

동·서해공동특구 해양관광 개발 방향 검토

- 전문가의견 비교분석을 중심으로*

윤인주**

- I. 서론
- II. 연구방법과 분석틀
- III. 동·서해 관광개발 여건 및 활성화 방향
- IV. 동·서해공동특구 해양관광 개발 방향
- V. 결론

국문요약

이 연구는 2008년 남북관광 중단 이후 10년이 지난 시점에서 2018년 이후 한반도 정세 변화와 더불어 새롭게 제기되는 남북관광 이슈를 반영하여 남북한 정상이 합의한 동·서해공동특구 내에서 구현할 수 있는 정책수단을 모색하고자 한다. 주된 연구방법은 2018년과 2019년에 수행된 전문가의견 설문조사 결과를 비교분석하는 것이다. 이 분석을 토대로 동·서해공동특구의 해양관광 개발 방향을 제안한다.

동·서해 관광개발 여건은 강점, 약점, 기회, 위협 요소가 비슷하지만 정도에는 차이가 나타났다. 동해는 북한에 대한 외국인 투자 관심 증대가 가장 큰 기회로 나타났다. 그러나 그만큼 외부인 소유권 확대에 대한 관광수익의 외부 유출이 우려되었다. 서해는 생태·모험·크루즈 등 관련 관광 수요 증가가 가장 높은 기회로 나타났으나 동해에 비해 편의시설이나 연계관광 등이 부족한 것으로 평가되었고 북한의 정책 추진 일관성 부족과 타 산업 개발과의 공간 갈등·이해관계 충돌이 우려되었다.

동해관광공동특구는 금강산 등 기존사업의 확대와 환동해 관광으로의 확장성, 남북 양측계획과 연계한 지

역 개발이 기대되며 관광상품, 신변보장, 절차 간소화, 접근성 개선이 필요한 것으로 나타났다. 재원조달은 국내 민간자본과 국제 ODA자금이 유력하고 남북한을 연계하는 해양관광지구 지정과 상품개발 지원이 필요한 것으로 평가되었다. 개발 우선순위는 원산, 고성 순이며 고성-속초, 통천-양양, 원산-강릉 등의 단계적 확장이 가능할 것으로 기대된다.

서해경제공동특구에는 남북관광의 거점 마련과 환서해 관광으로의 확장성, 남북 양측 수요에 따른 새로운 관광협력 패러다임 제시가 필요하고 편의시설과 접근성 마련, 신변보장이 시급한 것으로 나타났다. 재원은 국내 남북협력기금과 국제 민간자본이 유력하고 역시 남북연계 해양관광지구 지정과 민자유치가 강조되었다. 개발 우선순위는 남포-평양, 한강하구-개성 순이며 크루즈 관광, MICE관광, 산업관광 등에 개별관광을 시범운영할 수 있을 것으로 보인다.

주제어: 동해관광공동특구, 서해경제공동특구, 해양관광, 남북관광, 평화관광

* 이 연구는 윤인주 외, 『북한 동해 해양관광 활성화 방안』 (부산: 한국해양수산개발원, 2018)과 윤인주 외, 『북한 서해 해양관광 활성화 방안』 (부산: 해양수산개발원, 2019)에 사용된 설문조사를 비교·분석한 것입니다. 유익한 논평을 해주신 심사위원 세 분께 깊이 감사드립니다.

** 한국해양수산개발원 부연구위원

I. 서론

문재인 정부의 대북정책 중 신경제구상은 서해안, 동해안, DMZ 접경을 따라 한 반도를 연결하는 H벨트를 띠고 있다. 북한의 주요경제지대(경제특구·개발구를 통칭하는 북한 대외용 공식문헌의 표현) 역시 북·중 접경 및 연안을 따라 배치되어 있는데 신경제구상은 이러한 북측 계획을 일정정도 반영하여 수립된 것이라고 하겠다. 남북한 정상은 2018년 9.19평양공동선언에서 서해경제공동특구와 동해관광공동특구(이하 동·서해공동특구)를 조성하는 문제를 협의해 나가기로 밝혔다. 동·서해 공동특구는 동해 금강산과 서해 개성(논의 과정의 서해평화협력특별지대나 서해평화수역 포함)이라는 남북협력 대상지의 범위를 확대하는 일환으로 해석되지만 구체적인 범위와 내용은 정해진 바가 없다.

이와 별개로 문재인 대통령은 2019년 9월 25일 제74차 유엔 총회 기조연설에서 비무장지대의 국제평화지대화 구상의 일환으로 판문점-개성 평화협력지구 지정을 제안하기도 했다. 이미 국내에서는 접경지역을 대상으로 하는 통일(평화)경제특별구역이 인천, 철원, 김포, 파주, 고양, 연천 등에 구상된 바 있다.¹ 접경지역의 남북협력 공간에 관한 그림은 이처럼 다양하게 제시되고 있다. 접경지역의 평화적 활용방안에 관한 이론적 논의²에 이어 중국의 호시무역 제도를 활용한 접경지역의 공동시장모델³ 등도 제시된 바 있지만 현재 대북제재 여건 하에서 상거래 및 금융거래는 사실상 불가능하다.

