리나>가 있다. 그 밖에도 전국 곳곳에는 마리나라는 이름으로 계획되었거나 공사 중인 레저 보트의 계류 시설이 10여 군데가 넘는다.

이들 중에는 바닷가 섬에 드럼통 여러 개를 걸어 배를 대게 해 놓고 마리나라고 부르는 곳도 있다. 정작 이들 마리나 중 가장 규모가 큰 요트 하버는 부산요트경기장이라고 부른다. 또 마리나

앞에다 요트나 리조트나 하는 군더더기를 붙였다는 것 자체가 마리나의 뜻을 왜곡한 것이다.

말은 반드시 일정한 소리에 일정한 뜻이 어우러짐으로써 사람의 생각과 느낌을 전달하는 본디의 구실을 해내게 된다. 일단 언어 기호로서 쓰이는 말은 개인의 마음대로 고칠 수 없고 멋대로 적어서도 안 된다. 물론 그것은 언어 공동체가 함께 하는 약속이기 때문이다.

마리나는 세계어다. 세계어는 세계의 모든 사람들이 그 뜻을 함께 약속한 말이다. 마리나의 뜻을 왜곡해 달리 쓰는 것은 약속 위반이다. 그것은 우리 스스로가 세계인의 대열(세계의 보편적인 상식)에서 벗어나는 것을 뜻한다.

명품을 가졌다 해서 그 사람이 곧 명품이 되는 것은 아니다. 마찬가지로 요트의 계류장에 마리나 간판을 달았다 해서 시설이 바뀌어 마리나로 둔갑하지 않는다. 이것은 속임수다. 다른 사람을 어떤 형태로든 속이는 것은 죄악이다. 여인숙을 특급 호텔이라고 우겨대는 뻔뻔스러움과 뭐가 다른가. 우리는 그러한 촌티에서 벗어나야 한다.

일본에는 400여 개의 마리나와 100여 개의 요트 하버가 전국에 고루 분포되어 있다. 그들은 시설 규모에 따라 그 이름을 마리나와 요트 하버로 엄격하게 구별하고 있다. 우리와 같은 속임수는 용납되지 않는다.

우리도 이참에 마리나에 대한 왜곡된 인식을 바꾸어 시설 규모에 따른 정직한 이름으로 바꾸어야 한다. 이 일은 요트협회가 해야 한다. 우리나라에는 아직 마리나가 한 군데도 없다.

북항은 마리나의 적지인가?

위에서 살펴보았듯이 마리나와 관련된 일을 하는 정부 관계자들도 마리나의 정의나 개념을 제대로 모르고 있지 않나 싶다. 왜냐하면 전국에 있는 요트의 계류장 이름이 시설 규모와는 동떨어져 있음에도 누구 하나 시정하려는 노력을 하지 않고 있기 때문이다.

마리나 적지의 조건은 다음 세 가지라고 본다.

첫째, 마리나에 계류한 배들이 계류장에 드나드는 뱃길이 안전해야 한다. 둘째, 마리나는 배와 사람이 머무는 곳이므로 주위 환경이 쾌적해야 한다. 셋째, 마리나에는 소형 경기정(딩기)도 보트 야드에 보관되어 수시로 앞바다에서 경기를 벌여야 하므로 마리나 앞에 안전한 수역이 확보되어야 한다.

이 조건에 따라 북항은 마리나의 적지인지 살펴보자.

첫째, 북항은 일배의 전용 항만이다. 지금도 북항에는 여객선과 화물선 그리고 각종 업무용 선박이 빈번히 왕래한다. 이는 돛을 단 세일링 요트에는 큰 위협적인 존재다. 또 마리나에 계류된 세일링 크루저의 세일링 에리어는 항외의 넓은 바다이므로 계류장을 드나들어야 하는데 그때마다 일배들의 항로를 거쳐야 한다. 이러한 위험을 무릎쓰고 북항 마리나에 자기의 요트를 계류시킬 사람이 있겠느냐는 것이다.

둘째, 마리나는 배와 사람이 머물며 쉬는 곳이다. 북항은 도시의 중심지에 있어 임해 지역이기는 해도 쾌적한 환경이라고 볼 수는 없을 것이다.

셋째, 마리나의 앞바다는 소형 세일 보트(딩기)의 경기장이어야 한다. 소형 요트는 경기와 훈련을 위해 거의 날마다 앞바다에서 활동하게 된다. 그렇다고 해서 노룻배의 활동을 위해 일배를 통제할 수는 없는 일이다.

노릿배는 일배의 활동을 방해해서는 안 된다. 이것은 항만 관리의 기본 원칙이다. 따라서 노릿배의 노리터와 일배의 일터는 분리되어야 한다. 이것은 상식이다.

그동안 우리나라는 경제적인 사정과 정부의 각종 규제로 바다에는 노릿배(요트 모터보트)가 거의 없었다. 2000년대에 접어들면서 경제적인 여유도 생기고 정부의 규제도 풀리는 바람에 느리게나마 노릿배는 보급되기 시작했다.

이와 함께 노릿배는 그 계류장을 일배와 달리했으므로 노릿배와 일배가 뒤섞이는 일이 없었다. 따라서 항만 관리자들은 노릿배와 일배가 뒤섞여 활동함으로써 일어나는 사고를 경험한 적이 없으므로 그 심각성을 모른다.

북항 마리나 조성 계획에 참여한 관리들은 이러한 배경을 갖고 있어 깊은 사려 없이 북항을 마리나 적지로 결정하지 않았나 싶다.

도시계획의 원점으로 돌아가야 한다

북항도시계획은 하나의 계획에 지나지 않는다. 계획은 언제든 상황 변동에 따라 부분적 수정도 전면적인 변경도 가능하며 경우에 따라서는 폐기할 수도 있다. 따라서 계획은 절대적인 것이 아니다.

