

북한 서해 해양관광 활성화 방안

Vitalization of Marine and Coastal Tourism
in North Korea's West Coast

2019. 11.

윤인주 | 허재영 | 진희권



한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE

연구진	 	윤인주 한국해양수산개발원 정책동향연구본부 부연구위원 허재영 한국해양수산개발원 정책동향연구본부 연구원 진희권 한국해양수산개발원 정책동향연구본부 연구원
------------	----------	--

보고서 집필 내역	 	
연구책임자	 	윤인주 연구총괄, 제1장, 제2장 제1절, 제3절, 제5장, 제6장, 제7장

연구진	 	허재영 제4장 진희권 제2장 제2절, 제3장
------------	----------	-----------------------------

산·학·연·정 연구자문위원	 	고계성 경남대학교 관광학부 교수 심상진 경기대학교 관광학부 교수 정진영 인천대학교 무역학부 교수 황정진 경남대학교 관광학부 교수 박경열 한국문화관광연구원 부연구위원 윤 주 한국문화관광연구원 부연구위원 최현아 한스사이델재단 수석연구원 김한규 한국관광공사 베이징지사 차장
-----------------------	----------	--

※ 순서는 산·학·연·정 순임

발간사

한반도의 완전한 비핵화를 위한 국제사회의 노력이 지속되고 있다. 분단으로 인해 직접적인 고통을 겪는 우리는 초조함 속에 인내의 시간을 지나고 있다. 2019년 한 해만 해도 세계의 이목을 집중시키는 사건이 몇 차례 있었다. 2월 베트남 하노이에서 있던 북·미 두 정상의 만남은 세간의 기대에도 불구하고 아무런 합의 없이 막을 내렸다. 6월에는 남·북·미 세 정상이 판문점에서 만나는 역사적 사건이 일어났다. 미국의 트럼프 대통령과 북한의 김정은 국무위원장은 비공개 회담을 가지고 실무회담 재개를 약속했다. 그 약속에 따라 지난 10월 스웨덴 스톡홀름에서 북·미 간 실무협상이 진행되었으나 북한은 협상의 결렬을 선언했다. 회담 결렬 이후 미국 국무부는 70년을 이어온 한반도의 전쟁과 적대를 단시간에 극복할 수는 없으며 이와 같은 중대한 현안에는 북·미 양국의 강력한 의지가 필요하다는 입장을 밝혔다.

관계 개선을 위해 양측의 강력한 의지가 필요한 것은 남북관계도 마찬가지이다. 최근 김정은 국무위원장은 금강산을 찾아 남측과 협의해 남측 관광시설을 철거할 것을 지시했다. 원산 갈마해안관광지구 개발에 이어 금강산국제관광특구 개발에 본격적으로 나서겠다는 의지를 피력한 것으로 해석된다. 금강산관광은 남북교류를 상징하는 대표적인 사업이다. 문제가 있어 중단된 만큼, 향후 재개를 위해서는 남북한이 만나 적극적으로 문제를 해결하려는 의지를 보여야 할 것이다.

작년에 당원에서 발간한 「북한 동해 해양관광 활성화 방안」 연구보고서는 금강산을 비롯해 동해관광공동특구를 중심으로 남북관광 협력의 구체적인 실천방안을 제시하고 있다. 2018년 남북정상회담과 역사적인 북·미 정상회담 등 한반도 정세 변화가 일어나기 전에 기획했던 연구로 9.19 평양공동선언의 동해관광공동특구 발표를 반영해 제목을 수정했다. 이렇듯 국책연구기관 본연의 임무와 연구자의 입장에서 정책 현안에 민감하게 반응할 뿐 아니라, 한반도의 평화 실현과 남북협력 활성화, 통일시대 준비를 위해 한발 앞서 고민할 필요가 있다.

그런 의미에서 올해는 작년 연구의 연장이자 후속으로 북한 서해로 초점을 옮겼다. 그간 축적된 연구내용을 바탕으로, 남북 양측이 간과하고 있는 북한 서해안의 관광 개발 필요성과 가능성에 주목했다. 연구는 다양한 전문가의 자문과 설문문을 통해 진행되었다. 자문회의 참석은 물론 설문조사 등을 통해 아낌없이 의견을 개진해주신 전문가 여러분께 감사드린다. 정세 변화를 반영하면서 짧은 연구기간 동안 수고한 윤인주 부연구위원과 연구진에게도 감사드린다.

2019년 11월
한국해양수산개발원
원장 장 영 태

목차

❖ 요약 · i

❖ Executive Summary · ix

제 1 장 서 론 · 1

제1절 연구 배경 및 목적	1
1. 연구 배경	1
2. 연구 필요성 및 목적	4
제2절 연구 내용 및 방법	6
제3절 선행연구와의 차별성 및 연계	7

제 2 장 북한 서해 해양관광 분석틀 · 11

제1절 서해경제공동특구 논의 및 전망	11
제2절 원산 갈마해안관광지구 개발사례	15
1. 개발과정	15
2. 개발내용	17
3. 시사점	20
제3절 대상지-관련사례-설문조사 분석틀	21

제 3 장 대상지 해양관광여건 분석 · 25

제1절 남포-평양	25
-----------------	----

1. 입지지리 여건	25
2. 경제산업 여건	27
3. 인문사회 여건	29
제2절 해주-강령	31
1. 입지지리 여건	31
2. 경제산업 여건	33
3. 인문사회 여건	35
제3절 한강하구-개성	37
1. 입지지리 여건	37
2. 경제산업 여건	39
3. 인문사회 여건	40
제4절 소결: 주요 해양관광자원 및 개발가능성	42

제 4 장	국내외 관련사례 분석 · 45
제1절 크루즈관광	45
1. 일본	45
2. 한국	57
3. 소결: 북한 서해 적용 시사점	63
제2절 MICE관광	67
1. 중국	67
2. 한국	72
3. 소결: 북한 서해 적용 시사점	77
제3절 산업관광	79
1. 일본	79
2. 유럽	82
3. 한국	83
4. 소결: 북한 서해 적용 시사점	88

제 5 장 북한 서해 해양관광 활성화 방안 검토 · 91

제1절 조사개요	91
제2절 조사결과	92
1. SWOT분석	92
2. 필요성, 기본방향, 시급요소	98
3. 대상지 개발 방향	101
4. 추진시기, 준비사항, 기대효과	107
제3절 동·서해 해양관광 개발 의견 비교	110

제 6 장 북한 서해 해양관광 활성화 남북협력 구상 · 113

제1절 기본구상	113
제2절 추진과제	118
제3절 제도적 기반 마련	121

❖ 참고문헌 · 125

❖ 부록 · 133

표 목차



〈표 1-1〉 주요 선행연구와 본연구의 차이점 비교	8
〈표 2-1〉 서해안 북한 경제개발구 현황	15
〈표 4-1〉 일본 크루즈산업 주요 육성정책(2019년 기준)	46
〈표 4-2〉 일본의 '국제크루즈 거점 형성 항만 정책' 추진 계획	49
〈표 4-3〉 일본의 외항·내항 크루즈 이용객의 추이	51
〈표 4-4〉 일본의 외항 크루즈 목적별 점유율 추이	52
〈표 4-5〉 일본 내항 크루즈 목적별 점유율 추이	52
〈표 4-6〉 일본 크루즈선박 운영 현황	53
〈표 4-7〉 국내 크루즈 입국 통계	58
〈표 4-8〉 국내 크루즈 주요기항지별 입국 통계	59
〈표 4-9〉 국적별 크루즈 외래관광객 입국 통계	59
〈표 4-10〉 국내 카페리 선박 운영 현황(2019년 기준)	60
〈표 4-11〉 중국 전시회 산업의 5대 권역	68
〈표 4-12〉 중국 주요 도시 전시 정책	69
〈표 4-13〉 중국 주요 도시 전시회 및 전시면적	72
〈표 4-14〉 제1차~제4차 국제회의산업 육성 기본계획 변화(1998~2023)	75
〈표 4-15〉 국내 MICE 행사 개최 실적	76
〈표 4-16〉 국내 신규 건립 컨벤션센터	77
〈표 4-17〉 산업관광의 범위와 개발형태	84
〈표 4-18〉 제주 물 홍보관 및 삼다수 공장 운영 현황	87
〈표 4-19〉 폐기가 확인된 북한 화학공업 기업소의 설비 현황	89
〈표 5-1〉 전문가 대상 설문조사 개요	92
〈표 6-1〉 북한 서해 해양관광 활성화 고려사항	115
〈표 6-2〉 북한 서해 해양관광 활성화를 위한 남북협력 기본구상	116

〈표 6-3〉 북한 서해 해양관광 활성화를 위한 추진전략별 추진과제	120
〈표 6-4〉 북한 서해 크루즈·MICE·산업관광 개발 추진과제	121
〈표 6-5〉 제도적 기반 마련(안)	123

그림 목차



〈그림 2-1〉 서해평화협력특별지대 구상	12
〈그림 2-2〉 서해경제공동특구(안)	13
〈그림 2-3〉 북한 경제특구·개발구 현황	14
〈그림 2-4〉 원산 갈마해안관광지구 전경	21
〈그림 2-5〉 대상지-관련사례-설문조사 분석틀	23
〈그림 3-1〉 남포와 평양 지도	26
〈그림 3-2〉 남포와 평양 인근 경제개발구 현황	28
〈그림 3-3〉 서해감문 전경	30
〈그림 3-4〉 강령군과 해주시 인근 지도	32
〈그림 3-5〉 '강령국제녹색시범구' 개발 계획	33
〈그림 3-6〉 구월산 삼형제봉의 운해	35
〈그림 3-7〉 한강하구 공동이용 구역	38
〈그림 3-8〉 개성공단 전경	40
〈그림 4-1〉 일본 국제크루즈 거점 항만	48
〈그림 4-2〉 일본 외항 크루즈 이용객 추이	50
〈그림 4-3〉 아스카Ⅱ호의 내항 크루즈 노선(2019년)	54
〈그림 4-4〉 아스카Ⅱ호의 외항 크루즈 노선(2019년)	54
〈그림 4-5〉 니폰마루호의 크루즈 노선(2019년)	55
〈그림 4-6〉 퍼시픽비너스호의 크루즈 노선(2019년)	55
〈그림 4-7〉 다이아몬드프린세스호의 크루즈 노선(2019년)	56
〈그림 4-8〉 일본 입항 크루즈선의 기항 형태 및 횟수	57
〈그림 4-9〉 DBS크루즈훼리 이스턴드림호의 운항 노선(2019년)	61
〈그림 4-10〉 위동향운 뉴골든브릿지호(VII/V)의 운항 노선(2019년)	62
〈그림 4-11〉 팬스타라인닷컴 팬스타드림호의 운항 노선(2019년)	62

〈그림 4-12〉 환서해 크루즈 항로(안)	66
〈그림 4-13〉 중국 내 전시회 개최 횟수 및 면적(2011-2018)	70
〈그림 4-14〉 중국 전시 산업의 직접적인 경제생산액(2011-2017)	71
〈그림 4-15〉 MICE 시장 확대 및 지원 구상(안)	73
〈그림 4-16〉 국내 전시시설 가용면적 변화 추이	76
〈그림 4-17〉 일본 전국 아사히 맥주공장 분포도 및 예약 사이트	81
〈그림 4-18〉 아사히 맥주공장 관련 자료	81
〈그림 4-19〉 제주 물 홍보관 및 삼다수 공장 전경	88
〈그림 5-1〉 설문조사 대상자 현황	92
〈그림 5-2〉 북한 서해 해양관광 개발 협력의 강점 요소	93
〈그림 5-3〉 북한 서해 해양관광 개발 협력의 기회 요소 1	93
〈그림 5-4〉 북한 서해 해양관광 개발 협력의 기회 요소 2	94
〈그림 5-5〉 북한 서해 해양관광 개발 협력의 약점 요소 1	95
〈그림 5-6〉 북한 서해 해양관광 개발 협력의 약점 요소 2	95
〈그림 5-7〉 북한 서해 해양관광 개발 협력의 약점 요소 3	96
〈그림 5-8〉 북한 서해 해양관광 개발 협력의 위험 요소	97
〈그림 5-9〉 북한 서해 해양관광 개발 협력의 기타 요소	98
〈그림 5-10〉 북한 서해 해양관광 개발의 필요성	99
〈그림 5-11〉 북한 서해 해양관광 개발의 기본방향	99
〈그림 5-12〉 북한 서해 해양관광 개발의 시급요소	100
〈그림 5-13〉 북한 서해 해양관광 개발에 남북협력이 가장 필요한 부분	101
〈그림 5-14〉 북한 서해 해양관광 개발 대상지의 우선순위	101
〈그림 5-15〉 대상지별 해양관광 유형	102
〈그림 5-16〉 북한 서해 해양관광 개발 형태	103
〈그림 5-17〉 북한 서해 크루즈관광 개발 시 예상 문제점	103
〈그림 5-18〉 북한 서해 크루즈관광 개발 시 예상 문제점의 해결 방안	104
〈그림 5-19〉 북한 서해 MICE관광 개발 시 예상 문제점	105
〈그림 5-20〉 북한 서해 MICE관광 개발 시 예상 문제점의 해결 방안	105
〈그림 5-21〉 북한 서해 산업관광 개발 시 예상 문제점	106
〈그림 5-22〉 북한 서해 산업관광 개발 시 예상 문제점의 해결 방안	106

〈그림 5-23〉 북한 서해 해양관광 개발 추진 예상 시기	107
〈그림 5-24〉 북한 서해 해양관광 개발에 한국이 준비할 정책이나 사업	108
〈그림 5-25〉 북한 서해 해양관광 개발의 정책지원 방안	108
〈그림 5-26〉 북한 서해 해양관광 개발의 재원조달 방안	109
〈그림 5-27〉 북한 서해 해양관광 개발의 기대효과	109
〈그림 6-1〉 대상지별 관광 개발 추진방향	117

북한 서해 해양관광 활성화 방안

1. 연구의 목적

- ▶ 본 연구는 북한이 관광 개발에 역점을 두고 있지만 동북부에 집중하고 있고 인구와 인프라 등 장기적으로 시장성과 발전가능성이 높은 서해 관광 개발 계획이 부재한 상황에서 신경제구상의 서해안 산업·물류·교통 벨트 구축과 연계할 수 있는 북한 서해 해양관광 활성화 방안을 도출하고자 함

2. 연구의 방법 및 특징

1) 연구방법

- ▶ 본 연구의 1차적인 자료는 문헌조사를 토대로 함. 연구대상지와 국내외 사례분석에는 선행연구와 언론보도, 인터넷자료를 주로 활용함.

연구대상지의 구체적인 정보는 북한지역정보넷([http://www. cybernk. net/](http://www.cybernk.net/))의 자료를 활용함

- ▶ 2차적으로 전문가 대상 설문조사를 수행함. 문헌조사를 기초로 관련 정보를 수집하여 자료로 제시하고 추진전략과 추진과제를 도출하기 위한 설문을 설계함. 이 과정에서 관련 전문가 자문을 통해 연구방향과 내용을 조정함

2) 연구의 특징

- ▶ 본 연구는 서해안 경제개발과 서해평화수역 중심의 기존 연구에서 한 발 더 나아가 서해의 관광 개발에 초점을 맞추고 있으며, 전문가의 견수렴을 통해 구체적인 추진방안의 근거를 마련하는 점이 차별화됨
 - 첫째, 본격적인 남북교류에 대비하여 북한의 경제특구·개발구, 9.19 평양공동선언에서 언급된 서해경제공동특구 및 문재인 정부가 제시하는 신경제구상을 연구대상지에 반영함
 - 둘째, 북한 서해안의 개방거점과 서해 접경수역, 한강하구 공동이용 수역 등 보다 넓은 연안·해양 공간을 평화적으로 이용하기 위한 남북협력 방안을 모색함
 - 셋째, 크루즈·MICE·산업관광 등 신경제구상의 서해안 산업·물류·교통 벨트와 연계할 수 있는 특정 관광 분야의 국내외 사례분석을 통해 북한 서해 해양관광 활성화 방안에 적용할 시사점을 도출함
 - 넷째, 연구대상지와 관련사례를 분석한 결과를 토대로 전문가 설문조사를 통해 추진전략과 추진과제를 구성함. 전문가 설문조사 결과로 도출된 SWOT, 개발방향, 문제점과 해결 방안, 기대효과 등에 따라 추진전략을 마련하고 추진전략에 필요한 과제를 제시함

3. 연구 결과

1) 연구 결과 요약

- ▶ 서해 남북협력 구상은 2007년 서해평화협력특별지대에 이어 2018년 서해경제공동특구로 이어지고 있으며, 북한이 지정한 22개 경제개발구 중 서해안에 8개가 위치, 개성공단까지 있어 향후 북한 서해 해양관광 활성화 시 주요 거점을 고려할 필요가 있음
 - 2007년 서해평화협력특별지대의 범위는 개성과 해주, 서해 NLL 접경수역 등임
 - 2018년 9.19 평양공동선언에서 남북이 합의한 서해경제공동특구는 구체적인 범위가 밝혀지지 않았으나 서해평화협력특별지대를 포함하면서 신경제구상의 서해안 벨트와 연계가 예상됨
 - 북한 경제개발구 22개는 북·중 접경과 서해안에 각각 8개, 동해안에 5개, 내륙에 1개가 위치하여 북한 경제개발에서 서해안이 중요한 거점으로 고려됨
- ▶ 북한은 금강산관광객 피격사건으로 남북관광이 중단된 이후 금강산 관광 관련 법·제도를 변경하고 원산-금강산국제관광지대 개발에 나섰다으며 외자유치를 위한 투자설명회 등 관광지구 건설에 총력을 기울이고 있음
 - 원산-금강산국제관광지대는 북한 최초의 광역 단위 관광 개발 계획이며 복수의 지구개발 수립계획을 연계한 지대 지정임
 - 경제개발구법에 근거한 투자자 선정과 적극적인 투자 설명회 등의 프로세스는 이후 관광 개발의 모델로 일반화될 가능성이 높음

- 북한이 원산을 동해 관광 거점도시로 개발함에 따라 서해 관광 개발 시에도 주요 거점의 정주여건 개선을 비롯한 도시 개발이 예상됨
- ▶ 신경제구상의 서해안 벨트는 물류·산업 중심이나 공동수역·접경수역 및 평양·개성 등의 접근성을 고려할 때 주요 거점을 활용한 해양 관광 활성화도 가능할 것으로 보임
- 평양은 정치, 경제, 사회, 문화 시설 및 모든 인프라가 집중되어 있는 북한의 중심 도시임. 남포는 북한 최대 무역항을 보유한 항구도시로 평양의 관문 역할을 담당하고 있음. 인근에 경제개발구가 집중적으로 분포하고 있어 향후 발전 가능성이 높음
- 해주, 강령은 바다와 접한 해안지역으로 여러 해양관광자원을 보유하고 있으며 남측 수역과 가까워 다양한 방향의 개발 및 발전이 가능함. 북한의 중앙급 경제개발구인 강령국제녹색시범구 개발이 본격화된다면 이와 연계한 해양관광자원 개발도 가능함
- 한강하구와 개성은 남쪽과 지리적으로 가까워 당일 관광이 가능하고 남측 접경지역과 연계해 관광자원을 개발할 수 있음. 한강하구의 평화적 이용이 실현된다면 한강하구와 예성강 뱃길을 복원하고 이를 관광자원으로 개발하는 것도 가능함
- ▶ 크루즈·MICE·산업관광 관련사례를 통해 북한 서해 해양관광 활성화에 적용할 수 있는 시사점을 도출한 결과는 다음과 같음
- 일본은 ‘국제크루즈 거점 형성 항만 정책’을 통해 글로벌 주요 크루즈 선사 유치를 통한 6개 거점 항만 개발, ‘크루즈 캠페인 97’을 통한 크루즈 대중화, 국민 정서에 맞는 크루즈 선사 프로그램 개발 등을 통해 크루즈관광 산업 활성화를 도모함
- 중국은 MICE분야를 새로운 산업으로 인식하고 국가차원에서 정책 수립 및 자금 지원을 통해 유명 전시회를 유치하고 있으며 전시 주

최기관의 국적을 불문하고 중소기업 등이 전시회에 자유롭게 참가할 수 있도록 지원금을 제공함

- 유럽은 유럽연합 차원에서 산업유산관광네트워크와 유럽 산업유산지 루트를 개발해 국가 간 경험을 공유하며 공동 마케팅전략을 개발하여 산업유산을 보존하는 프로젝트 등을 진행함

- 북한 서해 해양관광 활성화를 위해서는 남북 연안크루즈와 환서해 국제크루즈 개발을 위해 기반시설 및 수용태세 정비가 필요하며, 서해경제공동특구·내 MICE 산업 관련 남북협력체계 구축과 공동행사 개최, 개성관광 연계 등이 가능할 것으로 보임. 또한 개성공단이나 일제 강점기 산업유산 등을 유네스코 세계유산으로 등재하는 등 산업관광자원으로 활용할 수 있을 것임

▶ 상기와 같은 대상지 여건 분석과 사례분석을 토대로 북한·경제·경영·국토·교통·관광 분야 전문가를 대상으로 북한 서해 해양관광 활성화 방안을 도출하기 위한 설문을 실시함

- (필요성) 북한 서해 해양관광 활성화의 필요성은 남북 간 긴장완화·대외개방(100%), 동해안 금강산관광과 같은 서해안 남북관광 거점 마련(89%), 환서해 관광 확장성(81%) 순임

- (기본방향) 북한 서해 해양관광 활성화의 기본방향은 북한 주민과의 혜택 공유(85%), 북한 연안 도시 간 연결 및 국제적인 연결(78%)이 가장 높게 나타났으며, 연안 육역 개발 후 해상 관광 개발(67%), 관광업과 1,2,3차 산업 간의 융복합(59%) 등으로 나타남

- (시급요소) 북한 서해 해양관광 활성화에 시급한 요소는 접근성(교통수단)과 편의시설이라는 점에 전원이 동의했으며, 신변보장(96%)과 제도개혁(96%)이 높게 나타났고 레저교육과 홍보·마케팅은 다른 요소에 비해 비교적 시급하지 않게 나타남

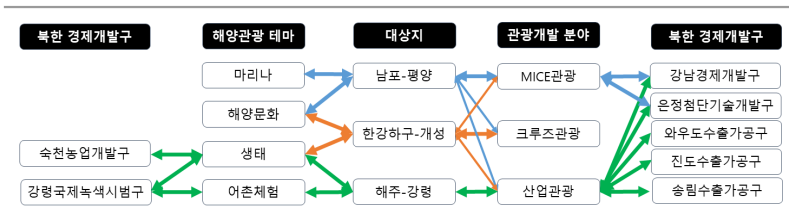
- (개발 대상지 우선순위) 북한 서해 해양관광 개발 대상지는 남포-평양(31.1%), 한강하구-개성(30.7%), 해주-강령(21.5%), 신의주(16.7%) 등의 순으로 나타남.
 - (대상지별 해양관광 유형) 남포-평양은 크루즈(32.8%)와 마리나(26.6%)가 높게 나타났고 한강하구-개성은 생태관광(29.7%)과 해양문화(17.2%)가 높게 나타남. 해주-강령은 어촌체험(23.9%)과 해수욕장(16.9%), 바다낚시(15.5%) 등의 순임
 - (추진시기) 북한 서해 해양관광 개발 추진 예상 시기는 해안 일부 개방(48%), 해안 대규모 투자(44%), 연안 개방 및 연계(41%) 모두 다음 정부 임기 내에 가장 높게 나타남
 - (준비사항) 북한 서해 해양관광 개발에 한국이 준비할 정책이나 사업은 민간투자 유치(89%), 남북연계 해양관광지구 지정(89%), 남북연계 상품 개발 지원(85%), 항만 개발계획 수립(85%) 등으로 나타남
- ▶ 북한 서해 해양관광 활성화를 위한 남북협력 구상과 대상지 관광 개발 방향은 아래와 같음

〈표 1〉 북한 서해 해양관광 활성화를 위한 남북협력 구상

구분	내용	
비전	관광을 매개로 한 서해 평화번영 기반 구축	
기본방향	1. 북한 주민과의 혜택 공유	2. 북한 연안 도시 간 연결 및 국제적 연결
목표	1. 남북 간 긴장완화 및 북한의 대외개방 촉진	2. 서해 남북관광 거점 마련
추진전략 및 과제	추진전략	추진과제
	1. 남북한의 수도권 및 관문을 활용한 연계성 강화	1. 남북 연안크루즈 (서해5도 경유) 2. 환서해 국제크루즈(남-북-중+α) 3. 남포 해양관광지구 개발

구분	내용
2. 갯벌과 섬 등 자연자원의 지속가능한 이용	1. 문덕 람사르습지 생태관광 2. 서해5도 및 한강하구 유네스코 세계유산 등재 3. 남-북-중 공동 해양생태 관광지구 개발
3. 서해를 상징하는 관광브랜드 창출	1. 물, 보건, 평화 주제 국제회의 공동개최 2. 어촌, 전통산업 등 문화유산 조사 및 활용 3. 서해경제공동특구 관광코스 개발
4. 시범사업과 인적교류로 사업추진 기반 확보	1. 한강하구-개성 뱃길 시범관광 2. 크루즈·MICE·산업관광 전문인력 역량강화 3. 남북 기업(소)·지자체 자매결연 추진

〈그림 1〉 북한 서해 해양관광 대상지별 관광개발 방향



2) 정책대안 제시내용 및 정책화 활동

- ▶ (규정 마련) 크루즈관광, MICE 산업 유치, 산업유산 종합조사 등 방한 외래관광 시장 활성화와 관련된 사업에 관광진흥개발기금 활용하기 위한 규정 마련이 필요함
- ▶ (지구 지정) 한강하구-개성 뱃길 관광을 시작으로 남북 연안크루즈, 국제크루즈관광 기항지가 될 거점에 남북연계 해양관광지구 지정 및 상품개발 지원이 필요함

- ▶ (법률 제정) 현재 남북관계 발전에 관한 법률과 남북교류협력에 관한 법률, 남북협력기금법 등에서 다 수용하지 못하는 요소를 고려하여 남북 관광교류 및 활성화에 관한 법 제정이 필요함
- ▶ (협의체 운영) 남북관광의 효과적인 추진에 필요한 논의를 지속적으로 이끌어갈 남북관광전략회의 개설이 필요함
- ▶ 해양수산부, 통일부, 문화체육관광부, 법무부 등 관련 부처와 연구기관의 수요조사 및 업무협의 시 결과 공유 및 제언

3) 정책적 기여 등 기대효과

- ▶ 인구, 인프라 등 시장성과 장기적 발전가능성이 높은 북한 서해를 대상으로 해양관광 활성화 방안을 제시함. 한반도 신경제구상의 서해안 산업·물류·교통 벨트 및 서해경제공동특구 조성과의 연계 가능한 해양관광 추진전략과 추진과제를 제시함
- ▶ 특히, 서해는 남북한 양측 모두 관광 개발 계획이 제대로 구상된 바가 없는 상황에서 기존 남북한의 경제개발 계획을 반영하여 이와 연계 가능한 크루즈·MICE·산업관광 개발 방향을 제시했다는 데 의미가 있음
- ▶ 대북제재를 고려할 때 사실상 남북 경제협력이나 대북투자가 용이하지 않은 상황에서 정부의 대북정책 및 남북교류 사업 아이টে으로 활용할 수 있는 아이디어를 제공할 것으로 기대됨

EXECUTIVE SUMMARY

Measures for the Vitalization of Marine Tourism in the West Sea of North Korea

1. Purpose

- ▶ This study aims to produce measures to invigorate marine tourism in the West Sea of North Korea, which enables to connect with the construction of industry, logistics and transportation network of the West Sea under the New Economic Map of the Korean Peninsula. The purpose of this study is especially significant in that North Korea is concentrating on tourism development but only focusing on northeastern region of the nation. In addition, North Korea is absent from a development plan of West Sea which has a long-term potential in terms of market-value and growth, given the population and infrastructure.

2. Methodology and Feature

1) Methodology

- ▶ The primary source of this study is literature review, while preceding studies, press releases and internet data were mostly utilized for selecting target areas of the study as well as the analysis of domestic and foreign cases. Specific information on target areas for this study is based on the data from a regional information network of North Korea (<http://www.cybernk.net/>).
- ▶ The secondary phase of this study is to conduct a survey targeting experts. The survey is designed to draw implementation strategies and tasks by presenting relevant information collected based on literature review. During this process, consultation with relevant experts allows us to modify the direction and contents of this study.

2) Feature

- ▶ This study takes a step forward from existing studies only centering on the economic development and the Maritime Peace Zone of the West Sea, focusing on tourism development in the West Sea. Furthermore, this study is differentiating itself from others by providing solid basis of specific implementation measures based on opinions of relevant experts.

- First, this study includes North Korea's Special Economic Zones and Economic Development Zones and the West Sea Joint Special Economic Zone mentioned in the Pyongyang Joint Declaration of September 2018 as target areas for this study along with the New Economic Map Initiative presented by the Moon Jae-In administration.
- Second, it is seeking inter-Korean cooperation measures for peaceful use of broader coasts and marine spaces such as a key base for opening in the West Sea of North Korea, western sea border areas and waters of Han River estuary under the joint use of two Koreas.
- Third, domestic and foreign cases are analyzed to provide implications for drawing vitalization measures of marine tourism in the West Sea of North Korea. Such cases include specific tourism areas such as cruise tour, MICE and industrial tourism, which are able to connect with the West Sea industry-logistics-transportation belt of the New Economic Map Initiative.
- Fourth, having conducted a survey on experts based on the analysis of subject areas and relevant cases, this study is able to draw implementation strategies and tasks. The study presents implementation strategies based on SWOT analysis, development directions, problems and solutions and expected benefits drawn from the survey, while providing specific tasks necessary for implementing these strategies.

3. Results

1) Summary

- ▶ The West Sea Inter-Korean Cooperation Initiative is in line with the Special Zone of Peace and Cooperation in the West Sea of 2007 followed by the West Sea Joint Special Economic Zone of 2018. Among 22 Economic Development Zones that North Korea has designated, eight of them are located in the West Sea along with Kaesong Industrial complex. Therefore, it is necessary to consider major bases in the West Sea for vitalizing marine tourism in the West Sea of North Korea.
- The spatial scope of the Special Zone of Peace and Cooperation in the West Sea of 2007 includes Kaesong, Haeju and western NLL sea border areas.
- The West Sea Joint Special Economic Zone agreed by South and North Korea in Pyongyang Joint Declaration of September 19th do not specify concrete scope of the zone. Since the Declaration includes the designation of the Special Zone of Peace and Cooperation in the West Sea, however, it is expected to connect with the West Sea belt of the New Economic Map Initiative.
- The 22 Economic Development zones of North Korea consist of 8 zones around North Korea-China borders and the western coast, 5 zones in the East Sea and 1 on inland area. Given this, western coast is considered an important base in the economic development of North Korea.

- ▶ Since Inter-Korean tourism is suspended after a fatal shooting accident at the Mt. Kumgang, North Korea has made all-out effort to build tourism districts. To be more specific, North Korea is amending laws and systems relevant to Mt. Kumgang tourism and start developing the 'Wonsan-Mount Kumgang International Tourist Zone' while holding investment briefings for attracting foreign capital.
 - The Wonsan-Mount Kumgang International Tourist Zone is the first tourism development plan in North Korea at the level of metropolitan city, and designated regions connecting with a development plan for establishing multiple tourism districts.
 - This project involves processes such as selecting investors in accordance with North Korea's Law on Economic Development Zones and active investment briefings. Such processes are highly likely to become a general model for tourism development forward.
 - Following the development of Wonsan as a tourism base city of the East Sea, North Korea is expected to develop cities as well as improve residential conditions of major base cities when developing tourism in the west sea.
- ▶ The West Sea economic cooperation belt of the New Economic Map Initiative also allows the invigoration of marine tourism utilizing major bases of the West Sea. This is especially feasible given its center position of logistics and industries, joint sea areas and bordering sea areas and its accessibility to Pyongyang and Kaesong.

- Pyongyang is the capital city of North Korea in which the nation's political, economic, social and cultural facilities and all the infrastructures are concentrated. Nampo has the largest trade port in North Korea, serving as a gateway to Pyongyang. With several economic development zones being densely located near Nampo, the city has a high potential for future growth.
- Located at coastal areas bordering the sea, Haeju and Gangryong have a variety of marine tourism resources. In addition, its proximity to southern sea areas allows these cities a diverse direction of development and growth. When the Gangryeong International Green Demonstration Zone, a central level economic development zone in North Korea, starts its development in earnest, the development of marine tourism resources relevant to this zone will be feasible.
- Thanks to its geographical proximity to the South, the Han River estuary and Kaesong enable one-day tour and the development of tourism resources in connection with southern border areas. If the peaceful use of the Han River estuary becomes a reality, it is possible to restore waterways of the Han River estuary and the Ryesong River and develop them as tourism resources.
- ▶ Cases relevant to cruise tourism, MICE and industrial tourism provide implications to the vitalization of marine tourism on the West Sea of North Korea. These implications are as follows:
 - Japan has promoted invigorating the cruise tourism industry with several policies. Through the implementation of the 'Port Policy

for the Formation of Bases of International Cruise Ships', Japan has developed 6 base ports by attracting major global cruise lines. In addition, the country allowed the cruise industry to become more popular with the 'Cruise Campaign 97', while developing new onboard programs customized to public sentiment.

- Having acknowledged the MICE as an emerging industry, China is holding popular exhibitions by establishing national policies and providing funds. Regardless of the nationality of organizers, China provides support to allow small-and-medium companies to freely participate in exhibitions.
- Europe has proceeded with a project aiming to develop a tourism information network of industrial heritage as well as the European Route of Industrial Heritage. Therefore, European countries are able to share their experiences and develop joint marketing strategies to preserve industrial heritages.
- Vitalizing marine tourism in the West Sea of North Korea requires improvement of infrastructures and readiness for developing inter-Korean coastal cruise and international cruise tourism. In addition, it is feasible to build inter-Korean cooperation system relevant to the MICE industry within the West Sea Joint Special Economic Zone and holding joint events, while connecting them with Kaesong tourism. The Kaesong Industrial Complex and industrial heritages from the Japanese occupation period can be utilized industrial tourism resources by registering them to the UNESCO.

- ▶ Based on the analysis of target areas and cases, the study conducted a survey to produce vitalization measures of marine tourism in the West Sea of North Korea targeting experts on North Korea, economy, management, land, transportation and tourism.
- (Necessity) It is necessary to vitalize marine tourism in the West Sea of North Korea for reducing inter-Korean tension and opening up of North Korea (100%), followed by preparing bases for inter-Korean tourism in the West Sea just like that of Mt Kumgang in the East Sea (89%) and expansion of pan-west sea tourism (81%).
- (Basic direction) Most popular responses for the basic direction of marine tourism vitalization in North Korea include sharing the benefits with residents of the North (85%) and connecting with coastal cities of the North as well as international connection (78%). Following this, respondents say developing marine tourism after coastal land areas (67%) and converging between the tourism industry and the 1st, 2nd, and the 3rd industry (59%).
- (Urgent needs) All experts agreed that the most urgent element for vitalizing the marine tourism in the West Sea of North Korea is accessibility (transportation mode), followed by securing personal safety (96%) and institutional reform (96%). Moreover, leisure activities and PR & marketing considered not urgent compared with other elements.
- (Priority of target areas for development) Areas targeting for marine tourism development in the West Sea of North Korea

include Nampo- Pyongyang (31.1%), the Han River estuary-Kaesong (30.7%), Haeju - Gangryong (21.5%) and Sineuiju (16.7%).

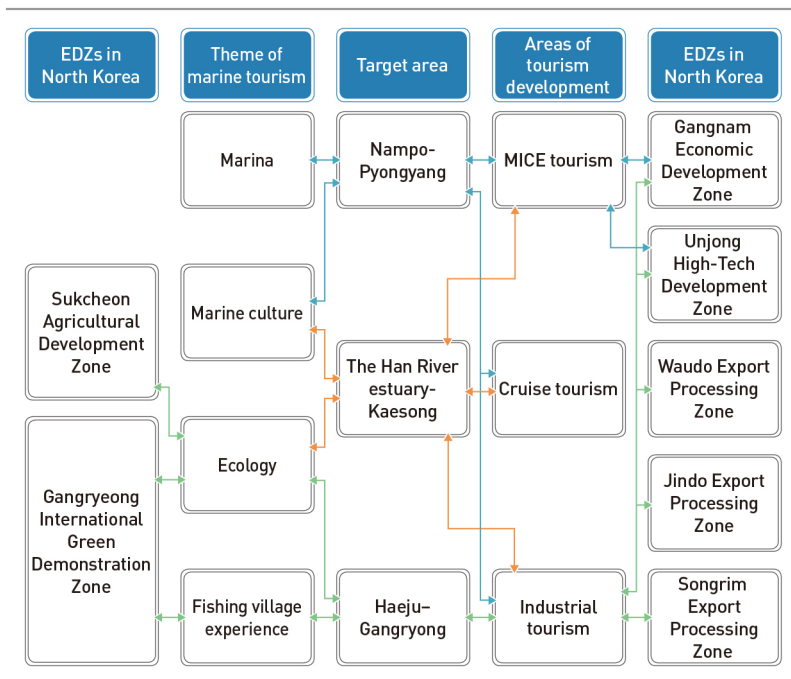
- (Type of marine tourism per target area) Cruise (32.8%) and marina tourism (26.6%) took a high percentage in Nampo-Pyongyang, while eco-tourism (29.7%) and marine culture (17.2%) took up a large share in the Han River estuary-Kaesong. In addition, Haeju - Gangryong shows high percentage in the following order of fishing village experience (23.9%), beach (16.9%) and ocean fishing (15.5).
- (Timing of implementation) Respondents all say that the timing of marine tourism development in the West sea of North Korea such as partial opening of beaches (48%), massive investment into coasts (44%) and opening and connection of coasts (41%) is optimal during the term of the next government.
- (Preparations) Policies and projects that South Korea should prepare for the development of marine tourism in the West Sea of North Korea turn out to be attracting private investment (89%), followed by designating marine tourism district zones connecting South and North Korea (89%), supporting the development of inter-Korean tourism products (85%) and establishing port development plans (85%).
- ▶ The table below shows the direction of inter-Korean cooperation initiative and tourism development of target areas for vitalizing marine tourism in the West Sea of North Korea.