반면 관광은 북한의 관심과 의지가 높고 대북제재 하에서 거의 유일하게 경제적으로 협력이 가능한 분야이다. 우리 정부가 북한에 우리 국민의 개별관광을 제안한 데도 바로 이러한 배경이 있고 이에 관해 보다 구체적인 정책 실현 방안이 필요한 상황이다. 최근 남북관광은 금강산관광 재개 대응과⁴ 향후 남북관광 재개의 새로운 방향 모색 및 한반도 차원의 평화관광⁵을 중심으로 논의되고 있다. 새로운 연구 주

¹ 인천시 '인천-개성' 연계발전 구상, 철원시 '철원 평화시', 김포시 '남북교류협력단지', 파주시 '파주 LCD 중심의 통일경제특구', 고양시 'JDS지구와 연계한 평화통일경제특구', 연천군 '남북교류협력지구', 설악산 국립공원과 그 인근지역 등.

² 김형수·이필규, "마르티네스의 상호작용 모델을 활용한 남북접경지역의 평화적 활용 방안," 『평화학연구』, 제18권 3호 (2017), pp. 217~241.

³ 오수대·이수룡, "남북한 접경지역의 공동시장 모델 및 대상 지역 검토," 『통일정책연구』, 제28권 2호 (2019), pp. 35~62.

⁴ 신용석·최경은, 『금강산관광 재개 관련 현안과 대응방향』 (서울: 한국문화관광연구원, 2018).

⁵ 윤인주, "신남북관광의 실천과제와 추진방안," 『지역관광의 혁신과 한반도 평화관광에 대한 특별

제로는 한강하구, 금강산 등 남북한을 연결하는 관광⁶, 백두산이나 전시(展示)산업 등 새로운 관광목적지나 내용을 대상으로 하는 연구⁷, 북한의 외래관광 및 외국인의 북한관광 평가에 관한 연구⁸ 등이 등장하고 있다.

이처럼 북한관광 및 남북관광에 대한 연구가 다양해지고 있음에도 불구하고 연구 주제로 보았을 때 동·서해공동특구를 대상으로 하거나 비교하는 선행연구는 거의 없다.⁹ 연구방법으로는 남북관광의 새로운 방향을 모색하는 경우 전문가 자문과 관계자 면담이 주로 사용되어왔다. 이 경우 창의적인 정책대안을 도출하는 데는 효과적이지만 기본적인 정책방향을 설정하고 그것을 뒷받침하는 근거를 객관적으로 제시하는 데는 한계가 있다.

이에 이 연구는 2008년 남북관광 중단 이후 10년이 지난 시점에서 2018년 이후 한반도 정세 변화와 더불어 새롭게 제기되는 남북관광 이슈를 반영하여 남북 정상 이 합의한 동·서해공동특구 내에서 구현할 수 있는 정책수단을 모색하고자 한다. 주된 연구방법은 2018년과 2019년에 수행된 전문가의견 설문조사 결과를 비교분석하는 것이다. 이 분석을 근거로 동·서해공동특구의 해양관광 개발 방향을 제안하고자 한다.

국내에서 사용되고 있는 해양관광이라는 용어는 연안 또는 해안관광을 포괄한다. 해양관광(marine tourism)은 일상을 벗어나 바다 또는 바닷가 주위에서 바다와 직간접적으로 연관된 관광활동을 말한다. 따라서 주로 해변, 해상, 해중, 해저, 도서(島嶼) 등을 공간적 범위로 한다. 연안·해안관광(coastal tourism)은 어촌 등

세미나 자료집, 2019.3.7., 대한상공회의소; 신용석·최경은, 『신남북관광협력의 정책방향과 과제』 (서울: 한국문화관광연구원, 2019); 신재윤, “한반도 평화관광 기본계획: 동해관광공동특구를 중심으로,” 『한반도관광포럼 자료집』, 2019.12.4., 북한대학원대학교.

⁶ 박근영·김근중, “한강하구지역의 남북 관광활성화 방안에 관한 연구,” 『한국외식산업학회지』, 제15권 3호 (2019), pp. 129~140; 홍길종·배선학, “금강산(내금강) 관광을 위한 남북연결 교통망에 관한 연구,” 『한국지리정보학회지』, 제22권 3호 (2019), pp. 51~64.

⁷ 이계희·최윤선·안경모, “북한 영토 및 영공을 경유한 백두산 관광의 가사가지평가법에 따른 가치 측정: 통일인식 및 위험지각을 중심으로 한 추정,” 『관광연구저널』, 제33권 2호 (2019), pp. 157~172; 박창원·김봉석, “북한 전시산업 현황 및 남북 전시산업 교류협력 방안,” 『관광연구』, 제34권 6호 (2019), pp. 133~156.

⁸ 박차오름·이화준·김용호, “공식 관광 홈페이지를 통해 본 북한의 변화 가능성: 웨이백 머신(Wayback Machine)을 통한 콘텐츠 분석과 상관관계 분석을 중심으로,” 『북한연구학회보』, 제23권 2호 (2019), pp. 199~231; 문혜영·강성진, “외국인 관광객들이 경험한 평양 특급 호텔시설과 서비스-김정은 정권 등장 이후 작성된 트립어드바이저 리뷰를 중심으로,” 『관광학연구』, 제43권 8호 (2019), pp. 71~94.

⁹ 이정훈 외, “한반도 경제권의 중핵 서해경제공동특구 구상,” 『이슈&진단』, 제388호(2019.10); 육동한 외, “동해관광공동특구와 강원도,” 『정책메모』, 제723호(2018.12.18.) 등 서해는 경기연구원, 동해는 강원연구원 등 지방연구원의 정책브리프 정도가 있다.

연안에 인접한 마을·도시를 주요 공간으로 한다.