아인슈타인은 일찍이 “어떤 문제를 그 문제의 차원에서는 해결할 수 없다. 그 문제를 해결하기 위해서는 그보다 더 높은 차원으로 가야 한다”고 말했다. 북항 마리나 문제에서 더 높은 차원이란 북항도시계획에 집착하지 않고 원점으로 돌아가 북항에 마리나를 조성하는 것은 타당한 계획이었는지 되돌아보고 재검토하는 일이다. 왜냐하면 잘못 수립된 계획에 따라 사업 시행에 집착하다 보면 일은 꼬여들기 마련이기 때문이다.

도시계획가 도널드 아디는 그의 저서 <마리나의 개별과 디자인>에서 마리나의 입지에 대하여 “첫째도 장소, 둘째도 장소, 셋째도 장소”라고 강조했다. 여기서 장소는 어떤 환경에 있는 “곳”인가를 말한다.

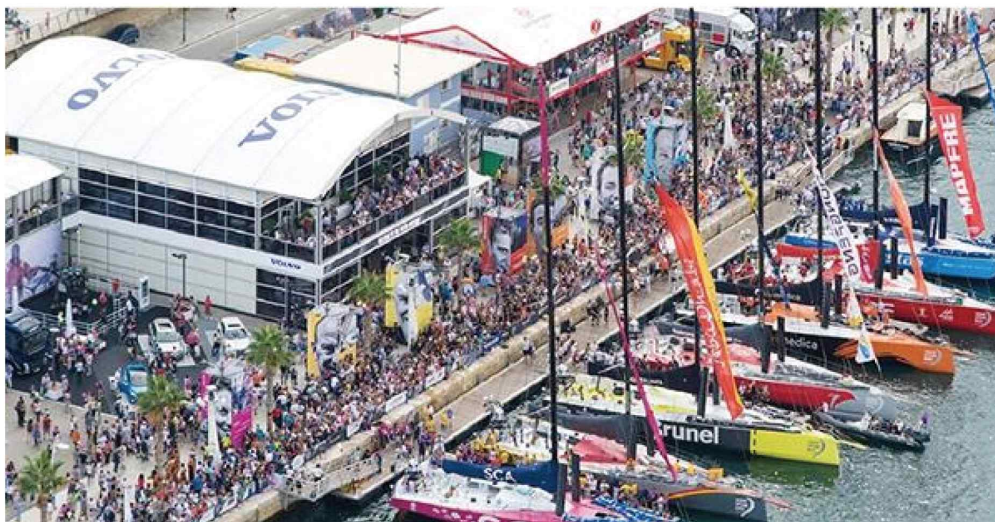
그렇다면 북항은 어떤 환경에 놓여 있는 것일까? 그곳은 본디 화물선 부두였는데 이것이 다른 곳으로 옮겨 가면서 넓은 빈터가 생겼으니 개발을 위한 도시계획을 수립할 수밖에 없었고 이 계획 수립에 참여한 이들은 계획의 심의 과정에서 요트와 마리나의 기능을 잘 모른지라 혼한 바닷가의 단골 메뉴로 마리나 조성을 집어넣지 않았나 싶다.

북항은 화물선 부두가 옮겨 갔다 해서 한가한 수역이 아니다. 지금도 여객선과 화물선 그리고 크고 작은 일배들이 뺨질나게 드나드는 곳이다. 여기에 노릿배인 요트와 모터보트의 쉼터랄 수 있는 계류장을 만든다는 것은 언어도단이다. 왜냐하면 노릿배는 일배의 활동을 방해해서는 안 된다는 항만 관리의 원칙에도 위배된 일이기 때문이다.

그것은 노릿배의 처지에서도 기관을 장착한 일배들은 그 자체가 노릿배의 위협적인 존재이므로 한데 섞이는 것을 원치 않는다. 더구나 세일링 크루저의 크루징 에리어는 항외의 넓은 바다인데 마리나의 계류장에 드나들 때마다 일배의 항로를 거쳐야 하는데 이 또한 위험을 무릎써야 한다는 것이다.

마리나는 수요자들이 선호해야 한다. 텅 빈 마리나를 개발할 바보는 없을 것이다. 그렇다면 수요 예측을 위해 요트의 소유자들을 대상으로 설문조사를 해 보면 금세 드러난다. 북항에 마리나를 조성하는 것이 타당한 일인지 도시계획을 재검토하는 과정에서 수요 조사는 필수다.

[단독] “볼보컵 북항 유치 땀 1450억 경제효과”



오는 2021년 부산항 북항에 세계 3대 요트대회 중 하나인 ‘볼보오션레이스(볼보컵)’ 유치가 유력(본보 1월 18일 3면 보도)한 가운데, 이 대회가 북항에서 열릴 경우 관광객 240만 명 유치와 1450억 원의 경제 파급효과가 기대된다는 분석이 나왔다. 또 국내 첫 볼보컵 유치 도시이자 ‘국제 마리나 도시’로 주목 받으면서 국정과제인 북항 통합개발에도 한층 탄력이 붙을 것으로 보인다.

21일 북항통합개발 지역협의체인 ‘부산항 북항통합개발 추진협의회’와 볼보컵 민간유치 대행사인 ‘팀코리아 컨소시엄’ 등에 따르면 팀코리아와 해양수산부·부산시·부산항만공사 등이 개최 도시, 예산 지원, 마리나항 운영, 부지 확보 등과 관련한 협의를 거쳐 오는 10월께 볼보오션레이스 조직위원회(스페인 알리칸테 소재)에 볼보컵 대회 공식 유치 신청서를 제출할 계획이다.