〈Table 1〉 Inter-Korean cooperation initiative for
vitalizing marine tourism in the West Sea of North Korea

Classification	Contents	
Vision	Building a Foundation for Peace and Prosperity in the West Sea through Tourism	
Basic direction	1. Sharing the benefits with Northern residents	2. Connecting between coastal cities of North Korea and international connection
Goal	1. Reducing inter-Korean tension and facilitating the opening of North Korea	2. Establishing bases for inter-Korean tourism in the West Sea
Implementati on strategy and task	Implementation Strategy	Implementation Task
	1. Strengthening the connection by utilizing metropolitan areas and gateways of South and North Korea	1. Inter-Korean coastal cruise (Pass through 5 islands in the West Sea) 2. Pan-West Sea international cruise (South Korea-North Korea-China+a) 3. Developing Nampo marine tourism district
	2. Sustainable use of natural resources such as tidal flats and islands	1. Eco-tourism of Ramsar wetlands in Mundok county 2. Inscribing West Sea 5 islands and the Han River estuary to UNESCO's world heritage 3. 3. Jointly developing South-North-China marine ecological tourism district
	3. Creating tourism brands representing the West Sea	1. Jointly holding international conference under the theme of water, health and peace 2. Surveying and utilization of cultural heritage such as fishing village and traditional industry etc. 3. Developing tourism courses of the West Sea Joint Special Economic Zone

Classification	Contents
	1. Pilot tour of the Han River estuary-Kaesong waterways 2. Building the capacity of professional manpower in cruise, MICE and industrial tourism 3. Pushing forward signing sisterhood relationship between South and North Korean companies and local governments
	4. Securing the foundation for project implementation through pilot projects and human exchange

〈Pic 1〉 Direction of tourism development by target area



2) Policy suggestions and relevant activities

- ▶ (Establishment of regulations) It is necessary to establish regulations for utilizing the Tourism Promotion and Development Fund to invigorate the inbound tourism market and relevant projects, such as the cruise tourism, attracting MICE industry and a general survey of industrial heritage.
- ▶ (Designation of a district) Starting from the tour of the Han River estuary- Kaesong waterways, marine tourism districts connecting South and North Korea should be designated and supports for product development are required
- ▶ (Legislation) Considering that the elements to which the Development of Inter-Korean Relations Act, Inter-Korean Exchange and Cooperation Act, and Inter-Korean Cooperation Fund Act have failed to accommodate, the laws concerning Inter-Korean Tourism Exchange and Promotion should be established.
- ▶ (Operating a consultative body) It is necessary to start holding inter-Korean tourism strategic meetings, which will continuously drive the discussion required for effective implementation of inter-Korean tourism.
- ▶ A demand survey should be conducted with relevant government departments including the Ministry of Unification, the Ministry of Culture, Sports and Tourism and the Ministry of Justice as well as research institutes. Furthermore, it is important to

share the results of meetings and discussions, while proposing suggestions.

3) Expected benefits including policy contribution

- ▶ This study provides measures to invigorate the marine tourism targeting the West Sea of North Korea, highly potential for market value and long term development given population and infrastructure etc. The implementation strategies and tasks for marine tourism are able to connect with the construction of the West Sea industry, logistics and transportation belt of the New Economic Map initiative as well as the West Sea Joint Special Economic Zone.
- ▶ In particular, both South and North Korea have not formulated a marine tourism plan on the West Sea. Under this circumstance, this study brings significance by suggesting a development direction for the cruise, MICE industry and industrial tourism able to connect with existing inter-Korean economic development plans.
- ▶ Taking economic sanctions against North Korea into account, it is not easy to push forward inter-Korean economic cooperation and investment to North Korea. Therefore, this study is expected to offer ideas for the government's North Korean policy or inter-Korean exchange projects.

제 1 장

서 론

제1절 연구 배경 및 목적

1. 연구 배경

관광은 김정은 국무위원장 집권 이후 경제정책의 핵심 분야 중 하나이다. 김정은 위원장은 2013년 3월 당중앙위원회 전원회의에서 “나라의 여러 곳에 관광지구를 잘 꾸리고 관광을 활발히 벌리며 각 도들에 자체의 실정에 맞는 경제개발구들을 내오고 특색 있게 발전 시켜야”한다고 밝혔다. 이후 북한은 관광을 중요 산업의 하나로 발전 시키기로 하고 경제개발구법을 제정했으며 경제개발구를 지정하기 시작했다.¹⁾ 중앙급 주요 관광특구는 원산, 백두산, 칠보산, 금강산, 개성 등 6개를 구상하고 있는 것으로 알려졌다.²⁾

1) 조선중앙통신, 2013년 8월 28일자

2) 2013년 7월 30일에 김정은 제1비서와 단독접견하고 김양건 노동당 통일전선부장과 면담한 박상권 평화자동차사장 인터뷰, 연합뉴스(검색일: 2019. 10. 30)

2018년과 2019년 사이 김정은 국무위원장이 관심을 가지고 집중하고 있는 곳은 원산 갈마, 삼지연, 양덕 등 세 곳이다. 현지지도에 나설 때는 보통 이 세 곳을 비슷한 시기에 방문하고 있다. 2018년 8월 19일에 삼지연을 찾은 김정은 국무위원장은 “별방(평야)지대”, “산간지대”, “해안지대”의 본보기를 세울 것을 지시했다. 여기서 말하는 평야는 양덕군 온천관광지구, 산간은 삼지연군 무봉국제관광특구, 해안은 원산 갈마해안관광지구를 의미하는 것으로 해석된다.

김정은 국무위원장이 이 세 곳을 현지지도했을 때 발언을 종합해보면 관광지 개발의 눈높이와 범위를 확장하는 점이 주목된다.³⁾ 첫째, 건축미학적 측면의 수준 향상을 강조하고 있다. 단순히 공사 완공 여부를 떠나 건축물 간의 조화와 연결 등 세계 최상의 수준을 강조하며 50년, 100년 후를 생각한 건축물 건설을 요구하고 있다. 둘째, 종합적인 서비스기지 및 정주여건 개선이다. 특히 삼지연군은 지방건설의 본보기로 내세우며 살림집과 공공·생산 건물을 세우고 있다. 2019년 10월 현재, 2단계 공사 마감 단계에 있으며 국가경제발전 5개년전략 기간(2016~2020년) 안에, 조선노동당 75주년을 맞는 2020년 10월까지 총 3단계의 “삼지연군총건설계획”을 조기 완공하도록 주문하고 있다.

김정은 국무위원장의 다음 목표는 금강산으로 추정된다. 2019년 10월 23일 금강산 현지지도에서 김정은 국무위원장은 남측과 협의하여 기존 시설을 철거하고 신축할 것을 지시했다. 금강산국제관광특구를 고성향해안관광지구, 비로봉등산관광지구, 해금강해안공원지

3) 2018년 7월 10일 삼지연, 2018년 8월 17일 원산 갈마 및 양덕, 2018년 8월 19일 삼지연, 2018년 10월 30일 삼지연, 2018년 11월 1일 원산 갈마 및 양덕, 2019년 4월 4일 삼지연, 2019년 4월 6일 원산 갈마 및 양덕, 2019년 8월 31일 양덕, 2019년 10월 16일 삼지연, 2019년 10월 25일 양덕

구, 체육문화지구 등 4개 지구로 구분하고 호텔, 골프장, 고성항 여객 터미널, 비행장, 관광열차 등 인프라를 건설하도록 지시했다.

금강산관광은 남북경협의 상징으로 1998년부터 2008년까지 우리 국민 총 193만여 명, 11년간 연평균 17만 5천여 명이 참여했다. 이는 현재 북한 전체 외래관광객 규모, 특히 중국인 관광객 수와 비슷한 수준이다. 북한 국가관광총국에 따르면, 2018년 북한의 외래관광객은 20만 명을 넘고 그 중 90% 이상은 중국인이다.⁴⁾ 2008년 7월 관광객 피격사건이 발생하기 전년도인 2007년에는 최대 34만 5천 명이 금강산을 방문하는 등 한국인 관광객 수는 늘어나고 있는 추세였다. 한국인은 중국인과 더불어 북한의 최대 외래관광 시장인 것이다.

이처럼 북한의 관광 개발과 외래관광 시장에서 남북관광의 필요성이 큰 편이나 문제는 시장의 수요와 공급 간의 불일치이다. 북한은 동해의 관광자원을 강점으로 내세우며 치밀하게 북한식 계획을 세우고 있다. 하지만 인구와 인프라 등 시장성을 고려할 때 주목해야 할 시장은 서해이다. 이는 한반도라는 비슷한 지리적 여건상 한국의 사정도 마찬가지여서 수도권을 중심으로 외래관광객이 집중된다. 자연환경은 동해도 우수하지만, 전체적인 관광시장에서 수도권을 끼고 있는 서해안을 무시할 수는 없다.

그러나 지금까지 서술한 것처럼 북한의 관광 개발 계획은 북·중 접경이나 남북 접경 등 동북부에 집중되어 있다. 최근 금강산 현지도

4) 이는 중국 측의 방북 중국인 통계상 최고치가 2012년 23만 7천 명인 것을 감안하면(이후 발표 중단), 20만 명이 관광상품을 이용한 숫자인지 타국을 찾은 국제적 기준의 방문객(visitor)을 의미하는 지는 확인이 필요하다. 관광상품을 이용하는 서구권 관광객이 5천 명 수준인데 이는 중국인을 제외한 나머지 10%인 1만 8천 명에 절반도 미치지 못하는 숫자이기 때문에, 관광상품이 아니라도 출장 등 다양한 목적으로 북한을 방문한 일반적인 의미의 방문객을 포함할 가능성이 있다. 2011년 북한을 찾은 중국인 관광객이 약 6만~7만 명이었던 것과 이후 단둥-신의주 당일 관광상품('16년 성수기 4개월간 2만 명) 등을 고려하면 관광객 수가 증가한 것은 분명하다.

에서 나타났듯이 북한은 나름대로 북한식의 관광지 건설을 세밀하게 계획하고 추진 중이다. 어떤 측면에서 우리로서는 관광객을 송출하는 것 외에 설 자리가 없어 보이기까지 한다.

반면 서해는 북한도 한국도 관광 개발 계획이 제대로 구상된 바가 없다. 남북관광 중단 이후 십여 년이 지난 지금부터 향후에 재개될 남북관광 시대에는 이전과 다른 새로운 패러다임을 요구한다는 측면에서, 이제는 서해에도 눈을 돌릴 필요가 있다. 남북한 양측의 외래 관광 시장에서 가장 큰 비중을 차지하는 중국인 시장을 고려하고 연계하는 전략도 필요하다. 서해는 남-북-중 연계 외래관광 시장의 관문이 될 것이다. 이런 측면에서 북한 서해에서의 관광 개발을 논의해 보고자 한다.

2. 연구 필요성 및 목적

북한 서해는 서해평화수역과 서해평화협력특별지대 등으로 상징성이 있는 남북협력 공간이다. 2007년과 2018년, 두 차례에 걸친 남북정상선언에서 서해평화협력특별지대와 서해경제공동특구 조성이 합의되기도 했지만 아직까지 큰 진전은 없다. 군사적으로 민감한 공간을 평화적으로 만들겠다는 공감대를 형성했음에도 불구하고 실제로 그러한 공간을 조성하는 문제가 쉽지는 않기 때문일 것이다. 그럼에도 불구하고 2018년 12월 한강하구 수로조사는 남북한이 공동으로 추진할 수 있는 사업의 물꼬를 트고 향후 협력사업의 마중물이 되었다는 데 의의가 있다.

사실상 일반 국민의 머릿속에는 2000년대 전후 서해 접경수역에서의 해전과 개성공단 정도까지가 북한 서해안에 대한 인식의 대부분을

차지하고 있을 것이다. 문재인 정부는 남북한 화해협력과 한반도 비핵화라는 국정전략의 일환으로 신경제구상을 제시한 바 있다. 신경제구상은 동해권 에너지·자원벨트와 서해안 산업·물류·교통 벨트, DMZ 환경·관광벨트로 구성된다. 이 경제벨트가 구축된다면 일반 국민이 직접 참여하고 가까이에서 혜택을 누릴 수 있는 산업 중 하나는 관광이다. 그런데 동해권과 DMZ에는 관광 요소가 있는 반면, 서해안 벨트는 물류·교통 중심으로 구성되어 관광 요소가 크게 부각되고 있지 않다.

물론 각 벨트는 남북한의 경제개발계획과 지역 특성을 고려한 것으로 경제 활로를 개척하고 통일 기반을 구축하기 위한 방안으로 해석된다. 서해안 물류·교통이 개선되면 자연스럽게 인적 왕래도 증가할 것이다. 그럼에도 불구하고 한반도 평화와 번영의 관점에서 북한 서해에서 관광을 고려해야 할 필요는 있다. 우선, 현재와 같은 대북 제재 여건 하에서는 신경제구상의 서해안 벨트가 구상하는 사업에 착수하는 것 자체가 어렵다. 반면, 관광은 경제개발뿐만 아니라 인적 교류 등 다양한 형태의 추진이 가능하다.

2018년 북한 동해 해양관광 활성화 연구를 통해 밝힌 해양관광 활성화의 필요성은 다음과 같다.⁵⁾ 첫째, 관광 개발 초기에 관광활동의 다양화를 위해 자연환경을 활용한 해수욕장, 낚시, 서핑, 수중레저, 어촌체험, 생태관광 등의 잠재력이 있다. 둘째, 해양관광은 북한에서 비교적 새로운 분야이므로 인적·기술교류 활성화에 기여할 가능성이 높다. 셋째, 수산물 판매와 어촌개발, 해양스포츠 관련 장비와 시설 등 연계 산업의 발전 가능성이 존재한다.

이와 더불어 북한 서해는 연구 배경에서 설명한 대로 인구와 인프라 등 시장성을 기반으로 한 관광, 남-북-중 연계관광 등 이전 남북

5) 윤인주·홍장원·이정아 (2018), p. 3.

관광 시대와는 다른 새로운 형태의 관광 개발이 가능할 것으로 예상된다. 또한 신경제구상의 서해안 산업·물류·교통 벨트 구축과 연계하여 시너지효과를 낼 수 있는 관광 분야가 필요할 것으로 보인다. 이처럼 북한 서해를 공간으로 하는 관광 개발은 남북한 양측의 정책 구상에서 비어 있지만, 사실상 필요하며 향후 남북관계 전환과 평화경제 발전에 기여할 수 있을 것으로 보인다. 이러한 필요성에 따라 이 연구는 북한 서해에서 해양관광을 활성화하기 위한 방안을 모색하는 것을 목적으로 한다.

제2절 연구 내용 및 방법

이 연구는 전술한 연구 배경과 필요성, 목적에 따라 북한 서해 해양관광 활성화 방안을 모색하는 것을 내용으로 한다. 구체적으로는 연구대상지의 해양관광 여건, 국내외 관련사례, 북한 서해 해양관광 활성화를 위한 전문가 설문조사, 남북협력을 위한 기본구상과 추진 과제, 제도적 기반 마련 등이다. 연구의 지리적 범위는 서해 남북접경을 포함한 북한 서해 연안·해양 공간이다.

연구방법은 문헌조사, 자문회의, 설문조사 등이다. 연구대상지인 북한 지역의 정보는 북한지역정보넷(<http://www.cybernk.net/>)을 활용했다. 국내외 사례분석은 선행연구와 언론보도, 인터넷자료를 주로 활용했다. 북한 서해 해양관광 활성화를 위한 남북협력 구상은 설문조사를 근거로 한다. 연구대상지에 관한 문헌조사, 국내외 관련사례 분석 등을 토대로 설문문항을 설계했다. 두 차례의 전문가 자문회의 결과를 반영하여 전반적인 연구방향, 사례선정, 설문조사 문항 등을 조정했다.

제3절 선행연구와의 차별성 및 연계

그동안 북한 서해에 초점을 맞춘 연구 주제는 육상의 경우 경제개발, 해상의 경우는 평화수역 조성이 중심이었다.

북한 서해안 경제개발에 관한 대표적인 연구는 김영봉·박영철(2001)이다. 이 연구는 북한 개방정책의 추이와 실태를 살펴보고 개방정책을 대표하는 특구인 나진·선봉경제무역지대의 특성과 실패 요인을 평가했다. 국내외 사례로는 중국, 베트남, 폴란드 등 사회주의 국가와 한국의 마산, 이리 등 개방거점 육성 실태를 통해 성공 시사점을 도출했다. 생산중심형, 국제교역중심형, 금융중심형, 복합형 국제자유지역 등 북한 개방거점의 유형을 설정하고 시나리오를 검토했다. 북한 서해안에서 개방실험이 가능하고 군사적 부담이 적으며 대외협력과 투자유치가 가능하고 거점역할과 남북경협 수행이 가능한 지역으로 신의주, 안주, 남포, 송림, 해주, 개성 등 7개 지역을 평가했다. 평가 결과, 북한의 경제개방 거점은 신의주, 남포, 개성이 가장 양호하게 나타났다. 평가결과를 토대로 개방거점 개발의 기본방향, 개방거점별 특성 및 개발전략, 제도 정비 및 구축 방안을 제시했다.

서해평화수역 조성에 관한 대표적인 연구는 남정호 외(2005~2009)이다. 서해안에 해양평화공원을 지정하고 관리하는 방안에 관해 5년에 걸쳐 연구를 추진했다. 국내 전문가와 주민을 대상으로 심층면접과 설문조사를 진행했으며 국내외 전문가 자문을 거치는 등 다각적인 방법을 동원했다. 1차 년도에는 서해 접경수역의 현황과 흥해 해양평화공원 지정·운영 사례, 지역주민 및 전문가 인식조사를 통해 해양평화공원 추진 여건을 분석했다. 2차 년도에는 해양평화공원 추진에 관한 일반국민 인식조사를 수행하고 해양평화공원 추진 기본방향

과 전략을 수립했다. 3차 년도에는 국내 DMZ 일원 접경보호지역 지정 사례와 지중해 보니파시오, 인도네시아-필리핀 산호 삼각지, 예멘-에리트레아 공동어업합작회사 등의 사례를 검토하여 해양평화공원 추진방안을 제시했다. 4차 년도(김종덕 외)에는 국내외 전문가 자문단 회의 및 현장 방문 등을 수행했다. 5차 년도에는 영문 뉴스레터 발간, 지역주민 설문조사, 전문가 집중 인터뷰, 국제자문단 회의 및 국제컨퍼런스, 국제사회 권고문 등의 성과를 도출했다.

남정호 외(2018)는 2009년에 마무리된 다년도 연구로부터 십여 년이 흐른 현 시점에 다시 평화수역 조성에 초점을 맞추고 협력사업과 정책방향을 재점검했다. NLL이슈화 및 긴장 형성, 서해평화체제 구축 모색, 군사적 긴장 고조, 새로운 평화분위기 조성 등 십여 년간의 남북관계 변화를 검토했다. 공동어로 구역 지정, 항만 개발, 자원 이용 및 공간관리 등 남북 간 합의사항 이행에 관련된 현안 및 쟁점을 정리했다. 이를 토대로 서해평화수역 조성의 개념, 기본방향과 추진 원칙 등 기본틀을 정립하고 해양공간관리, 수산자원 보전 및 이용, 해상물류 네트워크 구축, 한강하구의 지속가능한 이용 등 네 가지 분야의 추진방향을 도출했다.

〈표 1-1〉 주요 선행연구와 본연구의 차이점 비교

구분		주요 선행연구와의 차별성		
		연구목적	연구방법	주요 연구내용
주요 선행연구	1	• 과제명: 남북경제협력을 위한 북한의 서해안 개방거점 개발 전략 • 연구자(년도): 김영봉·박영철(2001) • 연구목적: 서해안 개방거점 개발 전략 및 정책적 지원체계 제시	• 문헌연구 • 사례연구 • 전문가 자문	• 북한 개방정책의 추이와 실태 • 국내외 개방거점 육성 실태와 시사점(사회주의국가 등) • 북한 개방거점의 개념 설정과 적용 • 서해안 개방거점 개발전략 (신의주, 남포, 개성 등)

구분	주요 선행연구와의 차별성		
	연구목적	연구방법	주요 연구내용
2	• 과제명: 서해연안 해양평화 공원지정 및 관리방안 연구(I~V) • 연구자(년도): 남정호 외 (2005~2009) • 연구목적: 해양평화공원 추진에 관한 기본정책방향 제시와 남북한 및 국제기구 협력 체제 구축	• 문헌연구 • 사례연구 • 설문조사 (전문가, 주민) • 전문가 자문 (국내외)	• 서해연안 접경지역 현황 • 해양평화공원 추진 여건 분석 • 남북한 교류협력 및 국제사회 동향 • 국내외 관련 사례 및 시사점 (홍해, 지중해, 인도네시아, 필리핀, 예멘-에리트레아, DMZ) • 해양평화공원 추진 방안
3	• 과제명: 서해평화수역 조성을 위한 정책방향 연구 • 연구자(년도): 남정호 외 (2018) • 연구목적: 서해평화수역 협력사업 도출 및 정책방향 제시	• 문헌연구 • 전문가 자문	• 서해 접경해역 및 연안육역 현황 • 평화수역 조성 여건과 현황 • 평화수역 조성 정책 방향 (한강하구~백령도 접경해역과 연안육역)
본 연구	• 기존 연구는 육상의 경우 북한 서해안 산업 개발, 해상은 남북한 접경수역·한강하구 공동수역 이용방안에 초점 • 본 연구는 북한 서해 연안·해양 공간을 대상으로 관광 관점에서 이용방안 모색	• 문헌연구 • 사례연구 • 전문가 자문 • 설문조사 (전문가)	• 대상지 해양관광여건 • 국내외 관련사례 (크루즈·MICE·산업관광) • 북한 서해 해양관광 활성화 방안 • 북한 서해 해양관광 활성화 남북협력 구상

이 연구는 북한 서해안 경제개발과 서해평화수역 중심의 기존 연구에서 한발 더 나아가 서해의 관광 개발에 초점을 맞추고 있다. 경제개발 거점으로서 산업적인 요소에 초점이 있는 북한 서해안 개발에 관광활동을 접목한다. 또한 서해 접경수역뿐만 아니라 보다 넓은 연안·해양 공간을 평화적으로 이용하기 위한 남북협력 방안을 모색하고자 한다. 전체적인 연구방법과 체계는 김영봉·박영철(2001)과 유사하지만 해양에 초점을 맞추고 전문가 대상 설문조사를 수행하는

점은 남정호 외(2005)와 유사하다. 하지만 구조화된 전문가 설문조사를 통해 구체적인 추진방안의 근거를 마련하는 점은 차별화된다.

2018년 북한 동해 해양관광 활성화 연구와 비교하면 연구내용과 방법, 추진체계는 비슷하다. 차이점이 있다면 사례분석과 설문조사 등에 있다. 작년 연구에서는 중국과 베트남 등 특정국가의 해양관광 개발 전반과 사례지 연구를 한 반면, 올해 연구에서는 특정 관광 분야를 중심으로 국내외 사례를 분석하여 시사점을 도출했다. 이는 김영봉·박영철(2001)에서 개방거점의 유형을 제시한 것과 유사하게, 북한 서해에 적합하다고 판단되는 특정 형태의 관광 분야를 제시하기 위함이다. 설문조사 문항에도 이러한 관광 분야를 특정하여 북한 서해에서 활성화할 수 있는 방안에 관한 전문가 의견을 수렴했다. 2018년 연구와 2019년 연구는 1년이라는 시차와 동·서해라는 차이점이 있기 때문에 이와 관련한 시사점은 설문조사 결과를 통해 설명하기로 한다.

제 2 장

북한 서해 해양관광 분석틀

제 2 장

제1절 서해경제공동특구 논의 및 전망

북한 서해 해양관광 활성화 방안을 연구하기 위해서는 서해에서 남북협력 구상이 제기된 기존 논의부터 검토할 필요가 있다. 가장 대표적인 것은 2007년 10.4 남북정상선언에서 제시된 ‘서해평화협력특별지대’이다. 이 지대의 지리적 범위는 한강하구와 서해 접경수역, 개성과 해주를 중심으로 한다. 지대의 사업 내용은 공동어로 구역과 평화수역 설정, 경제특구 건설과 해주항 활용, 민간선박의 해주직항로 통과, 한강하구 이용 등이다. 개성공단과 금강산 등 “점”의 형태로 머물고 있던 남북협력 공간을 “선”으로 잇고 “면”으로 확장하여 남북경협 최초로 “지대” 개념을 도입했다는 데 의의가 있다.⁶⁾

6) 이상준(2007), p. 44.

〈그림 2-1〉 서해평화협력특별지대 구상



자료: 이장희, “한강하구 자유항행을 위한 조처와 군사정전위”, 『한강하구의 복원과 평화적 활용을 위한 3차 공동 워크숍』, 경기연구원, 2019, p. 11.

서해평화협력특별지대 논의는 2019년 9.19 평양공동선언에서 제시된 ‘서해경제공동특구’로 이어진다. 서해경제공동특구의 지리적 범위와 사업 내용은 아직 구체적으로 밝혀진 바가 없다. 다만 기존 서해평화협력특별지대를 포함하면서 신경제구상 환서해 경제벨트의 중심점이 될 지역과 내용이 담길 것으로 추정된다. 환서해 경제벨트는 서해안 산업·물류·교통 벨트로 한국의 수도권과 개성, 평양·신의주를 연결한다. 서해평화협력특별지대처럼 서해경제공동특구에 관한 진전 역시 아직은 없는 상황이다.

다만, ‘판문점 선언 이행을 위한 군사분야 합의서’에 따라 서해 상에 평화수역과 시범적 공동어로 구역을 설정하기로 하고 북측 선박의 해주직항로 이용, 한강하구 공동이용을 위한 군사적 보장 대책 등을 강구하기로 했다. 이에 2018년 11~12월에 남북 공동조사단이 수

로조사를 시행했고 해양수산부와 국방부는 공동이용 구역의 수심, 해안선, 암초위치 등이 표기된 해도를 제작하여 2019년 1월 30일 북한에 전달했다.

〈그림 2-2〉 서해경제공동특구(안)



자료: 한국경제, “개성공단·금강산관광 재개 합의...대북제재 풀릴 때까지 ‘먼 길’”(검색일: 2019. 10. 28)

그간 논의를 종합해보건대 서해 남북협력 구상은 접경구역의 평화적 이용, 개성공단의 재개 및 해주 등으로의 확장, 남북 양측의 수도권 연결 등으로 요약된다. 모든 사업을 단번에 추진하기는 어렵기 때문에 기존에 남북경협사업이 시행된 바 있는 개성공단의 재개, 재차 합의한 바 있는 서해평화수역과 공동어로 시범구역, 수로조사로 물꼬를 튼 한강하구의 공동이용을 중심으로 관련 사업이 시작될 것으로 전망된다. 따라서 북한 서해 해양관광 활성화 역시 이와 같은 서해 남북협력 구상과 발을 맞추어 시너지를 낼 수 있는 방향으로 추진될 필요가 있다.

또 하나 주목할 점은 북한이 서해에 지정해놓은 경제특구·개발구이다. 북한이 지금까지 발표한 경제특구·개발구는 총 27개이다. 나선경제무역지대, 신의주국제경제지대, 황금평·위화도경제지대, 원산-금강산국제관광지대, 개성공업지구(이상 경제특구로 통칭)를 비롯해 중앙급·지방급으로 나뉘는 경제개발구 22개가 있다. 경제개발구 중 8개는 두만강과 압록강을 따라 북·중 접경지역에, 5개는 동해안에, 1개는 내륙에, 나머지 8개가 서해안(아래 지도 그림 맨 아래에서부터 위로 ②, ⑬, ④, ⑰, ⑧, ⑮, ③, ⑳)에 위치해 있다. 북한의 경제개발 또는 개방거점이 북·중 접경과 서해안 수도권에 있음을 시사한다.

〈그림 2-3〉 북한 경제특구·개발구 현황



자료: 경향신문(검색일: 2019. 11. 14)

북한 서해안에 위치한 경제개발구는 평양에 은정첨단기술개발구와 강령경제개발구가, 남포에 진도수출가공구와 와우도수출가공구가, 평안남도에 숙천농업개발구와 청남공업개발구가, 강령에 국제녹색시범구와 송림에 수출가공구가 위치해 있다. 구분해보면 중앙급 3개와 지방급 5개이고 유형은 농업·공업·수출·첨단·종합형 등으로 다양하다. 중앙급 경제개발구 4개 중 무봉국제관광특구를 제외한 나머지 3개가 모두 서해안에 있다.

관광 기능이 명시된 곳은 강령국제녹색시범구와 숙천농업개발구이다. 중앙급 종합형인 강령국제녹색시범구는 5대 지구로 구성되는데 그 중 레저·관광 개발구가 있고, 숙천농업개발구는 관광휴양 기능을 지향하고 있다. 이처럼 서해안에 지정된 북한 경제개발구는 향후 서해경제공동특구 조성 시 포함되거나 연계될 가능성이 높다. 이미 지정된 경제개발구 사업이 관광 개발과 연결될 수 있는 방안이 필요할 것으로 보인다.

〈표 2-1〉 서해안 북한 경제개발구 현황

명칭	급	유형	지정	주요 내용
강령국제녹색시범구	중앙급	종합	2014	유기농수산물 가공, 친환경기술연구개발
은정첨단기술개발구		첨단		정보, 나노, 생물공학
진도수출가공구		수출		경공업, 화학제품 보세가공
송림수출가공구	2013			수출가공, 창고보관, 화물운송
와우도수출가공구		지방급		수출지향형 가공조립
강남경제개발구	경제			2017
숙천농업개발구	농업		2014	유기농업, 축산가공, 관광휴양
청남공업개발구				공업

자료: 공개된 정보를 참고하여 저자 작성

제2절 원산 갈마해안관광지구 개발사례

1. 개발과정

북한은 2008년 금강산 관광객 피격으로 남북관광이 중단되고 2010년 천안함 폭침에 따른 5.24조치가 있는 이후 2011년부터 금강산일

대 개발에 독자적으로 나서기 시작했다. 4월 29일, ‘금강산관광지구법’을 폐지하고 ‘금강산국제관광특구’를 설립한다고 밝혔다. 아울러 현대그룹의 금강산관광 독점권 취소를 통보했다. 곧바로 북한은 관광객 유치에 나서 7월부터 중국인의 금강산 관광이 시작됐다.⁷⁾ 8월부터는 나선에서 출발하는 여객선을 통한 금강산 관광도 시작됐다.⁸⁾ 곧이어 원산 갈마공항, 원산-금강산 철로 확장, 평양-원산-금강산 고속도로와 전력 등 기반시설 투자를 내용으로 하는 ‘금강산국제관광특구’ 개발계획이 발표되었다.⁹⁾ 금강산 개발 초기부터 북한은 원산과의 연계를 구상하고 있었음을 확인할 수 있다. 이후 관광설명회 등을 진행하며 관광객 유치에 나섰다.

북한은 2014년 6월, ‘원산-금강산국제관광지대’ 설립을 발표했다. 발표에서는 국제관광지대 내에 원산지구, 마식령스키장지구, 올림포포지구, 석왕사지구, 통천지구, 금강산지구가 포함되며 해당지역에는 ‘금강산국제관광특구법’과 ‘경제개발구법’ 등 외국인 투자 관련 법규가 적용된다고 밝혔다.¹⁰⁾ 원산-금강산국제관광지대 설립은 2013년 경제개발구법 채택이후 본격화된 경제개발구 지정의 일환으로 볼 수 있다. 북한은 현재 27개(중앙급 8개, 지방급 19개) 주요경제지대를 지정했는데 원산-금강산국제관광지대는 중앙급으로 소개하고 있다.¹¹⁾

북한이 원산-금강산국제관광지대 등 경제개발구를 적극적으로 홍보하며 외자유치에 나선 것은 2015년부터이다¹²⁾. 2015년 신년사에

7) KCNA WATCH(검색일: 2019. 10. 16)

8) KCNA WATCH(검색일: 2019. 10. 16)

9) 유병호(2014), p. 62.

10) KCNA WATCH(검색일: 2019. 10. 16)

11) 차명철(2018), p. 9.

12) KCNA WATCH(검색일: 2019. 10. 16) 북한 관영 조선중앙통신을 인용한 기사에 따르면 2014년 4월 평양관광대학이 새로 설립되었으며 원산사범대학, 차광수신의주제1사범대학 등 각 도의 사범대학에 관광학부가 개설되었다고 한다. 2013년 경제개발구법 채택 전후 관광에 대한 북한의 입장변화가 있었음을 추측할 수 있다.

서 김정은 위원장이 “대외경제관계를 다각적으로 발전시키며 원산-금강산국제관광지대를 비롯한 경제개발구 개발사업을 적극 밀고나가야” 한다고 발언한 시점부터 각종 투자설명회가 열리고 안내 책자도 배포되기 시작했다. 2015년 5월 27일 금강산에서 ‘원산-금강산국제관광지대개발추진위원회’의 주최로 공식 투자설명회가 개최된 이후 중국 각지에서 크고 작은 투자설명회가 이어지고 있으며 최근에는 중국 심양에 ‘원산-금강산 투자유치사무소’가 개설되었다고 한다.¹³⁾

이 지대의 개발 및 투자유치는 ‘원산지구개발총회사’가 전담하고 있는 것으로 알려진다. 원산-금강산국제관광지대는 금강산국제관광특구법과 경제개발구법의 적용을 받는 것으로 보도되었다. 특구법에는 ‘특구관리위원회’가 개발 계획을 작성하고 실행한다는 정도로만 명시되어 있다. 반면, 개발구법에는 ‘중앙특수경제지대지도기관’의 승인을 받은 기관, 기업소 및 투자자가 경제개발구를 단독 또는 공동으로 개발할 수 있다고 명시되어 있다. 따라서 원산지구개발총회사는 경제개발구법 상의 승인을 받은 원산-금강산국제관광지대 개발사업자로 볼 수 있다.

2. 개발내용¹⁴⁾

원산-금강산국제관광지대는 원산지구, 마식령스키장지구, 올림포지구, 석왕사지구, 통천지구, 금강산지구로 구성되며 면적은 약 400km²이다. 지구별 개발계획은 다음과 같다.

금강산지구는 외금강과 내금강, 해금강으로 이루어져 있으며 삼일

13) KBS(검색일: 2019. 10. 16)

14) 조선민주주의인민공화국 원산지구개발총회사(2016)의 내용을 근거로 작성함

포호텔(4성급, 4,700명 수용), 대형식당 목란관(370석)과 단풍관(120석), 금강산온천(건면적 1,200㎡), 종합관광안내소(건면적 2,000㎡), 삼일포 민속거리(300,000㎡), 삼일포카지노호텔, 외금강호텔 카지노, 삼일포양어장이 건설되며 삼일포보트장, 해금강자연공원, 해금강해수욕장, 고성해수욕장이 개발될 계획이다.

통천지구는 충석정과 시중호, 동정호 등 절경을 자랑하는 천혜의 해양관광지역으로 충석정호텔(5성급, 100명 수용), 시중호호텔(4성급, 500명 수용), 동정호호텔(3성급, 500명 수용), 해산물식당, 주유소, 골프장(300,000㎡), 양식장, 감탕치료원(250명 수용), 구급치료소가 건설되며 시중호해수욕장이 개발될 계획이다.

원산시는 원산항 인근의 중동지역과 송도원해수욕장지역, 시내지역으로 구분해 개발계획이 작성된 것으로 보인다. 이 중 중동지역에는 원산호텔(5성급, 1,000명 수용), 해안호텔(4성급, 500명 수용)과 대형 수산물종합식당(건면적 3,000㎡), 관광기념품상점(건면적 600㎡), 대형공연장(500석), 놀이동산(12만㎡), 워터파크(14,000㎡)가 들어서고 국제음식점거리와 상업거리가 조성될 계획이다.

송도원 지역에는 송도원호텔(5성급, 1,000명 수용), 동명호텔(4성급, 130명 수용), 조선음식점타운(지역 특색의 9개 식당)이 들어설 계획이 마련되었다. 원산 시내 곳곳에 국제전람장(건면적 15,000㎡), 금융센터(건면적 210,000㎡), 원산백화점(건면적 15,050㎡)이 들어서고 국제관광지대를 지원하기 위한 버스사업소, 택시사업소, 주유소, 식료공장, 가구공장, 수산물가공공장, 조명기구공장, 맥주공장, 호텔용품공장, 오수정화장 등의 건설도 계획되었다. 주택과 아파트 건설 등의 계획도 함께 수립되었다.

이와 함께 갈마비행장 리모델링, 원산-금강산 철도 개보수, 원산-

금강산 유람선(600명 탑승, 2척), 블라디보스톡-나선-원산-금강산 국제크루즈(3만 톤) 등의 계획도 마련되었다.

마식령과 울림폭포, 석왕사지구에 대한 계획은 눈에 띄지 않는다. 마식령은 기존 스키장과 호텔 시설을 활용할 계획인 것으로 보이며, 울림폭포지구와 석왕사 지구는 원산을 거점으로 당일 관광코스로 활용할 계획이었기 때문에 대규모 시설 등의 투자가 필요하지 않았던 것으로 추정된다.

위와 같이 원산-금강산 개발이 추진되고 있던 2018년에 김정은 위원장은 신년사를 통해 ‘원산 갈마해안관광지구’ 건설과제를 제시했다. 명칭으로 보았을 때, 원산-금강산국제관광지대 내에 ‘갈마해안관광지구’가 추가된 것으로 추정된다.¹⁵⁾

북한 보도에 의하면 갈마해안관광지구는 명사십리해변가를 따라 해안광장구역과 휴양구역-1, 2로 나누어져 있다. 휴양구역-1에는 호텔 10여 동, 민박숙소 수십 동, 실내물놀이장, 야외무대 등이 건설될 계획이며, 휴양구역-2에는 조선옷 상점, 태권도장, 활쏘기장, 고려의원, 조선글방 등 민족문화체험구가 건설될 예정이다.¹⁶⁾ 북한은 김정은 위원장의 지시에 따라 이 관광지구의 완공을 두 차례 연기하여 2020년 4월 15일로 계획하고 있다. 이때까지 고층 호텔 공사가 최소 4개는 추가된 것으로 확인된다.¹⁷⁾

갈마해안관광지구는 김정은 위원장이 개발 개시를 알린 데 이어, 수차례 현장을 방문하며 관심을 쏟고 있어 김 위원장의 의중이 반영

15) NKnews(검색일: 2019. 10. 16)가 북한 관영 조선중앙통신 2016년 7월 15일 기사를 인용해 ‘갈마지구’가 지정되어 호텔과 해양레저, 휴양시설 등이 들어올 것이라고 전했다. ‘원산 갈마해안관광지구’ 개발이 최소한 2016년 이전부터 논의가 되었으며, 처음의 명칭은 ‘갈마지구’였던 것을 확인할 수 있다.

16) 조선신보, 2018. 6. 13.

17) 진혁권(2019), p. 12.

된 국가적 과제라 할 수 있다. 갈마해안관광지구 개발 이후 원산-금강산국제관광지대의 다른 개발은 사실상 중단된 것으로 보이는데 이는 선택과 집중의 전략으로 해석된다.

3. 시사점

북한이 추진하고 있는 원산-금강산국제관광지대의 개발과정과 내용을 정리해보았다. 아울러 최근 진행되고 있는 갈마해안관광지구 개발도 살펴보았다. 이를 통해 향후 북한 해양관광 개발과정에 적용해볼 수 있는 시사점은 다음과 같다.

첫째, 북한이 관광을 산업의 관점에서 접근하기 시작했다는 점이다. 그 배경에는 금강산 관광의 추진경험과 2013년에 지정된 경제개발구법이 있는 것으로 보이며 2014년 이후 평양관광대학의 설립과 적극적인 투자유치 설명회 등을 근거로 들 수 있다.

둘째, 원산-금강산국제관광지대는 북한 최초의 광역 단위 관광 개발 계획이라는 점이다.¹⁸⁾ 복수의 지구개발 수립계획을 연계한 지대 지정, 경제개발구법에 근거한 투자자 선정과 적극적인 투자설명회¹⁹⁾ 등의 프로세스는 이후 관광지대 개발의 모델로 일반화될 가능성이 높다.