한국에서 말하는 해양관광(marine and coastal tourism)의 범위는 각국의 특색과 정책 강조점에 따라 달라진다. EU에서는 도시 면적의 절반 이상이 연안에서 10km안에 있는 지역의 관광을 통칭한다. 미국의 경우 우편번호를 기준으로 연안 인접 도시를 연안경계로 규정한다. 크루즈와 요트·보트가 발달한 유럽 국가에서는 cruise, boating, yachting 등을 별도로 구분하고 있다. 북한에서는 원산 갈마해안관광지구와 같이 “해양관광”이라는 용어를 쓰는 것으로 보이지만 해양관광이라는 용어도 등장하고 있다.¹⁰

동·서해공동특구가 그 명칭에서 동해와 서해를 포함하고 있고 북한의 관광 여건상 산과 바다 등 자연자원 중심의 관광활동이 주를 이루고 있다는 점에 착안하여, 이 연구는 공동특구 내 해양관광 활동을 중심으로 관광개발 방향을 검토하고자 한다. 특히 북한은 총력을 기울여 준비해 온 원산 갈마해안관광지구를 북한 관광개발의 본보기로 삼고 있으므로 해양관광은 향후 북한 관광개발에 시사하는 바가 적지 않을 것이다.

이어지는 2장에서는 연구방법과 분석틀을 소개한다. 3장은 동·서해 관광개발 여건과 활성화 방향을 비교분석한다. 4장은 동해관광공동특구와 서해경제공동특구의 해양관광 개발 방향을 각각 제시한다. 5장은 결론으로서 연구결과를 요약하고 북한의 인식과 태도를 고려한 전망, 연구의 의의와 한계, 후속연구 과제 등을 밝힌다.

II. 연구방법과 분석틀

이 연구는 2018년과 2019년 두 차례에 걸쳐 수행된 전문가 설문조사를 통해 드러난 의견을 비교분석하는 방법으로 수행되었다. 2018년 조사는 동해를 대상으로 10월 15일에서 24일까지, 2019년 조사는 서해를 대상으로 9월 17일에서 30일까지 진행되었다. 설문조사 설계 당시 2018년과 2019년 모두 전문가 50여 명으로부터 회신을 받는 것으로 목표했으나 이메일을 이용해 설문지를 배포하고 회수한 결과, 응답자는 2018년에 25명, 2019년에 27명이었다.¹¹ 응답자의 절반 이상은 학

¹⁰ “해양체육월간(7~8월)”과 “해양의 날(7월 12일)”이 있으며 해양산업 등에 관한 언급도 2010년 이후 『경제연구』에서 종종 등장해왔다.

¹¹ 2019년에는 2018년 조사명단에서 7명을 제외하고 서해 여건에 더 적합한 전문가 15명을 추가

계·연구기관에 종사했으며 절반 정도가 관광 전문가이다. 두 설문조사를 요약하면 다음 <표 1>과 같다.

<표 1> 조사개요

구분	2018년 설문조사	2019년 설문조사
설문시기	2018년 10월 15일 ~ 10월 24일	2019년 9월 17일 ~ 30일
설문대상	관련 전문가 42명 (회신 25명)	관련 전문가 50명 (회신 27명)
설문방법	이메일을 이용한 배포·회수	이메일을 이용한 배포·회수
설문내용	북한 동해 관광의 특성·필요성·기본방향 대상지 우선순위·해양관광유형·목표고객 정책지원, 자원조달, 기대효과	북한 서해 관광의 특성·필요성·기본방향 대상지 우선순위·예상 문제점 및 해결 방안 정책지원, 자원조달, 기대효과

자료: 윤인주 외, 『북한 동해 해양관광 활성화 방안』, p. 78; 윤인주 외, 『북한 서해 해양관광 활성화 방안』, p. 92.

설문조사 결과는 관광개발 여건과 관광활성화 방향, 구체적인 대상지의 해양관광 개발 방향으로 구분하여 동·서해를 비교분석했다.

첫째, 관광개발 여건에 대해서는 북한 관광개발에 관한 SWOT분석을 실시했다. 두 조사 모두에서 동·서해 관광의 강점·약점·기회·위협 요인을 조사했으므로 이를 비교분석했다.

둘째, 관광 활성화 방향에 관해서는 고려해야 할 몇 가지 사항을 재분류하여 비교 분석을 실시했다. 동·서해 관광개발의 필요성 및 기본방향, 시급요소 및 남북협력, 추진시기 및 기대효과, 자원조달 및 준비사항 등이다.

이상의 비교분석에서 동·서해 관광개발의 공통점과 차이점을 분석하고자 했다. 공통점은 동·서해공동특구를 비롯해 남북관광협력에 적용할 수 있는 전반적인 시사점이 될 것이다. 차이점은 각 특구 내 관광개발 방향이 어떤 식으로 전개되는 것이 효과적일지에 관한 시사점이 될 것이다.

셋째, 동·서해 연구대상지별로 구체적인 해양관광 개발유형을 도출했다. 여기 에다 앞서 비교분석한 동·서해 관광개발 여건과 활성화 방향의 시사점을 녹여 공동 특구 내의 해양관광 개발 방향을 제시하고자 했다.

했다. 설문을 요청받은 전문가명단은 2018년 기준으로 83%, 2019년 기준으로는 70%가 일치한다. 2018년과 2019년 설문에 모두 응한 전문가는 12명이었다. 2018년 기준(전체 응답자 25명 중 12명) 48%, 2019년 기준(전체 응답자 27명 중 12명) 44%가 공통명단이다.