팀코리아 컨소시엄 분석

“관광객 240만여 명 몰려

국제 해양도시 발전 기회”

10월께 공식 유치 신청

앞서 ‘팀코리아 컨소시엄’은 볼보 조직위에 ‘2020-2021, 2022-2023, 2024-2025(볼보컵) 대회’(총 3회) 유치 의향서를 제출해 지난해 9월 ‘적극 협조’라는 긍정적 답신을 받아냈다. 지난 17일 더불어민주당 부산시당과 해수부가 개최한 ‘부산지역 해양현안 정책간담회’에서 부산항 북항통합개발 추진협의회 이재강 위원은 “북항 재개발 1단계 준공시점인 2021년 볼보컵을 유치하면 대회뿐 아니라 씨푸드페스티벌·전통문화 공연 등 축제도 열어 북항 일대를 ‘글로벌 해양관광 도시’로 발전시킬 수 있는 기회로 삼아야 한다”고 말했고, 이에 김영춘 해수부 장관은 “세계인이 북항을 즐겨찾을 수 있도록 해양문화·관광 차원에서 볼보컵 유치를 적극 지원하라”고 부산항만공사에 지시했다.

볼보 조직위는 올해 말 '2020-2021 대회' 후보지 발표 및 현장실사를 진행하고, 내년 2월 기항 도시를 발표할 예정이다.

볼보컵은 민간클럽이 주관·참여하는 국제요트 대회로, 스페인을 출발해 네덜란드로 돌아오는 8개월 간의 세계일주 레이스로 2년 주기로 열린다. 세계 3대 요트대회 중 '아메리카즈컵' 참가 경력이 있는 김동영 팀코리아 대표는 "부산 북항이 볼보컵 기항지로 결정되면 기항기간 보름간 약 240만 명 이상이 부산에 몰려 경제 파급효과가 1450억 원에 이를 것"이라고 말했다. 대한체육회 관계자도 "정부와 정치권, 부산시민이 힘을 모으면 볼보컵의 2021년 부산항 북항 유치는 가능성이 매우 높다"고 밝혔다.

볼보컵이 북항에 유치되면 마리나, 선수촌, 기념관, 대회운영본부, 참가 팀 베이스와 조직위 등 관계기관의 운영센터, 기항도시 홍보관·체험관 등의 '레이스 빌리지'가 꾸려지게 된다. 또 기항지 유치행사인 '부산 스톱오버'(기항기간 15일)로 메인 축제인 기항지 요트대회는 물론, 3D·4D 요트 시뮬레이터(체험)와 참가요트 승선체험, 각종 페스티벌과 견학 등이 이뤄진다.

국내 마리나에 해외 요트·보트 방문 증가와 함께 요트산업 발전과 및 해외 기술업체의 국내 유치도 가능할 것으로 기대를 모으고 있다.

송현수 기자 songh@



주소 : 부산시 동구 중앙대로 365(수정동) 우편번호 48789 전화번호 : 051)461-4114

COPYRIGHT (C) 2015 부산일보사 ALL RIGHTS RESERVED.

모든 콘텐츠를 커뮤니티, 카페, 블로그 등에서 무단 사용하는것은 저작권법에 저촉되면, 법적 제재를 받을 수 있습니다. wevmaster@busan.com

볼보 오션 레이스는 어떤 경기인가?

우선 간단히 <볼보오션 레이스>의 발자취와 함께 경기의 개요를 살펴보기로 한다.

1973년 영국왕립요트협회와 위트브레드(WHITBREAD)사의 협력으로 이 경기는 <위트브레드 세계일주경기> (WHITBREAD ROUND THE WORLD RACE : 폴 크루 레이스)로 불리며 그 이름은 최고봉을 사랑하는 난바다 경기의 대명사가 되었다.

제5회대회(1989~1990년)에 고 피터 브레인 경이 이끈 팀이 우승한 뒤에 제6회 대회(1993-1994년)에서는 워터 밸러스트를 사용한 <위트브레드60 클래스> (배의 길이 60피트)를 채용하여 배의 고속화와 성능의 균일화를 꾀했다. 그 뒤로 IT기술과 위성통신의 발달로 세계의 미디어가 주목하게 되자 큰 이벤트로 발전하게 되었다 (여기서 폴 크루 레이스란 단독세계일주와 구별하여 쓰는 말이다).

위트브레드사에 이어 볼보사가 스폰서로 등장한 제9회 대회부터는 <볼보 오션 레이스>(VOLVO OCEAN RACE : VOR)로 대회의 이름이 바뀌면서 <VO70 클래스>라는 놀라운 스피드를 가진 배가 경기정으로 채택되었다.

제9회 대회(2005-2006년)의 경기를 마친 뒤 다음 VOR에 대한 대폭적인 변경이 있다고 경기 운영 책임자인 그렌 파코가 발표했다.

그 요지는 우선 4년마다 개최하던 경기를 3년마다 개최한다는 것. 따라서 다음 경기는 2008년에 스타트한다고 했다. 그리고 경기 코스는 희망봉의 루인 콧(岬)을 달려 혼 곳을 돈다는 지금까지의 코스를 중동, 태평양 서부, 미국의 서해안에 기항한다는 것이다. 코스를 바꾸게 된 이유로는 볼보사의 중요한 시장을 돌아야겠다는 것이다. 경기 주최자는 이 경기를 순수하고 단순한 스포츠 경기로 이어 간다는 것은 투자자의 이익에 부합되지 않는다는 것이다. 이쯤 되면 경기 주최자의 속내가 드러난 셈이다. 볼보사는 기업체다 공익단체가 아니다.