셋째, 원산을 동해의 관광 거점도시로 개발한다는 점이다. 원산 갈마지구 개발이 북한의 이전 개발과 다른 점은 머물 곳, 즉 거점을 개

18) 2015년 5월 17일자 노동신문에 의하면 북한의 관광지구는 자연, 지역적 경계 또는 행정적 경계로 조직된 관광업의 지역적 운영단위로 설명하고 있다. 평양지구, 백두산지구, 금강산지구 등을 예로 들 수 있다. 반면 관광지대는 복수의 관광지구들을 집합한 대규모운영단위라고 정의하고 있다.

19) 앞서 설명한 2015년 5월의 공식 투자설명회를 제외하고도 북한은 자국 내 국제행사 공간과 중국 등에서 수십 차례 투자설명회를 개최한 것으로 알려지고 있다.

발한다는 것이다. 이전까지 북한은 볼거리를 개발하는 데 주력했고 다양한 볼거리를 선으로 연결하는 수준의 계획을 수립했다. 향후 관광지대 개발에는 거점을 우선적으로 개발하는 방식을 추진할 것으로 보인다.

〈그림 2-4〉 원산 갈마해안관광지구 전경



자료: 한국경제(검색일: 2019. 10. 16)

제3절 대상지-관련사례-설문조사 분석틀

이 절에서는 남북한이 합의한 서해경제공동특구 추진 전망과 북한의 대표 관광지인 원산-금강산국제관광지대 개발사례를 토대로 북한 서해 해양관광 활성화 방안 연구의 분석틀을 마련하고자 한다.

우선, 서해경제공동특구 논의와 원산-금강산국제관광지대 개발사례를 통해 도출한 연구 대상지와 연구 방향은 다음과 같다. 동해 원

산-금강산국제관광지대가 관광거점을 개발하고 복수의 지구 조성을 통한 광역 단위 개발계획임을 고려할 때, 서해에도 거점 조성 및 이를 연결하는 관광지대 개발이 필요할 것으로 보인다. 서해경제공동특구 관련 논의와 전망을 검토한 결과, 한강하구를 중심으로 서해평화협력특별지대가 포괄하고 있는 개성과 해주, 북한의 수도권인 평양과 남포가 주요 대상지로 고려된다. 북한의 경제특구·개발구 계획 등을 고려하여 남포-평양, 해주-강령, 한강하구-개성 등으로 서해안의 주요 지역을 묶어 입지지리·경제산업·인문사회 여건을 파악하여 해양관광 개발가능성을 검토하기로 한다.

다음으로, 서해경제공동특구 조성을 고려할 때 신경제구상의 서해안 산업·물류·교통 벨트와 관련하여 시너지를 낼 수 있는 관광 분야에 초점을 맞추고자 한다. 두 차례의 전문가 자문회의 결과, 그러한 관광 분야는 크루즈관광, MICE관광, 산업관광 등으로 간추려졌다. 이에 관련 산업이 발달한 주요국의 사례와 국내 사례를 분석하기로 한다. 국외 사례를 통해 우수사례의 시사점을 도출하고 국내 사례를 통해 남북관광 연계를 위한 시사점을 도출하고자 한다.

이상과 같이 북한 서해 해양관광 활성화 연구 대상지와 관련사례를 분석한 결과를 토대로 전문가 설문조사를 통해 활성화 방안의 근거를 마련하고자 한다. 설문조사는 북한, 관광, 국토 등 유관 분야 전문가를 대상으로 북한 서해 해양관광 활성화에 관련된 의견을 수렴하기 위해 수행되었다. 북한 서해 해양관광 개발 협력에 관한 SWOT, 기본방향, 대상지 개발방향 및 관광 분야별 문제점과 해결 방안, 기대효과 등에 관한 의견을 수렴하고자 한다. 이를 근거로 하여 북한 서해 해양관광 활성화 남북협력 구상을 수립한다.

〈그림 2-5〉 대상지-관련사례-설문조사 분석틀



제 3 장

대상지 해양관광여건 분석

제1절 남포-평양

평양은 정치, 경제, 사회, 문화 시설 및 모든 인프라가 집중되어 있는 북한의 최고 중심 도시이며 외국인들이 가장 많이 찾는 도시이기도 하다. 남포는 북한 최대의 무역항을 보유한 항구도시로 평양의 관문 역할을 담당하고 있다. 요컨대, 남포-평양은 북한 체제의 심장부이자 대외무역의 거점이다. 아울러 서해뿐만 아니라 북한 전체에서 빼놓을 수 없는 핵심 관광코스이기도 하다.

1. 입지지리 여건²⁰⁾

남포시는 서한만이 시작되는 북한 서해 중부에 위치한 항구도시로 서해가 대동강과 만나기 위해 내륙으로 흘러 들어오는 지점에 위치

20) 북한지역정보넷(검색일: 2019. 9. 10)의 내용을 근거로 작성함

해 있다. 평안남도의 최남단에 위치하고 있으며 대동강을 경계로 남 쪽으로는 황해남도, 동쪽으로는 평양과 접해 있다.

남포시 서남쪽에서 시작해 황해도 은률군 피도까지 8km의 제방으 로 바다를 막아 건설한 서해갑문²¹⁾이 서해와 대동강의 경계를 이루 고 있어 대동강 하류는 커다란 인공호수와 다름없다. 갑문과 인공호 수를 이용해 가뭄과 홍수를 막고 농·공업용수뿐만 아니라 식수도 일 부 해결하고 있다.

〈그림 3-1〉 남포와 평양 지도



자료: NK조선(검색일: 2019. 8. 27)

연대봉(226m), 국사봉(506m), 영남산(240m), 와우봉(24m), 검산 (163m) 등 낮은 산들이 솟아 있고 봉산강, 인황천, 서천강 등 중·소 하 천이 흐르며 벌판을 이루고 있어 농업에 유리한 지형을 가지고 있다.

21) 한국민족문화대백과사전(검색일: 2019. 9. 10)

기후는 서해와 대동강의 영향을 받아 내륙에 비해 비교적 온화하여 연평균 기온은 10°C 내외이며, 1월 평균 기온은 -6.5°C, 8월 평균 기온은 24.4°C이다. 연평균 강수량은 약 900mm로 개마고원과 함께 한반도에서 강수량이 가장 적은 곳에 속한다. 연평균 풍속은 3m/s로 비교적 잔잔하며 구름과 안개가 많아 일조량이 적으며 봄가을에는 우박이 잦은 것으로 알려져 있다.

2. 경제산업 여건²²⁾

남포는 2010년 행정구역 개편으로 평안남도에서 분리되어 특별시로 승격되었다. 승격과 함께 평안남도에 속해 있던 5개 군(강서군, 대안군, 온천군, 용강군, 천리마군)이 남포시에 포함되어 2개 군과 5개 구역(용강군, 온천군, 강서구역, 대안구역, 천리마구역, 와우도구역, 항구구역)으로 개편되었다.²³⁾ 면적은 약 1,142km²로 인천보다 조금 크며 인구는 약 98만 명이다.²⁴⁾

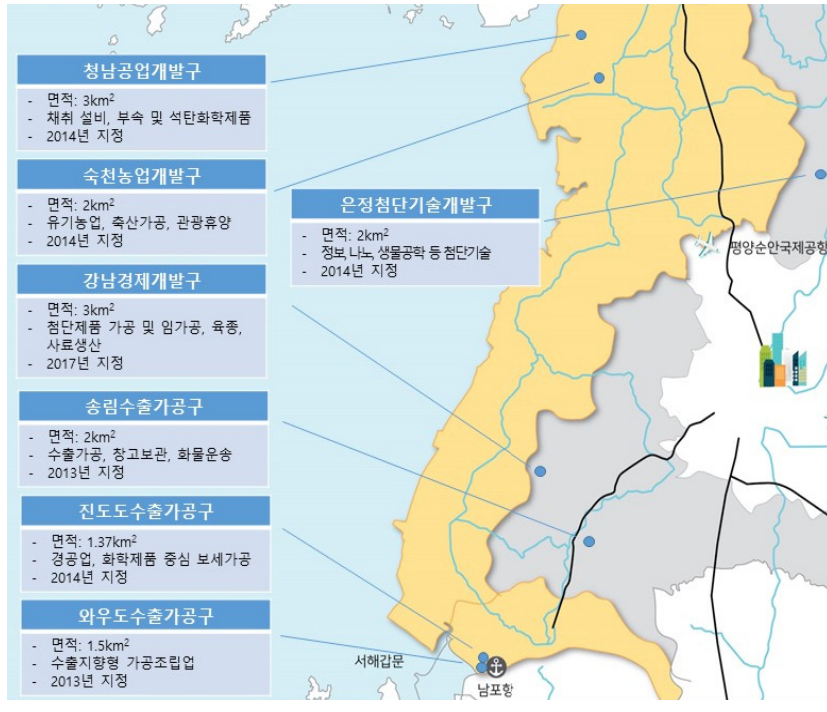
남포와 평양은 약 50km 거리에 고속도로와 철도로 연결되어 있어 동일 산업권으로 북한 최대의 공업지대를 형성하고 있다. 평양은 기계공업을 핵심으로 하는 다양한 중공업 부문과 피복, 방직 공업을 비롯한 경공업 부문이 유기적으로 결합된 산업구조를 이루고 있다. 남포는 북한 최대의 비철금속(금, 은, 구리, 납, 아연) 공업단지이며 기계제작, 금속, 화학, 건재공업 등의 제조업이 주축을 이루고 있다. 또한, 남포항은 북한 최대 무역항으로 해상 수출입 화물의 대부분을 처리하며 대외교역의 관문 역할을 담당하고 있다.

22) 김경원 외(2015)의 내용을 근거로 작성함

23) 연합뉴스, 「연합연감 2019 북한편」(검색일: 2019. 9. 10)

24) 김선철(2017), p. 4.

〈그림 3-2〉 남포와 평양 인근 경제개발구 현황



자료: 저자 작성

이 지역의 주요 산업시설은 김종태전기기관차연합기업소, 평양공작기계공장, 김정숙평양방직공장, 대안중기계연합기업소, 대안친선유리공장, 금성트랙터공장, 남포조선소, 천리마제강연합기업소 등이 있다. 북한의 경제개발구 22개 중에서 중앙급 2개(온성첨단기술개발구, 진도수출가공구)와 지방급 3개(와우도수출가공구, 송림수출가공구, 강남경제개발구) 등 총 5개 개발구가 위치해 있다.

3. 인문사회 여건²⁵⁾

평양은 단군이 도읍한 고조선의 수도로 ‘평평한 땅’이란 뜻의 우리 말 ‘부루나’를 한자로 옮긴 말이다. 이후 고구려의 수도였으나 고구려 멸망 이후 황폐화되었다가 고려시대 서경(西京)으로 불리며 다시 번성했다. 조선시대에는 평안도 소재지로 북부 지방의 중심도시였으며 해방 이후 북한의 수도 기능을 수행했다. 한국과 달리 북한은 헌법에 수도를 명시하고 있는데, 1948년 정권 수립 당시 북한의 헌법상 수도는 서울이었다. 평양은 1972년 헌법 개정을 통해 북한의 공식수도로 지정되었다.

남포는 고려시대 삼화현의 남쪽에 위치한 포구마을에서 유래한 지명으로 증산 남쪽 포구라는 의미의 증남포로 불리기도 했다. 조선시대까지는 평범한 어촌 마을이었으나 1897년 개항 이후 급격하게 발전했다. 남포가 공식 행정지명으로 등장한 것은 일제 강점기인 1906년 진남포부 신설 이후이다. 진남포는 청일전쟁 당시 일본군이 청나라군을 진압하고 남포에 상륙했다는 의미로 붙인 명칭이다. 해방과 함께 남포라는 지명을 되찾았으며 2010년 행정구역 개편을 통해 특별시로 승격되었다.

평양-남포는 북한의 중심 도시인 만큼 교육·문화시설도 집중되어 있다. 평양에는 북한 최고 대학으로 손꼽히는 김일성종합대학과 김책공업종합대학을 비롯해 평양의학대학, 평양외국어대학 등 크고 작은 대학들이 밀집해 있으며 만경대학생소년궁전, 인민대학습당, 평양대극장, 인민문화궁전, 조선민속박물관, 중앙동물원 등도 고루 갖추고 있다. 단군릉을 비롯해 평양성, 을밀대 등 다양한 관광자원과

25) 한국민족문화대백과사전(검색일: 2019. 9. 10)의 내용을 근거로 작성함

함께 유경호텔, 양각도호텔, 고려호텔 등 숙박시설도 풍부하며 도로 및 상하수도 등 도시 기반시설도 비교적 잘 갖추어진 편이다.

〈그림 3-3〉 서해갑문 전경



자료: 류경(검색일: 2019. 9. 3)

남포에는 남포수산대학, 남포의학대학, 남포농업대학 등이 있으며 서해갑문, 와우도해수욕장, 용강온천, 덕흥리 벽화 고분, 강서대묘 등의 관광자원을 보유하고 있다. 특히 서해갑문은 북한이 세계굴지의 대기념비적 창조물이라 칭하며 주요 외국 인사 방북 시 관람코스에 포함시켜 자랑하고 있는 관광자원이다.

평양을 중심으로 교통망이 구축되어 있어 인접한 평안남도과 황해도의 관광자원도 활용 가능하다. 그 중 람사르습지인 평안남도 문덕의 습지와 주변 자연자원은 생태관광의 발전 가능성이 높다. 또한, 순천-평양-송림-남포를 거쳐 서해로 이어지는 대동강 물길도 관광자원으로 활용될 가능성이 있다.

제2절 해주-강령

해주와 강령은 북한 서해 남부의 중심 도시로 남측에 인접해 있다. 특히 서해5도와는 NLL을 사이에 두고 근접해 있어 연평도와 강령반도의 직선거리는 13km 내외에 불과하다. 이와 같은 조건으로 인해 과거 군사적 충돌이 빈번했던 지역으로 군사·안보상 요충지이다. 하지만 남북협력이 본격화될 경우 경제협력의 최우선 대상지이기도 하다.

1. 입지지리 여건²⁶⁾

해주와 강령이 속해 있는 황해남도는 북한 서해 최남단에 위치해 있어 남측과 접경을 이루고 있다. 지형적 특성으로 인해 해안선이 동서방향으로 뻗어 있어 남쪽 해역과 NLL을 사이에 두고 마주보고 있다.

해주는 동서로 뻗어 있는 해안선의 중앙 부근에 바다가 해주만으로 들어온 지점에 위치해 있다. 바다 가까이에 솟은 수양산 줄기의 남쪽 경사면에 자리 잡고 있어 북부에서 남부로 가면서 낮아지는 지형을 이루고 있다. 남쪽은 바다이고 북쪽은 수양산 줄기에 막혀 있어 해양성기후의 특성을 보이고 있다. 연평균 기온은 10.5°C, 연평균 강수량은 1,147mm이며 연중 바람이 세고 특히 겨울에는 북서풍의 영향을 많이 받는다. 해주를 둘러싸고 있는 산지가 겨울철 찬바람을 막아주어 피한 보양지로 유명하다.

26) 북한지역정보넷(검색일: 2019. 9. 10)의 내용을 근거로 작성함

〈그림 3-4〉 강령군과 해주시 인근 지도



자료: 한국경찰일보(검색일: 2019. 9. 4)

강령은 해안선의 방향이 동서에서 남북으로 전환하면서 돌출되어 있는 강령반도에 위치하고 있어 삼면이 바다에 면해 있다. 전체 면적의 90% 이상이 해발 100m 미만의 낮은 언덕과 평야로 이루어져 있으며 크고 작은 섬 72개가 분포되어 있다. 해안선의 길이가 길고 굴곡이 심해 만과 곶이 산재해 있어 바다양식에 유리한 조건을 갖추고 있다. 해주와 마찬가지로 해양성기후의 특성을 가지고 있으며 구체적인 기후 환경도 대동소이하다.

해주와 강령은 북한에서 가장 따뜻한 지역으로 온대성 식물인 감나무, 사철나무, 탕자나무를 비롯한 상록 활엽수가 분포되어 있으며 일부 지역에서는 차나무와 굴나무도 재배된다고 한다.

2. 경제산업 여건²⁷⁾

해주와 강령은 행정구역상 황해남도에 포함되어 있다. 황해남도는 해주시와 강령군을 비롯해 배천군, 웅진군, 재령군 등 1개 시와 19개 군으로 구성되어 있으며 전체 면적은 약 8,450km²로 충청남도과 비슷한 크기이다. 인구는 약 231만 명으로 북한 전체 인구의 약 9.3%를 차지하고 있다.²⁸⁾

해주시는 황해남도 소재지로 26개 동과 5개 리로 구성되어 있으며 전체 면적은 206km², 인구는 약 27만 3천 명이다. 강령군은 1개 읍, 1개 구, 23개 리로 구성되어 있으며 군 소재지는 강령읍이다. 전체 면적은 섬을 포함하여 약 505km², 인구는 약 10만 명이다.

〈그림 3-5〉 ‘강령국제녹색시범구’ 개발 계획



자료: 통일뉴스(검색일: 2019. 9. 4)

27) 북한지역정보넷(검색일: 2019. 9. 10)의 내용을 근거로 작성함

28) 연합뉴스, 「연합연감 2019 북한편」(검색일: 2019. 9. 10)

황해남도는 북한의 대표적인 곡창지대로 북한 전체 논농사 면적의 1/4을 차지하고 있다. 해안선이 길고 복잡해 수산업에 유리한 지형을 가지고 있다. 용연군에 위치한 몽금포항은 북한 서해지역 최대 어항으로 유명하다. 뿐만 아니라 철광석과 석회석이 풍부해 광업, 시멘트공업, 기계공업 등이 발전했다.

해주를 중심으로 중소 규모 공업지구를 형성하고 있으며 철광석, 석회석뿐만 아니라 납, 아연, 구리, 금, 은 등의 광물이 생산된다. 풍부한 석회석 자원을 바탕으로 시멘트공업이 크게 발달했으며 해주시멘트공장은 북한에서 손꼽히는 생산능력(연간 125만 톤)을 자랑한다. 건재공업과 방직, 식료, 일용품 등 경공업 분야의 생산도 활발하게 진행되고 있다. 대표적인 생산시설로는 해주강철공장, 해주제련소, 해주금강청년제련소, 해주화학공장 등이 있다.²⁹⁾

강령군은 반농·반어업지역으로 농수산물 가공업과 광업 외에 주요 산업시설은 없으나 2013년 제정된 경제개발구법에 의해 ‘강령국제녹색시범구’가 중앙급 개발구로 지정되며 주목을 받고 있다. 북한의 계획에 의하면 강령국제녹색시범구는 5대 지구(농업·수산업 생태시범구, 첨단 과학기술 개발구, 항만·물류 경제구, 레저·관광 개발구, 금융·상업 개발구) 개발에 총 500억 달러 외자 유치를 목표로 하고 있다.

황해남도 지역은 농업 발달로 인해 일찍부터 교통이 발달했다. 철도는 황해청년선(해주-사리원), 웅진선(해주-웅진), 은률선(금산-철광) 등이 있으며 도로는 해주-사리원, 해주-개성 간 1급도로가 있다. 재령, 연안과 연백, 개성 방면 2급도로가 있으며 해주항을 통한 해상운송도 가능하다.

29) 김경원 외(2015), 앞의 보고서, p. 36.

3. 인문사회 여건³⁰⁾

황해남도는 1417년 황주와 해주의 첫 글자를 따서 지어진 명칭으로, 이후 줄곧 황해도로 불리다가 1954년 10월 황해남도와 황해북도로 나누어져 오늘에 이르렀다. 백두산, 금강산, 칠보산, 묘향산과 더불어 5대 명산으로 꼽히는 구월산이 신천군, 안악군, 은율군에 걸쳐 있다. 재령군의 장수산은 12계곡과 묘음사 일대의 경치가 아름다워 황해금강이라 불린다. 연안군의 연성대첩비, 평산군의 태백산성, 구봉서원, 안악군의 고구려고분 같은 사적지도 유명하며, 몽금포와 구미포의 명사십리, 용수포 등 해양경관도 수려해 풍부한 관광자원을 보유하고 있다.

〈그림 3-6〉 구월산 삼형제봉의 운해



자료: 핀터레스트(검색일: 2019. 9. 5)

해주는 고려 태조가 936년에 이 지역을 둘러보며 “남쪽으로 대해에 임하여 있다”고 하여 해주로 명명한 것으로 전해지나, 기록에 해주라는 지명이 등장하는 것은 그보다 앞선 905년부터이다. 이후 이 지역의 행정 중심지 역할을 수행해 왔으며, 1895년 지방행정체제가

30) 한국민족문화대백과사전(검색일: 2019. 9. 10)의 내용을 근거로 작성함

개편되면서 해주읍으로 승격해 황해도 도청소재지가 되었다. 1938년 해주부로 승격되었으며, 1945년 광복을 맞아 해주시로 개편되어 오늘에 이르고 있다.

해주는 역사가 오래된 만큼 해주읍성, 백이·숙제 설화의 청성묘, 신광사, 석빙고, 부용당 등 사적지가 풍부하며 교육의 도시로도 유명하다. 조선시대에는 해주향교가 자리 잡고 있었으며, 근대화 이후 해주농업학교, 해주공립고등학교, 해주공립사범학교 등 중등교육기관 7개와 초등학교 10개가 있어 당시 전국적으로 보기 드문 교육도시로 이름을 알렸다. 현재는 해주공업대학, 해주의학대학, 해주제2사범대학, 해주체육대학 등이 소재해 있다. 또한, 독립운동가 백범 김구 선생과 안중근 의사의 고향으로도 알려져 있다.

강령은 1428년에 영강현과 백령진을 통합하며 영강현의 ‘강’자와 백령진의 ‘령’자를 따 강령현으로 명명되었다. 이후 강령현, 강령군을 오가며 존속되었으나 1909년에 해주군과 웅진군으로 나뉘며 사라졌다. 1952년에 북한의 행정구역 개편을 통해 강령군으로 신설되어 오늘에 이르렀다.

강령군의 사적지로는 강령운성과 마산성터가 있으며 봉산탈춤과 쌍벽을 이룬다고 평가받는 강령탈춤으로 유명하다. 주요 교육기관으로는 강령남자고등학교와 강령여자고등학교가 있다.

이 지역은 바다와 접해 있어 해양관광자원이 풍부하며 지리적으로 남측과 인접해 있다. 특히 서해5도 지역과는 지척이어서 해상을 통한 왕래가 용이하다. 또한, 북한이 중앙급 경제개발구로 지정한 강령국제녹색시범구 계획에는 레저·관광 개발구가 포함되어 있어 향후 남북협력을 통한 해양관광자원 개발이 필요할 것으로 예상된다.

제3절 한강하구-개성

한강하구는 6·25전쟁 이후 남북한의 군사적 대치 상황으로 인해 지난 70여 년간 정상적인 이용과 활용이 불가능한 지역이었다. 개성은 남북합작 공단이 들어선 이후 남북경제협력을 대표하는 지역으로 자리매김했다. 하지만 지금은 남북경제협력의 리스크를 상징하는 공간으로 전락할 위기에 처해 있다. 개성과 한강하구는 분단으로 인해 직접적인 제약을 받고 있는 지역인 만큼 향후 남북 간 경제협력이 정상화 된다면 가장 먼저 복구하고 활용해야 할 지역이다.

1. 입지지리 여건

한강하구는 한강과 임진강이 합류하는 지점인 파주시 탄현면 만우리에서 시작되어 강화군 서도면 말도까지 이르는 지역을 총칭하며 총 연장은 67km에 이른다. 남측은 경기도의 파주시, 고양시, 김포시와 인천광역시의 강화군이, 북측은 황해남·북도의 개풍군, 배천군, 연안군, 개성시 등과 연결해 있다. 남과 북의 접경인 한강하구는 한강과 임진강이 서해로 빠져나가는 출구로서 과거에는 한반도 중부지역 수운의 핵심적 역할을 담당했다.

한강하구는 민물과 바닷물이 만나는 기수역으로 담수 생태계와 해양 생태계가 복합되어 있어 생물다양성이 풍부하다. 또한, 군사적 대치상황으로 인해 최근까지 개발이 제한되어 하구습지의 보전상태가 양호하여 국제적으로 보호하고 있는 철새 및 멸종위기종의 서식지이기도 하다. 한강하구 습지의 총 면적은 약 356km²이고 이 중 약 9km²는 내륙습지, 약 346km²는 연안습지로 구분된다.³¹⁾

〈그림 3-7〉 한강하구 공동이용 구역



자료: 경향신문(검색일: 2019. 10. 29)

개성은 북한 서부 최남단 도시로 한강하구와 접해 있다. 서울에서 북서쪽 78km 거리에 위치해 있어 차량으로 1시간 정도면 이동이 가능하며 파주시 문산읍과는 약 10여km 거리에 불과하다.

아호비령산맥 인근에 위치해 있어 주변에 산이 많아 시 면적의 55% 가량을 산지가 차지하고 있다. 북쪽에는 제석산, 천마산, 두석산이, 남쪽에는 진봉산, 용수산, 서쪽에는 만수산이 있다. 중앙에는 송악산(松岳山)이 위치하고 있는데 송악산 등지에 소나무가 많아 송도(松都)라고 불리기도 했다. 서쪽으로는 멀지않은 거리에 예성강이 흐르고 동쪽은 임진강과 접해 있는데, 예성강과 임진강은 한강하구와 합수된다.

31) 김동성·이성룡(2018), p. 1.

연평균 강수량은 1,197mm이며, 연평균 기온은 11°C, 1월 평균 기온은 -4.2°C, 8월 평균 기온은 24.5°C로 북한에서는 가장 온화한 기후를 보이는 지역으로 꼽힌다.³²⁾

2. 경제산업 여건

한강하구는 과거 서해와 한양(서울)을 오가던 뱃길의 주요통로로서 철도와 도로가 주 운송수단으로 대두되기 전까지 한반도 중부지역 수운의 핵심적인 역할을 담당했다. 하지만 정전협정 이후 한강하구는 아무도 다닐 수 없는 지역으로 변모하여 교통로와 운송로의 기능을 상실했다. 또한, 서울을 관통하는 한강은 바다와 이어지는 하구의 이용이 봉쇄됨으로써 반쪽짜리 강으로 쇠락하고 말았다. 한강하구 자체도 지난 수십 년간 침전과 퇴적이 계속되어 곳곳에 강바닥이 드러나는 등 뱃길의 흔적이 사라지고 있다.

한강하구의 평화적 이용이 실현될 경우 뱃길 개방 및 운영을 통해 한강 수운과 관련된 산업(화물운송, 교통, 관광 등)의 활성화가 기대된다. 남북한은 이에 따른 경제적 이득도 확보할 수 있을 것이다. 또한, 한반도 서부접경지역의 군사적 긴장을 완화해 평화협력과 통일 기반 조성에 기여할 수 있을 것이다.³³⁾

개성은 현재 북한에서 유일한 특급시로 면적은 약 179km²이며, 인구는 약 31만 명이다. 원래 개성시는 도 단위인 직할시로 1개 시와 2개 군(개성시, 개풍군, 장풍군)으로 구성되어 있었으나 2002년 ‘개성공업지구법’ 발효를 계기로 기존 개성시 지역만 황해북도 개성특

32) 북한지역정보넷(검색일: 2019. 9. 10)

33) 김동성이성룡(2018), 앞의 보고서, p. 2.

급시로 개편되었다.³⁴⁾ 개성공단은 2004년 10월에 가동을 시작해 최대 125개(최종 123개) 기업이 입주해 약 5만 5천 명의 북측근로자가 근무하며 2015년 기준 연간 생산액 5억 달러를 기록했으나 현재는 가동이 전면 중단된 상태이다.³⁵⁾

주요도로는 평양-개성 간 4차선 고속도로(170km)와 개성-신의주 간 도로가 있으며, 철도는 개성-평양-신의주를 연결하는 경의선이 있다. 과거에는 벽란도를 이용한 해상운송도 활발하였으나 한강하구 출입이 통제되며 이용도 중단되었다.

〈그림 3-8〉 개성공단 전경



자료: 프리미엄조선(검색일: 2019. 9. 5)

3. 인문사회 여건³⁶⁾

한강하구는 정전협정 규정상으로는 “쌍방의 민용 선박의 항행에 개방”하도록 되어 있는 중립수역이나, 실제적으로는 남과 북의 군사적 대

34) 북한지역정보넷(검색일: 2019. 9. 10)

35) 개성공업지구지원재단(검색일: 2019. 9. 10)

36) 한국민족문화대백과사전(검색일: 2019. 9. 10)의 내용을 근거로 작성함

치로 남북한 선박의 통행이 불허되고 있으며 활용과 개발도 제한을 받고 있다.

2007년 10월 제2차 남북정상회담에서 서해평화협력특별지대설치에 대한 합의가 이루어지고 그 부속사업으로 한강하구의 남북 공동이용 등이 논의되었으나 이후 남북관계가 경색되며 전면 중단되었다. 최근 남북관계가 개선되며 다시 논의가 이어지고 있다. 2018년 4.27 판문점선언에서 서해평화협력특별지대 설치를 재확인하였으며 같은 해 9월 군사 분야 합의서에 따라 한강하구 공동이용을 위한 수역설정 및 공동조사를 진행하기로 했다. 2018년 11월 5일부터 12월 9일까지 분단 이후 최초로 한강하구 남북 공동 수로조사가 진행되었으며 이를 토대로 ‘한강하구 남북 공동이용수역 해도’가 제작되었다.

개성은 우리나라의 대표적 고도(故都) 중 하나로 고려의 수도였으며, 당시에는 개경으로 불렸다. 고구려 때는 부소갑으로 불렸으며, 신라 때는 송악군으로 개칭되었다. 개성으로 불리기 시작한 것은 995년(고려 성종 14년)부터이다. 이후 행정지역 개편에 따라 약간의 변화가 있었으나 개성이라는 지명을 유지해왔다.

해방 후 삼팔선 설정 당시 개성은 삼팔선 이남으로 한국 관할이었으나 휴전협정으로 인해 북한 지역이 되었다. 1955년 개성직할시로 승격되었으나 2002년 개성공업지구법 발효를 계기로 황해북도 개성특급시로 개편되었다.

개성은 고려의 수도였던 만큼 왕건왕릉, 공민왕릉, 선죽교, 송양서원, 고려 성균관과 박연폭포, 영통사 등 다양한 문화유산과 관광자원을 보유하고 있다. 과거 개성공단 개발과 연계해 개성관광이 실시되어 우리 국민 약 11만 명이 왕래했으나 2008년 금강산 관광객 피격사건 이후 중단되었다.

제4절 소결: 주요 해양관광자원 및 개발가능성

북한 서해는 동해에 비해 남북 간 길이가 짧아 대체로 평양을 중심으로 밀집해 있는 모양을 보이고 있다. 또한, 북한의 철도와 도로는 수도인 평양을 중심으로 형성되어 있어 지역 간 이동이 용이하며 소요 시간도 짧다. 평양은 북한 최고 수준의 숙박 시설과 도시 인프라를 갖추고 있으므로 향후 북한 서해 관광 개발은 평양을 거점으로 연계하는 방식이 효율적일 것으로 보인다.

평양과 연계 가능한 해양관광 지역으로는 남포와 문덕을 들 수 있으며 대동강을 활용할 수도 있다. 남포는 서해갑문과 와우도유원지를 비롯해 여러 해수욕장을 가지고 있어 해양관광도시로 성장 가능성이 높다. 문덕은 람사르습지를 비롯해 천혜의 자연자원을 활용할 수 있어 생태관광의 최적지로 꼽을 수 있다. 문덕과 가까운 속천은 농업개발구로 지정되어 있으며 유기농업, 축산가공, 관광휴양을 지향하고 있어 문덕과 연계한 관광코스 개발이 가능할 것이다. 또한, 대동강은 평양과 평안남도 황해남·북도를 끼고 서해와 연결되어 있어 뱃길을 통한 관광뿐만 아니라 인접한 송림시, 사리원시, 안악군 등의 관광자원도 활용할 수 있다.

반면 개성과 한강하구는 남쪽과 지리적으로 가까운 이점을 활용하여 당일 관광 또는 남측 접경지역과 연계해 관광자원을 개발할 수 있을 것으로 보인다. 한강하구의 평화적 이용이 실현된다면 한강하구와 예성강 뱃길을 복원하고 이를 관광자원으로 개발하는 것도 가능할 것이다. 단순한 뱃길 복원을 넘어 과거 한반도 중부 해상수운의 역사 복원과 연계한다면 향후 세계적인 해양 문화관광자원으로도 육성할 수 있을 것이다.

해주와 강령은 바다와 접한 해안지역이라 여러 해양관광자원을 가지고 있는데다 남측 수역과 가까워 다양한 방향의 개발 및 발전이 가능할 것으로 보인다. 서해평화수역 지정과 남북 공동어로가 진행되고 해상파시가 개설된다면 그 자체로 매력적인 관광자원이 될 것이며 그 과정에서 서해5도와 연계도 가능할 것이다. 북측의 중앙급 경제개발구인 강령국제녹색시범구 개발이 본격화 된다면 이와 연계한 해양관광자원 개발도 가능할 것이다.

제 4 장

국내외 관련사례 분석

제1절 크루즈관광

제 4 장

1. 일본

1) 성장배경 및 정책동향³⁷⁾

일본의 크루즈관광은 1972년 상선미쓰이객선이 운항하면서 시작되었다. 이후 외항 크루즈선박이 등장한 1989년을 ‘크루즈 원년’으로 설정하고 운수성에서 ‘외항객선소위원회(外航客船小委員會)’를 구성하여 외항객선 여행 발전을 도모하기 위한 정책을 수립했다. 외항객선 사업자에 의해 설립된 사단법인 일본외항객선협회를 중심으로 안전 운항과 이용자보호방안 등을 마련했다.

37) 황진희 외(2015), p. 142 참고로 재구성

1997년에는 ‘크루즈 캠페인 97’을 통하여 크루즈 대중화 정책이 수립되었다. 즉 크루즈가 가지고 있는 부정적 이미지인 ‘호화’, ‘배멀미’, ‘장기 여행에 대한 거부감’ 등의 인식 개선을 위해 노력하였다. 이를 위하여 지속적으로 미디어를 통한 크루즈관광 홍보 및 견학 프로그램 운영과 민관 ‘크루즈사업진흥간담회’를 발족하고 크루즈산업의 진흥을 위한 대책을 제시했다.

2000년대 일본의 경제회복과 함께 외항 크루즈 인기가 크게 증가하자 ‘크루즈진흥책 검토위원회’가 설치됐다. 2010년 이후에는 중국을 중심으로 하는 동북아 크루즈 시장의 성장과 더불어 후쿠오카, 오키나와 등의 기항횟수가 증가했다. 국토교통성은 2013년에 크루즈 활성화 회의를 갖고 2014년에는 크루즈관광 활성화를 위한 ‘해양관광의 의의와 시책 체계(안)’을 발표했다.

현재 일본 정부는 2020년 도쿄올림픽을 계기로 인바운드 크루즈 관광객 500만 명을 목표로 하고 있다. 또한 크루즈 관광객 유치에 위한 항만 시설 확충, 외국 선사의 국내항만 모항 운항 유치 등 크루즈 관광산업 발전을 위한 전략을 추진 중에 있다.³⁸⁾ 일본 크루즈산업의 주요 육성정책을 정리하면 아래 <표 4-1>과 같다.

<표 4-1> 일본 크루즈산업 주요 육성정책(2019년 기준)

구분	주요 내용
크루즈 진흥 대책	• 크루즈 원-스톱 상담창구 설치 • 전국 크루즈 활성화 회의 • 국제크루즈 6개 거점 형성 • 크루즈 활성화에 관한 분과회의 및 세미나 개최

자료: 일본 국토교통성(검색일: 2019. 9. 4)의 내용을 근거로 작성함

38) 관계기관 공동(2019), p. 2 참고로 재구성

일본 국토교통성 항만국에서는 외항 크루즈 선박의 기항지 축진을 위한 노력의 일환으로 관계 부처와 연계하여 원스톱 상담창구를 설치해 지역 관광업계의 피해 상황과 요구사항을 즉시 파악하여 정부의 금융지원 방안 등을 조성하기로 했다. 또한 각 지자체의 담당자, 전국 각지 크루즈 전문가, 여행사 관계자 간에 크루즈 관련 정보 공유와 크루즈산업 발전 및 네트워크 구축을 위한 ‘전국 크루즈 활성화 회의’를 개최하고 있다. 그밖에도 상호 협력적 네트워크 형성이 필요하다는 데 인식을 같이 하고 국토교통성 주재 하에 다양한 이해관계자 간의 크루즈관광 진흥을 위한 정보공유 및 의견교환을 위한 세미나를 개최하고 있다.

2) 국제크루즈 거점 형성 항만 정책³⁹⁾

일본 정부는 해외 대형 크루즈선사⁴⁰⁾와 협력을 통해 전국 각지의 크루즈터미널 건설에 박차를 가하고 있는 것으로 알려진다. 중국 크루즈시장이 폭발적으로 성장하던 2015년경부터 선사들은 짧은 일정으로 운용되는 중국발 크루즈선박의 다양한 기항지를 선점하기 위해 일본 정부와 접촉을 시작했다. 중국과의 협력으로 일본 정부는 크루즈터미널 건설 비용을 절감하고 선사는 안정적인 선석 확보와 기항지 선정 및 운용을 원활하게 할 수 있을 것으로 기대하고 있다.

일본 국토교통성은 2017년 2월에 「국제크루즈 거점 형성 항만」 정책 시행을 공표하고 요코하마항, 시미즈항, 사세보항, 야쓰시로항, 모토항, 히라라항 등 총 6개 항만을 선정했다. 6개 항만은 일본의 각 지자체에서 대형 크루즈 선사와 공동으로 제출한 계획서를 국토교통성

39) KMI 내부자료 및 일본 국토교통성 사이트(검색일: 2019. 9. 5)의 내용을 근거로 작성함

40) 카니발 코퍼레이션(Carnival Corp), 겐팅 홍콩(Genting Hong Kong Ltd), 로열 캐리비안 크루즈(Royal Caribbean Ltd) 등이다.

이 검토 평가한 결과를 바탕으로 총점이 가장 높은 순으로 선정됐다⁴¹⁾. 기존 정책이 국토교통성 중심이었던 데 반해 이번 정책은 국토교통성뿐만 아니라 항만 관리자, 크루즈 선사, 민간 크루즈 관계자의 협업을 통해 진행된 것이 특징이다.

〈그림 4-1〉 일본 국제크루즈 거점 항만



자료: 일본 국토교통성(검색일: 2019. 9. 14)

국제크루즈 거점 형성 항만 정책은 2020년까지 일본 방문 크루즈 여객수 500만 명이라는 구체적인 수치 목표를 설정했다. 국제크루즈 거점 형성 항만 정책에서 주목해야 할 것은 ‘민관제휴’ 체계이다. 즉 크루즈 터미널 개발에 크루즈 선사가 자금제공자로 참여하되 선석

41) 2016년 1월 중순 개최된 국토교통성 산하 ‘관민(官民) 제휴에 의한 크루즈 거점 형성 검토 위원회’에서 응모자 측의 발표 자료 및 계획서 내용 등을 기준으로 평가 및 선정하였음

고용개시 후 우선 사용권을 선사에게 부여하는 것이 기존 정책에서 찾아보기 힘든 파격적인 조치라 할 수 있다.