Ⅲ. 동·서해 관광개발 여건 및 활성화 방향

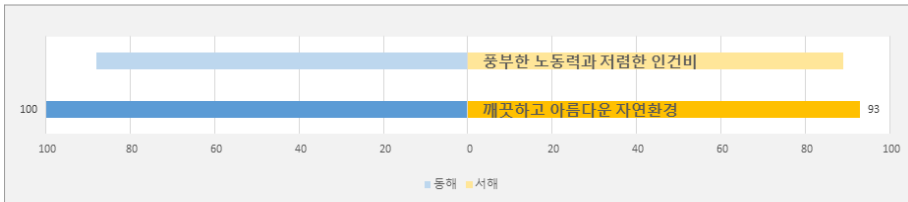
1. 동·서해 관광개발 여건

관광개발 여건은 각 조사에서 관광개발과 관련된 20가지 요소를 제시하고 전문가가 직접 강점, 약점, 기회, 위협 여부를 판단하도록 했다. 전문가 응답 수를 백분율로 환산하여 각 요인의 크기를 표시했다.

가. 강점

관광개발의 강점은 동·서해 모두에서 “깨끗하고 아름다운 자연환경”과 “풍부한 노동력과 저렴한 인건비” 순으로 나타났다. 동해의 경우 특히 응답자 전원이 깨끗하고 아름다운 자연환경을 강점으로 인식했다.

〈그림 1〉 동·서해 관광개발의 강점

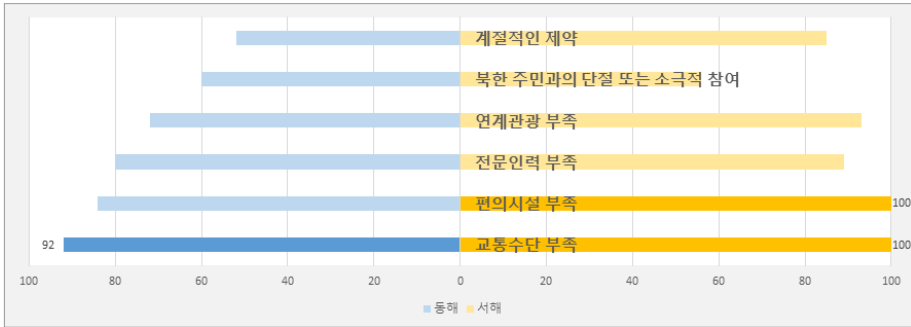


자료: 저자 작성

나. 약점

관광개발의 약점은 동·서해 모두에서 여섯 가지가 공통으로 나타났는데 약점으로 인식하는 정도에는 차이가 있다. 약점은 “교통수단 부족”, “편의시설 부족”, “전문인력 부족”, “연계관광 부족”, “북한 주민과의 단절 또는 소극적 참여”, “계절적인 제약”이다. 이 중 동·서해 모두 관광에 필요한 교통수단이 부족하다는 점이 가장 큰 약점으로 나타났다(동해 92%, 서해 100%). 금강산관광 관련 편의시설이 조성된 동해와 달리 서해의 경우 편의시설 부족도 가장 큰 약점으로 꼽혔다(100%). 또한 서해는 동해에 비해 연계관광 부족(93%), 전문인력 부족(89%), 계절적인 제약(85%)이 더 큰 약점으로 나타났다.

〈그림 2〉 동·서해 관광개발의 약점

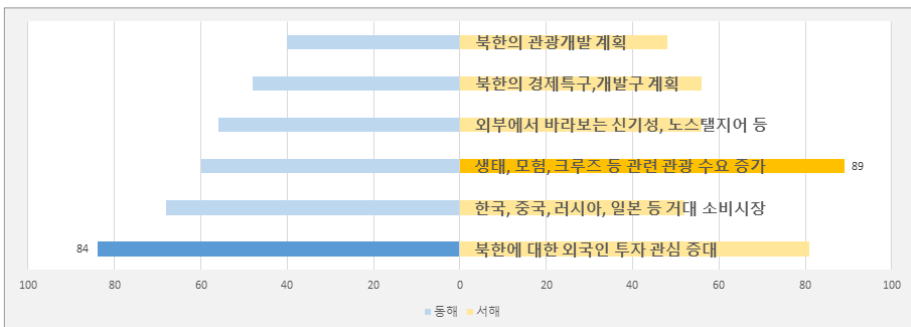


자료: 저자 작성

다. 기회

관광개발의 기회도 동·서해 모두 여섯 가지로 나타났으나 역시 차이는 있었다. “북한의 관광개발 계획”, “북한의 경제특구, 개발구 계획”, “외부에서 바라보는 신기성, 노스텔지어 등”, “생태, 모험, 크루즈 등 관련 관광 수요 증가”, “한국, 중국, 러시아, 일본 등 거대 소비시장”, “북한에 대한 외국인 투자 관심 증대” 등이 기회로 나타났다. 이 중 동해는 북한에 대한 외국인 투자 관심 증대가 가장 큰 기회로 나타난 반면(84%), 서해는 생태·모험·크루즈 등 관련 관광 수요 증가가 더 높은 기회로 나타났다(89%). 동해는 원산 갈마해안관광지구 개장에 따른 외국자본 유치와 설악-금강을 연결하는 동해관광공동특구 개발에 따른 기대감이 작용한 것으로 해석된다. 서해는 갯벌 등의 생태자원과 수도권 인구 및 배후시장을 고려한 관광 수요가 더 큰 기회로 작용할 것으로 기대된다.