오늘날까지 세계의 세일링계에는 단독세계일주경기도 있었고 폴 크루 세계일주경기도 있었다. 그러나 VOR과 같이 통산 13회를 이어 온 경기는 없었다. 더구나 위트브레드사에서 볼보사로 경기 운영의 주체가 바뀌었음에도 남극해 코스의 전통을 지켜 온 것은 높이 평가해야 한다.

VOR은 어떤 방식으로 운영하는가?

우선 <VOR 2017-2018>(통산 제13회)를 살펴보기로 한다. 경기정은 전번 대회에 이어 이번 대회에서도 원 디자인 클래스인 <VO65 클래스>(배의 길이 65피트)를 채용했으며 참가 팀은 7팀이다. 전번 대회 때도 7팀이 참가했었는데 그 중에는 여성만으로 구성된 스웨덴 팀이 포함되어 있었다.

크루는 8+1과 11+1로 나뉘는데 여성 팀에는 크루를 더 많이 배정했다. 여기서 +1은 각 팀에 온 보트 리포터를 한 사람씩 태워서 각 팀의 활동 상황을 동영상(음향과 함께)으로 촬영하여 실시간으로 송신하도록 하기 위함이다.

경기 운영 방식은 집결지 하버에서 앞바다 경기를 벌인 뒤 스타트하여 제1가닥을 달려 다음 기항지에서 피니시한다. 기항지에서는 배를 손질하고 쉬면서 앞바다 경기(일반적으로 이를 Inshore Race라고 하는데, VOR에서는 In Port Race라고 한다). 그리고 다음 가닥에 필요한 식음료품을 싣고 스타트한다. 이렇게 하여 전체 설정된 가닥의 경기를 이어 간다. (여기서 가닥은 영어로 Leg다).

세계일주를 여러 가닥으로 나누어 한 무대로 하는 이 경기는 그 코스의 설정에 따라 이벤트 전체의 경기 양상은 크게 달라진다.

VOR의 주된 무대는 거칠기로 이름난 남극해였지만 <VOR 2008-2009>대회부터는 코스가 크게 바뀌어 인도양을 북상하여 말라카 해협을 지나 태평양으로 나가면서 세계 여러 나라를 돈다는 세계일주경기가 되었다.

그러던 것이 이번에 또다시 코스는 크게 바뀌어 아래의 그림에서 알 수 있듯이 남극해의 가닥이 더 길어졌다. 이 대회의 명성은 남극해의 험란한 바다를 지나간다는데서 얻은 것이므로 비록 볼보사의 홍보 전략에 따라 결정하는 코스라 하지만 대회의 전통을 훼손하지는 않겠다는 의지의 표출이 아닌가싶다.

왜냐하면 멜보른(오스트레일리아)에서 홍콩까지의 제4가닥은 지금까지는 없었던 것으로 수많은 섬이 점재한 태평양의 서쪽으로 북상하면서 크게 서쪽으로 돌아가기 때문이다. 게다가 제6가닥에서는 다시금 코스를 되돌려 오크랜드(뉴질랜드)로 남하한다는 엉뚱한 코스를 설정하고 있다.

홍콩-광주(廣州)-홍콩이라는 제5가닥은 볼보사의 시장 홍보 전략에 따라 설정된 코스로 경기가 아닌 퍼레이드 성격의 행사이므로 이 가닥을 제외하고 나머지 10개 가닥의 순위를 점수로 합산하여 종합 순위를 매긴다.

각 순위는 득점을 합산하여 결정하는데 가닥마다 선착순으로 1위는 1점 2위는 2점 --- 7위는 7점이다. 가산점 방식을 채용하여 남극해의 2개 가닥과 대서양 가닥은 점수를 2배로 계산한다. 또 각 가닥의 우승 팀에는 보너스 1점, 맨 처음에 케이프 혼을 돈 팀과 종합 타임이 가장 짧았던 팀에도 1점의 가산점이 주어진다.

전번 대회와 마찬가지로 각 기항지에서는 앞바다 경기를 벌이는데 이것은 난바다 경기와는 별개로 순위에 따른 점수가 집계되어 표창한다. 다만 난바다경기의 합계 점수가 동점일 경우에는 앞바다 경기의 점수가 동점 해소를 위해 쓰인다.

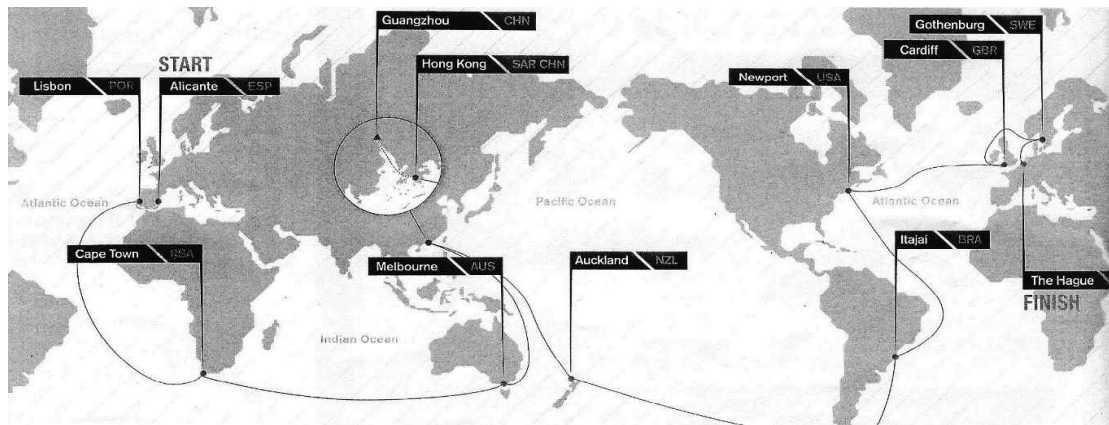
여러 곳을 돌며 새로운 볼거리를 제공하고 있는 <VOR 2017-2018>대회는 8개월 동안 45,000마일을 달리고 그 장정의 막을 내렸다.