〈표 4-2〉 일본의 ‘국제크루즈 거점 형성 항만 정책’ 추진 계획

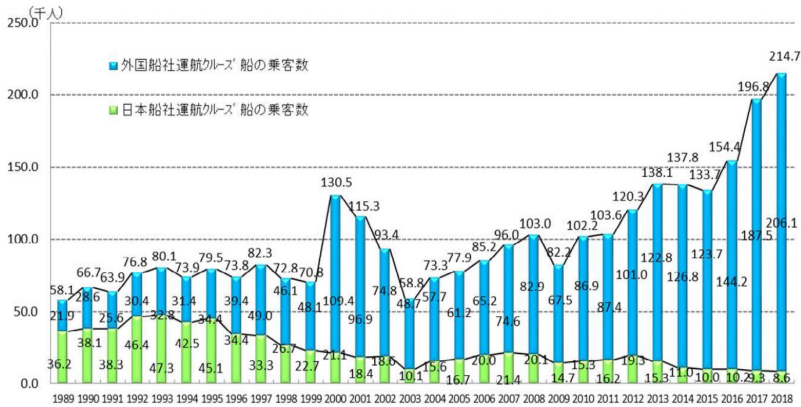
항만	연계선사	정책 주요 추진 계획
요코하마항	카니발, NYK	• 요코하마항 신항 지구에 신규 크루즈 터미널 건설 • 구 크루즈 터미널 지붕 설치(악천후 대비) • 구 크루즈 터미널 대기 라운지 확대 및 정비 • 2020년까지 연중 300회 이상 기항 추진
시모즈항	Genting	• 히노데 지구 4-5호 부두에 세계 최대 선형 크루즈 기항 가능한 선석 재개발(25만 톤급 크루즈) • 히노데 지구 1-3호 부두는 7.5만 톤급 크루즈 기항
사세보항	카니발	• 우라가시라 지구 지역토산품 판매소 개발 • 14만 톤급 크루즈 기항 가능 선석 개발
야쓰시로항	로열 캐리비안	• 외항 지구내 CIQ 및 상업시설 등 포함 신규 여객터미널 건설 • 22만 톤급 크루즈 기항 가능 선석 재개발
모토항	Genting	• 모토 지구 내 CIQ 및 관광안내소 등을 포함하는 신규 여객터미널 건설 • 20만 톤급 크루즈 기항 가능 선석 재개발
히라라항	카니발	• 치카사야 지구 내 CIQ 포함 신규터미널 개발 • 14만 톤급 크루즈 기항 가능 선석 재개발

자료: KMI 내부자료 참고

3) 크루즈 이용객 현황

2018년 일본의 크루즈 이용객(자국민 크루즈 여행 이용자수)은 총 32만 1천 명으로 전년 대비 약 1.8%(약 5천 8백 명) 증가했다. 일본 외항 크루즈 이용객 추이를 살펴보면 2000년을 정점으로 감소하다가 2004년부터 지속적인 상승 추세를 보이고 있다.

〈그림 4-2〉 일본 외항 크루즈 이용객 추이



주: 막대그래프 하단 연두색(일본선사 크루즈 이용객), 막대그래프 상단 하늘색(외국선사 크루즈 이용객)

자료: 일본 국토교통성 해사국 외항과 사이트(검색일: 2019. 9. 14)

현재 일본의 크루즈 인구는 내항에 비해 외항이 많은 편이다.⁴²⁾ 2018년 기준 외항 크루즈 이용자는 약 21만 5천 명이고, 내항 크루즈 이용자는 약 10만 6천 명 수준이다. 1990년대에는 내항 크루즈 이용자가 더 많았지만 한-일 간 항로 증가⁴³⁾와 일본의 부유한 노년층 증가로 인해 역전된 것으로 추정된다.

선사 기준으로 보면 일본선사가 운항하는 외항 크루즈선의 2018년 이용자는 약 8,600명으로 전년에 비해 약 700명 감소했다. 반면 외국선사가 운항하는 크루즈선 이용자는 약 20만 6천 명으로 전년 대비 약 9% 증가했다.

42) 내항 크루즈는 300km² 이하의 거리를 운행하는 근거리 크루즈를 의미하며 외항 크루즈는 300km² 이상의 거리를 운행하는 연안 크루즈 혹은 인근 나라를 기항하는 국제크루즈를 의미한다.

43) 2019년 7월 부산해양수산청에 따르면 2019년 7월 기준 일본의 수출규제 맞선 불매운동 영향으로 한일항로(부산-대마도 57.4%, 부산-시모노세키 40.6%, 부산-후쿠오카 37.5%, 부산-오사카 36.8%) 승객 감소

〈표 4-3〉 일본의 외항·내항 크루즈 이용객의 추이

년도	외항 크루즈				내항 크루즈				합계	
	일본선사	외국선사	소계	전년대비	외항 페리	내항 페리	소계	전년대비	이용객	전년대비
2008	20,100	82,900	103,000	7.3%	83,700	3,000	86,700	-1.0%	189,700	3.3%
2009	14,700	67,500	82,200	-20.2%	82,900	1,900	84,800	-2.2%	167,000	-12.0%
2010	15,300	86,900	102,200	24.3%	84,500	1,700	86,200	1.7%	188,400	12.8%
2011	16,200	87,400	103,600	1.4%	80,500	2,400	82,900	-3.8%	186,500	-1.0%
2012	19,300	101,000	120,300	16.1%	93,600	2,800	96,400	16.3%	216,700	16.2%
2013	15,300	122,800	138,100	14.8%	97,900	2,200	100,100	3.8%	238,200	9.9%
2014	11,000	126,800	137,800	-0.2%	93,000	500	93,500	-6.6%	231,300	-2.9%
2015	10,000	123,700	133,700	-3.0%	86,100	1,000	87,100	-6.8%	220,800	-4.5%
2016	10,200	144,200	154,400	15.5%	93,300	400	93,700	7.6%	248,100	12.4%
2017	9,300	187,500	196,800	27.5%	118,100	400	118,500	26.5%	315,300	27.1%
2018	8,600	206,100	214,700	9.1%	105,300	1,100	106,400	-10.2%	321,100	1.8%

주: 크루즈 여객은 외항 크루즈와 내항 크루즈를 합한 일본인 승객수를 의미함. 선내 1박 이상을 대상으로 하며 당일 크루즈는 제외

자료: 일본 국토교통성 해사국 외항과 사이트(검색일: 2019. 9. 14)의 내용을 근거로 작성함.

외항 크루즈 이용객의 목적별 분포를 살펴보면, 레저 목적 이용자가 99.6%로 전년에 이어 90%를 넘었다. 반면 인센티브나 단체여행은 감소했다. 이는 크루즈 여행이 단체 여행에서 개인여행으로 전환되는 경향을 반영한 것으로 해석된다.

내항 크루즈 이용객의 목적 역시 레저가 96%로 가장 많고 인센티브와 단체여행은 감소했다. 세미나 목적도 감소한 반면 1박(One-Night) 이용객 비율은 증가한 편이다.

〈표 4-4〉 일본의 외항 크루즈 목적별 점유율 추이

단위: 명, %

년도	2016		2017		2018	
	이용객	점유율	이용객	점유율	이용객	점유율
레저	152,500	98.8	194,800	99	213,900	99.6
인센티브	600	0.4	700	0.4	0	0.0
세미나	600	0.4	600	0.3	600	0.3
단체여행	500	0.3	500	0.3	0	0.0
교류	200	0.1	200	0.1	200	0.1
합계	154,400	100	196,800	100	214,700	100

주: 1) 인센티브: 기업이 판매 촉진을 위해 대리점, 종업원 등을 대상으로 초대하거나 저가여행

2) 교류: 자매항, 자매도시 간의 교류를 주요 목적으로 하는 것으로 관공서, 시민단체 등이 주최

자료: 일본 국토교통성 해사국 외항과 사이트(검색일: 2019. 9. 14) 참고로 작성

〈표 4-5〉 일본 내항 크루즈 목적별 점유율 추이

단위: 명, %

년도	2016		2017		2018	
	이용객	점유율	이용객	점유율	이용객	점유율
레저	88,300	94.2	114,300	96.5	102,100	96.0
1박	900	1.0	600	0.5	1,900	1.8
인센티브	0	0.0	0	0.0	0	0.0
세미나	3,600	3.8	2,400	2.0	1,700	1.6
단체여행	900	1.0	1,200	1.0	600	0.6
교류	0	0.0	0	0.0	0	0.0
합계	93,700	100	118,500	100	106,300	100

주: 1) 인센티브: 기업이 판매 촉진을 위해 대리점, 종업원 등을 대상으로 초대하거나 저가여행

2) 교류: 자매항, 자매도시 간의 교류를 주요 목적으로 하는 것으로 관공서, 시민단체 등이 주최

자료: 일본 국토교통성 해사국 외항과 사이트(검색일: 2019. 9. 14) 참고

4) 크루즈 선박, 노선, 기항

2018년 기준 일본 국적 크루즈선은 3척이 운영 중이며, 외국 크루즈 선은 1개 선사가 1척을 운영하고 있다. 일본 국적선은 아스카II(飛鳥 II)⁴⁴⁾, 니폰마루, 퍼시픽비너스이고 외국적선은 프린세스크루즈의 다이아몬드프린세스호이다. 대부분은 수준 높은 서비스를 지향하는 프리미엄 시장을 목표로 설정하고 있다.

〈표 4-6〉 일본 크루즈선박 운영 현황

구분	선사명	선박명	톤수 및 여객정원
국적선사	일본우선주식회사	아스카 II (Asuka Cruise II)	50,142 / 960
	상선미츠이객선(주)	니폰마루	22,472 / 524
	일본크루즈객선(주)	퍼시픽비너스	26,518 / 680
외국선사	프린세스크루즈	다이아몬드프린세스	115,875 / 2,706

자료: 일본 국토교통성 해사국 외항과 사이트(검색일: 2019. 9. 14) 참고로 작성

일본우선주식회사의 아스카II 운항 상품 대부분은 일본 항구를 기항하고 동북아 지역(상하이, 홍콩, 제주도)을 연 1회 운항하고 있다. 일본 내항 크루즈선의 주요 운항 노선은 고베(神戸)-양지(細島)-고베(神戸), 고베(神戸)-시미즈(清水)-요코하마(横浜)항로이다. 이 두 가지 코스는 2박 3일 코스로 관광활동, 중소형 회의 및 레크리에이션을 목적으로 한다.

44) 아스카크루즈를 운영하는 일본우선주식회사(日本郵船株式会社, にっぽんゆうせん)는 일본의 3대 해운회사의 하나로, 미쓰비시 상사와 함께 미쓰비시 재벌의 원류 기업이다. 영문명은 Nippon Yusen Kaisha 동시에 NYK Line라고도 기재한다. NYK는 일본의 대표적인 외항 크루즈 운영회사이며, 1989년 사업을 시작하여 약 20년의 역사를 가지고 있다. 주요 사업은 5만 톤급 크루즈선인 아스카II 운항 상품 개발 및 운영, 관련 상품 기획 및 판매 등이 있다.

〈그림 4-3〉 아스카II호의 내항 크루즈 노선(2019년)



자료: 아스카II크루즈(검색일: 2019. 9. 17)

일본 외항 크루즈선은 요코하마항을 모항으로 운항되고 있다. 주요 운항노선은 19박 20일간 여행하는 코스로 요코하마-고베-상하이-홍콩-하이퐁-가오슝-나하-가고시마-요코하마 항로이다. 노선마다 기항지와 함께 선상 공연을 특화하고 있다.

〈그림 4-4〉 아스카II호의 외항 크루즈 노선(2019년)



자료: 아스카II크루즈(검색일: 2019. 9. 17)

일본 국적선인 니폰마루는 요코하마항을 모항으로 한다. 주요 운항노선은 6박 7일간 여행하는 코스로 요코하마-고베-제주도-시모노세키-도쿠시마-요코하마 항로이다.

〈그림 4-5〉 니폰마루호의 크루즈 노선(2019년)



자료: 니폰마루크루즈(검색일: 2019. 9. 17)

일본 국적선인 퍼시픽비너스는 고베 또는 요코하마항을 모항으로 한다. 주요 운항노선은 29박 30일을 여행하는 코스로 요코하마-고베-지룽-마닐라-램차방-푸꾸옥-바이짜이-다낭-삼아-하문-요코하마 항로이다.

〈그림 4-6〉 퍼시픽비너스호의 크루즈 노선(2019년)



자료: 퍼시픽비너스크루즈(검색일: 2019. 10. 25)

마지막으로 외국적선인 다이아몬드프린세스는 고베항을 모항으로 한다. 주요 운항노선은 8박 9일 일정으로 고베-오키나와-화롄-가오슝-타이베이-고베 항로이다. 선상에서 즐길 수 있는 다양한 프로그램과 각종 부대시설을 갖추고 있다.

〈그림 4-7〉 다이아몬드프린세스호의 크루즈 노선(2019년)

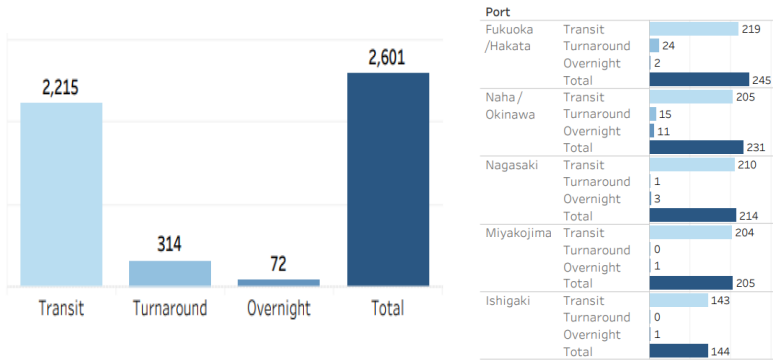


자료: 다이아몬드프린세스크루즈(검색일: 2019. 10. 25)

일본 크루즈 터미널을 방문하는 외국 크루즈선 대부분은 일본 항만을 경유하는 기항의 형태이다. 다시 말해, 크루즈 선박 입출항의 핵심 역할을 담당하는 모항의 비중은 낮다. 2018년 일본의 크루즈 기항 척수는 전체 아시아 지역의 26%에 해당하는 2,601회인데, 그 중 단순기항(transit)이 2,215회로 대부분을 차지했다.⁴⁵⁾ 2013년 대비 일본의 크루즈 입항 횟수는 691% 증가했고 연평균 성장률은 51%를 기록하고 있다. 일본 항구별 크루즈선박 입항 현황을 살펴보면 후쿠오카 245회, 오키나와 231회, 나가사키 214회, 미야케지마 205회, 이시가키 144회 순으로 나타났다.

45) CLIA(2018), p. 12 참고하여 재작성

〈그림 4-8〉 일본 입항 크루즈선의 기항 형태 및 횟수



자료: CLIA, *Asia Cruise Trends 2018 Edition*, 2018, p. 12.

2. 한국

1) 성장배경 및 정책동향⁴⁶⁾

우리나라 크루즈산업 육성정책은 1990년대 후반 ‘동북아 크루즈구상’에 대한 검토와 금강산 크루즈관광이 시작되면서 관련 정책이 제시되었다. 초기에는 크루즈 전용 터미널이나 기항지 관광프로그램이 부족했고 크루즈관광 활성화 정책 또한 해양수산부, 문화체육관광부, 법무부등 여러 부처가 연관됨에 따라 특정부처가 단독으로 추진하기에는 한계가 있었다.

그 후 2005년 10월 해양관광활성화를 위하여 문화체육관광부와 해양수산부가 업무협력 합의를 체결하면서 크루즈관광 관련 정책에 대한 논의가 시작되었다. 2006년에는 크루즈 외래관광객 유치

46) 황진희 외(2015), 앞의 보고서, p. 37 참고로 재구성

위하여 몇 차례 TF가 개최되었으며, 크루즈산업 육성을 위한 관광진흥계획 기초연구가 실시되었다. 그 결과 2007년 4월 문화관광부와 해양수산부가 공동으로 ‘해양 크루즈 관광산업 활성화 방안’을 발표하면서 본격적인 정책이 추진되었다.

2009년에는 ‘관광산업 경쟁력 제고방안’과 ‘고부가가치 서비스산업 육성전략’이 발표되면서 크루즈산업 발전기반 구축과 홍보 활성화 방안 마련 등이 추진과제로 수립되었다. 2010년 3월에는 문화체육관광부가 ‘2010 크루즈 관광 활성화방안’을 발표했으며 7월에는 정부부처 합동으로 크루즈산업 발전방안을 발표하는 등 2007년 이후 5차례에 걸쳐 육성정책이 제시되었다.

2) 크루즈 이용객 현황

최근 5년간 연평균 70% 이상의 성장세를 보였던 국내 크루즈시장은 2017년 3월 중국의 한국단체관광 금지조치 이후 타격을 입고 있다. 2016년 195만 명이었던 방한 크루즈 관광객은 2017년 40만 명으로 전년 대비 20% 수준으로 감소했다. 주요기항지별 크루즈 관광객수의 감소폭은 제주가 가장 크고 다음으로 인천, 부산 등의 순으로 나타났다.

〈표 4-7〉 국내 크루즈 입국 통계

구분	2016			2017		
	상반기	하반기	합계	상반기	하반기	합계
방문객	1,011,482	1,647,676	2,659,158	465,484	122,883	588,367
관광객	739,666	1,214,140	1,953,806	326,152	81,188	407,340
승무원	271,816	433,536	705,352	139,332	41,695	181,027

주: 선원 미포함

자료: 동남지방통계청, 「최근 3년간 국내 크루즈 실태분석」, 2018, p. 3.

〈표 4-8〉 국내 크루즈 주요기항지별 입국 통계

구분	2016			2017		
	상반기	하반기	합계	상반기	하반기	합계
부산	192,776	379,783	572,559	105,141	68,024	173,165
제주	501,647	707,681	1,209,328	186,542	6,653	193,195
인천	41,953	123,138	165,091	26,114	3,792	29,906
속초	16	0	16	7,049	1,830	8,879
기타	3,274	3,538	6,812	1,306	889	2,195
합계	739,666	1,214,140	1,953,806	326,152	81,188	407,340

자료: 동남지방통계청, 「최근 3년간 국내 크루즈 실태분석」, 2018, p. 7.

일반적으로 방한 크루즈 관광객은 아시아, 미주, 구주 순으로 높게 나타난다. 2016년 91.2%로 아시아 관광객의 대다수를 차지했던 중국인 관광객은 2017년 58.3%, 2018년 상반기 1.5%로 감소했다. 중국인 크루즈 관광객이 줄어들면서 2018년 상반기 방한 크루즈 관광객 1순위는 일본인으로, 전체 방한 크루즈 관광객의 30%를 차지하는 것으로 나타났다.

〈표 4-9〉 국적별 크루즈 외래관광객 입국 통계

단위: 명, %

순위	국적	2016		국적	2017		국적	2018	
		입국객수	비중		입국객수	비중		입국객수	비중
1	중국	1,645,253	74.1%	중국	232,775	58.3%	일본	60,470	29.0%
2	필리핀	190,288	8.6%	필리핀	60,861	15.6%	필리핀	34,072	16.3%
3	인도	90,085	4.1%	일본	56,805	5.2%	미국	19,152	9.2%
4	인도 네시아	85,934	3.9%	인도 네시아	25,157	4.5%	오스트레 일리아	13,236	6.3%
5	일본	43,336	2.0%	인도	24,946	4.1%	인도 네시아	13,122	6.3%
6	미국	24,655	1.1%	미국	15,462	2.6%	인도	10,749	5.2%
7	이탈리아	23,267	1.0%	오스트레 일리아	14,145	2.0%	영국	8,210	3.9%
8	영국	17,692	0.8%	영국	11,198	1.7%	대만	8,066	3.9%
9	오스트레 일리아	17,260	0.8%	대만	8,167	1.3%	중국	7,515	3.6%
10	캐나다	8,194	0.4%	이탈리아	7,757	0.9%	이탈리아	5,951	2.9%

자료: 한국관광공사(검색일: 2019. 9. 14)참고로 재구성

3) 카페리 선박 현황 및 운항 노선

국적 크루즈선사가 없는 한국에서는 카페리 선사가 외항화물 및 여객업을 통해 관광객 수송 및 선내 공연 등의 서비스를 제공하고 있다. 현재 국내에서 운항하는 여객선은 주요 선박시설을 기준으로 볼 때, 단순한 숙박시설 등급과 최소한의 편의시설인 노래방, 컴퓨터방 및 사우나를 갖춘 여객운송 중심의 국제정기여객선(카페리)이라 볼 수 있다.⁴⁷⁾ 이와 같은 서비스를 제공하는 주요 카페리 선사는 DBS크루즈훼리(주), 위동항운, 팬스타라인닷컴 등이다.

〈표 4-10〉 국내 카페리 선박 운영 현황(2019년 기준)

구분	선사명	선박명	톤수 및 여객정원
국적선사	DBS크루즈훼리	이스턴드림	11,478톤 / 530명
	위동항운	뉴골든브릿지Ⅵ	30,000톤 / 724명
	팬스타라인닷컴	팬스타드림	20,000톤 / 681명

자료: 국적선사 페리 사이트 참고하여 재구성

DBS크루즈훼리는 2007년 12월에 국제카페리여객운송사업자로 선정된 DBS크루즈(주)에 의해 운영되고 있다. 2009년 6월 29일부터 DBS 크루즈의 이스턴드림(Eastern Dream)호가 동해항을 출발하여 러시아 블라디보스톡과 일본 사카이미나토로 각각 주 1항차 운항하고 있다. 짧게는 16시간(일본행 기준)에서 길게는 22시간(러시아행)까지 소요된다.

47) 김재진(2013), p. 4 참고로 재구성

〈그림 4-9〉 DBS크루즈훼리 이스턴드림호의 운항 노선(2019년)



자료: DBS크루즈훼리(검색일: 2019. 9. 11)

위동항운은 1990년 7월에 한·중 합작선사로 설립되어 한·중 카페리 사업을 추진해왔으며 인천-위해, 인천-청도 항로를 매주 3회씩 운영하고 있다. 현재 위동항운이 운영 중인 페리선박은 뉴골든브릿지Ⅶ와 뉴골든브릿지Ⅴ호 등 두 척이고 한·중 간 여행상품을 자체 판매하고 있다.⁴⁸⁾

팬스타라인닷컴은 1991년 1월 1일에 설립되어 여객운송과 화물중개대리 등의 사업에 종사하고 있는 외항여객운송업체이다. 부산-오사카 정기 크루즈 상품은 부산에서 매주 일·화·목요일에 3차례 출항하며 오사카에서 부산으로는 매주 월·수·금요일에 출항한다.

48) 위동항운(검색일: 2019. 9. 14)의 내용을 근거로 작성함

〈그림 4-11〉 팬스타라인닷컴 팬스타드림호의 운항 노선(2019년)

운항경로

A map of Korea and Japan showing the flight route. The route starts at Busan (부산), goes to Jeju Island (제주도), then to Jeonju (전주), and finally to Osaka (오사카). The map also shows the locations of Incheon (인천) and Seoul (서울). The flight path is marked with an orange line and dots. The cities are labeled in Korean and English. The map is titled '운항경로' (Flight Route).

3. 소결: 북한 서해 적용 시사점

이 절에서는 중국을 중심으로 아시아 크루즈 시장이 확대⁴⁹⁾되고 있는 현 상황에서 거점 항만을 중심으로 크루즈산업 정책을 펼치고 있는 일본과 아직 크루즈관광이 활성화되지 못한 우리나라 사례를 비교 분석하여 남북 크루즈관광 개발에 주는 시사점을 검토하고자 했다.

일본은 국토교통성이 ‘국제크루즈 거점 형성 항만 정책’ 시행을 공표하고 글로벌 주요 크루즈 선사에 장기간의 안벽 사용권을 지급하는 등 인바운드 관광 유치를 공격적으로 실시하고 있다. 민관 연계를 통한 크루즈산업 발전을 위해 6개 거점 항만을 선정하고 일본 국적 크루즈선사와 국제크루즈선사를 유치했다. 크루즈터미널 정비, 크루즈 활성화 협의회 운영, 해외 홍보사업에도 나섰다. 또한 일본 특유의 환대 서비스, 고유문화 체험을 할 수 있는 관광상품 개발, 해외선사의 항만투자 및 개발유치 등도 성공요인으로 꼽힌다.

일본 정부는 ‘크루즈 캠페인 97’을 통하여 크루즈가 가지고 있는 부정적인 이미지를 개선하고 대중화에 노력하기도 했다. 이와 같은 캠페인에 힘입어 크루즈는 점차 대중에게 확산되기 시작했다. 수요 창출을 위해 지속적으로 미디어를 통한 크루즈관광 홍보, 여행사 및 직원을 대상으로 한 견학 프로그램 운영 등 크루즈관광의 이미지 전환을 위한 노력은 한국을 비롯한 남북 크루즈관광에 시사하는 바가 있다.

또한 일본 국민 정서에 맞는 프로그램 구성도 고려할 필요가 있다. 일본 국민은 정서적으로 소극적이고 낮을 가리는 성향이 일반적이라고 알려져 있다. 크루즈 선상 활동이 주로 외향적인 것을 감안하면

49) CLIA 발표에 따르면, 아시아 크루즈 여객 시장은 2018년 424만 명으로 전년 대비 4.6% 증가하면서 최고 기록을 갱신하였다. 아시아는 북미, 유럽에 이은 크루즈 3대 시장으로 동 수치는 2018년 전 세계 크루즈 승객 수 2,850만 명 대비 약 15%를 차지하고 있다.

일본인에게 크루즈 여행의 매력은 반감으로 작용할 가능성도 있다. 따라서 일본 관광객을 만족시킬 수 있는 각종 쇼와 교육 프로그램 등 다양한 선상활동을 개발하는 노력이 동반되고 있다.⁵⁰⁾ 이 역시 우리 국민 성향을 고려한 크루즈 선상 프로그램 개발에 참고할 만하다.

마지막으로 일본 정부는 크루즈 관광산업을 육성하기 위한 총괄조직을 가지고 있다는 것도 우리와는 다른 차이점이다. 국내 크루즈 관련 정책 수립은 해양수산부, 문화체육관광부, 법무부 등 여러 부처가 관여하고 있다. 범부처 차원에서 협업할 수 있는 구심점이 될 컨트롤 타워가 필요해 보인다.

한국은 지정학적으로 크루즈 기항지로서 지리적 장점을 갖추고 있음에도 불구하고 국내 크루즈 관광산업의 발전 기반은 여전히 부족한 실정이다. 크루즈선박을 수용할 수 있는 항만과 터미널 여건은 개선 중이지만 국적 크루즈선사는 없는 실정이다. 2005년부터 문화관광부와 해양수산부가 공동으로 「해양 크루즈 관광산업 활성화 방안」을 발표하는 등 정부 차원에서 크루즈산업 육성을 위한 준비를 해왔지만, 법·제도적인 장치가 미비하고 인바운드 유치에만 치중하고 있어 크루즈산업 전반적인 활성화에는 역부족이다.

크루즈 기반시설 및 수용태세의 미비가 기본적인 원인이지만 크루즈 상품이 대중적으로 활성화되지 못한 원인도 있다. 크루즈관광에 대한 인지도와 인식, 여가비용과 여가시간 활용의 문제도 있다. 크루즈 관광객 증가와 다변화를 위해서는 크루즈와 연계된 관광상품 개발과 함께 한국 실정에 맞는 단기 여정의 크루즈 상품 개발이 필요할 것으로 보인다.⁵¹⁾

50) 이종훈·이윤정·김혜주(2009), p. 18 참고로 재구성

51) 황진화·홍장원·김은수(2006), p. 116 참고로 재구성

남북한 연안크루즈는 ‘인천-남포(평양)-신의주’ 항로가 기대된다. 북한 신의주 및 남포와 인천을 연계하는 항로는 현재 남북의 육상교통 여건, 서해안 지역의 관광 자원 등을 고려할 때 단기간 내 항로 발전 가능성도 있을 것으로 판단된다. 인천을 중심으로 하는 남북 연안크루즈는 2019년에 개장한 인천항 크루즈터미널 운영의 조기 안착에도 기여할 것으로 보인다.

국내 크루즈 시장의 수준과 여건을 고려할 때 크루즈산업이 성장하기 위해 연안크루즈(Coastal Cruise)와 동시에 국제크루즈(Ocean Cruise) 발전이 필요해 보인다. 북한 서해안은 환서해 크루즈 노선의 중간에 위치하여 남북한 간 해상항로 재개 시 일본-중국-남북한 경유 노선이 가능하다. 한국의 제주·목포·군산·인천과 북한의 남포·신의주, 중국의 청도·연태·단둥이 기항지로 고려된다.

국제크루즈는 아래 그림처럼 한-중-일, 동아시아 권역 등으로 항해 범위를 넓힐 수 있을 것이다. 환서해 항로는 북한 남포(평양), 중국 대련 및 청도, 한국 제주 등이 유력하다. 환서해 개방형 항로는 천진-남포(평양)-인천(서울), 인천-남포(평양)-천진, 천진-남포(평양)-인천(서울)-제주-부산 등 계절변화, 선단의 이동에 따라 조정이 가능하다. 남해안 항로는 천진-대련-남포-인천-여수-제주-고베-가고시마-부산 등이 고려된다.

제2절 MICE관광

1. 중국

1) 성장배경 및 정책동향

중국은 MICE 산업⁵²⁾을 국가의 주요산업으로 보고 전략적으로 육성하고 있다. 개혁개방 이후 중국 정부는 각 도시와 지역의 발전 속도, 산업구조와 지리적 위치, 개방 정도 등에 따라 큰 차이를 보이고 있는 점을 감안해 MICE 산업을 5대 권역 중심으로 발전시켰다.

5대 권역으로 나뉘는 전시회 경제구역은 베이징을 중심으로 하는 ‘환보하이(环渤海会展经济带)’, 상하이로 중심으로 하는 ‘창장삼각주(长江三角洲)-화동(华东会展经济产业带)’, 광저우(廣州) 및 홍콩을 중심으로 하는 ‘주강삼각주(珠江三角洲)-화남(华南会展经济产业带)’, 청도와 쿤밍 등 도시를 중심으로 하는 ‘중서부(中西部会展中心城市)’, 대련과 하얼빈 등 도시를 중심으로 하는 ‘동북 국경무역(东北边贸会展经济产业带)’ 등이다. 그중에서도 베이징, 상하이, 광저우에서 MICE 산업이 가장 크게 발전했다.

최근 중국 정부는 MICE 산업의 성장세에 주목하고, 신흥 사업으로서의 성장 동력을 활용하는 동시에 행정부의 관리를 동원하는 체제 개혁에 착수했다. 국가정책적인 관점에서 2015년 4월에 중국 국무원(国务院)이 「전시산업 개혁과 발전을 추진하기 위한 몇 가지 의견(国务院关于进一步促进展览业改革发展的若干意见)」을 발표하고 MICE

52) 중국에서는 MICE 산업을 ‘박람회경제(會展經濟)’라고 지칭하며, 주로 전시회, 박람회(Exhibition, Trade Show, Exposition, Trade Fair)를 가리키는 개념으로 사용되고 있다.

산업의 체제 개혁을 위한 국제화, 브랜드화, 정보화 및 생태 이념 중시 등을 발표했다.

〈표 4-11〉 중국 전시회 산업의 5대 권역

구분	주요 도시	특징
한보하이	베이징, 천진, 랑방	• 국제화 수준에 유명 브랜드 전시회 집중 • 중국 중앙정부의 지원으로 큰 영향력
창장삼각주	상하이, 난징, 항저우	• 합리적인 전시 기획 및 지역적 우세 • 현지 정부의 지원
주강삼각주	광저우, 심천, 주하이	• 국제적이고 수준 높은 현대적 전시회 밀집
중서부	청도, 우한, 충칭	• 대표 도시에서 전통 있는 전시회 개최
동북국경무역	대련, 심양, 창춘	• 동북 공업기지의 산업적인 우세 • 창춘의 자동차전시회 • 심양의 국제장비 제작전시회 등

자료: 코트라 해외시장뉴스(검색일: 2019. 10. 1) 참고하여 재구성

구체적인 실천 방안으로는 관리시스템의 개혁, 혁신 및 개발 촉진, 시장환경 최적화, 정책지도 강화 등을 제시하고 있다. 2017년에 상무부(商務部)는 유관부서와 함께 「서비스무역발전을 위한 제5차 5개년 계획(服务贸易发展十三五规划)」을 발표하고 서비스 무역 및 주요 영역의 발전목표, 전략 배치, 기업 보장 조치 등을 명확히 제시하기도 했다.⁵³⁾

각 지방정부 또한 전시산업 관련 정책을 발표하고 자금 지원을 통해 유명 전시회 유치 및 육성 등을 지속적으로 추진하고 있다. 예컨대 베이징은 매년 예산 3,000만 위안을 전시산업 발전 자금으로 사용하고 상하이는 해외참가국 5개, 참가인원 500명 이상 전시회에 상여금 50만 위안을 지급하고 있다. 이러한 구체적인 정책과 전략을 통

53) 중국 정부(검색일: 2019. 10. 1) 참고하여 재구성

해 2020년까지 산업 구조와 기능을 완비하고 영역 및 지역의 균형 발전 등을 추구하고 있다.

〈표 4-12〉 중국 주요 도시 전시 정책

구분	주요 도시
베이징	매년 3,000만 위안의 예산을 전시산업 발전 자금으로 사용
상하이	해외참가국가 5개 국가, 참가인원 500명 이상의 전시회에 50만 위안의 상여금 지급
정저우	매년 1,500만 위안의 예산을 전시산업 발전 자금으로 사용
무한	매년 2,000만 위안의 예산을 전시산업 발전 자금으로 사용
시안	국내전시회는 참가인원에 따라 10~40만 위안의 상여금 지원 국제전시회는 참가국가 및 인원에 따라 10~40만 위안의 상여금 지원
하문	참가인원에 따라 2~50만 위안의 상여금 지원
주해	ICCA 등 국제 전시 조직 인증을 받은 전시회는 회원 비용의 50%를 3년에 나눠서 지급
심천	국제 주요 회의 개최 시, 임대비용의 50%, 광고비용의 30%를 상여금으로 지급
청도	참가국가가 3개 혹은 그 이상일 경우 참가 인원에 따라 5~15만 위안의 상여금 지급
해남성	참가인원에 따라 숙박비 제공, ICCA 인증을 받은 전시회에는 5만 위안의 상여금 지급
소주	참가인원, 참가 국가 수에 따라 2.5~50만 위안의 상여금 지급
닝파	전시 기간, 규모, 참가국가 등을 종합적으로 평가해 5~30만 위안의 상여금 지급
성도	참가인원, 참가국가에 따라 30~100만 위안의 상여금 지급
톈진	국제적 영향력이 있는 회의 주최측에 임대료, 광고비 등 지출의 50%를 지원
남경	참가인원, 전시기간에 따라 전시장 임대료의 50%를 지원
합비	대형 회의에 최고 30만 위안의 숙박비 제공
항저우	참가인원, 참가국가, 전시기간에 따라 참가 인원 대상 소비할인권 제공

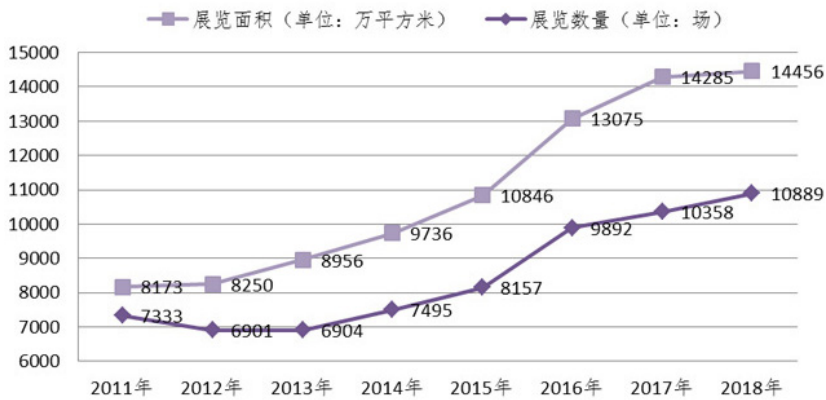
자료: KITA, “중국 전시산업 현황 및 시사점”, 「KITA Market Report」, 한국무역협회, 2018, p. 8.

2) MICE 산업 현황

중국은 전시회 개최 수와 면적 측면에서 안정적인 성장 추세를 지속했고 2015년부터는 폭발적 성장세를 기록했다. 중국 상무부(商务部)와 중국MICE경제연구회(中国会展经济研究会)가 발표한 ‘2018

중국 전시회 데이터 통계 보고서(2018年度中国展览数据统计报告)’ 자료에 따르면 2014년 기준 중국 MICE 산업 규모는 4,190억 위안으로 추산된다. 2018년 기준 중국 내 전시 횟수는 총 10,889건이며 총 전시 면적은 1억 4천만㎡로 2017년에 비해 각각 5.13% 및 1.2%로 증가했다.

〈그림 4-13〉 중국 내 전시회 개최 횟수 및 면적(2011-2018)



자료: 중국 상무부(商务部)·중국MICE경제연구회(中国会展经济研究会), 『2018 중국 전시회 데이터 통계보고서(2018年度中国展览数据统计报告)』, 2019, p. 20.

전시회 횟수와 면적이 확대되면서 경제적 파급효과도 증가하고 있는 것으로 나타났다. 역시 중국 상무부 및 중국MICE경제연구회가 발표한 ‘2017 중국 전시서비스 산업 시장 전망연구 보고서(2017年中国会展服务行业市场前景研究报告)’에 따르면, 2017년 전시회 시장의 직접적인 생산액은 6,297억 위안이다. 2011년 3,016억 위안 대비 2배 이상 증가했다.

〈그림 4-14〉 중국 전시 산업의 직접적인 경제 생산액(2011-2017)



자료: 중국 서비스 무역 가이드(검색일: 2019. 10. 2)

대규모 전시장은 2002년부터 상하이, 베이징, 광저우에 이어 중국의 대도시에 설립되기 시작했다. 정부 지원에 힘입어 2011년에 전시장 153개, 실내 면적 504만㎡에서 2016년 전시장 189개, 실내 면적 961만㎡로 확대됐다. 2018년 한 해 동안 100회 이상 전시회를 개최한 도시는 26개에 달했으며 전시회 개최 횟수는 상하이(994회), 광둥(975회), 난징(516회), 충칭(503회), 심양(385회), 베이징(347회) 순이다. 전시 면적은 상하이(1,906만㎡), 광저우(1,855만㎡), 충칭(913만㎡), 베이징(641만㎡) 순이다. 상하이는 전시 횟수 994회와 전시면적 1,906만㎡를 보유하며 전국 전시산업에서 1위를 차지했다. 상하이의 전시면적은 세계 전시 도시에서도 1위를 차지했다. 상위 10개 도시의 전시 횟수와 총 면적은 각각 39.89%와 47.77%를 차지했고, 이는 2017년 대비 2.94%와 3.17% 증가한 수치이다. 중국 전시산업이 대도시의 영향력에 힘입어 꾸준히 증가하고 있음을 보여준다.