〈그림 3〉 동·서해 관광개발의 기회

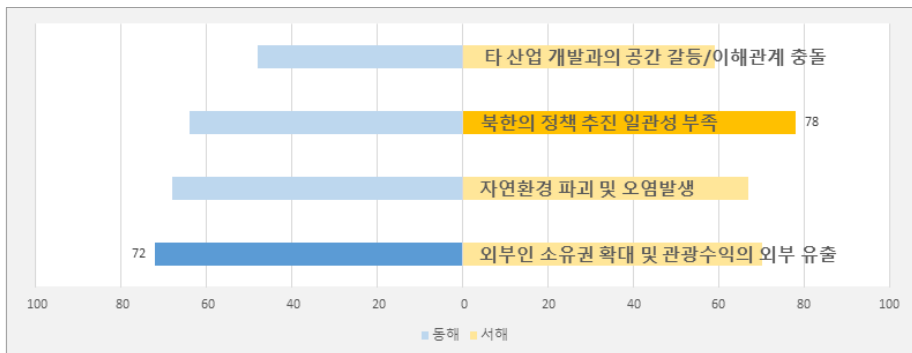


자료: 저자 작성

라. 위협

관광개발의 위협은 동·서해 모두에서 네 가지로 나타났다. “타 산업 개발과의 공간 갈등·이해관계 충돌”, “북한의 정책 추진 일관성 부족”, “자연환경 파괴 및 오염 발생”, “외부인 소유권 확대 및 관광수익의 외부 유출”이다. 동해 관광개발의 위협은 외부인 소유권 확대에 의한 관광수익의 외부 유출(72%)에 이어 자연환경 파괴 및 오염 발생(68%), 북한의 정책 추진 일관성 부족(64%)의 순으로 나타났다. 반면 서해에서는 나머지 위협에 비해 북한의 정책 추진 일관성 부족(78%)이 가장 큰 위협으로 꼽혔다. 또 타 산업 개발과의 공간 갈등·이해관계 충돌(59%)이 동해에 비해서는 높은 위협으로 나타났다. 이러한 차이는 동·서해 공간의 차이에서 비롯되는 것으로 해석된다. 동해는 이미 관광특구가 원산, 금강산 등에 구성되어 있고 이를 연결하는 넓은 규모의 관광지대가 계획되어 있는 곳이다. 따라서 관광개발에 따른 관광수익의 외부 유출 등이 우려되는 반면 다른 산업과의 공간 갈등은 적을 것으로 해석된다. 서해는 관광보다는 산업·물류에 개발 방점이 있고 아직 대규모 관광개발이 이루어지지 않아서 다른 산업과의 공간 갈등이 예상되며, 이와 관련하여 북한의 정책 추진 일관성이 더 크게 영향을 받을 것으로 해석된다.

〈그림 4〉 동·서해 관광개발의 위협



자료: 저자 작성

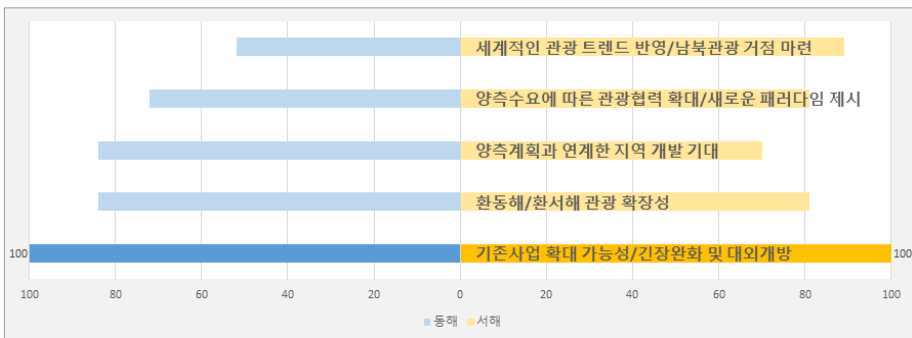
2. 동·서해 관광 활성화 방향

가. 필요성 및 기본방향

동·서해 관광개발의 필요성은 공간 특성에 따라 다르게 나타났다. 동해는 “금강산관광 등 기존사업을 확대하면서 동해안의 관광개발 가능성이 높기 때문”이라는 데 응답자 전원이 동의했다. 다음으로 “환동해 관광 확장성” 및 북한 경제특구·개발구와 연계한 지역 개발과 같은 “양측계획과 연계한 지역 개발 기대”(각각 84%)가 높게 나타났다.

서해는 “남북 간의 긴장완화 및 북한의 대외개방에 도움이 되기 때문”이라는 데 응답자 전원이 동의했다. 다음으로, 동해안 금강산과 같이 서해안의 “남북관광 거점 마련”필요성(89%), “환서해 관광 확장성(81%)” 등의 순으로 나타났다. 생태·크루즈관광 등 “양측수요에 따른 관광협력 확대 또는 새로운 패러다임 제시”(81%)는 동해에 비해 더 높게 나타났다.