이 경기는 한 팀에 30세 이하의 크루를 반드시 2인 이상태우도록 규정하고 있다.

그럼 다음에 <VOR 2017-2018> (제13회) 대회의 코스와 함께 지도를 신기로 한다. 그리고 <VOR65 클래스>의 그림과 함께 찻수도 소개한다.

2017-2018년(제13회) 대회와 일정표

- 제01가닥 2017년10월22일 스타트 아리칸테(스페인)~리스본(포르투갈) 1,450마일
- 제02가닥 2017년11월05일 스타트 리스본(포르투갈)~케이프타운(남아프리카) 7,000마일
- 제03가닥 2017년02월10일 스타트 케이프타운(남아프리카)~리스본(오스트레일리아) 6,500마일
- 제04가닥 2018년01월07일 스타트 멜보른(오스트레일리아)~홍콩(중국) 6,000마일
- 제05가닥 2018년02월01일 스타트 홍콩(중국)~광주(중국)~홍콩(중국) 100마일
- 제06가닥 2018년02월07일 스타트 홍콩(중국)~오크랜드(뉴질랜드) 6,100마일
- 제07가닥 2018년03월18일 스타트 오크랜드(뉴질랜드)~이타제이(프랑스) 7,600마일
- 제08가닥 2018년04월27일 스타트 이타제이(프랑스)~뉴포트(아메리카) 5,700마일
- 제09가닥 2018년05월20일 스타트 뉴포트(아메리카)~카디프(영국) 3,300마일
- 제10가닥 2018년06월10일 스타트 카디프(영국)~골텐버그(스웨덴) 1,300마일
- 제11가닥 2018년06월21일 스타트 골텐버그(스웨덴)~헤이그(네델란드) 700마일





VO65 클래스(원 디자인 클래스)

디자인 파 도트 디자인

배길이	20.37m
전체길이	22.14m
물금길이	20m
배 너비	5.6m
배수량	15,000Kg
돛대길이	30.30m
메인세일넓이	-----
지브 넓이	133m²
제네카넓이	415m²

(이 <VO65 클래스>의 개발비는
약 50억원)

누구나 모르면 사기꾼의 먹잇감이 된다

위의 기사에 따르면 VOR의 기항지로 지정되면 외국 관광객 240만 명이 몰려옴으로써 경제적 파급 효과는 1,450억 원이 기대된다는 것이다. 단도직입적으로 말하면 VOR 앞바다 경기(VOR In Port Race)를 관전하기위해 외국에서 우리나라를 방문할 관광객은 240만 명이 아니라 24명도 되지 않는다. 먼 나라에서는 물론 가까운 일본이나 중국에서도 오지 않는다. 왜냐하면 <VO65 클래스> 7척이 앞바다에서 한 차례 벌이는 경기는 국내에서도 흔히 볼 수 있는 여느 요트경기과 다르지 않으므로 특이한 볼거리가 없기 때문이다. 따라서 외국 관광객은 전혀 오지 않는다고 보아야 한다.

이 경기가 명성을 얻게 된 것은 뜻대로 험란한 남극해를 주파하며 인간의 한계에 도전하는 그들의 용기와 기량에 보내는 찬탄과 존경심에서 비롯된 것이다. 따라서 이 경기의 하이라이트는 난바다 경기이지 결코 기항지에서 벌이는 앞바다 경기가 아니다. 물론 그들이 난바다를 달리는 모습은 아무도 볼 수 없다. 그야말로 난바다 경기는 그들만의 리그다. 기항지에서 앞바다 경기를 벌이는 것은 불보사의 시장 전략에 따른 홍보 차원에서 기항지 주민들에게 볼거리를 제공하는 서비스의 하나일 뿐이다. 이 경기는 지난 4월에 부산 수영 만에서 개최된 <부산 슈퍼 컵 2018> 경기보다 그 규모나 볼거리에서 훨씬 뒤진다. 이런 경기를 보기 위해 외국에서 관광객이 구름처럼 몰려온다? 사기극을 벌인 자들은 목적이 있으니 그렇다 치자, 여기에 속아 넘어간 수많은 공직자들은 왜 뒷집지고 바라만 보고 있던 말인가? 관광객은 기대하지 마라.

이 사기극은 경기도에서 비롯된 것이다. 김문수 전 경기지사는 재임시 서해시대를 열겠다고 선언했다. 이에 편승하여 행사꾼들은 그에게 접근하여 그들이 말하는 세계 3대 요트경기 중의 하나인 월드 매치 레이스 시리즈의 하나로 <코리아 매치 컵 레이스>라는 이름으로 유치했다. 물론 그들은 지금과 마찬가지로 외국 관광객이다 경제적 파급 효과다 하며 사탕발림을 했으나 모두 허구로 드러났다. 2008년부터 2013년까지 해마다 국제보트쇼와 함께 개최되었으나 결과는 예산 낭비의 전시 행정으로 끝난 행사였다. 외국 관광객은 단 한 사람도 없었고 내국인 관객마저 없자 나중에는 주민을 동원했었다. 그러나 행사꾼들은 행사 기간에 톡톡히 재미를 보았다. 그 추억을 잊지못해 <코리아 매치 컵 레이스>의 바이러스를 VOR에 옮겨 실어 부산에서 새판을 벌인 것에 불과하다.