〈표 4-13〉 중국 주요 도시 전시회 및 전시면적

단위: 회, 만㎡

순위	도시	전시 횟수	순위	도시	전시 면적
1	상하이	994	1	상하이	1,906
2	광둥	975	2	광저우	1,855
3	난징	516	3	충칭	913
4	충칭	503	4	베이징	641
5	심양	386	5	난징	490
6	베이징	347	6	심양	413
7	무한	294	7	청두	388
8	청두	266	8	칭다오	370
9	청도	265	9	선전	348
10	창사	251	10	무한	327

자료: 중국 상무부(商务部)·중국MICE경제연구회(中国会展经济研究会), 『2018 중국 전시회 데이터 통계보고서(2018年度中国展览数据统计报告)』, 2019, p. 13.

향후에는 상하이, 베이징 외에 중경, 서도, 항저우 등으로 전시장 건설이 확장될 전망이다. 2020년까지 신규 완공 예정인 전시장은 9개로 전시면적은 10만㎡ 이상이다. 올해 완공 예정인 심천국제전시센터(深圳国际会展中心)는 실내 면적이 50만㎡에 달해 세계 최대 전시센터가 될 것으로 예상된다.⁵⁴⁾

2. 한국

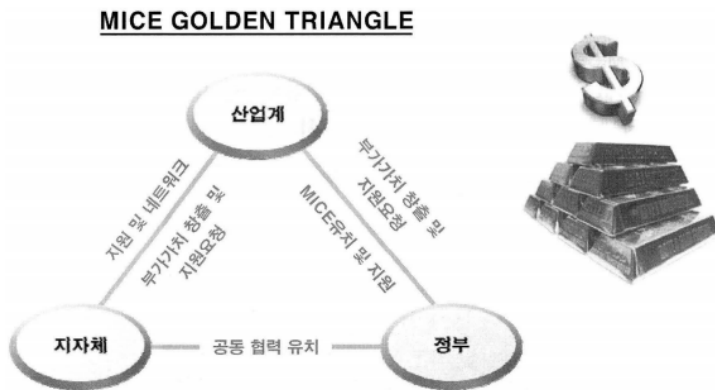
1) 성장배경 및 정책동향

국내에서 MICE 산업 관련 정책이 시작된 것은 1979년부터이다. 당시 한국관광공사는 국제회의 및 컨벤션 유치 활동, 개최 지원 등 다양한 육성 활동을 시작했다.

54) 중국 서비스 무역 가이드(검색일: 2019. 10. 2)의 내용을 근거로 작성함

MICE 산업이 새로운 국면에 접어든 것은 1996년 「국제회의산업 육성에 관한 법률」⁵⁵⁾ 이 제정되면서부터이다.⁵⁶⁾ MICE 산업 육성을 위한 제도적 기반을 구축한 이후 「제1차 국제회의산업육성 기본계획」을 통해 1998년에 세계 35위 국제회의 개최국에서 2004년 세계 17위로 성장하기 위한 ‘산업 발전 기틀’을 마련했다. 이후 「제2차 국제회의 산업육성 기본계획」 수립을 통해 국제회의 전담조직, 우수 국제회의 기획업 인증제 도입, 국제회의 전문인력 교육 확대, 기부금 세제혜택 및 부담금 감면 등 법·제도 개선 등에 대한 기반을 구축했다.

〈그림 4-15〉 MICE 시장 확대 및 지원 구상(안)



자료: 문화체육관광부, 「2008 관광산업 경쟁력 강화회의 결과 보고서」, 2008. p. 115.

제2차 계획 추진기간 중 2008년 3월에 개최된 ‘관광경쟁력 강화회의⁵⁷⁾’에서 MICE 산업 육성 필요성이 공식적으로 제기되었다. 주요 전

55) 「국제회의산업 육성에 관한 법률」 제6조에 따라 한국 국제회의산업의 중장기 발전 방향을 제시하는 5년 단위 법정계획임

56) 한국관광공사(검색일: 2019. 8. 27) 근거로 작성함

57) 2008년 3월 28일 대통령 주재 관광산업을 미래 성장 동력 산업으로 육성하고 심화되는 관광수지 적자를 개선하기 위해 관광산업에 대한 각종 규제 철폐를 비롯한 경쟁력 강화 방안 논의함

략은 범정부 관계기관 및 업계, 민간전문가로 구성된 ‘MICE유치 지원단’을 설치하여 대내외 인적 네트워크 등 최적의 유치방안 및 실행 계획을 도출하고 중·장기적으로는 국제기구와 다국적 기업도 한국에 적극 유치하겠다는 것이다.

또한 2009년 1월에 열린 ‘제29회 국가과학기술위원회와 제3회 미래기획위원회 합동회의’를 통해 ‘신성장동력 비전과 발전전략’을 통한 3대 분야를 선정하고, 총 17개 신성장동력 산업 중 하나로 MICE 산업을 선정하여 각종 국제회의, 전시회 등의 한국 유치를 지원하고 전국에 분포된 컨벤션센터 인프라를 활용하여 MICE 개최를 지원하기로 했다.⁵⁸⁾

제2차 계획에 대한 성과 분석 및 국내외 동향 분석을 토대로 공공기관, 지자체, 업계, 학계 등 관계 전문가의 의견을 수렴한 제3차 기본계획은 국제회의산업의 고부가가치화 및 시장 확대에 중점을 두었다. 2019년 1월에 발표된 제4차 기본계획은 국내외 산업 변화 여건에 대응하고자 국제회의 산업 여건 진단을 통해 산업 기반 정비 등 지속가능한 산업생태계 구축에 중점을 두었다. 4차에 이르는 기본계획 주요 변화는 아래와 같다.

58) 문화체육관광부(2008), p. 115 참고로 재구성

〈표 4-14〉 제1차~제4차 국제회의산업 육성 기본계획 변화(1998~2023)

제1차 기본계획(1998~2005) 산업 발전 기틀 마련	제2차 기본계획(2006~2010) 양적 성장 기반 구축
• 목표 - UIA 국제회의 200건 개최 - 외화획득 1.5억달러 달성 - 대형전문회의의시설 3개소 건립 • 주요 정책 과제 - 대형전문국제회의시설 건립 - 지자체차원의 전담조직 설립 - 국제회의도시 지정 및 지원강화 - 전문 교육과정 확대 및 전문자격증제도 도입 - 국제회의용역업 지원 및 육성	• 목표 - UIA 국제회의 220건 개최 - 외화획득 2.5억달러 달성 - 국내총생산(GDP) 비중 0.04%로 확대 • 주요 정책 과제 - 컨벤션센터 등 주요 인프라 확장 - OMA, PCQ 협회 및 공사 등 핵심 주체 역할 정립 - 국제회의도시 지정 확대, 종합홍보사이트 구축 - 조직과 제도의 정착, 인력 육성 - 수요 및 시장의 확대 추진 - 정부·공공부문의 재정지원 확대 및 전략적 육성
→	
제3차 기본계획(2014~2018) 고부가가치화 및 시장확대	제4차 기본계획(2019~2023) 지속가능한 산업생태계 구축
• 목표 - UIA 국제회의 790건 개최 - 외화획득 14.5억달러 달성 - 국제회의 외국인 참가자 수 40만명 달성 • 주요 정책 과제 - 융·복합화, 고부가가치화 추진 - 국제회의 산업의 다양한 주체의 포괄적 동반성장 - 국제회의 기업의 수익성 향상 및 수익구조 다변화 - 지역별 특성에 따른 대표 국제회의 발굴 - 업계의 글로벌 경쟁력 강화, 전문인력 양성 - 유치·개최 지원 체계 개선 - 민-관 협력 네트워크링 구조 형성	• 목표 - 국제회의업 매출액 2.5조원 달성 - 국제회의업 인력 2.0만명 고용창출 - 외화획득 40억달러 달성 • 주요 정책 과제 - 국제회의산업 공정거래 환경 조성 - 국제회의 기업 성장지원, 창업육성, 회의기술 활용 등 산업 역량 강화 - 신학연계 활성화 및 재직자 대상 전문교육 강화 - K-컨벤션, 한반도, 융복합 등 신규 수요 발굴 - 국제회의의 과학적 정책기반 정비 - 국제회의의 지역 균형 발전 유도
→	

자료: 문화체육관광부, 「제4차 국제회의산업 육성 기본계획」, 2019, p. 28

2) 국내 MICE 산업 현황⁵⁹⁾

2015년 기준 국내에서 개최된 MICE 산업 행사는 총 25만 1천 건이다. 지역별로 보면 국내 MICE 산업은 서울과 부산을 중심으로 편중되어 있다.⁶⁰⁾ 2015년 MICE 산업과 관련된 전국 총 매출은 4조 9

59) 한국관광공사(2016) 참고하여 재작성

60) 미팅이 236,633건(94.2%)으로 가장 높게 나타났으며, 이어 포상 8,616(3.4%) 등의 순이다.

천억 원으로 2014년 4조 5천억 원 대비 10% 증가했다. 지역별로는 서울이 2조 원으로 가장 높게 나타났으며, 인천 4천억 원(8.6%), 부산 2천억 원(5.5%) 등의 순으로 나타났다.

〈표 4-15〉 국내 MICE 행사 개최 실적

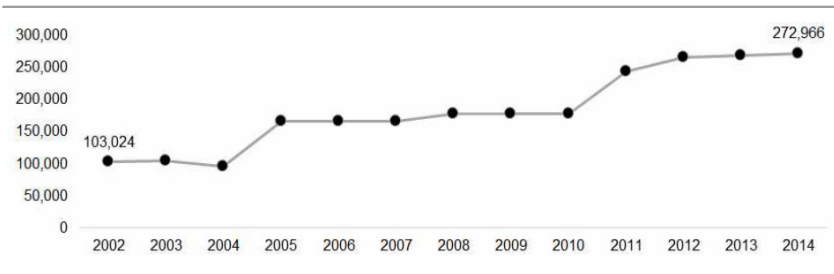
단위: 건, %

구분	연도	전국	서울		부산		대구		그외	
		건수	건수	비중	건수	비중	건수	비중	건수	비중
Meeting	2014	234,909	84,102	35.8	24,686	10.5	13,683	5.8	112,438	47.9
	2015	236,633	83,194	35.2	22,899	9.7	13,849	5.9	116,691	49.3
Convention	2014	4,315	1,849	42.9	569	13.2	118	2.7	1,779	41.2
	2015	5,045	1,899	37.6	602	11.9	203	4.0	2,341	46.4
Exhibition	2014	709	249	35.1	108	15.2	63	8.9	289	40.8
	2015	805	340	42.2	127	15.8	25	3.1	313	38.9

자료: 한국관광공사, 「2015 MICE 산업 통계 조사 연구」, 2016, p. 360 참고하여 재작성

지자체의 적극적인 MICE 인프라 구축 결과로 국내 전시시설 가용면적은 지속적으로 증가추세를 보이고 있다. 2014년 시설 공급 면적 및 전시장 면적은 272,966㎡로 2000년 대비 475% 증가했다. 2020~2030년 사이 완공예정인 신규 컨벤션센터도 전국적으로 10여 개가 있으며 목록은 아래 표와 같다.

〈그림 4-16〉 국내 전시시설 가용면적 변화 추이



자료: 국내전시산업통계(검색일: 2019. 10. 4)

〈표 4-16〉 국내 신규 건립 컨벤션센터

구분	규모(㎡)	완공예정(년)
울산전시컨벤션센터	43,000	2020
안동국제컨벤션센터	23,470	2020
KCC몰 컨벤션센터	12,292	2020
성남전시장	9,100	2022
현대GBC	10,990	2023
충남국제전시컨벤션센터	51,900	2023
충북청주전시관	40,176	2023
잠실민자	100,000	2025
2030 EXPO 컨벤션센터	미정	2030
전주전시장	40,000	미정

자료: 경기관광공사(검색일: 2019. 10. 4)

3. 소결: 북한 서해 적용 시사점

이 절에서는 국내 MICE 산업의 현황과 더불어 중국의 MICE 산업 특히, 전시산업의 발전 동향을 분석한 뒤 북한 서해를 중심으로 MICE 산업 남북협력 방향을 제시하고자 했다.

중국은 MICE 분야를 새로운 산업으로 인식하고 국가차원에서 정책 수립 및 자금 지원을 통해 유명 전시회를 유치해왔다. 전시장 건립과 주최에 관해 정부가 적극적으로 지원할 뿐 아니라 외국자본의 투자도 활발하게 이루어지고 있다. 중국은 전시 주최기관의 국적을 불문하고 중소기업 등이 전시회에 자유롭게 참가할 수 있도록 지원금을 제공하고 있다. 이는 국내 전시 주최자에 한해서 지원을 제공하는 한국의 정책과 차이가 나는 부분이다.⁶¹⁾

인프라 측면에서도 중국은 향후 중경, 성도, 항저우 등으로 전시장 건설을 확장할 전망이다. 반면 국내 MICE 산업 현황을 보면 대형 국제행사를 유치할 만한 규모의 인프라를 아직 갖추지 못했다. 국내 지방자치단체들이 신규 컨벤션센터 시설 확충에 적극적으로 나서고 있지만 그 규모가 대형전시장에 속하지는 않는다.

중국을 중심으로 아시아 MICE 산업 지형이 형성되고 있는 상황에서 국내 MICE 산업도 경쟁력 확보 방안이 필요하다. 중국과의 경쟁에 열세를 보이는 대형전시장 조성을 위한 정책 지원 및 기존 시장에서의 경쟁우위 확보와 신규시장 개척이 필요할 것이다. 중국과는 다른 차원에서 한국이 가지고 있는 강점을 활용할 필요도 있다.

그러한 방안 중 하나로 장기적인 시각에서 서해경제공동특구를 활용해 MICE 산업 관련 남북협력체계를 구축하는 것은 남북관광 발전과 북한의 개방화 촉진 및 이미지 제고에 기여할 수 있을 것이다. 통상 MICE 산업은 런던, 싱가포르 등 국제적인 도시면서 관광지로서 유명한 곳에 발달해왔다. 북한은 이와 다른 차별화 전략을 내세울 수 있는데, 예를 들면 현재의 국가 이미지를 역으로 활용하는 방안이다. 물이나 의료가 열악한 실정이지만 오히려 관련 주제에 관한 국제기구의 회의를 유치하면서 개선 계기를 마련하고 지역 브랜드를 형성하는 것이다. 또는 남북한 공동으로 평양에서 ‘세계문화엑스포’를 개최⁶²⁾ 한다면 한반도 평화정착에 상징적인 계기를 마련할 수도 있을 것이

61) 전시산업발전법 제21조 및 대외무역법 제4조 규정에 따르면, 국제 경쟁력을 갖춘 국제 전시회 또는 수출 증진 및 국내 전시산업 발전에 필요한 전시회 등 조건에 부합되는 국내 주최자에게만 조건에 따라 3천만 원, 8천만 원, 2억 원 이내 지원금을 제공한다. 국외 주최자도 지원금을 제공받을 수 있지만, 행정 절차가 까다롭고 거의 드물다. KITA(2018); 2018년도 국내전시회 개최지원 사업 선정 계획 공고문 등을 참고하여 재작성

62) 최근 남북한 관계가 개선될 조짐을 보이고 있어 경주세계문화 Expo 측은 2021년에 평양에서 개최할 가능성을 타진하고 있으며, 이를 위해 2019년 경주세계문화 Expo 준비위원회는 ‘2021년 경주 세계문화 Expo Event’를 구상하고 있다.

다.⁶³⁾ 또한 남북한의 외래관광객 대부분이 중국인이라는 점을 고려하면 남북 양쪽 방문을 연계하는 인센티브 관광도 추진해볼 만하다.

MICE 산업 중 한 분야인 전시산업을 개성관광과 연계하는 방안도 있다. 한국 수도권에서 육로를 통해 북한의 역사문화, 유적지, 명승지를 비롯해 남북 공동경제발전의 현장인 개성공업지구를 동시에 돌아봄으로써 남북교류 활성화에 기여한다는 의의가 있다.⁶⁴⁾ 한반도 평화경제를 상징적으로 나타내는 남북한 특별 전시회 등으로 한반도 관광발전 및 북한의 대외 이미지 제고에도 이바지할 수 있다. MICE 산업을 주도할 전문인력 양성을 위해 남북한이 협력하는 방안도 있다.

제3절 산업관광

1. 일본

1) 성장배경 및 정책동향⁶⁵⁾

일본은 1950년부터 자료관, 박물관 등의 전시시설을 구축하고 제품 만들기 체험프로그램 등을 운영하는 등 역사·문화적 가치가 높은 근대화 유산을 관광자원으로 활용해왔다. 일본의 산업관광은 산업유산지를 방문하거나 운영 중인 공장을 견학하는 방식으로 시작되었다. 1970년대는 일본의 고도성장 시기로서 노후 건물 파괴 과정에서

63) 현재 북한은 국제사회의 제재 완화를 대비해 평양 시내에 호텔을 비롯한 1천여 개의 전람관과 전시장을 건설하기 위한 외국인 투자자를 모색하고 있다. 2019년 4월 1일 북한 대외경제법률상담소와 더허형 로펌에서 공동으로 '북한 무역과 투자 법률환경 세미나'를 개최하였으며, 춘·추계 국제상품 전람회 규모 확대에 따른 외자유치 필요성을 제기하였다.

64) 김사영·장준복(2013), pp. 613~624.

65) 김상태(2011), p. 18 참고로 재구성

근대유산 보존과 활용이 주목받았으며 근대화를 견인한 건조물을 재평가하고 산업관광이 활성화되었다.

1990년대는 근대화 유산 종합조사를 실시하여 목록화 사업(총 2,137개)을 실시했다. 이 과정에서 중요 문화재를 발굴하고 등록제도를 도입하여 훼손하지 않는 범위에서 자료관, 호텔, 레스토랑 등의 시설의 용도를 허용했다. 현재는 자료관이나 박물관뿐만 아니라 공방에서 도자기나 유리세공 등의 공예품을 만드는 체험프로그램까지 운영하고 있다.

일본의 산업관광은 최근 내용적으로 변화를 보이는 부분도 있다. 공공 및 민간 부문에서 산업관광의 중요성을 인식하고 간담회, 관련 세미나 및 포럼, 추진협의회 등을 정기적으로 개최하기도 한다.

2) 자원유형별 운영사례: 아사히 맥주⁶⁶⁾

일본 맥주 시장에서 독보적인 1위를 차지하고 있는 아사히 맥주 공장은 도쿄, 오사카 등 일본 내 8개 도시에 분포되어 있다. 그 중 후쿠오카에 위치한 아사히 맥주 공장은 120년 전통을 가진 일본 내 최대 맥주 회사 중 하나로 3만 6천 평 대지에 입지하고 있다.

견학 프로그램은 원하는 날짜와 시간을 선택하여 사전예약제로 운영된다. 관람료는 없지만 맥주 제조 체험 프로그램을 신청할 경우 한화로 약 2만 5천 원 상당의 참가비가 소요된다. 체험의 질을 높이기 위해 전문가이드 서비스를 상시 제공하고 있다.

66) 아사히 맥주(검색일: 2019. 10. 10)의 내용을 근거로 작성함

〈그림 4-17〉 일본 전국 아사히 맥주공장 분포도 및 예약 사이트



자료: 아사히 맥주(검색일: 2019. 10. 9)

견학 프로그램은 공장마다 약간은 다르지만 접수 및 입장, 아사히 역사 소개, 공장 견학, 맥주 시음회 등으로 진행된다. 맥주 공장 담당자로부터 맥주 생산 과정을 듣고 직접 제품을 만들어보고 시음할 수 있는 체험 프로그램을 제공하고 있다. 자국민은 물론 외국인을 대상으로 하는 공장 투어 프로그램을 무료로 제공하는 대신 체험 프로그램과 기념품 판매를 통해 운영비를 충당하고 있다.

〈그림 4-18〉 아사히 맥주공장 관련 자료



자료: 아사히 맥주(검색일: 2019. 10. 9)

2. 유럽

1) 성장배경 및 정책동향

유럽의 산업관광은 유산관광(heritage tourism) 형태가 주를 이룬다. 1960년대 말에 석탄, 철강, 방직 등의 중공업이 쇠퇴하면서 사양 산업 지역을 활성화하기 위한 정책으로 산업유산관광이 도입되었다. 따라서 산업관광지를 방문하는 관광객의 주요 동기는 향수(nostalgia), 새로움(novelty), 교육(education) 등이다. 고용 확대와 지역서비스 확충을 목적으로 유럽 전 지역에서 비슷한 시기에 산업유산관광이 부흥했다.⁶⁷⁾

유럽연합 차원에서 산업유산을 보존하고 단일 관광지 개념으로 유럽 전체의 산업유산 관광을 진흥하는 제도와 정책도 있다. 2003년에 국제산업유산보존위원회(The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage)는 러시아에서 제12차 총회를 개최하여 산업유산의 연구, 정리, 분류 및 해석을 위한 국제기준인 ‘니즈니 타길(Nizhny Tagil)헌장’⁶⁸⁾을 채택했다. 2007년에 유럽의회는 산업유산의 진흥과 보존을 위한 유럽 여행위원회, 각국의 국가관광진흥기구, 민간업체가 협력하여 유산관광지 개발계획을 결의했다.

최근에는 유럽 내 산업유산관광네트워크(European network of industrial heritage and tourism)와 유럽 산업유산지 루트(European Route of Industrial Heritage)가 유럽기금을 지원받아 광산, 철강, 섬유, 제조, 에너지, 물류·통신, 수산업, 건축·설계, 서비스 등 10가지 주제로 구분하여 국가 간 경험을 공유하며 공동 마케팅전략을 개발하여 산업유산을 보존하는 프로젝트도 진행하고 있다.⁶⁹⁾

67) 김상태(2011), 앞의 보고서, p. 18 참고로 재구성

68) 니즈니 타길 헌장에서 제시하고 있는 산업유산의 정의는 “역사적, 기술적, 사회적, 건축학적 또는 과학적 가치가 있는 산업문화의 유물”이다.

2) 자원유형별 운영사례: 루르공업지대⁷⁰⁾

독일 루르공업지대는 석탄산업의 쇠퇴와 함께 남은 산업시설을 지역적 특성과 과거의 역사가 깃든 전시 및 문화 공간으로 활용했다.

독일의 대표적 공업지대 에센 졸페라인(Essen Zollverein)은 독일에서 가장 크고 오래된 탄광이었지만, 석탄이 고갈되면서 1986년에 운영이 중지됐다. 운영 중단 10년 후 광산의 굴뚝이 있는 보일러 하우스를 ‘레드닷 디자인박물관’으로 개조했다. 이후 ‘엠셔파크(Emscher-Park) 프로젝트’를 통해 박물관, 극장, 디자인학교 등이 있는 문화예술공간으로 재탄생되었다.

뒤스부르크-노르트 랜트샤프트 파크(Landschaftspark)는 1901년에 건설된 제철공장이다. 1985년에 철강공장이 이전하면서 수십 년 전에 사용하던 기계를 남긴 채 가동이 중단됐다. 1994년에 남은 자재를 그대로 활용하여 과거의 역사와 기억을 간직한 유산으로 재활용하였으며 다이버 잠수훈련장, 영화관 및 콘서트홀, 전망대, 실내스키장, 전시행사장, 암벽등반 등이 있는 공원으로 변모했다. 이곳에는 연평균 100만 명이 찾는다.

3. 한국

1) 국내 산업관광의 개념과 성격⁷¹⁾

산업관광은 역사·문화적으로 가치가 있는 산업 문화재, 생산 현장 및 제품 등을 관광자원으로 활용하여 산업 및 참여기업, 지역경제 활

69) 유럽 산업유산지 루트(검색일: 2019. 10. 11)의 내용을 근거로 작성함

70) 성남시(2016), p. 37 참고로 재구성

71) 한국관광공사(2012) 참고로 재구성

성화에 기여하는 관광형태이다. 주로 도시에서 영위되는 2차 산업뿐만 아니라 1·2·3차 산업 현장을 대상으로 과거와 현재, 미래를 주제로 관광하는 행위를 포괄한다.

〈표 4-17〉 산업관광의 범위와 개발형태

	1차 산업	2차 산업	3차 산업
과 거	•농어업 산업유산 등	•근대산업유산 (산업박물관, 역사박물관) - 기업인 (기업홍보관) - 기업 역사 - 근대화 산업건축물 (지역문화예술 공간 확충)	•금융조폐유산 •전통시장유산 •영화방송 유산 등
현 재	•식품제조 활성화 •농촌마을 종합개발 •축산물 브랜드 육성 •바다목장 조성 •농어촌 복합산업화	•자연산업 (농어촌특산물 등) •글로벌 전략 기간산업 • (기업홍보관, 테마파크) - 반도체 및 통신기기 - 자동차 및 부품소재 - 조선 및 철강 - 석유화학 및 에너지 등 •지역기반산업 (산업단지, 제조업)	•관광시설 복·융합화 등 - 관광시설 리모델링 •의료관광 • MICE •관광자원 개발사업 - 관광레저형기업도시 - 새만금개발사업
미 래	•한식 세계화	•녹색기술산업 등 •미래 신성장동력산업 (과학기술, 산업미술관) - 첨단융합산업 - 신재생에너지 - 바이오산업	•녹색산업관광 등 •고부가가치 서비스산업 - 방송통신융합형 - 글로벌 헬스케어 - 콘텐츠, SW - 관광자원개발사업
개발 형태	•산업체험농장 •제조공정 견학 •산업관광 축제	•산업박물관, 역사박물관 •기업홍보관, 산업테마파크 •과학관, 미래산업기술관	•산업관광 권역클러스터 •산업관광벨트(지역문화 연계) •지역 문화협회 시설

자료: 울산발전연구원, 「산업관광 콘텐츠 개발 및 운영 방안 연구」, 울산광역시, 2014, p. 24.

일반적인 관광행위와의 차이점은 관광을 주목적으로 하는 것이 아니라 산업 즉, 생산을 1차 목적으로 하고 관광을 부가적 행위로 추진한다는 것이다. 주요 산업관광자원인 2차 산업뿐만 아니라 1차(농수산업), 2차(제조업), 3차(서비스업) 산업을 모두 산업관광 대상자원에 포함하고 있다. 우리나라에서는 주로 현대자동차, 현대중공업, 석유화학단지, 온산공단, SK에너지 등 특정 대기업에서 2차 산업 중심으로 단순 기업견학, 산업시찰 형태로 운영 중이다.

2) 성장배경 및 정책동향⁷²⁾

국가 관광경쟁력 제고를 위해 산업관광⁷³⁾을 고부가가치 융복합 사업으로서 육성해야 한다는 필요성은 오래전부터 제기되었다. 그러나 산업관광에 대한 인식 부족으로 인해 정부차원의 계획이나 실행이 미흡했고 구체적인 사업추진 계획도 없었다.

정부는 2001년 「제2차 크루즈관광 기본계획」에서 부산, 울산, 경북, 경남권 지역산업과 연계한 관광자원 개발 육성계획을 마련했다. 「제1차 관광진흥 5개년 계획(2004~2008)」에서 외래관광객 1천만 명 달성을 위한 사업으로서 한국대표기업을 중심으로 하는 산업관광 상품개발 등을 2007년부터 본격적으로 육성하기 시작했다. 그러나 구체적인 사업 추진이 미진했고 계획은 답보상태에 머물러 있었다.

산업관광이 본격적으로 대두된 것은 2008년 12월에 대통령 주재 ‘국가 경쟁력 강화 회의’에서 관광산업 경쟁력 제고 방안을 논의하면서 서부터이다. 관광산업경쟁력 제고 방안에 관한 대통령 보고 시, 세계 일류의 IT(핸드폰, 반도체 등) 생산현장 및 미래 유비쿼터스(Ubiquitous)⁷⁴⁾ 체험관을 관광 상품화로 유도한다는 내용 등이 포함되었다.

2011년 대통령 신년연설에서는 국내 일부 산업의 세계적 위상을 확인하면서 기존 산업공단을 재창조하며 복합공간으로 개발하는 내용이 제안되었다.⁷⁵⁾ 이에 문화체육관광부는 산업관광 육성 중장기 계획을 수립하여 전략적으로 산업관광 육성계획을 마련했다. 2012년

72) 문화체육관광부(검색일: 2019. 10. 10)의 내용을 근거로 작성함

73) 산업관광(Industrial Tourism)이란 1~3차 산업의 과거와 현재, 미래를 주제로 한 현장을 중심으로 관광을 하는 행위로서 참여기업과 당해 지역에 부가적인 경제효과가 예상되는 관광현상이다.

74) 유비쿼터스란 사용자가 컴퓨터나 네트워크를 의식하지 않고 장소에 상관없이 자유롭게 네트워크에 접속할 수 있는 환경을 말한다.

75) 문화체육관광부(2012), p. 3 근거하여 작성함

제36차 위기관리대책회의에서 ‘산업관광 활성화 방안’(2013~2017)이 발표되기도 했다. 외래관광객 2천만 명 시대를 견인할 ‘한국형 산업관광 실현’을 비전으로 하는 4대 부문 핵심과제(①산업관광 기반조성, ②산업관광 수요창출 및 확산, ③산업관광 진흥체계 고도화, ④민간 참여 산업관광 육성)를 선정했다. 현재 문화체육관광부는 전국 지자체 공모를 거쳐 산업관광 우수산업 선정, 인프라 구축 등을 지원하고 있다.⁷⁶⁾

3) 자원유형별 운영사례: 제주 삼다수⁷⁷⁾

제주 삼다수는 유네스코 세계자연유산으로 등재된 청정지역에서 취수한 화산 암반수로서 제주도를 대표하는 브랜드이다. 제주 삼다수의 원천지는 주변의 오염원이 전혀 없는 한라산 중턱, 해발 420m 고지에 입지하고 있는 교래마을이다. 2012년에 환경부의 국가 우수 브랜드로 선정됨에 따라 기존 브랜드 인지도와 더불어 정부인증을 통한 공신력까지 갖추었다. 과거 용천수를 식수로 마시던 시대와 지하수 보전관리시대를 지나, 2000년대 이후에는 청정 제주의 상징으로서 삼다수라는 제주 지하수의 브랜드가 부각되었다.

제주 삼다수의 산업관광 자원유형은 ‘견학 및 전시관람’이다. 견학 코스는 홍보영상 관람(10분) → 물 홍보관(20분) → 공장 견학로(30분) 등 총 3코스로 60분 동안 진행된다. 방문자는 제주 삼다수의 우수성을 소개하는 홍보영상을 시청한다. 이어 물 홍보관에서는 물이 부족하던 과거부터 물 문제를 해결하게 되는 과정, 제주 삼다수 취수원 및 지하수 부존 특성 등을 상세히 볼 수 있다. 마지막으로 공장

76) 2017년도 총 3개 산업(부산 영도구의 ‘수리조선마을’, 충북 음성군의 ‘흥미진진 팻토리투어’, 경남 창원시의 ‘창원 산업역사투어’) 선정. 대한민국정책브리핑(검색일: 2019. 10. 25)

77) 한국관광개발연구원(2015), p. 25 참고하여 재구성

견학로에서는 제주삼다수의 최첨단 생산라인을 체험할 수 있다. 견학로를 따라 취수원에서 뽑아 올린 원수가 정수를 거치는 모습과 최첨단 자동화 생산라인 관람 및 원료에서 제품까지 공정되는 과정을 직접 확인할 수 있다.⁷⁸⁾ 이러한 볼거리와 즐길 거리가 가득한 프로그램을 통해 소비자들이 생산설비와 과정을 방문하고 견학하면서 체험하는 관광형태를 띄고 있는 것이 특징이다.

현재 운영되고 있는 국내 대다수 산업관광시설은 제조공장, 기업 전시 및 홍보관 등 단순 관람형이다. 반면 제주 삼다수 홍보관 관람 및 공장 견학은 제주 감귤복합처리가공공장 등 주변의 매력적인 지역 관광자원과 연계하여 방문 매력도를 제고했다. 제주개발공사는 사회환원사업의 일환으로 견학 프로그램을 무료로 진행하고 있으며 맥주 등 연계 상품 개발로 지속적인 수익구조 마련에 노력하고 있다.

〈표 4-18〉 제주 물 홍보관 및 삼다수 공장 운영 현황

구분	내용
개요	• 제주 물에 대한 우수성을 알리고 삼다수 홍보
인력	• 홍보관 소개 및 공장견학 담당 인력 1명(성수기 2명 총원)
현황	• 연간 1만 3천명 방문(가족 단위 방문객이 다수) • 기술유출 부담으로 공장 견학 시, 촬영 등은 규제 • 개별적인 홍보마케팅 전무 • 무료 운영
프로그램	• 홍보관 관람 및 공장 견학(영상관 10분, 제주물홍보관 20분, 공장견학로 20분 소요)
기타	• 제주의 물과 연계 맥주 등의 상품 개발

자료: 제주특별자치도개발공사(검색일: 2019. 10. 5)

78) 제주특별자치도개발공사(검색일: 2019. 10. 5)의 내용을 근거로 작성함

〈그림 4-19〉 제주 물 홍보관 및 삼다수 공장 전경



제주 물 홍보관



제주 삼다수 공장

자료: 제주특별자치도개발공사(검색일: 2019. 10. 5)

4. 소결: 북한 서해 적용 시사점

국내 산업관광은 앞서 사례를 제시한 주요 선진국과 비교하면 약 5년에서 10년 정도의 발달수준 격차가 있는 것으로 보인다. 일례로 국내 산업관광객은 연간 105만 명 내외로, 일본 산업관광객 1,132만 명에 비해 10%에 불과하다.⁷⁹⁾ 이러한 현상은 앞서 국내 산업관광에 대한 낮은 인지도와 산업관광 자원화 미비로 인한 참여율 저조로 풀이된다. 따라서 국내 산업관광 시장 확대와 글로벌 관광시장에 대처할 수 있는 우수 산업관광자원 개발 및 주변 관광자원과의 연계 등이 필요할 것으로 보인다.

일본 정부는 국토교통성 주관 ‘산업관광 추진간담회’를 통해 공공과 민간 부문에서 산업관광의 중요성에 합의한 바 있다. 한국에서는 산업관광에 대한 인식 부족으로 인해 실행이 미흡했던 점과 차이가 나는 부분이다. 산업관광 관련 간담회, 세미나 등 주기적인 협의회를 통한 관련 연구 및 정보 제공 노력의 필요성을 시사하고 있다. 산업

79) 한국문화관광연구원(2017)에 근거하여 재구성

관광 참여 기업체, 여행사, 지자체 등 관계자 간의 네트워크 구축을 위한 ‘산업관광협의회(가칭)’ 등을 조직하여 공공과 민간 부문이 주기적으로 관련 정보를 공유하고 협력 사업 발굴을 추진할 수 있는 자리가 필요하다.

유럽의 산업관광은 유산관광 형태가 주를 이루고 있으며, 유럽 산업유산지 루트(European Route of Industrial Heritage)에서 EU가입 29개국을 대상으로 845개 산업문화유산과 유물 발굴을 통해 사양 산업도시를 우수 관광지로 탈바꿈시켰다. 각국의 경험을 공유하며 공동 마케팅전략을 개발하여 산업유산을 보존하는 프로젝트를 진행하고 있다.

남북한도 유럽 사례를 참고하여 남북경협을 상징인 개성공단 시설이나 일제 강점기에 조성된 산업유산⁸⁰⁾ 등을 산업관광자원으로 활용해 볼 수 있을 것이다. 북한에는 일제 강점기 하에 조성된 산업유산이 비교적 많이 남아 있다. 또한 순천비날론공장⁸¹⁾등 사실상 정상적으로 가동되지 않고 방치되고 있는 시설도 많은 것으로 보인다.

〈표 4-19〉 폐기가 확인된 북한 화학공업 기업소의 설비 현황

구분	설비 현황
순천석회질소비료공장	• 노후 기계설비 해체 진행
남포제련소	• 비료 분공장 철거
사리원카리비료연합기업소	• 건설 중단 및 설비 폐기
순천비날론연합기업소	• 건설 중단 및 설비 폐기

자료: 심완섭이석가이승업, 「북한의 화학산업 역량 재평가와 남북경협에 대한 시사점」, 산업연구원, 2015, p. 23.

80) 박재민(2012)에 따르면 산업유산의 정의를 일반적으로 산업혁명 이후(1960년대)의 2차 산업과 관련한 공장, 창고 등의 시설로 인식하는 경향을 보인다. 하지만 한국은 서구 유럽식의 산업혁명은 없었기 때문에 이러한 정의는 유효하지 않으며, 최근 국외 산업유산 정의를 살펴보면, 선사시대부터 근래의 항공우주까지 포함하고 있고 그 대상 또한 공업이 아닌 농업, 상업 등을 포함하고 있다.

81) 1983년에 김일성 국가주석이 연간 10만 톤의 비날론을 생산할 수 있도록 건설하라고 지시해 약 100억 달러를 투자한 북한 최대의 석탄 화학 공장지대이다.

독일 뒤스부르크시 랜드샤프트 파크 사례처럼 방치된 산업시설 자원을 혁신적으로 활용할 수 있는 방안이 필요할 것이다. 남북 공동으로 ‘산업유산 종합조사(가칭)’ 실시 및 목록화 사업을 통해 중요 산업 유산을 발굴하고 유네스코 세계유산 등록을 추진하는 등 다양한 활용방안에 대한 모색이 필요해 보인다.

제주 삼다수와 같은 지역브랜드를 고려하다면, 평양의 물 산업 활성화 전략도 가능할 것이다. 제주 삼다수는 제주도의 청정이미지에 부합하는 차별화된 포지셔닝 및 마케팅을 통해 급속한 성장을 기록했다. 2013년 중국으로 판매를 개시한 이래 홍콩, 인도네시아 등 전 세계 14개국으로 수출하고 있다.⁸²⁾ 평양에는 평양생물공장, 용악산 샘물공장 등이 있어 제주 삼다수와 같은 홍보관 관람 및 공장 견학 등을 벤치마킹해볼 수 있다. 단순 견학 형태에 머물지 않고 평양의 다른 산업관광자원과 연계하여 방문 매력도를 제고하는 것도 가능하다. 일본의 아사히 맥주 공장처럼 평양에 위치한 대동강 맥주 공장도 체험교육 공간을 마련해 관광객 방문을 유도하는 방안도 있다.