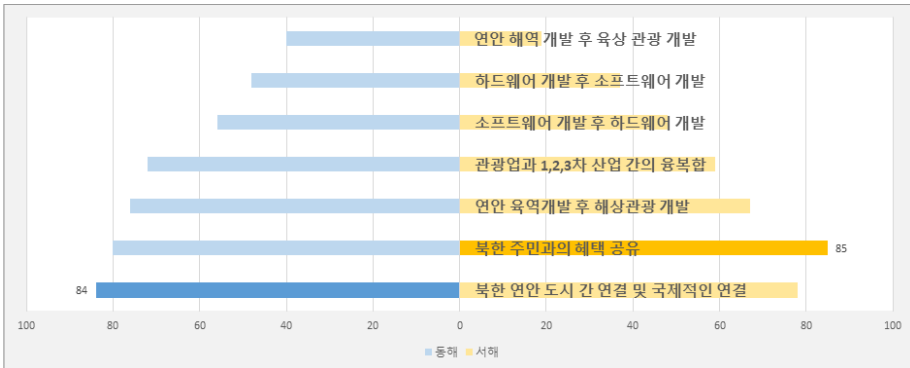
〈그림 5〉 동·서해 관광개발의 필요성



자료: 저자 작성

관광개발의 기본방향은 동해의 경우 “북한 연안 도시 간 연결 및 국제적인 연결”(84%)이 가장 높게 나타났다. 서해는 다른 방향에 비해서 “북한 주민과의 혜택 공유”(85%)가 가장 높게 나타났다. 동해는 인구밀집지와 배후시장으로부터 먼 곳이 많아 다른 도시와의 연결 및 외래관광객 유치를 위한 국제적 연결이 필요한 것으로 해석된다. 서해는 개성공단과 같은 산업단지 개발에 방점이 있으므로 북한 주민의 노동력을 필요로 하고 관광개발에서도 북한 주민 참여를 통한 혜택 공유가 필요할 것으로 보인다.

〈그림 6〉 동·서해 관광개발의 기본방향

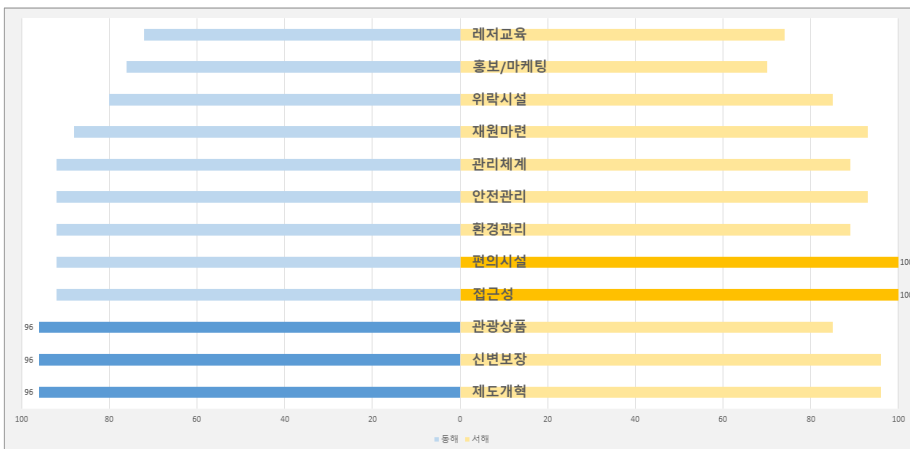


자료: 저자 작성

나. 시급요소 및 남북협력

동·서해 관광개발을 위해 시급히 준비해야 할 요소는 동해의 경우 “관광상품”, “신변보장”, “절차 간소화” 등의 제도개혁이 가장 높게 나타났다(각각 96%). 서해는 “편의시설”과 “접근성”이 가장 시급히 준비해야 할 요소로 나타났다(각각 100%). 동해는 금강산관광 재개를 위해, 서해는 새로운 관광개발을 위해 필요한 요소가 시급하게 고려된 것으로 해석된다.

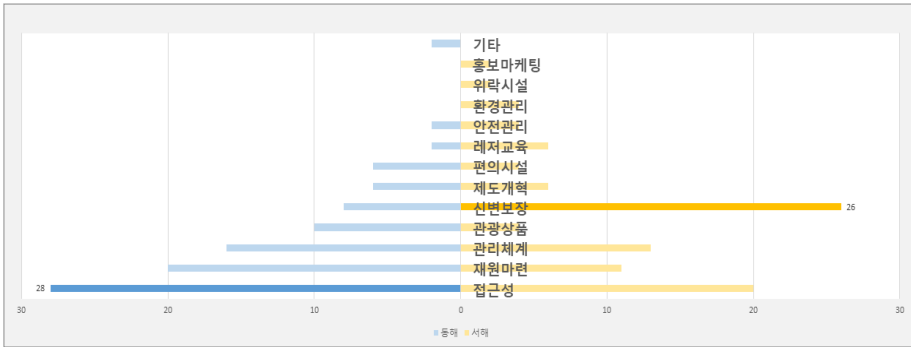
〈그림 7〉 동·서해 관광개발의 시급요소



자료: 저자 작성

하지만 이 중 남북협력이 가장 필요한 부분은 동해의 경우 “접근성 개선”(28%), 서해의 경우 “신변보장”(26%)으로 나타났다. 이는 동·서해 관광개발에 시급히 필요한 요소 외에 남북협력이 특별히 요구되는 사항으로 해석된다. 동해는 서해에 비해 인구와 배후시장이 작기 때문에 관광지까지의 접근성에 있어 남북협력 필요성이 크다. 반면 서해는 새로운 관광목적지 개발 시 신변안전보장에 대한 남북협력 필요성이 높다.