상식으로 돌아가자

부산시의 상주 인구가 얼마인지, 관광객 수용 능력은 얼마인지는 누구보다도 부산시 당국자들이 잘 안다. 우리나라는 외국 관광객이 올 수 있는 육로는 막혀 있다. 하늘길과 바닷길만이 열려 있다. 외국 관광객 240만 명을 부산에 실어 나르려면 300인승 여객기 8,000대가 동원되어야 한다. 만일 바다를 통해 외국 관광객이 온다면 5,000인승 크루즈선 480척이 있어야 한다. 이것이 가당치나 한 일인가? 속이는 자들이나 속는 이들이나 다 제정신이 아니다. 이쯤 되면 정신 감정이라도 받아야 하지 않겠는가? 거짓말 했다고 감옥에 가지는 않는다. 그러니 사기꾼들은 자기들의 목적 달성을 위해 무슨 말인들 못하겠는가? 상식적으로 생각해 보자. 하늘 아래 어느 나라에 한꺼번에 240만 명의 외국 관광객을 수용할 수 있는 능력을 가진 도시가 있는지.

내 말은 믿지 않더라도 국가적 망신을 모면하려거든 그 정보의 진위를 확인해 보아야 한다. 확

인 방법은 많다.

첫째, 기항지 도시의 시청 관광 부서에 <VOR 2017-2018>의 인 포트 레이스를 관전하기 위해 외국에서 방문한 관광객이 얼마나 되는지 전화로 물어본다.

둘째, 정부의 외교 라인을 통해 기항지 도시의 그것을 알아본다.

셋째, 기항지 도시에서 발간하는 신문의 인터넷판을 통해 기항지의 체류 기간의 기사를 뒤져 그것을 알아본다.

넷째, 언론사라면 기항지 관할 지역의 특파원을 통해 그것을 알아본다.

이렇게 쉬운 방법들이 있음에도 정보의 진위를 확인하지 않은 데는 그럴만한 속셈이 있어서가 아니겠는가?

어떤 사업을 맡아서 수행하는 사람은 그 사업과 관련된 새로운 정보를 접하면 그 정보의 진위를 확인하는 것을 우선 순위의 앞에다 두어야 한다. 그런데 그 정보가 자기사업에 유리하게 작용하겠단 싶으면 그 정보의 진위를 확인하기는커녕 오히려 그것을 확대 재생산하여 자기 사업에 유리하도록 이용하려 든다.

부산시는 북항도시계획에 확정되어 있는 마리나를 유치하기 위해 부산항만공사가 오랫동안 노력해 왔으나 실패로 돌아가자 시의 자체 예산으로 건설하자니 벽찬 터라, 국비 지원이 절실했다. 그러나 이에 대한 마땅한 명분이 없던 차에 행사꾼들이 허위로 떠운 정보를 이거다 싶어 진위를 확인하지도 않은 채 덩싹 몰어 미라나 조성에 박차를 가하려 했다.

행사꾼들은 VOR의 본질이 뭔지나 알고 설치라

한데 이 허위 정보를 제공한 자들은 VOR의 개요도 잘 모르고 있다. 그들은 이 경기를 <볼보컵> 경기라고 호칭했는데 주최측은 그런 말을 쓰지 않는다. 대회의 공식 명칭은 <볼보 오션 레이스 2017-2048> 이다. 나는 앞에서 경기의 통산 횟수를 공식 명칭과 함께 제OO회라고 병기했는데 그것은 독자들의 편의를 위해 쓴 것일 뿐이다.

또 그들은 VOR이 2년마다 개최된다고 했는데 앞에서 이미 설명한 대로 위트브레드사가 주관했을 때는 4년마다 개최되다가 볼보사가 주최하게 되면서부터는 3년마다로 바뀌었다. 따라서 다음 VOR (통산 제14회)은 2020-2021년이고 그 다음은 2023-2024년에 개최된다.

또한 그들은 기항지마다 15일간 체류한다고 했는데 그것도 아니다. 전체 경기 기간은 8개월인데 달릴 거리는 45,000마일이다. <VOR 2017-2018>을 사례로 들어 살펴보자. 전체 코스가 11가닥이니 중간 기항지는 10군데다 기항지마다 체류 기간이 15일이라면 5개월(15일 x 10군데 / 30일)인데 전체 8개월에서 5개월을 빼면 3개월이다. 제아무리 첨단 기술을 동원하여 만든 요트라 할지라도 바람에 의존하는 한 3개월에 45,000마일을 주파할 수는 없다.

VOR의 일정표에는 각 기항지에서 스타트하는 날짜가 명기되어 있다. 그 날짜는 정확히 지킨다. 그런데 그 가닥의 길이와 날씨에 따라 마지막 배가 피니시할 때까지의 기간은 일정하지 않다. 그러니 기항지마다의 체류기간도 다 다르다. 전체 10개 기항지의 체류 기간은 들쭉날쭉하여 짧게는 5일 길게는 20일 넘게 머문다. 이를 평균하면 12일 정도다.

기항지 체류의 주된 목적은 배를 수리하기 위함이다. <VO65 클래스>는 고속정인데다 거친 바다를 달리다 보니 트러블이 자주 일어난다. 기항지에서는 우선 배를 수리하고 한 차례 앞바다경

기를 벌인 뒤 다음 기항지까지 필요로 하는 식음료품을 구입하여 실고 다음 기항지를 향해 스타트 한다. 따라서 기항지의 경제적 파급 효과는 선수 63명(9인x7척)이 다음 가다를 달리는데 필요한 식음료품의 구입비 정도일 것이다.

21세기의 IT강국이라는 이 나라에서 이런 후진적인 서글픈 회극을 봐야 하는 국민의 심정을 헤아려보거나 했는지. 부산시와 해수부의 엘리트 공무원들은 더위를 먹었는가. 그도 아니라면 시장과 장관의 한마디에 주눅이라도 들었던 말인가? 국민은 제2의 4대강을 바라지 않는다.