82) 한승철(2013) 참고로 재구성

제 5 장

북한 서해 해양관광 활성화 방안 검토

제1절 조사개요

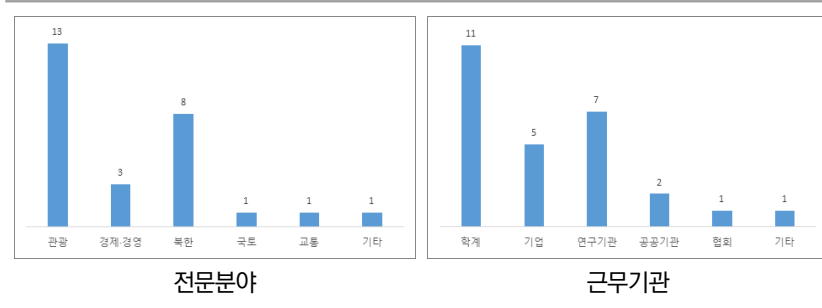
북한 서해 해양관광 활성화 방안에 관한 전문가 의견수렴을 위해 설문조사를 수행했다. 조사기간은 2019년 9월 17일부터 30일까지 약 2주간이다. 북한·경제·경영·국토·교통·관광 분야 전문가 53명을 대상으로 이메일을 배포한 결과, 절반에 해당하는 27명이 회신했다. 응답자의 전문분야는 관광(13명), 북한(8명) 등의 순이고 근무기관은 학계(11명), 연구기관(7명), 기업(5명), 공공기관(2명) 등의 순으로 나타났다.

설문내용은 북한 서해에 특화된 질문과 북한 동해와 비교하기 위한 질문으로 구성되었다. 설문의 절반은 앞서 사례분석을 통해 도출한 시사점을 바탕으로 북한 서해 관광 개발에 특화시켰다. 다른 절반은 2018년에 북한 동해 해양관광 활성화를 주제로 실시한 문항과 동일하게 배치하여 그 결과를 비교하고자 했다.

〈표 5-1〉 전문가 대상 설문조사 개요

구분	설명
설문시기	2019년 9월 17일 ~ 30일
설문대상	전문가 53명 (화신 27명)
설문방법	이메일 배포·회수
설문내용	북한 서해 해양관광의 SWOT·필요성·기본방향·시급요소·대상지 우선순위·관광 개발 시 예상 문제점 및 해결 방안, 정책지원, 기대효과

〈그림 5-1〉 설문조사 대상자 현황



제2절 조사결과

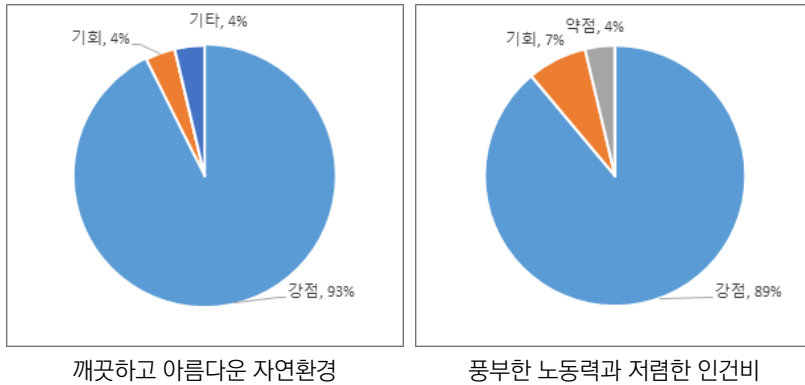
1. SWOT분석

북한 서해 해양관광 개발을 위한 협력에서 강점, 약점, 기회, 위협이 될 수 있는 20가지 요소에 대한 분석을 시도했다. 응답자가 자유롭게 강점, 약점, 기회, 위협으로 구분하도록 했고 가장 많은 응답자가 분류한 쪽에 해당하는 것으로 간주했다.

북한 동해 해양관광 개발에 대한 설문조사와 마찬가지로 “깨끗하

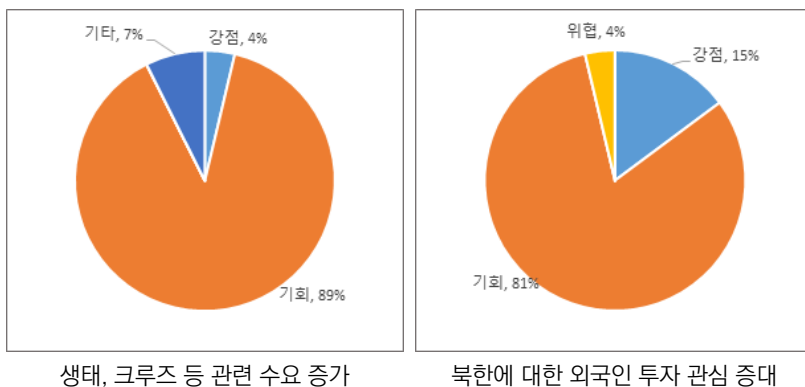
고 아름다운 자연환경(93%)”과 “풍부한 노동력과 저렴한 인건비(89%)”가 강점으로 나타났다.

〈그림 5-2〉 북한 서해 해양관광 개발 협력의 강점 요소



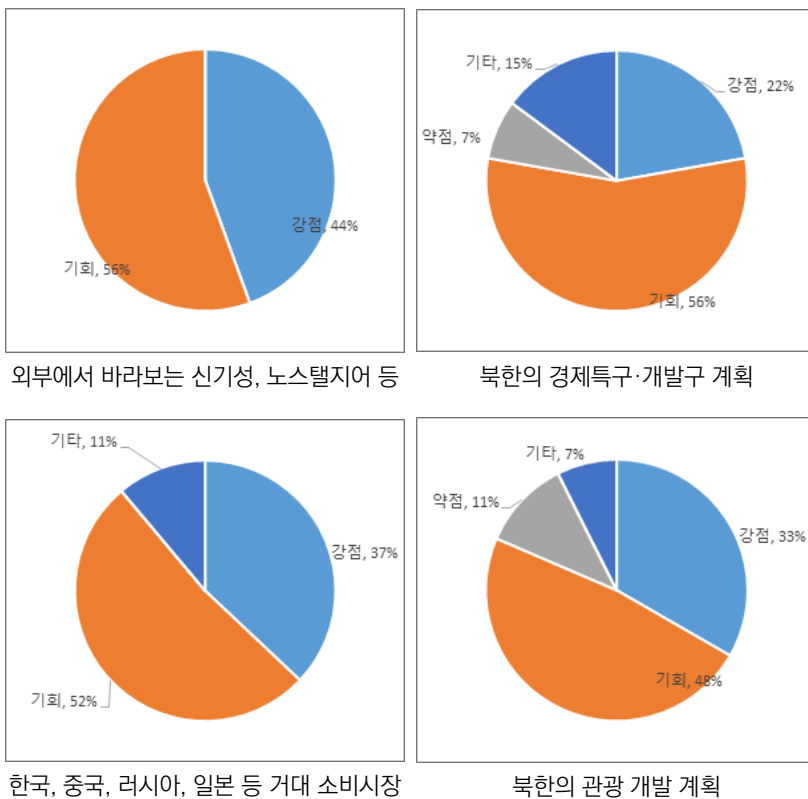
응답자의 80% 이상이 북한 서해 해양관광 개발 협력의 기회로 손꼽은 것은 “생태, 크루즈 등 관련 관광 수요 증가(89%)”와 “북한에 대한 외국인 투자 관심 증대(81%)”이다.

〈그림 5-3〉 북한 서해 해양관광 개발 협력의 기회 요소 1



그 외에도 응답자의 절반 안팎이 “외부에서 바라보는 신기성, 노스텔지어 등(56%)”, “북한의 경제특구·개발구 계획(56%)”, “한국, 중국, 러시아, 일본 등 거대 소비시장(52%)”, “북한의 관광 개발 계획(48%)” 등을 기회로 손꼽았다.

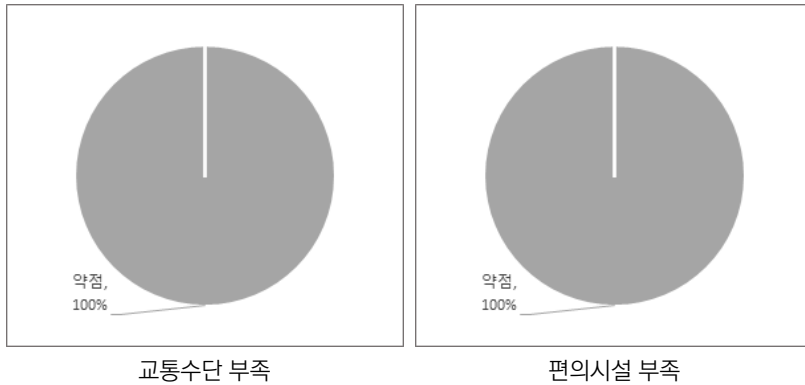
〈그림 5-4〉 북한 서해 해양관광 개발 협력의 기회 요소 2



‘기회’로 꼽힌 6가지 요소는 정도의 차이는 있지만 북한 동해 해양 관광 개발 협력의 기회 6가지와 동일한 것으로 나타났다.

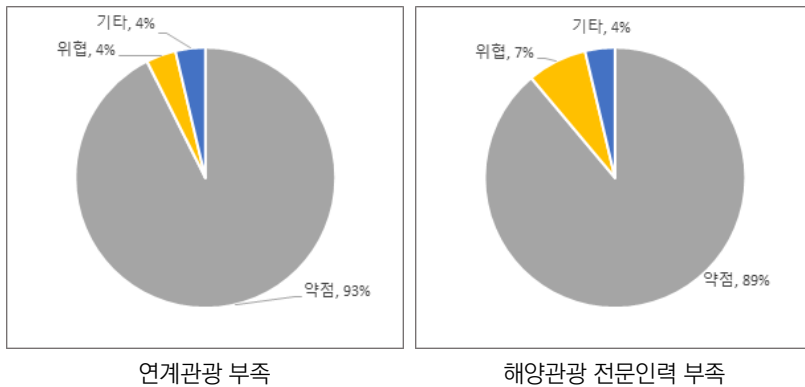
북한 서해 해양관광 개발 시 약점은 “교통수단 부족(100%)”, “편의 시설 부족(100%)”이라는 데 응답자 전원이 동의했다.

〈그림 5-5〉 북한 서해 해양관광 개발 협력의 약점 요소 1



응답자의 90% 전후는 “연계관광 부족(93%)”과 “해양관광 전문인력 부족(89%)”도 북한 서해 해양관광 개발 협력의 약점으로 보았다.

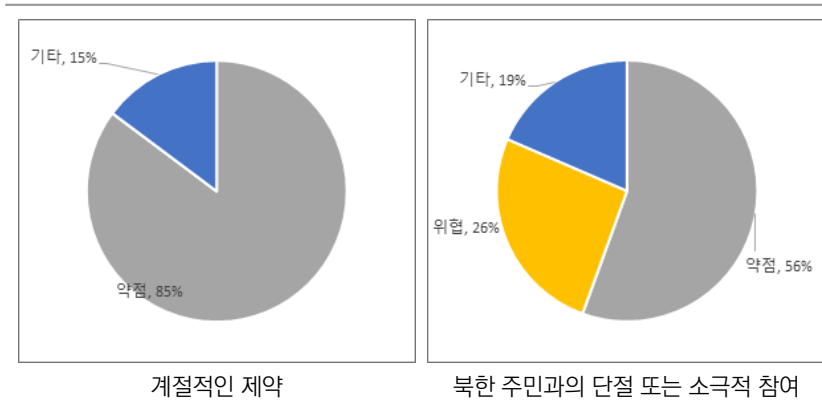
〈그림 5-6〉 북한 서해 해양관광 개발 협력의 약점 요소 2



다음으로 손꼽힌 약점은 “계절적인 제약(85%)”과 “북한 주민과의 단절 또는 소극적 참여(56%)”이다. 응답자의 15%는 “계절적인 제약”이 약점이나 위협으로 고려되지 않는다고 보았다. 응답자의 절반 이상은 “북한 주민과의 단절 또는 소극적 참여”를 약점으로 고려했지만 위협(26%) 또는 그 어떤 것에도 해당하지 않는다(기타, 19%)는 의견도 비슷한 수준으로 나타났다.

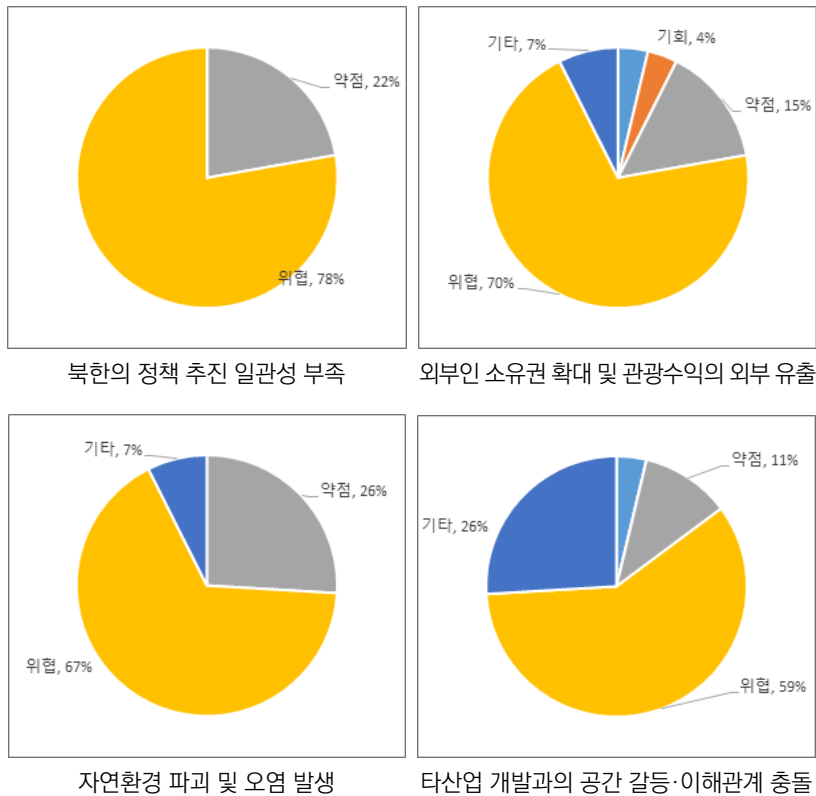
강점과 마찬가지로 약점으로 고려된 6가지 요소는 동해 해양관광 개발 설문조사와 동일하게 나타났다.

〈그림 5-7〉 북한 서해 해양관광 개발 협력의 약점 요소 3



북한 서해 해양관광 개발 협력 시 위협으로 고려되는 요소는 “북한의 정책 추진 일관성 부족(78%)”, “외부인 소유권 확대 및 관광수익의 외부 유출(70%)”, “자연환경 파괴 및 오염 발생”(67%)”, “타산업 개발과의 공간 갈등·이해관계 충돌(59%)” 등으로 나타났다. 역시 정도의 차이는 있지만 북한 동해 해양관광 개발 협력 시와 동일한 요소들이 위협으로 고려되었다.

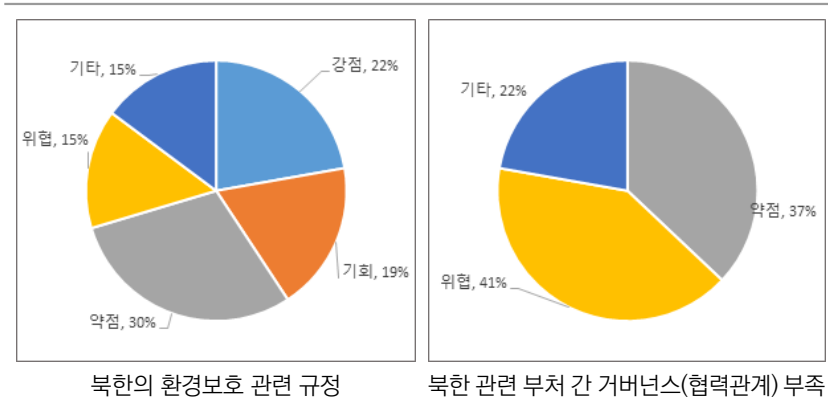
〈그림 5-8〉 북한 서해 해양관광 개발 협력의 위협 요소



북한 동해 해양관광 개발 협력 시와 마찬가지로 “북한의 환경보호 관련 규정”과 “북한 관련 부처 간 거버넌스(협력관계) 부족”은 의견이 엇갈렸다. 환경보호 관련 규정에 대한 인식은 약점(30%), 강점(22%), 기회(19%), 위협(15%) 등으로 나타나 강점이자 기회로 고려되는 한편 약점이자 위협으로도 고려되었다. 관광 개발 사업을 신속하게 추진하는 데는 부정적인 요소이지만 장기적으로 지속가능한 관광 개발에는 긍정적인 요소로 해석된다. 북한 관련 부처 간 거버넌스 부족은

위협(41%) 또는 약점(37%)이라는 견해가 많아서 전반적으로 부정적인 요소로 해석된다.

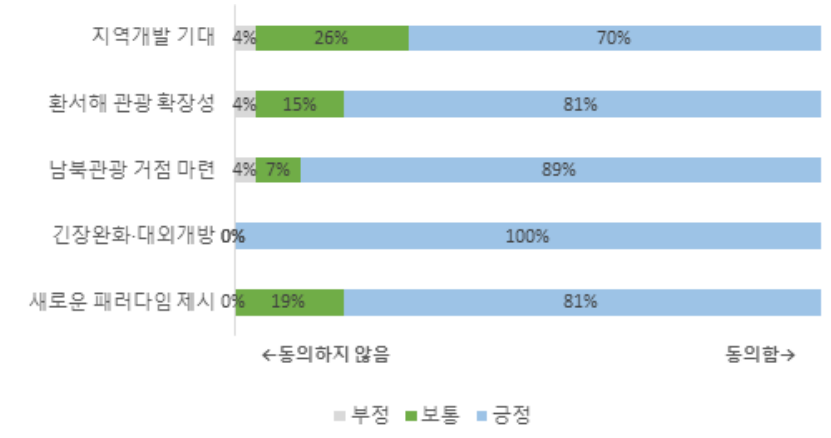
〈그림 5-9〉 북한 서해 해양관광 개발 협력의 기타 요소



2. 필요성, 기본방향, 시급요소

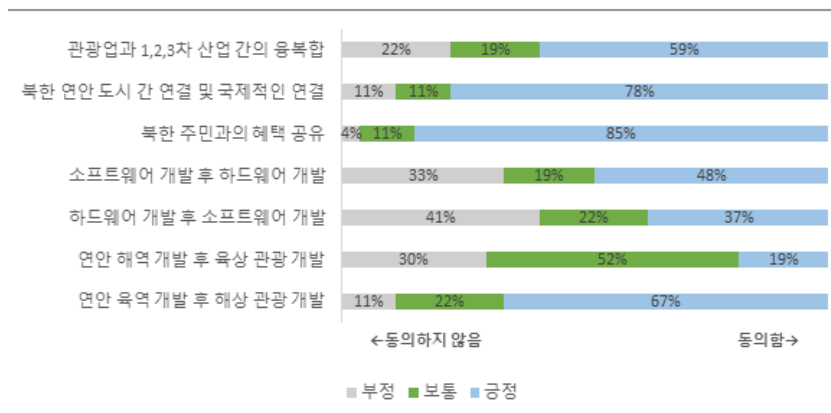
북한 서해 해양관광 개발의 필요성은 “남북 간 긴장완화 및 북한의 대외개방에 도움”이 된다는 데 응답자 전원이 동의했다. 다음으로 “동해안 금강산관광과 같이 서해안에도 남북관광 거점 마련(89%)”, “남·북·중 간 환서해 관광으로 확장성이 높기 때문(81%)”, “생태·크루즈 관광 등에 대한 북한의 관심증대에 따라 남북관광협력의 새로운 패러다임 제시(81%)”, “한국의 신경제구상 서해안 물류·산업 벨트 및 서해경제공동특구와 연계한 지역개발이 기대되기 때문(70%)” 등의 순으로 나타났다.

〈그림 5-10〉 북한 서해 해양관광 개발의 필요성



북한 서해 해양관광에 적합한 기본방향은 “북한 주민과의 혜택 공유(85%)”와 “북한 연안 도시 간 연결 및 국제적인 연결(78%)”이 가장 높게 나타났다. 다음으로 “연안 육역(리조트, 어촌) 개발 후 해상 관광 개발(67%)”, “관광업과 1,2,3차 산업 간의 융복합(59%)” 등이 손꼽혀 관광 개발의 기본방향은 동해와 유사했다.

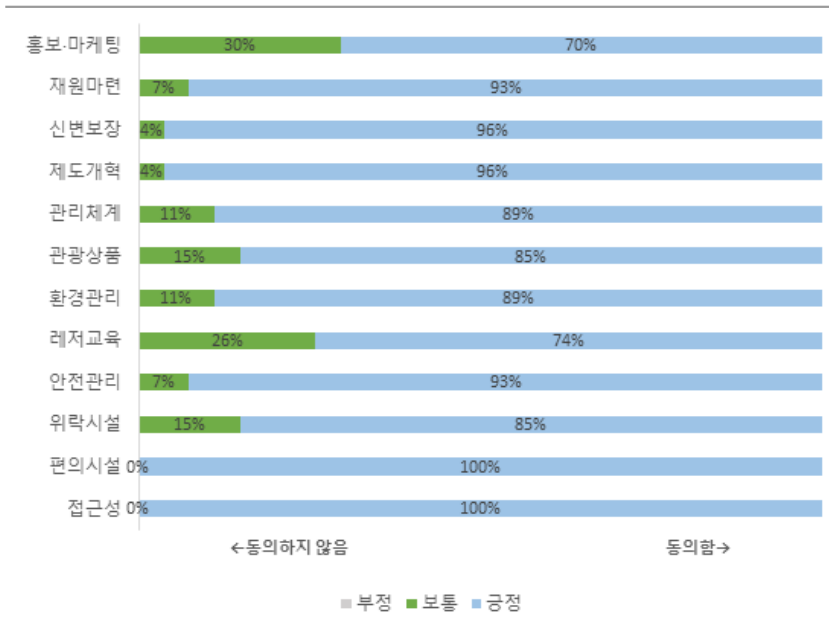
〈그림 5-11〉 북한 서해 해양관광 개발의 기본방향



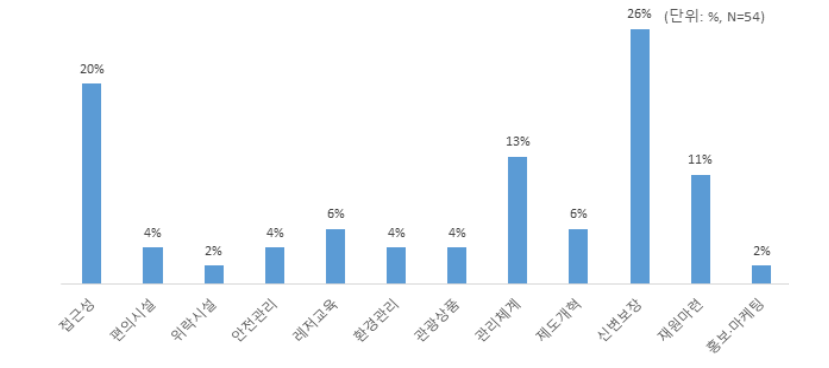
북한 서해 해양관광 개발을 위해 시급히 준비해야 할 요소는 “접근성(교통수단)”과 “편의시설”이라는 점에 전원이 동의했다. 다음으로 “신변보장(96%)”과 “제도개혁(96%)”이 높게 나타났고 “레저교육”과 “홍보·마케팅”은 다른 요소에 비해 비교적 시급하지 않다는 응답이 많았다.

이 중 남북협력의 가장 필요한 부분을 두 개만 골라달라는 응답에는 “신변보장(26%)”과 “접근성(20%)”이 가장 높게 나타났고 다음으로 “관리체계(13%)”와 “자원마련(11%)” 등의 순으로 나타났다.

〈그림 5-12〉 북한 서해 해양관광 개발의 시급요소



〈그림 5-13〉 북한 서해 해양관광 개발에 남북협력이 가장 필요한 부분

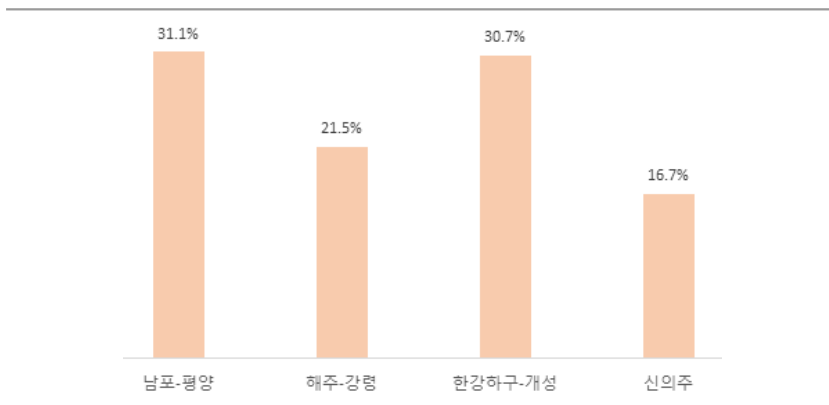


3. 대상지 개발 방향

1) 북한 서해 해양관광 개발 형태

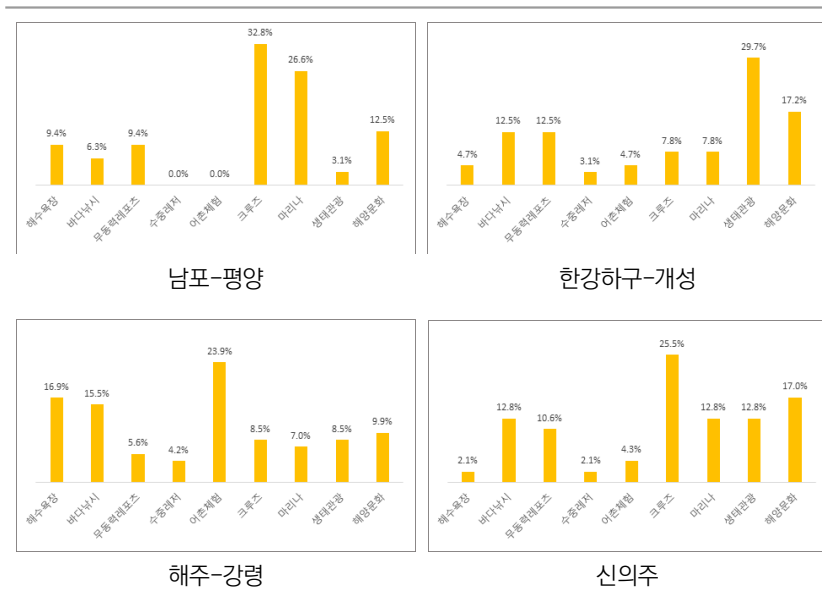
북한 서해 해양관광 개발 대상지는 “남포-평양(31.1%)”, “한강하구-개성(30.7%)”, “해주-강령(21.5%)”, “신의주(16.7%)” 등의 순으로 나타났다.

〈그림 5-14〉 북한 서해 해양관광 개발 대상지의 우선순위



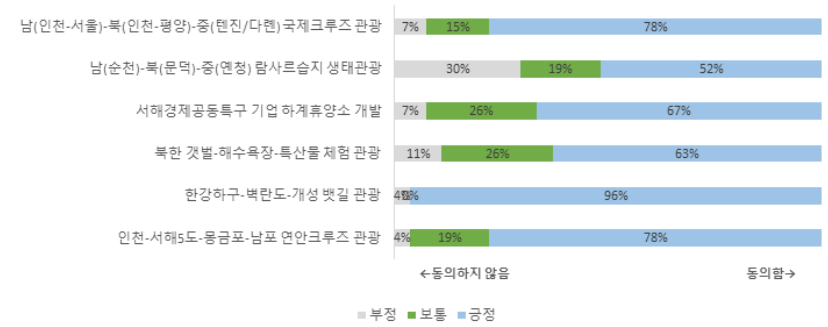
대상지별 해양관광 유형은 남포-평양의 경우 “크루즈(32.8%)”와 “마리나(26.6%)”가 높게 나타났고 한강하구-개성은 “생태관광(29.7%)”과 “해양문화(17.2%)”가 높게 나타났다. 해주-강령은 “어촌체험(23.9%)”과 “해수욕장(16.9%)”, “바다낚시(15.5%)” 등의 순이고 신의주는 “크루즈(25.5%)”, “해양문화(17%)” 등의 순이다.

〈그림 5-15〉 대상지별 해양관광 유형



북한 서해 해양관광 개발 형태는 “한강하구-벽란도-개성 뱃길관광(96%)”이 가장 타당하고 “남-북-중 국제크루즈 관광(78%)”과 “인천-서해5도-몽금포-남포 연안크루즈 관광(78%)” 등의 순으로 나타났다.

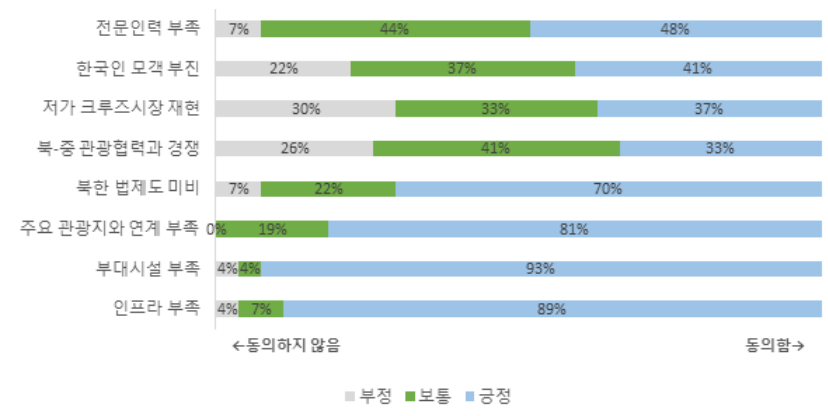
〈그림 5-16〉 북한 서해 해양관광 개발 형태



2) 크루즈관광 개발 예상 문제점 및 해결 방안

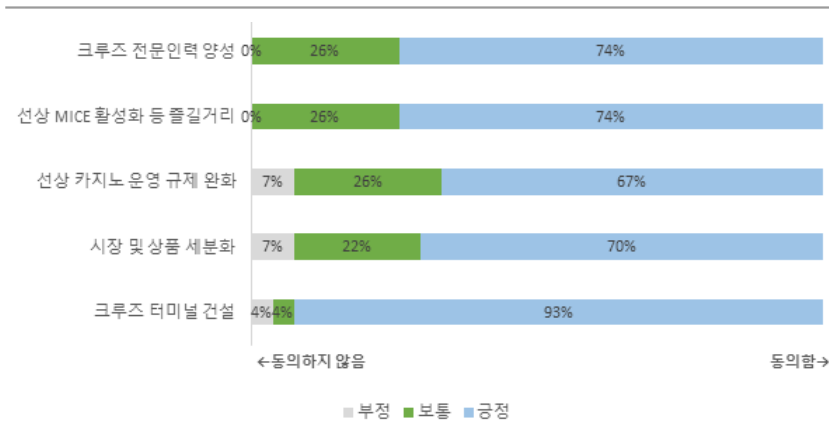
북한 서해 크루즈관광 개발 시 문제점은 “상업·숙박·관광 등 부대 시설 부족(93%)”, “크루즈선 정박을 위한 전용부두 등 인프라 부족(89%)”, 기항지 체류 시간의 한계로 인한 “주요 관광지와의 연계 부족(81%)”, “크루즈선 입항 등과 관련된 북한 법제도 미비(70%)” 등의 순으로 나타났다.

〈그림 5-17〉 북한 서해 크루즈관광 개발 시 예상 문제점



해결 방안으로는 일본 국제크루즈 거점 형성 항만 정책을 벤치마킹하여 대형크루즈선사 협력을 통한 “크루즈터미널 건설(93%)”, “남북 공동 크루즈 전문인력 양성 교육(74%)”과 “크루즈 선상 MICE 활성화 등 즐길 거리 제공(74%)”, “시장 및 상품 세분화로 차별화된 서비스 제공 및 수익 창출(70%)” 등의 순으로 나타났다.

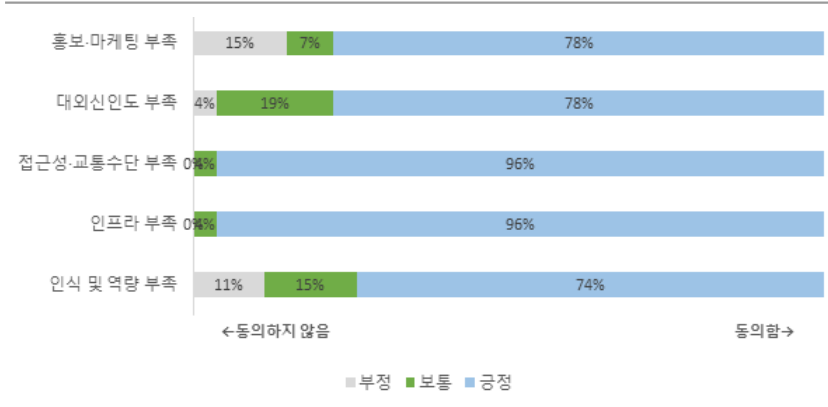
〈그림 5-18〉 북한 서해 크루즈관광 개발 시 예상 문제점의 해결 방안



3) MICE관광 개발 예상 문제점 및 해결 방안

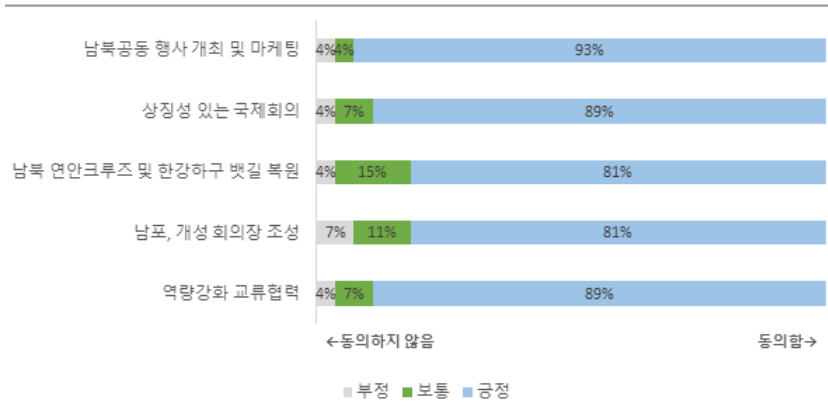
북한 서해 MICE관광 개발 시 예상 문제점은 “회의장 및 숙박·음식 시설 등 인프라 부족(96%)”과 “회의장까지의 접근성과 교통수단 부족(96%)”이 가장 큰 것으로 나타났다.

〈그림 5-19〉 북한 서해 MICE관광 개발 시 예상 문제점



이를 해결하기 위한 방안으로는 “남북 공동행사 개최 및 마케팅(93%)”, “물, 보건, 평화 등 북한 유치 시 상징성 있는 국제회의 등의 유치 및 계획(89%)” 및 “전문가 역량강화 교류협력(89%)”등의 순으로 나타났다.

〈그림 5-20〉 북한 서해 MICE관광 개발 시 예상 문제점의 해결 방안

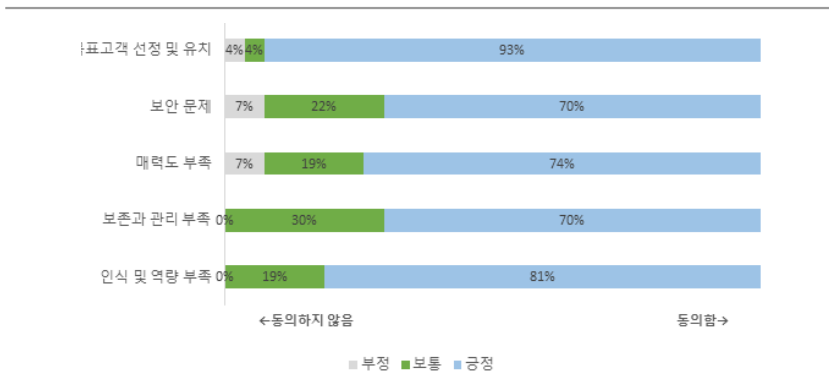


4) 산업관광 개발 예상 문제점 및 해결 방안

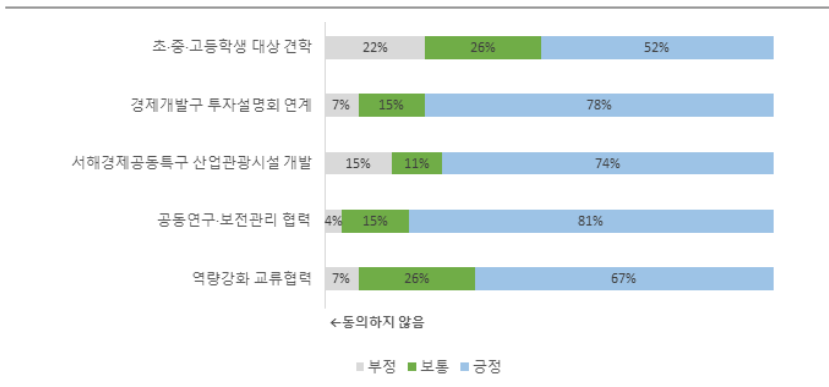
북한 서해 산업관광 개발 시 예상 문제점은 “주요 목표고객 선정 및 유치의 어려움(93%)”, “산업관광에 대한 북한 내부의 인식 및 역량 부족(81%)” 등의 순으로 나타났다.

해결방안으로는 “산업유산 공동연구 및 보전관리 협력(81%)”와 “북한 경제개발구 투자설명회 연계 산업관광 추진(78%)”, “서해경제공동특구 내 산업관광시설 개발(74%)” 등의 순으로 나타났다.

〈그림 5-21〉 북한 서해 산업관광 개발 시 예상 문제점



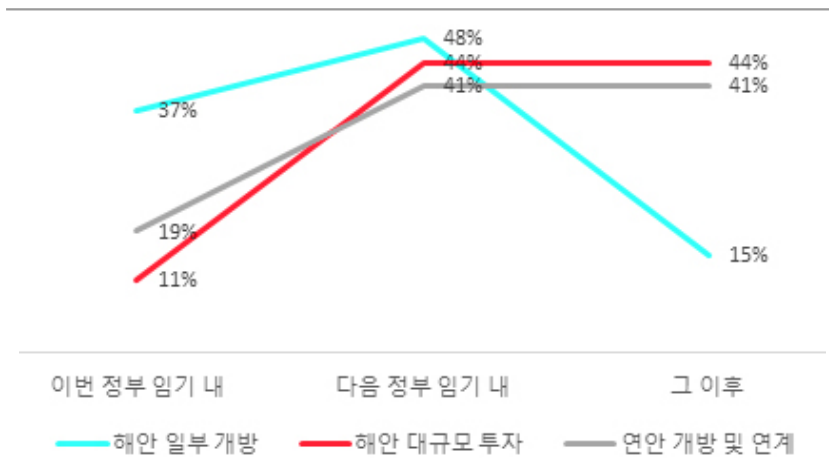
〈그림 5-22〉 북한 서해 산업관광 개발 시 예상 문제점의 해결 방안



4. 추진시기, 준비사항, 기대효과

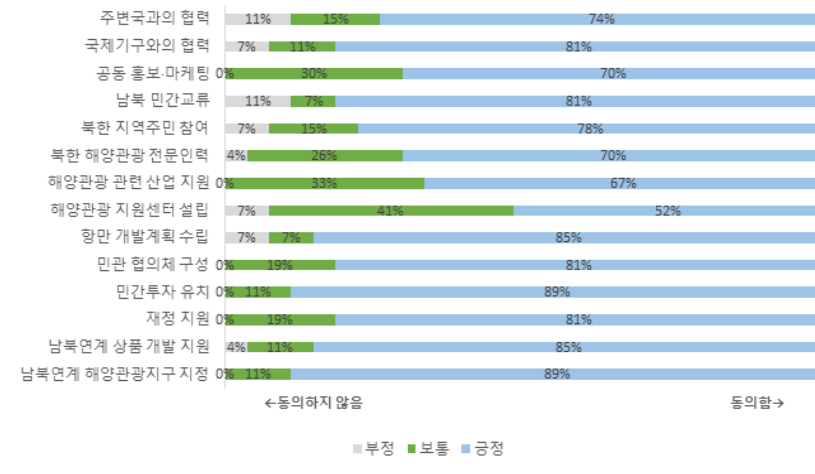
북한 서해 해양관광 개발의 추진 예상 시기는 “다음 정부 임기 내”라는 응답이 가장 많았다. 해수욕·낚시·생태·수상/수중레포츠 등 “해안 일부 개방(48%)”, 크루즈·마리나·리조트·테마파크 등 “해안 대규모 투자(44%)”, 어촌체험이나 연안-내륙관광 연계를 말하는 “연안 개방 및 연계(41%)”의 순으로 나타났다. 이번 정부 임기 내에는 “해안 일부 개방(37%)”, “연안 개방 및 연계(19%)”, “해안 대규모 투자(11%)” 순으로 나타났다.