〈그림 8〉 동·서해 관광개발의 남북협력



자료: 저자 작성

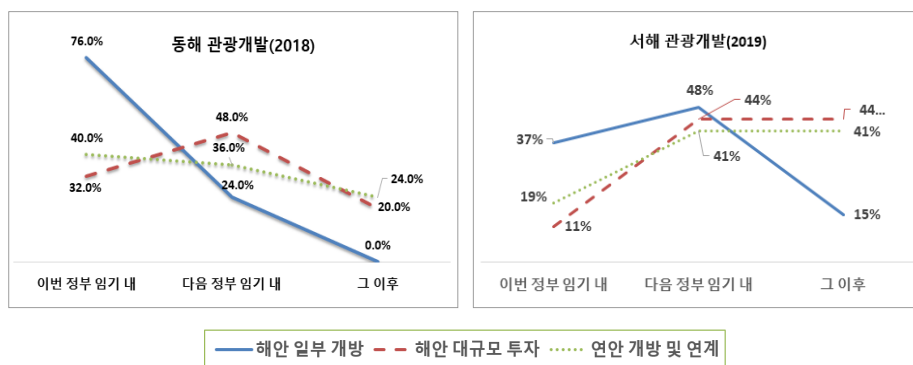
다. 추진시기 및 기대효과

관광개발이 추진 가능한 시기는 동해의 경우 이번 정부 또는 다음 정부 임기 내, 서해의 경우 다음 정부 또는 그 이후로 예상되었다. 동해는 “해안 일부 개방”이 이번 정부 임기 내(76%) 가능하다는 응답이 높았고 늦어도 다음 정부 임기(24%)에는 이루어질 것으로 보았다. “대규모 투자”와 “연안 개방 및 연계”는 이번 정부보다는 다음 정부 임기 내 추진될 것이라는 예상이 더 높았다(각각 48%, 36%).

서해는 “해안 일부 개방”이나 “대규모 투자”, “연안 개방 및 연계” 모두 다음 정부 임기 내 이루어질 것으로 예상하는 응답이 가장 높았다(각각 48%, 44%, 41%). “해안 일부 개방”은 이번 정부와 다음 정부 임기 내 이루어진다는 응답이 높은 반면, “대규모 투자”와 “연안 개방 및 연계”는 다음 정부 임기부터 그 이후가 더 높았다. 이상의 내용을 정리하면, 전반적으로 동해는 향후 10년 내, 서해는 향후 5년 이후의 개발을 예상하는 것으로 해석된다.

두 조사의 대상 뿐 아니라 시기의 영향도 있었던 것으로 해석된다. 2018년은 11년만의 남북정상회담에 이어 사상 최초의 북미정상회담으로 남북관계 진전에 대한 기대가 높았다. 반면 2019년에는 제2차 북미정상회담이 성과 없이 끝나고 남북관계 진전의 동력을 상실한 듯한 분위기가 조성되었기 때문이다. 이미 관광개발에 착수한 동해와 새롭게 시작하는 서해라는 대상의 차이도 있지만 이러한 정세변화로 인해 관광개발의 추진시기를 2019년 조사에서 보수적으로 평가했을 가능성도 있다.

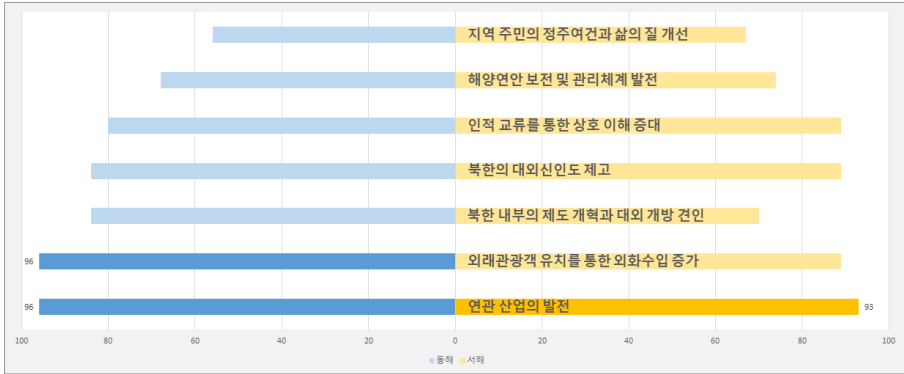
〈그림 9〉 동·서해 관광개발의 추진시기



자료: 윤인주 외, 『북한 동해 해양관광 활성화 방안』, p. 96; 윤인주 외, 『북한 서해 해양관광 활성화 방안』, p. 107.

관광개발의 기대효과는 동·서해 모두 “연관 산업(교통·운수, 음식·숙박 등)의 발전”이 가장 높게 나타났다(동해 96%, 서해 93%). 동해는 “외래관광객 유치를 통한 외화수입 증가”(96%)도 높게 나타났다. 서해는 “외화수입 증가”(89%) 외에도 “인적 교류를 통한 상호 이해 증대”와 “북한의 대외신인도 제고” 등이 동해에 비해 더 높게 나타났다(각각 89%).

〈그림 10〉 동·서해 관광개발의 기대효과



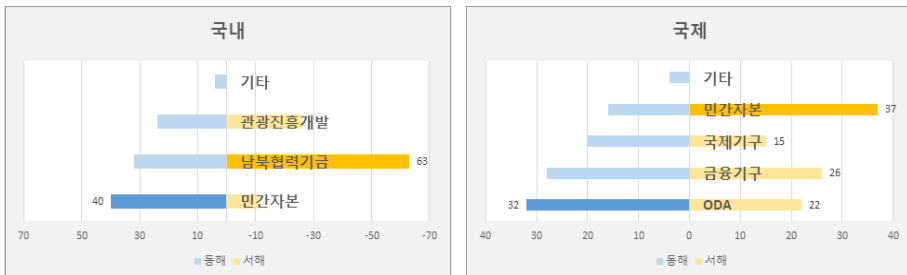
자료: 저자 작성

라. 재원조달 및 준비사항

재원조달은 재원의 출처를 국내와 국외로 나누어 질문한 결과, 동해는 국내 민간 자본(40%)과 국제 ODA(32%)가 가장 실효성이 높은 순으로 나타났다. 동해의 경우 정부 지원이 있기는 했으나 이미 국내 민간자본이 먼저 진출하여 기반을 닦아 놓은 상태이므로 이를 토대로 하고 외부의 관광개발 ODA 자금 투입의 실효성이 높을 것으로 해석된다.