북항은 VOR 기항지의 적지인가?

북항에 마리나가 조성된다면 VOR의 기항지로 지정될 가능성이 있을까? 지금 부산시는 VOR의 기항지로 북항 마리나가 지정받는다면 당장 무슨 수라도 나는 것처럼 들떠 있다. 북항에 백년대계의 마리나를 조성하는 것이 아니라 마치 VOR의 기항지로 지정받기 위해 마리나를 조성하는 것처럼 본말이 전도된 분위기다. 이제는 그것이 핵심 과제가 된 것처럼 보인다.

일본을 예로 들어 보자. 일본에는 잘 시설된 마리나가 전국에 400여 개가 고루 분포되어 있다. 한테 VOR 기항지로는 한사코 비켜 갔다. 우리는 그 이유가 궁금하지 않을 수 없다.

첫째는 볼보사의 시장으로서 일본은 그다지 매력적이지 않을 수 있다. 만일, 일본이 볼보사 제품의 시장 점유율이 높거나 앞으로 시장으로서 홍보 가치가 있다고 판단했다면 굳이 비켜 갈 이유가 없지 않겠는가.

둘째로는 선수들의 안전이다. 요트경기는 어느 나라건 어떤 형태의 요트건 <ISAF세일링경기규칙>에 따라 운영된다. 그 규칙에서 으뜸에 두는 덕목은 인명의 안전이다. 그런데 미국이나 유럽의 장기 크루징 세일러들은 일본 방문을 꺼린다고 한다. 그 이유는, 일본 연해에는 왕래하는 배들이 너무 많아서 그 자체가 위협적이라는 것이다. 시간에 구애받지 않고 느긋하게 크루징하는 사람들의 생각이 그러할진대 하물며 촌각을 다투는 경기정이 그 배들의 사이를 헤집고 달린다는 것은 경기규칙의 정신에도 부합되지 않는다.

그러한 관점에서 북항의 마리나는 어떤지 살펴본다면 결과는 자명하지 않겠는가. 우선 VOR의 경기정들이 피니싱 라인을 어디다 설정하든 계류하기 위해 마리나에 들어오려면, 각종 일배들의 항로를 거쳐야 한다. 일배들의 사이를 비집고 마리나에 계류하여 앞바다에서 <인 포트 레이스>를 벌인다고 하자. 거기서 각종 일배가 왕래한다. 놀이꾼들의 놀이를 위해 일배들의 일을 통제한다? 이것은 말이 안 된다. 따라서 북항은 마리나의 적지도 아니고 VOR의 기항지로서도 불합격이다. 부산시는 북항에 마리나 시설을 잘해 놓으면 VOR의 기항지는 파는 당산처럼 여기지만 그 가능성은 거의 없다.

만일, 우리나라가 볼보사의 시장으로서 홍보 가치가 있다고 생각하여 지금의 반환점인 광저우에서 한국으로 늘린다면 그 후보지는 인천이지 부산은 아니다. 인천은 중국 반환점에서 가깝고 수도권이어서 홍보 효과도 높을 뿐 아니라 국제공항이 가까워서 조직위 관계자들이 편리하다. 또 <왕상요트 하버>는 배자리<berth>가 비어 있다.

덧붙임

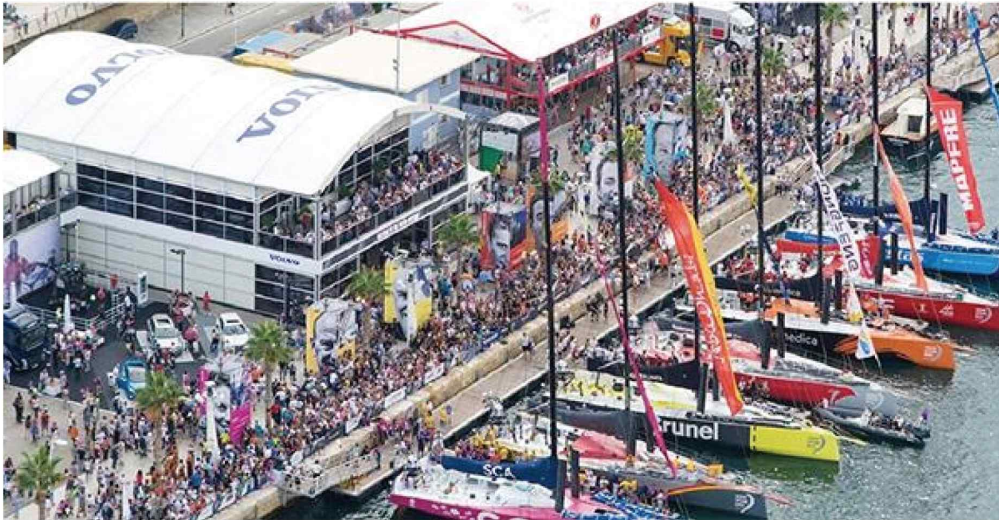
마리나와 VOR에 대한 관계기관들과 국민의 왜곡된 인식을 바로잡기 위해 협회는 해야 할 일이

많습니다. 저는 그동안 협회가 해야 할 일을 하지 않고 있거나 잘못하고 있는 일들에 대하여 협회 누리집을 통해 수없이 지적하고 방법까지 제시해 왔으나 협회는 이를 받아들여 실천할 능력이 없었음인지 끄떡도 하지 않았습니니다.

지금도 협회 바깥에서는 경기개최권(세일링경기규칙에 명시된)도 없는 사람들이 불법적으로 <VOR유치위원회>를 구성하여 마치 이를 대한요트협회가 한 것처럼 신문에 허위로 보도(별첨 기사 참조)하고 있습니다. 그럼에도 이에 대하여 적절한 조치를 취하지 않고 있는 단체에 대하여 무엇을 더 기대하고 감 놔라 배 놔라 할 수 있겠습니까?