〈그림 5-23〉 북한 서해 해양관광 개발 추진 예상 시기



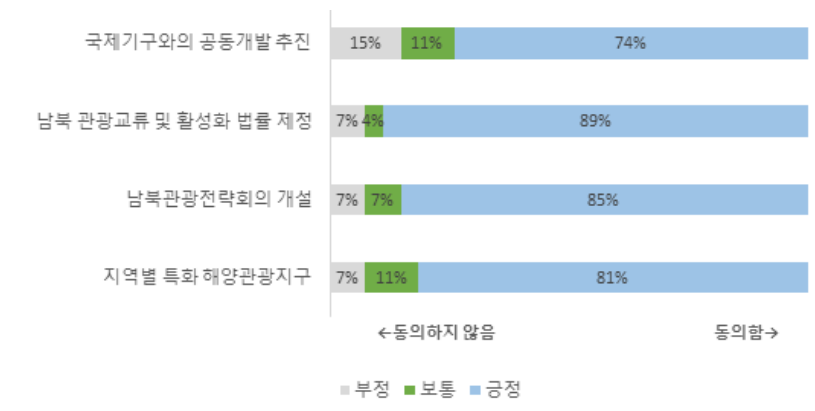
북한 서해 해양관광 개발을 위해 한국이 준비할 정책이나 사업은 “민간투자 유치(89%)”와 “남북연계 해양관광지구 지정(89%)”, “남북연계 상품 개발 지원(85%)”과 “항만 개발계획 수립(85%)”등의 순으로 나타났다.

〈그림 5-24〉 북한 서해 해양관광 개발에 한국이 준비할 정책이나 사업



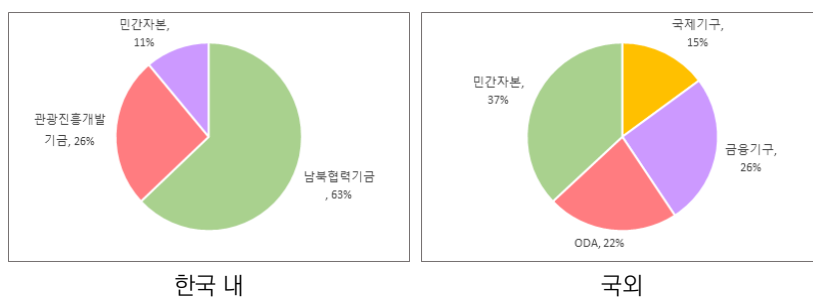
정책지원 방안으로는 “남북 관광교류 및 활성화에 관한 법률 제정 (89%)”, 경제·사회·환경 분야 협력을 종합 검토할 수 있는 범부처 간 국가관광전략회의를 준용한 “남북관광전략회의 개설”(85%) 등의 순으로 나타났다.

〈그림 5-25〉 북한 서해 해양관광 개발의 정책지원 방안



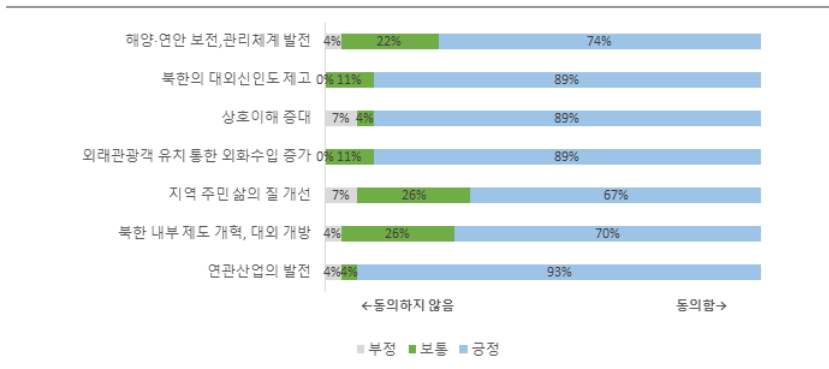
필요한 재원조달 출처는 한국 내에서는 “남북협력기금(63%)”, “관광진흥개발기금(26%)”, “민간자본(11%)” 등의 순으로, 국외에서는 “민간자본(37%)”, “금융기구(26%)”, “ODA(22%)”, “국제기구(15%)” 등의 순으로 나타났다.

〈그림 5-26〉 북한 서해 해양관광 개발의 재원조달 방안



북한 서해 해양관광 개발의 기대효과는 “연관산업(교통·운수, 음식·숙박 등)의 발전(93%)”에 이어 “외래관광객 유치를 통한 외화수입 증가”, “상호이해 증대”, “북한의 대외신인도 제고” 등이 각각 89%로 나타났다.

〈그림 5-27〉 북한 서해 해양관광 개발의 기대효과



제3절 동·서해 해양관광 개발 의견 비교

2019년에 실시한 북한 서해 해양관광 활성화 방안 설문조사를 2018년의 북한 동해 대상 설문조사와 비교해 본 결과, 주요 차이점은 다음과 같다.

첫째, 해양관광 개발 필요성에 있어 동해 설문조사에서는 ‘기존사업 확대’에 전원 동의했고 환동해 관광으로의 확장성과 지역개발에 대한 기대에 대한 응답이 높았다. 반면 서해 설문조사에서는 ‘남북간 긴장완화와 북한의 대외 개방’, ‘서해에서의 남북관광 거점 마련’ 순으로 나타났다. 동·서해 간에 해양관광 활용방안에 차이점이 있을 수 있음을 시사한다.

둘째, 해양관광 개발 시급요소에 있어 서해는 ‘교통수단’과 ‘편의시설’, 동해는 ‘관광상품’이 가장 시급한 요소로 나타났고, 신변보장과 제도개혁은 그 다음으로 동·서해 모두 공통된 시급요소로 손꼽혔다. 동해에는 기존 관광시설을 활용한 관광상품 다변화가 시급한 반면, 서해에는 해양관광 개발을 위한 인프라 구축이 시급한 것으로 해석된다. 남북협력이 가장 필요한 부분은 서해 설문조사에서는 신변보장과 접근성이, 동해의 경우 자원마련과 접근성이 가장 높게 나타났다. 동·서해 모두 접근성 개선에 남북협력이 가장 필요하지만 서해에서는 신변보장이 더욱 강조된 것으로 해석된다.

셋째, 해양관광 개발 추진시기에 있어 2018년 동해 설문조사 응답자의 76%가 이번 정부 임기 내 동해안이 일부 개방될 것으로 보았으나 2019년 서해 설문조사에서는 이번 정부 임기 내 서해안 일부 개방 의견이 37%로 절반 가량 낮았다. 이는 동·서해안에서 관광 개발

의 우선순위, 북미협상 지연 등 한반도정세 등이 종합적으로 반영된 것으로 해석된다.

넷째, 한국이 준비할 정책이나 사업은 동·서해 모두 ‘민간투자 유치’와 ‘남북연계 해양관광지구 지정’ 및 ‘남북연계 상품 개발 지원’이 가장 높게 나타났다. 다음으로, 동해 설문조사에서는 ‘민관협의체 구성’과 ‘남북협력기금 등의 재정지원’이 필요하다고 나타난 반면, 서해 설문조사에서는 ‘항만 개발계획 수립’이 필요한 것으로 나타났다. 이는 조수간만의 차가 큰 서해의 특성상 크루즈, 마리나, 어항 등 항만 개발 필요성이 높은 것으로 해석된다.

다섯째, 필요한 재원조달은 동·서해 해양관광 개발 의견에 차이가 있었다. 동해 조사에서는 ‘국내 민간자본’과 ‘국제 ODA기금’이 높게 나타난 반면, 서해 조사에서는 ‘국내 남북협력기금’과 ‘국제 민간자본’이 높게 나타났다. 동해는 현대아산이 기존에 투자한 현실이 고려된 것으로 해석되고 서해는 상대적으로 정부 간 협력사업의 필요성이 높은 것으로 해석된다. 서해 해양관광 개발 시 국외재원으로 ODA기금보다 민간자본 조달 필요성이 더 높게 나타난 것도 주목된다.

그 밖에 북한 해양관광 개발 협력 시 강점, 약점, 위협, 기회 요소에 대한 인식은 동·서해 조사 모두 유사했으며 기대효과 역시 비슷한 순으로 나타났다.

2019년 설문조사에서 나타난 북한 서해 해양관광 개발 대상지에 관한 구체적인 의견은 다음 장에서 종합적으로 반영하여 활성화 구상 형태로 제시한다.

제 6 장

북한 서해 해양관광 활성화 남북협력 구상

제1절 기본구상

북한 서해 해양관광 활성화 기본구상은 두 차례의 전문가 자문회의를 토대로 진행한 제3장의 대상지 여건 분석, 제4장의 국내외 사례 분석, 제5장의 설문조사 결과를 근거로 구성하고자 한다.

이 연구에서는 북한 서해 해양관광 여건을 고려할 때 주요 대상지를 남포-평양, 해주-강령, 한강하구-개성 등으로 분류하고 주요 해양관광자원 및 개발가능성을 검토했다. 전문가와 연구진의 판단에는 대상지 여건 상 크루즈관광, MICE관광, 산업관광 등의 형태가 가능할 것으로 보여 관련 국내외 사례와 북한 서해 적용 시사점을 도출했다. 이와 관련하여 예상되는 문제점과 이를 해결하기 위한 방안에 관해서는 설문조사를 통해 전문가 의견수렴을 거쳤다.

설문조사 결과, 전문가들은 동해에 비해 서해 해양관광 개발이 남북 간 긴장완화 및 북한의 대외개방에 도움이 되며 동해 금강산관광

과 같이 서해안에도 남북관광 거점을 마련할 필요가 있다고 보았다. 관광 개발의 기본방향은 동해와 마찬가지로 북한 주민과의 혜택 공유와 북한 연안 도시 간 연결 및 국제적인 연결로 수립되었다. 북한 서해 해양관광 활성화에 시급한 요소는 접근성과 편의시설, 신변보장 등에 있으므로 이를 고려한 추진전략과 추진과제를 수립할 필요가 있다.

전문가들은 북한 서해의 특성을 고려한 해양관광 활성화 추진전략을 제시하기도 했다. 우선, 해양관광 개발 협력에 긍정적으로 고려되는 북한 서해의 특성을 정리해보면 다음과 같다. 첫째, 서울과 평양 등 수도권 지역으로 인구와 인프라가 동해에 비해 발달되어 있어 개발 잠재력이 높다. 둘째, 남북한뿐만 아니라 중국이라는 더 넓은 배후시장도 인접해 있다. 따라서 동해는 남북한 양자협력 사업이 시작된 반면 서해는 남북한과 중국 간 다자협력 가능성이 높다.

다음으로, 해양관광 개발 협력에 부정적으로 고려되는 북한 서해의 특성은 아래와 같다. 첫째, 조수간만의 차가 커 입출항 시간의 자연적 제약이 있고 대형 크루즈 접안이 가능한 항만이 현재로서는 없으며 항만 건설 시 기술적인 검토와 소요예산이 동해에 비해 클 것으로 예상된다. 둘째, 설사 개발을 하고자 하더라도 군사시설이 집중되어 있어 관광 개발에 필요한 사전협의를 필요하고 개발 과정에서 군사적 긴장을 초래할 우려가 제기되었다. 셋째, 남북한 모두 동해는 관광에 방점을 두고 있는 반면 서해는 물류에 방점이 있어 관광 개발의 선호도나 우선순위가 낮다. 이러한 점을 고려할 때 재원과 시간이 많이 소요되는 인프라 구축 관련 사업보다는 기존 시설을 이용해 단기간에 추진 가능한 산업 발굴이 필요할 것이다.

북한 서해 해양관광 개발 협력 시 포괄적으로 고려해야 할 요소도 있다. 첫째, 관광은 복합적인 산업으로 문화교류이자 경제교류이므로 다각적으로 접근할 필요가 있다. 크루즈·MICE·산업관광 등 타 산업과의 연결 고리가 많은 관광 개발 방향을 모색할 수 있을 것이다. 둘째, 세계관광시장에서 한반도라는 하나의 목적지 안에서 남북한 간 관광지 연계 및 차별화 전략이 필요하다. 이를 위해서는 한국과 북한의 관광시장에 대한 면밀한 조사·연구가 수반되어야 한다. 셋째, 남북한 간에 관광 개발의 필요성과 중요성, 인식과 접근의 차이를 고려하고 이를 조율하기 위해 관련 전문가와 행정인력 간의 상호교류가 필요하다. 넷째, 금강산관광과 개성공단 등 기존 남북경협 사례를 고려하여 정치적 부침에 따른 사업추진의 불안정성 해소 방안이 필요하다. 특정구간의 시범사업이나 남-북-중 간 다자협력을 추진하는 것 등이 방안으로 고려된다.

〈표 6-1〉 북한 서해 해양관광 활성화 고려사항

구분	내용	시사점
긍정적 요소	1. 남북한 수도권 인구와 인프라 등 높은 개발 잠재력 2. 중국이라는 대규모 배후시장 인접	남북관광연계 및 다자협력 가능성
부정적 요소	1. 조수간만의 차로 인한 항만 시설 이용·개발 제약 2. 군사시설 집중으로 인한 사전협의 필요성 3. 동해에 비해 상대적으로 낮은 관광 개발 우선순위	인프라 구축보다 기존 시설 이용한 단기 추진 가능 사업 위주
포괄적 요소	1. 관광산업은 문화교류이자 경제교류 2. 남북한 관광지 연계 및 차별화 3. 남북한 간 관광 개발의 인식 차이 4. 정치적 부침에 따른 사업 불안정성	남북 실정 반영한 시범사업, 인적교류 및 제도화 추진

이상과 같이 북한 서해의 특성과 전반적인 남북관광 개발협력에 필요한 요소를 고려할 때, 해양관광 활성화 추진 시 필요한 전략은

다음과 같다. 첫째, 남북한의 수도권과 공항 등의 관문, 도로·철도 등 육상 교통망과의 연결을 최대한 활용하는 전략이다. 배후도시 중심의 접근 및 내륙관광과의 연계성 강화, 남북연계 관광의 접점 등이 중요하다. 둘째, 갯벌과 섬 등 북한 서해 자연자원의 가치를 충분히 활용하는 전략이다. 셋째, 동해 금강산관광과 같이 서해를 상징하는 관광브랜드를 창출하는 전략이다. 넷째, 시범사업과 인적교류 등을 통해 사업 안정성을 제고하고 제도화할 수 있는 기반을 확보하는 전략이다.

〈표 6-2〉 북한 서해 해양관광 활성화를 위한 남북협력 기본구상

구분	내용	
비전	관광을 매개로 한 서해 평화번영 기반 구축	
기본 방향	1. 북한 주민과의 혜택 공유	2. 북한 연안 도시 간 연결 및 국제적 연결
목표	1. 남북 간 긴장완화 및 북한의 대외개방 촉진	2. 서해 남북관광 거점 마련
추진 전략	1. 남북한의 수도권 및 관문을 활용한 연계성 강화 2. 갯벌과 섬 등 자연자원의 지속가능한 이용 3. 서해를 상징하는 관광브랜드 창출 4. 시범사업과 인적교류로 사업추진 기반 확보	

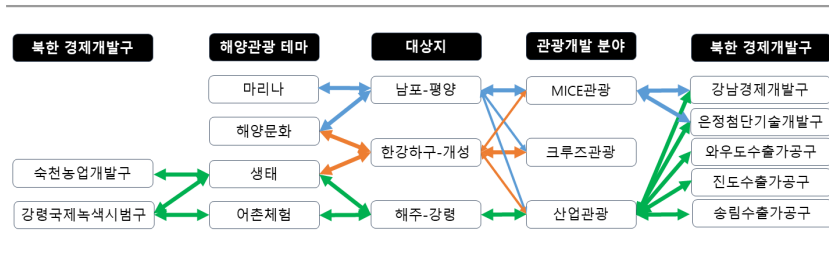
전문가 설문조사 결과로 나타난 북한 서해 해양관광 개발 대상지 우선순위와 대상지별 해양관광 유형을 참고하여 대상지별 관광 개발 방향을 제시하면 다음과 같다.

전문가 설문조사 결과, 대상지의 우선순위는 1순위 남포-평양, 2순위 한강하구-개성, 3순위 해주-강령으로 나타났다. 대상지별 해양관광 유형은 남포-평양에는 크루즈·마리나·해양문화, 한강하구-개성에는 생태·해양문화·바다낚시·무동력레포츠, 해주-강령에는 어촌체험·

해수욕장·바다낚시 등이 적합한 것으로 나타났다. 대상지 여건을 분석한 결과, 남포-평양과 한강하구-개성은 크루즈·MICE·산업관광 모두 개발가능성이 있고 해주-강령은 산업관광이 가능할 것으로 보인다.

남포-평양은 수도권 인프라를 활용한 MICE관광을 중심으로 마리나, 해양문화 등의 관광 테마를 활용할 수 있을 것이다. 한강하구-개성은 뱃길 복원을 통한 연안 크루즈관광을 중심으로 해양문화, 생태 등의 관광 테마를 활용할 수 있을 것이다. 해주-강령은 문화유산에 특화된 산업관광을 중심으로 생태, 어촌체험 등의 관광 테마가 가능하다. 생태·어촌체험 등은 숙천농업개발구 및 강령국제녹색시범구와, MICE관광은 평양 강남경제개발구 및 은정첨단기술개발구와, 산업관광은 남포-평양 인근에 지정된 5개 경제개발구 시찰·견학과 연계 가능하다. 아래 그림은 이와 같은 대상지별 관광 개발 추진방향을 종합하여 정리한 것이다.

〈그림 6-1〉 대상지별 관광 개발 추진방향



제2절 추진과제

북한 서해 해양관광 활성화를 위한 남북협력 기본구상에서 도출된 추진전략별 추진과제를 제시하면 다음과 같다.

첫째, 남북한 수도권 및 관문을 활용한 연계성 강화는 크루즈관광 개발을 통해 구현할 수 있을 것이다. 대상지 해양관광 여건 분석을 통해 주요 해양관광자원 및 개발가능성을 검토한 결과, 향후 북한 서해 관광 개발은 평양을 거점으로 연계하는 방식이 효율적일 것으로 보인다. 서해는 동해에 비해 남북 간 길이가 짧고 평양을 중심으로 철도와 도로가 연결되어 있기 때문이다. 인천항과 남포항, 인천공항과 평양 순안공항 등을 활용한 Fly & Cruise 연계도 가능하다. 서해5도를 경유하는 남북 연안크루즈 상품과 인천이나 중국 등에서 출발해서 북한을 기항하는 환서해 크루즈관광 상품 개발 등의 추진과제가 있다. 평양과 1시간 거리에 있는 남포는 서해갯문과 와우도유원지 등이 있어 해양관광도시로 발전할 가능성이 높다. 해양관광지구로 지정하고 크루즈선 전용 부두와 터미널 개발 등 인프라 확충이 필요하다.

둘째, 갯벌과 섬 등 자연자원의 지속가능한 이용을 위한 추진과제는 자연자원의 가치가 높은 지역의 생태관광, 유네스코 세계자연유산 또는 문화유산 등재 추진이나 다자간 해양관광지구 개발 등이다. 평양을 연계한 당일 관광으로 2018년에 랍사르습지로 지정된 문덕이 있다. 철새 탐조 및 갯벌 체험 등의 생태관광이 가능할 것으로 보인다. 남북한이 공동으로 서해5도와 강화-개성 등 생태문화자원을 유네스코 세계자연유산 혹은 문화유산으로 지정하는 등의 상징적인 사업도 가능할 것이다. 다자협력으로는 사업의 안정적 추진을 위해서

한국, 북한, 중국이 공동으로 강령국제녹색시범구 또는 인근의 섬을 국제적인 해양생태관광지구로 개발하는 방안이 있다. 다자협력은 일방적인 중단을 어렵게 만드는 효과가 있는 대신에 착수하고 진척하는 과정에서 시간과 절차가 더 소요될 것이다.

셋째, 서해를 상징하는 관광브랜드 창출을 위해서는 상징성 있는 국제회의 공동개최와 산업문화유산 조사 및 활용, 서해경제공동특구의 관광코스 개발을 제안한다. 물, 보건, 의료, 평화 등은 북한 서해에 유치하거나 남북한이 공동으로 개최하기에 적합한 주제가 될 것으로 보인다. 회의 개최를 통해 대규모 방문단을 통한 관광 활성화가 가능하고 행사에 참여할 북한 전문가 및 행사지원 인력과의 교류가 기대된다. 어촌이나 전통산업 관련 문화유산 발굴을 위한 남북 공동 조사와 문화유산 활용 사업 역시 남북 주민 간 접촉기회를 마련하는데 기여할 것이다.

서해경제공동특구 활성화를 위한 관광코스 개발도 가능하다. 개성공단과 산업유산 견학, 경제개발구 시찰, 중국인 대상 인센티브 관광, 해주-강령 어촌체험 관광 등 테마별 코스 개발을 통한 브랜드 창출이 필요하다. 서해를 상징하는 관광브랜드 창출을 위해서는 남북 공동 홍보·마케팅도 필요하다. 이를 위해 국내외 유명인사 초청 공연이나 국내에서 인기를 끌고 있는 여행프로그램을 통한 관광목적지 노출 등으로 관광활성화의 계기가 필요할 것으로 보인다.

넷째, 시범사업 및 인적교류를 통한 사업 추진기반 확보이다. 2018년 남북 및 북미 정상 간 회담이 개최된 이후에 사실상 해양수산 분야에서 남북이 공동으로 진행한 사업은 한강하구 수로조사가 거의 유일하다. 이 조사를 마중물로 해서 한강하구-개성 간 뱃길 복원 관광을 검토하고 시범사업을 추진해볼 필요가 있다. 또한 북한도 관심

은 있지만 전문인력이 부족한 크루즈관광, 북한 서해 실정에 접목해 볼 만한 MICE관광과 산업관광 관련 전문가 교류를 통한 역량강화와 인력양성을 추진을 제안한다.

마지막으로 제안할 과제는 남북한 기업(소)·지자체 자매결연이다. 국내 여러 기업과 지자체는 장기적으로 북한 진출이나 남북교류를 위해 북측의 사업파트너를 찾고 있다. 기업의 전문 분야나 지자체의 특성에 맞게 서로 어울리는 남북 간 파트너를 매칭하여 다양한 형태의 시범사업과 인적·기술교류 및 행사 개최가 가능할 것이다. 예컨대 강화도 특산물인 새우와 북한 황해도 연안군 연백제염소의 천일염을 이용한 새우젓 상품을 생산하자는 아이디어가 제안된 바 있다.⁸³⁾ 이와 같은 사업이 실현될 경우 남북 공동 브랜드 창출은 물론 서해경제 공동특구 내 산업유산 관광도 가능할 것으로 보인다.

〈표 6-3〉 북한 서해 해양관광 활성화를 위한 추진전략별 추진과제

추진전략	추진과제
1. 남북한의 수도권 및 관문을 활용한 연계성 강화	1. 남북 연안크루즈(서해5도 경유) 2. 환서해 국제크루즈(남-북-중+α) 3. 남포 해양관광지구 개발
2. 갯벌과 섬 등 자연자원의 지속가능한 이용	1. 문덕 람사르습지 생태관광 2. 서해5도 및 한강하구 유네스코세계유산 등재 3. 남-북-중 공동 해양생태관광지구 개발
3. 서해를 상징하는 관광브랜드 창출	1. 물, 보건, 평화 주제 국제회의 공동개최 2. 어촌, 전통산업 등 문화유산 조사 및 활용 3. 서해경제공동특구 관광코스 개발
4. 시범사업 및 인적교류로 사업 추진 기반 확보	1. 한강하구-개성 뱃길 시범관광 2. 크루즈·MICE·산업관광 전문인력 역량강화 3. 남북 기업(소)·지자체 자매결연 추진

83) 인천투데이(검색일: 2019. 11. 5)

전문가 설문조사 결과를 통해 도출된 크루즈·MICE·산업관광 개발 시 예상 문제점과 해결방안을 중심으로 장기적인 관점에서 추진해야 할 구체적인 추진과제를 다시 한 번 정리하여 제시하면 다음과 같다.

〈표 6-4〉 북한 서해 크루즈·MICE·산업관광 개발 추진과제

구분	주요 문제점	해결 방안에 근거한 추진과제
크루즈관광	1. 관광 부대시설 부족 2. 전용부두 등 인프라 부족 3. 주요관광지 연계 부족 4. 관련 법제도 미비	1. 대형크루즈 선사 등 다자협력을 통한 필수 부두, 터미널 건설 2. 선상 MICE 활성화 등 중국인·한국인 시장수요에 따른 크루즈 상품 개발 3. 남북 공동 크루즈 전문인력 양성사업을 통한 행정인력 역량강화 (시설, 상품 개발을 통한 관광지 연계 및 전문인력 양성을 통한 법제도 정비)
MICE관광	1. 회의장 등 인프라 부족 2. 접근성과 교통수단 부족	1. 남북 공동 행사 개최 및 마케팅 2. 상징성 있는 국제회의 유치 3. MICE 산업 추진 전문가 역량강화 (행사, 회의, 역량강화 사업으로 시설·접근성 개선 계기 마련)
산업관광	1. 고객 선정 및 유치 어려움 2. 북한의 인식 및 역량 부족	1. 남북 산업유산 공동연구 및 보전관리 협력 2. 경제개발구 투자설명회 연계 상품 개발 3. 서해경제공동특구 내 산업관광시설 개발 (공동연구 및 상품, 시설 개발로 북한 인식 제고 및 역량 강화 계기 마련)

제3절 제도적 기반 마련

전문가 설문조사 결과, 북한 서해 해양관광 개발 협력을 위해 한국이 준비할 정책이나 사업 중 우선순위가 높게 나타난 것은 민간투자

유치, 남북연계 해양관광지구 지정, 남북연계 상품 개발 지원, 항만 개발계획 수립 등이다. 또한 남북 관광교류 및 활성화에 관한 법 제정과 남북관광전략회의 개설 등의 정책적 지원이 필요한 것으로 보인다.

첫째, 민간투자 유치는 대북제재 완화 이후 국제재원을 활용할 필요가 있다. 국제재원은 보하이페리 등 이미 중국에서 북한과 협력하고 있는 기업과의 협력을 시작으로 대북제재 완화 시 국제적인 금융기구와 ODA자금을 확보해야 할 것이다.

전문가 설문조사 결과, 국내 재원조달은 남북협력기금과 관광진흥개발기금이 적절한 것으로 나타났다. 크루즈관광을 비롯해 MICE관광, 산업관광 등의 남북한 목적지가 연계된다면 국내 관광진흥을 위한 관광진흥개발기금 활용도 가능할 것으로 판단된다. 필요하다면 이와 관련한 규정 마련을 해야 할 것이다. 관광진흥개발기금은 일본의 국제크루즈 거점 형성 항만 정책과 같은 대형 선사 유치, 크루즈 캠페인 97과 같은 크루즈 대중화 캠페인, 국민 정서에 맞는 크루즈 프로그램 개발 등에 사용 가능할 것이다. 서해경제공동특구 내 MICE 남북협력체계, 중국과 같은 전폭적인 MICE 산업 유치, 산업유산 종합조사 등에도 관련 기금을 사용할 수 있을 것이다.

둘째, 남북연계 해양관광지구 지정 및 상품 개발 지원이다. 북한 서해 해양관광 개발 형태는 해운을 활용한 뱃길 관광, 크루즈관광을 기본으로 할 것으로 보인다. 단기적으로는 한강하구-벽란도-개성을 연결하는 뱃길 관광을 시작으로 인천-서해5도-몽금포-남포를 연결하는 남북 연안크루즈와 한국-북한-중국 등을 연결하는 국제크루즈 관광 개발이 가능하다. 관광 노선의 주요 노드가 될 곳은 ‘남포-평양’, ‘한강하구-개성’, ‘해주-강령’ 등이다. 해상과 육상, 물류와 관광을 구분하는 이분법적 시각보다는 서해에서 관광이 기여할 수 있는

경제적 가치 및 평화 증진의 역할을 모색하는 통합적인 관점이 필요하다. 이러한 측면에서 크루즈관광의 기항지 및 목적지가 될 수 있는 지역을 관광지구로 묶어 관광활동을 구체화할 수 있는 테마를 구성하고 관련 상품 개발을 지원할 수 있을 것이다.

셋째, 남북 관광교류 및 활성화에 관한 법률 제정과 남북관광전략회의 개설 등이다. 현재 남북관계 발전에 관한 법률과 남북교류협력에 관한 법률, 남북협력기금법 등에서 남북한 당국 및 주민 간 왕래와 거래 등을 규율하고 있다. 남북관광은 남북교류협력에서 상징성과 파급효과가 큰 만큼 기존 남북관광의 중단과 여파에서 드러난 문제점을 파악하여 관광 분야에서 시행착오를 줄일 필요가 있다. 또한 관광사업을 효과적으로 추진하기 위해 필요한 법적 조치가 있다면 이를 모아 법률로 제정해야 할 것이다. 이를 위해서는 국가관광전략회의처럼 유관부처가 머리를 맞대고 논의할 수 있는 협의체와 민관 협의체를 통해 지혜를 모아야 할 것이다.

〈표 6-5〉 제도적 기반 마련(안)

구분	내용
규정 마련	관광진흥개발기금 활용을 위한 관련 규정 마련
지구 지정	남북연계 해양관광지구 지정 및 상품 개발 지원
법률 제정	남북 관광교류 및 활성화에 관한 법률 제정
협의체 운영	남북관광전략회의 개설

참고문헌

〈국내 문헌〉

KITA, “중국 전시산업 현황 및 시사점”, 『KITA Market Report』, 한국무역협회, 2018.

_____, “2018년도 국내전시회 개최지원 대상사업 선정계획 공고”, 산업통상자원부, 2018.

관계기관 공동, 「2019년 크루즈산업 육성 시행계획」, 2019.

기무라 미쓰히코·아베 게이지, 「북한의 군사 공업화」, 미지북스, 2009.

김경원·김규연·김민관·김영희·김현일·박이현·이유진·정영구, 「북한의 산업」, KDB산업은행, 2015.

김동성·이성룡, 「한강하구의 복원과 활용: 경기도의 주요 과제」, 경기연구원, 2018.

김사영·장준복, “남북한 관광자원개발 계획특성에 관한 우선순위 비교분석”, 『한국산학기술학회논문지』, 제14권 제2호, 2013.

김상태, 「우리나라 산업관광의 미래발전방향」, 서울연구원, 2011.

김선철, “최근 북한 사회경제 기초 동향”, 『동북아북한교통물류 이슈페이퍼 16호』, 한국교통연구원, 2017. 8. 17.

김영봉·박영철, 「남북경제협력을 위한 북한의 서해안 개방거점 개발 전략」, 국토연구원, 2001.

김재진, 「강원도 국제 웰리향로 활성화 연구」, 강원발전연구원, 2013.

김종덕, 「서해연안 해양평화공원지정 및 관리방안 연구(VI)」, 한국해양수산개발원, 2008.

남정호·육근형·이구성·김종덕, 「서해연안 해양평화공원지정 및 관리방안 연구(I)」, 한국해양수산개발원, 2005.

_____, 「서해연안 해양평화공원지정 및 관리방안 연구(II)」, 한국해양수산개발원, 2006.

_____, 「서해연안 해양평화공원지정 및 관리방안 연구(III)」, 한국해양수산개발원, 2007.

- _____, 「서해연안 해양평화공원지정 및 관리방안 연구(V)」, 한국해양수산개발원, 2009.
- _____, 「서해평화수역 조성을 위한 정책방향 연구」, 한국해양수산개발원, 2018.
- 동남지방통계청, 「최근 3년간 국내 크루즈 실태분석」, 2018.
- 문화체육관광부, 「2008 관광산업 경쟁력 강화회의 결과 보고서」, 2008.
- 문화체육관광부, 「산업관광 활성화 방안」, 2012.
- 문화체육관광부, 「제4차 국제회의산업 육성 기본계획」, 2019.
- 박재민, “산업유산 개념의 변천과 그 함의에 관한 연구”, 「건축역사연구」, 제21권 제1호, 2012.
- 성남시, 「2016 성남시 정책연구보고서 성남시 산업관광 육성」, 2016.
- 심완섭·이석기·이승엽, 「북한의 화학산업 역량 재평가와 남북경협에 대한 시사점」, 산업연구원, 2015.
- 울산발전연구원, 「산업관광 콘텐츠 개발 및 운영 방안 연구」, 울산광역시, 2014.
- 유병호, “금강산국제관광특구 연구”, 「통일과 평화」, 제6집 제1호, 2014.
- 윤인주·홍장원·이정아, 「북한 동해 해양관광 활성화 방안」, 한국해양수산개발원, 2018.
- 이상준, “서해평화협력특별지대와 한반도 공동번영전략”, 「남북정상회담 이후 남북경협의 비전과 전망」 세미나, 2007. 11. 22.
- 이장희, “한강하구 자유항행을 위한 조치와 군사정전위”, 「한강하구의 복원과 평화적 활용을 위한 3차 공동 워크숍」, 경기연구원, 2019. 2. 21.
- 이종훈·이윤정·김혜주, 「국외출장결과보고서(일본 크루즈 관련 기관)」, 한국해양수산개발원, 2009.
- 진희권, “북한 노동신문 6월 기사, 해양관광 소식 가장 많아”, 「KMI 월간동향」, Vol.7, 한국해양수산개발원, 2019. 7.
- 한국관광개발연구원, 「산업관광 사업추진 성과분석 및 활성화 방안 수립 연구」, 한국관광공사, 2015.

한국관광공사, 「2015 MICE 산업 통계 조사 연구」, 2016.

_____, 「산업관광 실무 매뉴얼」, 2013.

_____, 「산업관광 육성 중장기 계획 수립 연구」, 2012.

한국문화관광연구원, 「2017 국민여행실태조사」, 문화체육관광부, 2017.

한승철, 「물산업 진흥을 위한 제주삼다수 수출 전략」, 제주발전연구원, 2013.

황진희·홍장원·김은수, 「크루즈 관광산업 발전기반 조성방안」, 한국해양수산개발원, 2006.

황진희·홍장원·전우현·강수미·이정아·오영숙, 「크루즈산업 중장기 발전전략 수립 연구」, 한국해양수산개발원, 2015.

〈북한 문헌〉

노동신문, 2015년 5월 17일자.

조선민주주의인민공화국 원산지구개발총회사, 『원산-금강산국제관광지대 투자 대상안내서』, 2016.

조선중앙통신, 2013년 8월 28일자.

차명철, 『조선민주주의인민공화국 주요경제지대들』, 외국문출판사, 2018.

〈국외 문헌〉

CLIA, *Asia Cruise Trends 2018 Edition*, 2018. 7.

商务部·中国会展经济研究会统, 『2017年中国会展服务行业市场前景研究报告』, 2017.

商务部·中国会展经济研究会统, 『2018年度中国展览数据统计报告』, 2019.

조선신보, “동해의 명승지에 세계적인 해안관광도시건설”, 2018. 6. 13.

〈인터넷 자료〉

- DBS크루즈훼리, https://www.dbsferry.com/02_ticket/ticket03.asp
(검색일: 2019. 9. 11)
- KBS, <http://news.kbs.co.kr/news/view.do?ncd=4234990>(검색일: 2019. 10. 16)
- KCNA WATCH, <https://kcnawatch.org/newstream/1452006517-533003743/>·
중국의-상해지역관광단-평양-도착/;
<https://kcnawatch.org/newstream/1452006153-898298942/>·
《만경봉》호-라선-금강산관광-시작;
<https://kcnawatch.org/newstream/1546024577-604206077/>
조선민주주의인민공화국-최고인민회의-상임위원회/;
<https://kcnawatch.org/newstream/1452059011-844117604/>·
평양관광대학-새로-설립(모든 자료 검색일: 2019. 10. 16)
- NKnews, <https://kcnawatch.org/newstream/259842/>(검색일: 2019. 10. 16)
- NK조선, http://nk.chosun.com/bbs/list.html?table=bbs_13&idxno=2049&page=9&total=196&sc_area=&sc_word=(검색일: 2019. 8. 27)
- 개성공업지구지원재단, <https://www.kidmac.or.kr>(검색일: 2019.9.10)
- 경기관광공사, <https://www.gmice.or.kr/post/postView.do?bdPID=5&postPID=58>(검색일: 2019. 10. 4)
- 경향신문, “남북, 한강 하구 공동 수로조사 시작…정전협정 이후 처음”,
http://news.khan.co.kr/kh_news/khan_art_view.html?art_id=201811051008001(검색일: 2019. 10. 29)
- _____, 오늘의 뉴스/그래픽 뉴스 북한의 경제특구,
<https://khanarchive.khan.kr/m/6200>(검색일: 2019. 11. 4)
- 국내전시산업통계, http://kosis.kr/statisticsList/statisticsListIndex.do?menuId=M_01_01&vwcd=MT_ZTITLE&parmTabId=M_01_01#SelectStatsBoxDiv
(검색일: 2019. 10. 4)
- 니폰마루크루즈, <https://www.nipponmaru.jp/cruise/190809-1/>(검색일: 2019. 9. 17)

다이아몬드프린세스크루즈, <https://www.princess.com/ships-and-experience/ships/di-diamond-princess/>(검색일: 2019. 10. 25)

대한민국정책브리핑, <http://www.korea.kr/news/pressReleaseView.do?newsId=156193092>(검색일: 2019. 10. 25)

류경, www.ryugyongclip.com(검색일: 2019. 9. 3)

문화체육관광부, https://www.mcst.go.kr/kor/s_notice/news/newsView.jsp?pSeq=2196(검색일: 2019. 10. 10)

북한지역정보넷, <http://www.cybernk.net/>(검색일: 2019. 9. 10)

아사히맥주, <https://www.asahibeer.co.jp/brewery/flow/beer/>(검색일: 2019. 10. 10); <https://www.asahibeer.co.jp/brewery/>(검색일: 2019. 10. 9)

아스카크루즈, <https://www.asukacruise.co.jp/cruise/31728/>;
<https://www.asukacruise.co.jp/cruise/31729/>;
<https://www.asukacruise.co.jp/cruise/25685/>(모든 자료 검색일: 2019. 9. 11)

연합뉴스, 「연합연감 2019 북한편」, http://yearbook.yonhapnews.co.kr/2019/nb_index.html(검색일: 2019. 9. 10)

_____, 「김양건, 개성공단 잘되면 DMZ 공원도 잘될거라 언급」,
<https://www.yna.co.kr/view/AKR20130810048100043>(검색일: 2019. 10. 30)

위동향운, <https://www.weidong.com/content/view.do?menuKey=29&contentKey=46>(검색일: 2019. 9. 14)

유럽 산업유산지 루트, <https://www.erih.net/>(검색일: 2019. 10. 11)

인천투데이, <http://www.incheontoday.com/news/articleView.html?idxno=117065>(검색일: 2019. 11. 5)

인천항시설관리센터, <http://m.icferry.or.kr/mobile/content/view.do?menuKey=528&contentKey=46>(검색일: 2019. 9. 11)

일본 국토교통성 해사국 외항과, http://www.mlit.go.jp/report/press/kaiji02_hh_000243.html(검색일: 2019. 9. 14)

- 일본 국토교통성, http://www.mlit.go.jp/kowan/kowan_tk4_000019.html
(검색일: 2019. 9. 4);
http://www.mlit.go.jp/report/press/port04_hh_000240.html
(검색일: 2019. 9. 5);
<http://www.mlit.go.jp/common/001274666.pdf>
(검색일: 2019. 9. 14)
- 제주특별자치도개발공사, <http://www.jpdc.co.kr/business/brand/samdasoo.htm>; <http://www.jpdc.co.kr/happy/join/tour/info.htm>
(모든 자료 검색일: 2019. 10. 5)
- 중국 서비스 무역 가이드, <http://tradeinservices.mofcom.gov.cn/article/lingyu/hzhanye/201801/51765.html>(검색일: 2019. 10. 2)
- 중국 정부, http://www.gov.cn/zhengce/content/2015-04/19/content_9621.htm(검색일: 2019. 10. 1)
- 코트라 해외시장뉴스, <http://news.kotra.or.kr/user/globalBbs/kotranews/6/globalBbsDataView.do?setIdx=322&dataIdx=162940>(검색일: 2019. 10. 1)
- 통일뉴스, <http://m.tongilnews.com/news/articleView.html?idxno=119106>
(검색일: 2019. 9. 4)
- 팬스타라인닷컴, <https://www.panstar.co.kr/m/company/ceo.php>
(검색일: 2019. 9. 11)
- 퍼시픽비너스크루즈, <https://www.venus-cruise.co.jp/plan/detail.php?seq=45>
(검색일: 2019. 10. 25)
- 프리미엄조선, http://premium.chosun.com/site/data/html_dir/2016/03/11/2016031100350.html(검색일: 2019. 9. 5)
- 핀터레스트, <https://www.pinterest.co.kr>, <https://i.pinimg.com/originals/4b/69/c7/4b69c7843442bbf6ea639f2c4300e8c4.jpg>(검색일: 2019. 9. 5)
- 한국경제, “北 원산 갈마 해안관광지구 내년 4월 개장 예정”[러 신문],
<https://www.hankyung.com/international/article/201910143858Y>
(검색일: 2019. 10. 16); “개성공단·금강산관광 재개 합의...대북제재 풀릴

때까진 ‘먼 길’”, <https://www.hankyung.com/politics/article/2018091926471>
(검색일: 2019. 10. 28)

한국경찰일보, <http://www.kpilbo.com/news/articleView.html?idxno=46549>
(검색일: 2019. 9. 4)

한국관광공사, <http://kto.visitkorea.or.kr/kor.kto>(검색일: 2019. 8. 27)

한국민족문화대백과사전, encykorea.aks.ac.kr; encykorea.aks.ac.kr/Contents/SearchNavi?keyword=서해갑문&ridx=0&tot=226
(모든 자료 검색일: 2019. 9. 10)

부록

북한 서해 해양관광 활성화 방안 전문가 의견조사

안녕하십니까?

저희 원의 통일 대비 해양수산 연구사업의 전문가 의견조사에 시간을 내어 주셔서 감사합니다.

이번 조사는 작년 「북한 동해 해양관광 활성화 방안」에 이어 「북한 서해 해양관광 활성화 방안」 연구의 일환으로 기획되었습니다.

이 연구는 향후 북한의 외래관광 및 남북관광 시장에서 해양관광 개발 방안을 수립하는 것이 목적입니다. 신경계구상의 서해안벨트 개발과 연계하여 북한 서해 해양관광 활성화 방안에 대해 전문가 여러분의 의견을 수렴하고자 합니다.

이번 조사에 참여를 요청받으신 전문가 여러분은 북한, 관광, 국토, 교통, 경제, 경영 등 제 분야의 표적 집단으로서 한 분도 빠짐없이 전수 조사하는 것을 목표하고 있습니다. 아무쪼록 이번 의견조사에 관심과 시간을 할애해주시고 도움 주시기를 부탁드립니다. 감사합니다.

2019.9.

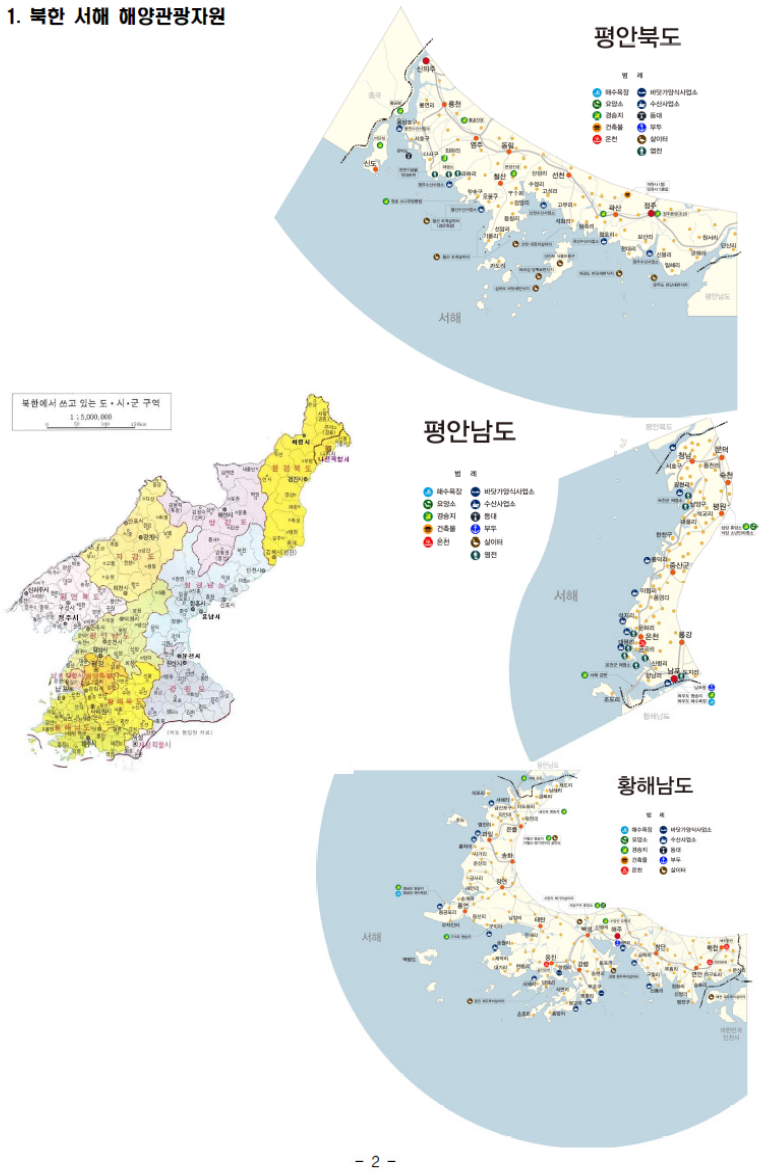
문의 및 회신	한국해양수산개발원 윤인주 부연구위원	메일: mouthpiece@kmi.re.kr
	전화 : 051-797-4724	팩스: 051-797-4759

※ 해당 응답을 굵게 표시하거나 다른 색깔로 표시해주시시오.

SQ1	전문분야 (하나만)	① 관광	② 경제·경영	③ 북한
		④ 국토	⑤ 교통	⑥ 기타: _____
SQ2	현재 근무기관	① 학계	② 기업	③ 연구기관
		④ 공공기관	⑤ 협회	⑥ 기타: _____

※ 아래 지도의 그림이나 글자가 잘 안 보이는 경우 출력해보시거나 화면을 확대해주시시오.

1. 북한 서해 해양관광자원



2. 주요 교통정보

1) 철도

출발지	도착지	거리	소요시간	비고
평양	신의주	약 225km	약 5시간	평의선 - 문덕, 정주 등 경유
평양	개성	약 187km	약 6시간	평의선, 평부선 - 사리원, 개풍 등 경유

2) 도로

출발지	도착지	거리	소요시간	비고
평양	남포	약 46km	약 50분	청년영웅도로(고속도로)
	개성	약 171km	약 2시간 30분	평양-개성 고속도로
	묘향산	약 146km	약 2시간 30분	평양-향산 고속도로
	신의주	약 229km	약 4시간	1급도로
개성	해주	약 91km	약 1시간 30분	2급도로

3) 항만

지역	항만명	접안규모
해주	해주항	2만톤
남포	남포항	25만톤
송림	송림항	4만톤
신의주	신의주항	1,500톤

4) 항공

출발지	도착지	소요시간
평양	의주비행장	약 1시간

3. 해양관광 용어정의

1) 해양관광: 일상을 벗어나 바다 또는 바닷가 주위에서 바다와 직간접적으로 연관된 관광활동

목 적	일상을 벗어나 변화를 추구
공 간	해역 및 연안 인접 단위지역사회
행 태	직간접적으로 바다에 의존하거나 연관된 활동

2) 공간 범위: 본 연구에서 해양관광은 marine and coastal tourism*을 포괄함

marine tourism	해변, 해상, 해중, 해저, 도서(島嶼)
coastal tourism	어촌 등 연안 인접 마을·도시

* EU는 도시 연직의 절반 이상이 연안에서 10km안에 있는 지역의 관광으로 규정, 수상레저활동 및 육상 지원 서비스 포함

3) 유형 범위: '바다에 직접적으로 의존하는 유형', '바다와 간접적으로 연관된 유형'으로 구분

해양 의존형	휴양형	해수욕, 어촌체험
	유람형	(해상) 유람선, 크루즈, (해중) 관광잠수정, 해중전망대
	스포츠형	낚시, 보트, 요트, 서핑, 스노클링, 스쿠버다이빙, 카약, 카누
해양 연관형	문화·전시 관람	박물관, 전시관, 사적지
	오락·위락 시설	유원지, 수족관, 테마파크
	음식·숙박·쇼핑	리조트, 민박, 레스토랑, 수산물(시장), 기념품

4. 주요분야 협력사업

No.	구분	사진	
(1)	해수욕장 (수질·안전 서비스, 편의시설)		
(2)	바다낚시 (낚시터 조성, 생태교육, 자원 방류·조성)		
(3)	무동력 레포츠 (카약, 카누, 서핑, 윈드서핑 체험)		
(4)	수중레저 (공간 개방, 체험교육, 시설조성)		
(5)	어촌체험 (교류마을, 공동브랜드 개발)		
(6)	크루즈 (노선, 인프라, 제도, 홍보, 상품 개발)		
(7)	마리나 (건설, 운영, 레저보트 임대, 국제교류)		
(8)	생태관광 (탐방로, 조망대, 가이드 양성, 교육센터)		
(9)	해양문화 (조사, 연구, DB, 콘텐츠 제작, 박물관)		

Q1. 한국이 북한 서해 해양관광 개발 협력 시 **강점, 약점, 기회, 위협**을 구분하여 아래 번호 기입란에 번호를 적어주십시오. 해당사항이 없으면 하단에 별도로 빼고, 추가할 강점, 약점, 기회, 위협은 적어주십시오.

No.	구분	No.	구분
(1)	깨끗하고 아름다운 자연환경	(11)	교통수단 부족
(2)	한국, 중국, 러시아, 일본 등 거대 소비시장	(12)	편의시설 부족
(3)	북한의 환경보호 관련 규정	(13)	연계관광 부족
(4)	북한의 경제특구 개발구 계획	(14)	계절적인 제약
(5)	북한의 관광개발 계획	(15)	타산업 개발과의 공간 갈등/이해관계 충돌
(6)	북한에 대한 외국인 투자 관심 증대	(16)	북한 주민과의 단절 또는 소극적 참여
(7)	생태, 크루즈 등 관련 관광 수요 증가	(17)	북한 관련 부처 간 거버넌스(협력관계) 부족
(8)	외부에서 바라보는 신기성, 노스텔지어 등	(18)	자연환경 파괴 및 오염 발생
(9)	풍부한 노동력과 저렴한 인건비	(19)	외부인 소유권 확대 및 관광수익의 외부 유출
(10)	해양관광 전문인력 부족	(20)	북한의 정책 추진 일관성 부족

강점		기회	
매우 강점	번호 기입 및 추가 작성	매우 기회	
약간 강점		약간 기회	
매우 약점		매우 위협	
약간 약점		약간 위협	
약점		위협	

해당 없음	번호 기입
-------	-------

Q2. 북한 서해 해양관광 개발 필요성에 대해 평가해주시시오.

No.	구분	전혀 동의하지 않음	별로 동의하지 않음	보통	약간 동의함	매우 동의함
(1)	생태·크루즈관광 등에 대한 북한의 관심증대에 따라 남북관광협력의 새로운 패러다임 제시	①	②	③	④	⑤
(2)	남북 간 긴장완화 및 북한의 대외개방에 도움	①	②	③	④	⑤
(3)	동해안 금강산관광과 같이 서해안에도 남북관광 거점 마련	①	②	③	④	⑤
(4)	남·북·중 간 환서해 관광으로 확장성이 높기 때문	①	②	③	④	⑤
(5)	한국의 신경제구상 서해안 물류·산업벨트 및 서해경제 공동특구와 연계한 지역 개발이 기대되기 때문	①	②	③	④	⑤
(6)	추가 의견:					

Q3. 북한 서해 해양관광 개발에 적합한 기본 방향을 평가해주시시오.

No.	구분	전혀 동의하지 않음	별로 동의하지 않음	보통	약간 동의함	매우 동의함
(1)	연안 육역(리조트, 어촌) 개발 후 해상 관광 개발	①	②	③	④	⑤
(2)	연안 해역(수상·수중레저) 개발 후 육상 관광 개발	①	②	③	④	⑤
(3)	하드웨어(박물관, 마리나) 개발 후 소프트웨어 개발	①	②	③	④	⑤
(4)	소프트웨어(상품, 인력) 개발 후 하드웨어 개발	①	②	③	④	⑤
(5)	북한 주민과의 혜택 공유	①	②	③	④	⑤
(6)	북한 연안 도시 간 연결 및 국제적인 연결	①	②	③	④	⑤
(7)	관광업과 1,2,3차 산업 간의 융복합	①	②	③	④	⑤
(8)	추가 의견:					

Q4. 북한 서해 해양관광 개발을 위해 시급히 준비해야할 요소를 평가해주시시오.

No.	구분	전혀 필요 없음	필요 없음	보통	필요함	매우 필요함
(1)	접근성 (교통수단)	①	②	③	④	⑤
(2)	편의시설	①	②	③	④	⑤
(3)	위탁시설	①	②	③	④	⑤
(4)	안전관리 (제도, 인원)	①	②	③	④	⑤
(5)	레저교육 (제도, 인원)	①	②	③	④	⑤
(6)	환경관리 (연안침식·수질·폐기물)	①	②	③	④	⑤
(7)	관광상품	①	②	③	④	⑤
(8)	관리체계 (조정기구, 홍보기구, 자문기구)	①	②	③	④	⑤
(9)	제도개혁 (절차 간소화)	①	②	③	④	⑤
(10)	신변보장	①	②	③	④	⑤
(11)	재원마련 (재정확보, 투자유치)	①	②	③	④	⑤
(12)	홍보·마케팅	①	②	③	④	⑤
(13)	추가의견:					

Q5. Q4문항의 보기 중 **남북협력**이 가장 필요한 부분을 2개만 골라주십시오. (,)

위와 같이 선택한 이유	
-----------------	--

Q6. 해양관광 개발 시 우선순위가 높은 곳에 순서대로 번호를 매겨주십시오.

① 남포-평양: ② 해주-강령: ③ 한강하구-개성: ④ 신의주: ⑤ 기타: _____

위와 같이 순위를 매긴 이유	
-----------------------	--

Q7. 지역별 특성을 살린 상품 개발에 필요한 **해양관광유형**을 보기에서 골라 적어주십시오.

보기 외에 추가하셔도 좋습니다. ※ **상세 보기는 설문지 3-4쪽 해양관광유형 참고**

보기	해수욕장, 바다낚시, 무동력 레포츠, 수중레저, 어촌체험, 크루즈, 마리나, 생태관광, 해양문화 등
(1)	남포-평양
(2)	해주-강령
(3)	한강하구-개성
(4)	신의주

Q8. 북한 서해 해양관광 추진 시 다음과 같은 형태의 관광개발이 타당하다고 보십니까?

No.	구분	전혀 동의하지 않음	별로 동의하지 않음	보통	약간 동의	매우 동의
(1)	인천-서해5도-몽골포-남포 연안크루즈 관광	①	②	③	④	⑤
(2)	한강하구-벽란도-개성 갯길 관광*	①	②	③	④	⑤
(3)	북한 갯벌-해수욕장-특산물 체험 관광	①	②	③	④	⑤
(4)	서해경제공동특구(개성·해주공단) 기업 하계휴양소 개발	①	②	③	④	⑤
(5)	남(순천)-북(문덕)-중(연경) 람사르습지 생태관광	①	②	③	④	⑤
(6)	남(인천-서울)-북(남포-평양)-중(덴진/다센) 국제크루즈 관광	①	②	③	④	⑤

*한강하구 출발-벽란도 경유(갯길), 개성 시내(육로) 이동관광

Q9. 북한 서해 해양관광 개발의 **추진 예상 시기**를 평가해주시십시오.

	이번 정부 임기 내	다음 정부 임기 내	그 이후
(1) (해안 일부 개발) 해수욕, 낚시, 생태, 수상·수중레포츠	①	②	③
(2) (해안 대규모 투자) 크루즈, 마리나, 리조트, 테마파크	①	②	③
(3) (연안 개방 및 연계) 어촌체험, 연안-내륙관광 연계	①	②	③

Q10. 북한 서해 해양관광 개발 시 한국이 준비할 정책이나 사업에 대해 평가해주시시오.

No.	구분	전혀 필요 하지 않음	별로 필요 하지 않음	보통	약간 필요 함	매우 필요 함
(1)	남북연계 해양관광지구 지정	①	②	③	④	⑤
(2)	남북연계 상품 개발 지원	①	②	③	④	⑤
(3)	남북협력기금 등의 재정 지원	①	②	③	④	⑤
(4)	민간투자 유치	①	②	③	④	⑤
(5)	민관(전문가, 산업계, 정부) 협의체 구성	①	②	③	④	⑤
(6)	항만 개발계획 수립(크루즈항, 마리나, 어항 등)	①	②	③	④	⑤
(7)	해양관광 지원센터 설립(교육, 정보, 컨설팅 제공)	①	②	③	④	⑤
(8)	해양관광 관련 산업 지원(장비, 서비스, 도소매 등)	①	②	③	④	⑤
(9)	북한 내 해양관광 전문인력 양성	①	②	③	④	⑤
(10)	북한 지역주민 참여 지원(음식·숙박업, 가이드 등)	①	②	③	④	⑤
(11)	해양관광 분야 남북 민간교류(축제, 대회, 어촌교류 등)	①	②	③	④	⑤
(12)	공동 홍보·마케팅(국내외 프로모션)	①	②	③	④	⑤
(13)	세계관광기구 등 국제기구와의 협력(1~12 관련)	①	②	③	④	⑤
(14)	주변국(중국, 일본, 러시아)과의 협력(1~12 관련)	①	②	③	④	⑤

Q11. 북한 서해 해양관광 개발 시 가장 실효성 높은 자원조달 방안을 순서대로 골라 번호를 매겨주시시오.

Q11-1. 한국 내 자원조달 시

- ① 북한 관련 공적자금(남북협력기금)() ② 관광 관련 공적자금(관광진흥개발기금)()
③ 민간자본() ④ 기타: _____

Q11-2. 국외 자원조달 시

- ① 국제기구(UNWTO-STEP 등)() ② 금융기구(세계은행 등)() ③ ODA()
④ 민간자본() ⑤ 기타: _____

Q12-1. 북한 서해 크루즈관광 개발 시 예상되는 문제점을 평가해주시시오.

No.	구분	전혀 동의하지 않음	별로 동의하지 않음	보통	약간 동의함	매우 동의함
(1)	크루즈선 정박을 위한 전용부두 등 인프라 부족	①	②	③	④	⑤
(2)	상업시설, 숙박시설, 관광시설 등 부대시설 부족	①	②	③	④	⑤
(3)	연안 및 내륙 주요 관광지와의 연계 부족 (기항지 체류 시간의 한계)	①	②	③	④	⑤
(4)	크루즈선 입항 등과 관련된 북한 법제도 미비	①	②	③	④	⑤
(5)	북-중 관광협력 vs. 남-북 관광협력 간 경쟁	①	②	③	④	⑤
(6)	소형 중심의 중국인 저가 크루즈시장의 재현	①	②	③	④	⑤
(7)	크루즈관광 한국인 고객 부진	①	②	③	④	⑤
(8)	크루즈관광 전문인력 부족	①	②	③	④	⑤
(9)	추가 의견:					

Q12-2. 북한 서해 크루즈관광 개발 예상 문제점 해결 방안에 대해서는 어떻게 생각하십니까?

No	구분	전혀 동의하지 않음	별로 동의하지 않음	보 통	약간 동의함	매우 동의함
(1)	(크루즈) 대월크루즈선사와 연계한 민관협력 모 델로 크루즈 터미널 건설(선석 사용권 부여) * 일본 국제크루즈 거점 형성 할만 정책 벤치마킹	①	②	③	④	⑤
(2)	(크루즈) 저가 vs. 중고가(高價) 시장 및 상품 세 분화로 차별화된 서비스 제공 및 수익 창출	①	②	③	④	⑤
(3)	(크루즈) 선상 카지노 운영 규제 완화	①	②	③	④	⑤
(4)	(크루즈) 선상 MICE 활성화 등 즐길 거리 제공	①	②	③	④	⑤
(5)	(크루즈) 남북 공동 크루즈 전문인력 양성 교육	①	②	③	④	⑤
(6)	추가 의견:					

Q13-1. 북한 서해 MICE*관광 개발 시 예상되는 문제점을 평가해주시시오.

* Meetings(회의), Incentives Travel(포상여행), Conventions(컨벤션), Exhibitions/Events(전시/이벤트)

No	구분	전혀 동의하지 않음	별로 동의하지 않음	보 통	약간 동의함	매우 동의함
(1)	MICE관광에 대한 북한 내부의 인식 및 역량 부족	①	②	③	④	⑤
(2)	회의장 및 숙박·음식시설 등 인프라 부족	①	②	③	④	⑤
(3)	회의장까지의 접근성과 교통수단 부족	①	②	③	④	⑤
(4)	회의 유치 관련 북한 대외신인도 부족	①	②	③	④	⑤
(5)	MICE관광 홍보 및 마케팅 부족	①	②	③	④	⑤
(6)	추가 의견:					

Q13-2. 북한 서해 MICE*관광 개발 예상 문제점 해결 방안에 대해서는 어떻게 생각하십니까?

No	구분	전혀 동의하지 않음	별로 동의하지 않음	보 통	약간 동의함	매우 동의함
(1)	(MICE) 전문가 역량강화 교류협력	①	②	③	④	⑤
(2)	(MICE) 남포항, 개성공단 인근 신규 회의장 조성	①	②	③	④	⑤
(3)	(MICE) 남북 연안크루즈 및 한강하구 뱃길 복원 으로 접근성 개선	①	②	③	④	⑤
(4)	(MICE) 물, 보건, 평화 등 북한 유치 시 상징성 있는 국제회의 등의 유치 및 개최	①	②	③	④	⑤
(5)	(MICE) 남북공동 행사개최 및 마케팅	①	②	③	④	⑤
(6)	추가 의견:					

Q14-1. 북한 서해 산업관광 개발 시 예상되는 문제점을 평가해주시시오.

No	구분	전혀 동의하지 않음	별로 동의하지 않음	보통	약간 동의함	매우 동의함
(1)	산업관광에 대한 북한 내부의 인식 및 역량 부족	①	②	③	④	⑤
(2)	산업유산 등에 대한 보존과 관리 부족	①	②	③	④	⑤
(3)	산업단지 등 관련시설의 매력도 부족	①	②	③	④	⑤
(4)	산업정보 관련 보안 문제	①	②	③	④	⑤
(5)	주요 목표고객 선정 및 유치의 어려움	①	②	③	④	⑤
(7)	추가 의견:					

Q14-2. 북한 서해 산업관광 개발 예상 문제점 해결 방안에 대해서는 어떻게 생각하십니까?

No	구분	전혀 동의하지 않음	별로 동의하지 않음	보통	약간 동의함	매우 동의함
(1)	(산업관광) 전문가 역량강화 교류협력	①	②	③	④	⑤
(2)	(산업관광) 산업유산 공동연구 및 보전관리 협력	①	②	③	④	⑤
(3)	(산업관광) 서해경제공동특구 내 산업관광시설 개발	①	②	③	④	⑤
(4)	(산업관광) 북한 경제개발구 투자설명회 연계 산업관광 추진	①	②	③	④	⑤
(5)	(산업관광) 한국 초·중·고등학생 대상 견학 프로그램 추진	①	②	③	④	⑤
(6)	추가 의견:					

Q15. 북한 서해 해양관광 개발에 필요한 다음 정책지원 방안에 관해 어떻게 생각하십니까?

구분	전혀 필요하지 않음	별로 필요하지 않음	보통	약간 필요함	매우 필요함
(1) 지역별로 특화된 해양관광지구 지정 - 관련 시설, 사업 계획 및 개발 지원	①	②	③	④	⑤
(2) '남북관광전략회의'(국가관광전략회의 준용) 개설 - 범부처 경제·사회·환경 분야 협력 종합 검토	①	②	③	④	⑤
(3) '남북 관광교류 및 활성화에 관한 법률' 제정 - 정부 당국 간 법제도적 지원체계 구축	①	②	③	④	⑤
(4) 국제기구(관광, 환경)와의 공동개발 추진 - 국제적인 수준의 규범 적용, 자원 조달	①	②	③	④	⑤
(5) 추가 의견:	①	②	③	④	⑤

Q16. 북한 서해 해양관광이 개발될 경우 기대효과에 대해 어떻게 생각하십니까?

구분	전혀 기대하지 않음	별로 기대하지 않음	보통	약간 기대함	매우 기대함
(1) 연관 산업(교통·운수, 음식·숙박 등)의 발전	①	②	③	④	⑤
(2) 북한 내부의 제도 개혁과 대외 개방 견인	①	②	③	④	⑤
(3) 지역 주민의 정주여건과 삶의 질 개선	①	②	③	④	⑤
(4) 외래관광객 유치를 통한 외화수입 증가	①	②	③	④	⑤
(5) 인적 교류를 통한 상호이해 증대	①	②	③	④	⑤
(6) 북한의 대외신인도 제고	①	②	③	④	⑤
(7) 해양·연안 보전 및 관리 체계 발전	①	②	③	④	⑤

Q17. 북한 서해안에서 추가로 해양관광이 개발되어야 할 대상지가 있으면 적어주십시오.

Q18. 북한 서해 해양관광 개발과 관련하여 의견이 있으면 자유롭게 적어주십시오.

Q19. 북한 동해와 비교할 때 서해 해양관광 개발 시 차이점이나 유의사항이 있으면 적어주십시오.

Q20. 북한 동서해 해양관광 발전에 대한 추가 의견이 있으면 자유롭게 적어주십시오.

◆ 감 사 합 니 다 ◆

기본연구보고서 발간목록

2019년

01	한반도 평화 체제 수립 대비 해양 관련 법제도 정비 방안	최지현
02	수산부문 전망모형 「KMI-FOSiM」 구축 연구(2차년도)	이현동
03	4차 산업혁명 시대의 스마트 어촌 구축방안 연구	박상우
04	해양수산분야 예견적 위험분석 기반구축 연구	최석우
05	연안토지의 공공적 관리 강화를 통한 연안관리 효과 제고방안	윤성순
06	선박 배출저감기술의 국내 보급·활용 촉진을 위한 제도개선 방안 연구	안용성
07	해양레저관광서비스 산업 육성방안 연구	최일선
08	주요국의 해양유전자원 관리체계 강화에 대응한 정책방안 연구	박수진
09	하천·해양 수질의 연계·통합 관리 체계 연구	장원근
10	총허용어획량(TAC) 기반 수산자원관리 강화 방안 연구	이정삼
11	우리나라 수산업·어촌의 공익적 가치 평가 및 보존에 관한 연구	류정곤
12	우리나라 원양산업의 사회적책임 실천 강화를 위한 정책연구	정명화
13	수산업 노동시장 구조 분석과 노동정책 영향분석 연구	한광석
14	우리나라 정기선 해운정책 개선 방안 연구	김태일
15	국내외 해운금융 비교를 통한 국내 해운금융 역량강화 방안 연구	전형진
16	해상 사이버 보안 대책방안 연구	박한선
17	해운산업 재건을 위한 해운기업 역량강화방안 연구	윤희성
18	국내 항만산업이 지역경제에 미치는 영향 분석: 부산항 및 주요항만을 중심으로	하태영
19	동북아 공동배출규제해역 지정 필요성 및 추진방안 연구	이기열
20	수출기업의 글로벌 공급사슬협력 수준 분석과 물류정책 개선방안 연구	김은수
21	온도조절 컨테이너의 국제물류 분석과 대응방안 연구	신수용
22	IMO 규제기반 해사산업의 글로벌 지속발전방안 연구(3/3)	박한선
23	환동해권 경제개발 및 협력방안 연구(3/5)	최나영환

2018년

01	해양환경영향평가제도의 실효성 확보를 위한 개선 연구	박수진
----	------------------------------	-----

02	공유수면매립 정책의 개선과 전환에 관한 연구	윤성순
03	도서지역 해양관광 발전전략 연구: 관광행태 분석을 통한 수요 대응을 중심으로	홍장원
04	양식장 해양쓰레기 자원순환 방안 연구	김경신
05	수산부문 전망모형 「KMI-FOSiM」 구축 연구(1/2) - 양식산업 전망모형 구축을 중심으로 -	이현동
06	수산업 주요 연관산업의 글로벌 경쟁력에 관한 연구	임경희
07	인구소멸 시대의 여촌사회 정책 연구	박상우
08	양식여장 환경개선 방안에 관한 연구	마창모
09	어업여건 변화에 대응한 연근해어업의 허가제도 개선 방안	엄선희
10	과학적해양사고조사체계도입 및 구축기반 연구	박한선
11	컨테이너 해상물동량 예측 모형 연구 - 베이지안 방법론을 중심으로	고병욱
12	해운기업 지배구조 및 비즈니스 유형과 경영성과 관계 분석	황진희
13	건설용 모래 공급사슬관리(SCM) 방안 - 바다모래 가치 재산정을 중심으로	이연경
14	항만산업 종합통계 연구	하태영
15	항만 위험물 컨테이너 공급사슬 관리방안 연구	최나영환
16	국내 컨테이너항만의 비용함수 추정과 효율성 연구	최석우
17	환동해권 국내기업 진출사례 분석 및 개발 추진전략 - 극동 러시아 지역 사례 중심으로 -	이기열
18	IMO 규제기반 해사산업의 지속발전방안 연구 - 신규 해사산업 진흥을 위한 법제도 개선방안(2차년도) -	박한선

수시연구보고서 발간목록

2019년

01	일본의 수산물 수입 구조 분석과 對일본 수출 전략 연구	임경희
02	수산물 위생안전을 위한 저온유통체계 구축방안 연구	장홍석
03	사업체 총조사 MD를 활용한 2016, 2017 어촌지역 고용통계	한광석
04	외래 해양부착생물에 대한 선제적 대응을 위한 정책방향 연구	박수진

2018년

01	선화주조선 상생발전을 위한 해운산업투자 확대방안 연구	윤재웅
02	낙시관리 실행력 제고 방안 연구	이정삼
03	국내 항만의 대기오염물질 관리정책 및 제도 개선방안	안용성
04	농·축산물 등의 관세행정 제도 개선을 통한 항만형 자유무역지역(FTZ) 활성화 방안	조지성
05	최저임금 상승이 항만연관산업에 미치는 영향 및 대응방안	이기열
06	수산업·어촌분야 사회적 경제 활성화 방안	류정곤
07	새로운 어선등록제 도입을 위한 제도 개선연구 방안	엄선희
08	유엔 BBNJ 신 공해질서에 대응한 정책방안 연구	박수진

현안연구보고서 발간목록

2019년

01	해양관광 경쟁력 지수 개발 연구	최일선
02	고등어류 수급통계 개선방안	이남수
03	해수욕장의 사회약자 포용성 증진 방안	정지호
04	수산물품질관리사 제도 활성화 방안	황규환
05	항만지역 대기질 개선을 위한 데이터의 연계·활용방안 연구	안용성
06	한국산 수산물 글로벌 브랜드 가치 제고 방안 연구	한기욱
07	해양 플라스틱 대응을 위한 산업계 협력 방안 구상	이윤정
08	USMCA 수산분야 협정문 분석 및 시사점	안지은
09	해운 조세제도 개선 방안 연구	안영균
10	어촌뉴딜 300사업 성과평가 체계 구축	박상우
11	지역 해양수산 역량지표 개발을 위한 기초 연구	황재희
12	극동러 진출 우리 화주·물류 기업의 물류 애로사항 분석 및 개선 방안	박성준

2018년

01	미안마 국립수산대학 설립 추진 방안	정명하
----	---------------------	-----

02	연안여객 해상교통의 대중교통체계 구축 방안 연구	김태일
03	해조류 국제양식규범확산에 따른국내 김산업 수용태세 분석 - ASC 인증을 중심으로 -	이상철
04	청년일자리 창출을 위한 해양수산 인력양성 방안 연구 - 국제물류 청년인력을 중심으로 -	박광서
05	컨테이너 화물 해상운송 계약 개선방안 연구	윤재웅
06	청년 물류인력 해외진출 정주 지원사업 구상 연구	김은수
07	자율운항선박 도입 관련 대응정책 방향 연구	박혜리
08	연안토지매입 동향과 도입 가능성 검토	윤성순
09	강릉선 KTX 개통에 따른 해양관광 수용태세 개선방안 연구	최일선
10	선박관리산업 육성을 통한 청년 일자리 창출 방안 연구	최영석
11	시민 참여형 연안·해양정보 생산·활용방안	정지호
12	부산항 배후지 부가가치활동 확대를 통한 일자리 창출 연구	하태영
13	해양바이오 산업화를 위한 국가연구개발사업 추진 방향 연구	한기원
14	근로시간 단축제도 시행에 따른 해양수산업 고용영향 분석	장정인
15	어린물고기 남획실태 및 보호정책 연구	이정삼
16	남북관계 개선에 따른 항만물류 부문의 협력사업 발굴	이기열
17	한국 제조기업의 SCM 역량 강화 방안에 관한 연구	신수용
18	제3자 물류산업 발전방향 연구 - 대기업 물류자회사의 역할을 중심으로	고병욱
19	신남방정책 이행 위한 우리나라 - 베트남 수산분야 개발협력 방안 연구	정명화
20	신 해양도시 조성 필요성 연구	최지연
21	지역 해양수산 혁신사업 발굴과 추진방향	최지연
22	학교급식의 수산물 이용 활성화 방안	문석란
23	주민주도의 에너지 자립형 어촌마을 모델 연구	박상우
24	페루 수산업 실태 및 수산 협력 방향	엄선희
25	경제 총 조사 마이크로 데이터를이용한 어촌지역 고용지표 통계생산	한광석
26	서해평화수역 조성을 위한 정책방향 연구	남정호
27	해양치유산업 육성을 통한 해양휴양·복지서비스 도입방안	홍장원
28	어촌지역재생을 통한 청년일자리 창출방안 연구	박상우
29	해상풍력클러스터 조성을 위한 항만 및 배후단지 활용방안 연구	이종필
30	IMO 배출가스 규제 강화에 대비한 국내 해운산업 대응 전략	이호춘
31	외래병해충에 대한 항만분야 방제체계 개선방안	최나영환
32	수산물 생산·유통분야 블록체인 기술의 도입가능성과 도입방안	고동훈

일반연구보고서 발간목록

2019년

01	양식수산물의 경영비 조사체계 구축에 관한 연구	백은영
02	딥러닝 기반의 건화물선 시황예측 연구	윤희성
03	해운-조선산업 관계분석 연구 - 컨테이너 신조발주량 예측 -	최건우
04	디지털 공급사슬 물류정보통합 구축전략 연구(Ⅰ) - 디지털 공급사슬 생태계 정보통합지도 구축 중심 -	최상희

2018년

01	전라남도 작은 SOC사업 활성화 방안	김근섭
02	2019 국내 물류기술 수요조사 및 분석	최상희
03	러시아 Arctic LNG-2 사업 참여 방안 연구	김민수
04	물류기술 R&D 추진성과 분석 연구	강무홍
05	우리나라 기업의 일대일로 물류분야 협력방안 연구	김형근
06	북한 동해 해양관광 활성화 방안	윤인주
07	해양수산 분야 북극권 4차 산업기술 수요조사 및 분석 연구	김민수
08	경상북도 논 생태양식 육성 방안	이상철
09	남북관계 변화에 따른 해운협력 기반 구축 방안	황진희
10	영토 권원 이론의 현대적 발전과 한계	김원희
11	동해표기 문제 연구	현대송
12	우리나라 기업의 창장물류 활용방안 연구	김형근
13	태국의 수산물 소비트렌드 분석 및 수출 전략연구	임경희
14	제주 해상풍력발전지구 제도 개선 연구	육근형
15	해양수산 분야 9브릿지 구축방안 연구	박성준
16	강원도 어촌 신활력 제고방안	박상우

북한 서해 해양관광 활성화 방안

인 쇄 | 2019년 11월 28일 인쇄

발 행 | 2019년 11월 30일 발행

발 행 인 | 장 영 태

발 행 처 | 한국해양수산개발원

49111 부산시 영도구 해양로 301번길 26(동삼동)

연 락 처 | 051-797-4800 (FAX 051-797-4810)

등 록 | 1984년 8월 6일 제313-1984-1호

조판·인쇄 | 크리커뮤니케이션 (02-2273-1775)

판매 및 보급: 정부간행물판매센터 Tel : 394-0337
정가 6,000원