협회가 주어진 권리와 스스로의 명예를 지키지 못한다면 존재 가치를 상실한 것입니다. 단체는 스스로 해야 할 일을 찾아내어 일의 우선순위에 따라 전문성을 발휘하여 성실히 실행해 나가는 것이 본연의 참된 모습입니다. 만일, 집행부가 이 문제와 관련하여 해야 할 일이 무엇인지 몰라서 제게 묻고 답을 구한다면 저도 구체적으로 성실히 답할 것입니다. 집행부의 새로운 결단이 있기를 기대합니다.

[단독] 세계 3대 요트대회 '볼보컵' 부산항 북항 유치 달 올랐다.



세계 3대 요트대회인 '볼보컵(볼보오션레이스) 대회'를 부산항 북항에 유치하기 위한 닳이 올랐다.

볼보오션레이스 유치위원회(이하 위원회, 위원장 유준상)는 오는 5일 오후 3시 서울 강남구 개포동 한성빌딩 2층에서 현판식을 겸한 출범식을 갖고 2021-2022 볼보컵(볼보오션레이스) 유치 활동을 본격화한다고 1일 밝혔다.



볼보오션레이스 유치위원회 공식 로고. 볼보오션레이스 유치위원회 제공

이날 4선 국회의원 출신인 유준상 위원장은 박종렬 가천대 미디어커뮤니케이션 교수를 비롯한 유치위원 25명에게 위촉장을 수여한다. 수석부위원장에는 서정일 대한체육회 자문위원, 부위원장에는 김현겸 대한카누연맹 부회장 등이 위촉됐다.

위원회는 해양 레저산업과 국가 브랜드가치를 상승·발전시킬 수 있는 세계 3대 요트대회인 볼보오션레이스를 민간 차원으로 부산 북항 재개발 지역에 유치하기 위해 설립됐다. 유준상 위원장은 "우리 위원회는 세계요트대회를 전문적으로 유치하는 스포츠 전문 위원회로서 해양레저, 요트문화 및 요트산업 등의 분야에서 새로운 역사를 써 내려갈 계획"이라고 밝혔다.

유치위원회는 오는 10월 스페인 조직위에 '2021-2022 볼보오션레이스 대회'의 공식 유치신청서를 제출할 계획이다.

한편, 오거돈 부산시장은 지난 6월 지방선거에서 해양스포츠 과제로 '세계 3대 요트대회 볼보오션레이스 기항지 부산 북항 유치'를 공약했다. 부산시는 볼보오션레이스의 기항지를 부산 북항에 2021년, 2023년, 2025년 3회 연속 유치·개최한다는 목표를 내걸었다.

민간 클럽이 주관·참여하는 볼보오션레이스 대회는 아메리카스컵, 월드매칭레이싱과 함께 세계 3대 국제요트 대회의 하나다. 스페인에서 출발해 네덜란드로 돌아오는 8개월간의 세계 일주 레이스로 2년 주기로 열린다.

송현수 기자 songh@



주소 : 부산시 동구 중앙대로 365(수정동) 우편번호 48789 전화번호 : 051)461-4114
COPYRIGHT (C) 2015 부산일보사 ALL RIGHTS RESERVED.
모든 콘텐츠를 커뮤니티, 카페, 블로그 등에서 무단 사용하는것은 저작권법에 저촉되면, 법적 제재를 받을 수 있습니다. wevmaster@busan.com

대한요트협회, 부산 북항에 세계 3대 요트 대회 '볼보 컵' 유치 본격 레이스

입력 2018-05-22 23:01 수정 2018-05-22 23:01



세계3대 요트대회인 볼보컵에 참가한 선수들이 힘찬 레이스를 펼치고 있다.

대한요트협회가 부산항 북항에 세계 3대 요트대회인 '볼보컵(볼보오션레이스)'을 유치하는 데 팔을 걷어붙였다. 대한체육회 산하 공식 기구(조직)가 전면에서 지금까지 민간 차원에서 추진해오던 '2021년 볼보컵 부산항 북항 유치'에도 한층 힘이 실릴 전망이다.

22일 대한요트협회와 볼보오션레이스 유치위원회 출범 준비단에 따르면 문화·예술·체육·종교 등 각계각층 인사 20여 명으로 구성된 '볼보오션레이스 유치위원회'(이하 유치위원회)가 6월 초 공식 출범한다.



제18대 대한요트협회장에 선출된 유준상 한국정보기술연구원장

4선 국회의원 출신인 유준상 대한요트협회 신임 회장(사진)이 유치위원장을 맡는 등 요트협회 차원에서도 적극적으로 지원에 나서기로 해 주목을 받고 있다.

유치위는 이달 말까지는 유준상 회장의 위원장 위촉을 시작으로 본격적인 출범 준비를 하고, 오는 10월께 불보오션레이스 조직위원회(스페인 알리칸테 소재)에 불보컵 대회 공식 유치 신청서를 제출할 계획이다.

유치부는 부산항 북항에서 세계적인 국제요트 대회를 유치함으로써 요트 제조뿐 아니라 유지보수, 컨설팅 등 요트산업의 전방위 경쟁력을 키우고 국내 마리나 산업을 활성화하는 계기를 마련하겠다는 복안이다.

민간 클럽이 주관·참여하는 불보컵은 아메리카스컵, 월드매칭레이싱과 함께 세계 3대 국제요트 대회의 하나로, 스페인에서 출발해 네덜란드로 돌아오는 8개월간의 세계 일주 레이스로 2년 주기로 열린다.