서해는 국내 남북협력기금(63%)과 국제 민간자본(37%)의 순으로 나타났다. 서해는 관광개발에 필요한 인프라부터 시작해야 하는 상황이므로 남북협력기금을 초기자금으로 사용하고 시장성을 고려한 국제적인 민간자본 유치에 대한 기대가 높은 것으로 해석된다.

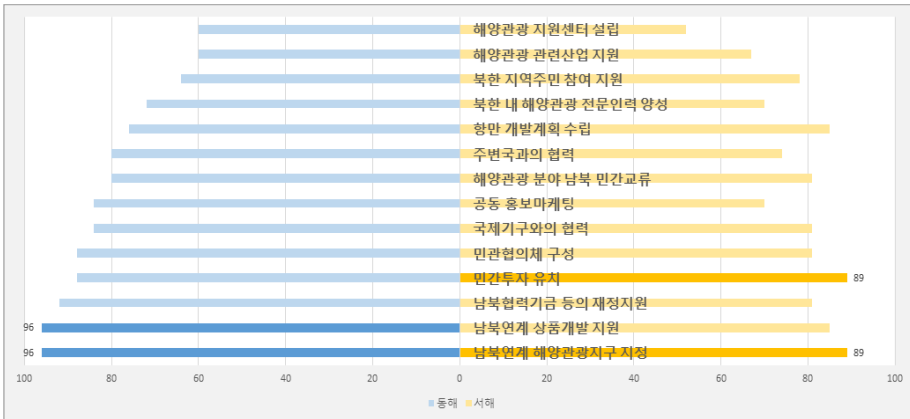
〈그림 11〉 동·서해 관광개발의 재원조달(국내/국외)



자료: 저자 작성

향후 동·서해 관광개발을 위해 한국이 준비할 정책이나 사업으로는 동해의 경우 “남북연계 해양관광지구 지정”과 “남북연계 상품개발 지원”(각각 96%)이 가장 높게 나타났다. 서해는 “남북연계 해양관광지구 지정”과 “민간투자 유치”(각각 89%)가 가장 높게 나타났다. 동·서해 관광개발 시 남북한을 연계하는 해양관광지구 지정이 필요하고 동해는 관련된 상품개발, 서해는 이를 위한 민간투자 유치가 우선적으로 필요하다고 하겠다.

〈그림 12〉 동·서해 관광개발을 위해 한국이 준비할 정책이나 사업



자료: 저자 작성

IV. 동·서해공동특구 해양관광 개발 방향

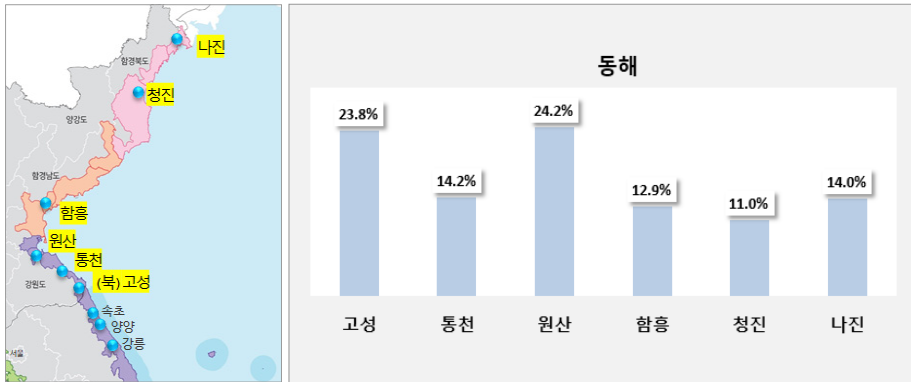
1. 동해관광공동특구

가. 동해관광공동특구 대상지 우선순위 및 개발유형

동해관광공동특구의 범위는 공식적으로 정해진 바가 아직 없기 때문에 북한 동해안의 주요 거점을 모두 연구대상지에 반영했다. 한반도 신경제구상의 주요 협력 거점과 북한 국가경제개발 10개년 전략계획의 8대 경제특구 및 27개 주요경제지대에서 중복되는 지점은 금강산, 원산, 함흥, 단천-김책, 청진, 나진 등 대략 여섯 군데이다. 이 중 관광자원의 분포와 특성을 고려하여, 광물·제철 중심의 단천-김책 대신 금강산으로 통칭되는 지역을 고성과 통천으로 나누었다.

그 결과, 고성·통천·원산·함흥·청진·나진 등 6개 대상지의 관광개발 우선순위는 원산(24.2%)과 사실상 기존 금강산관광 지구인 고성(23.8%)이 가장 높은 것으로 나타났다. 그 다음은 통천(14.2%)으로 북한의 원산-금강산국제관광지대인 원산·고성·통천 일대가 62.2%로 나타났다. 요컨대, 동해관광공동특구의 북측 범위는 원산, 고성, 통천 순으로 고려되며 궁극적으로는 원산-금강산국제관광지대를 포함할 것으로 해석된다.

〈그림 13〉 동해 관광개발의 대상지 우선순위

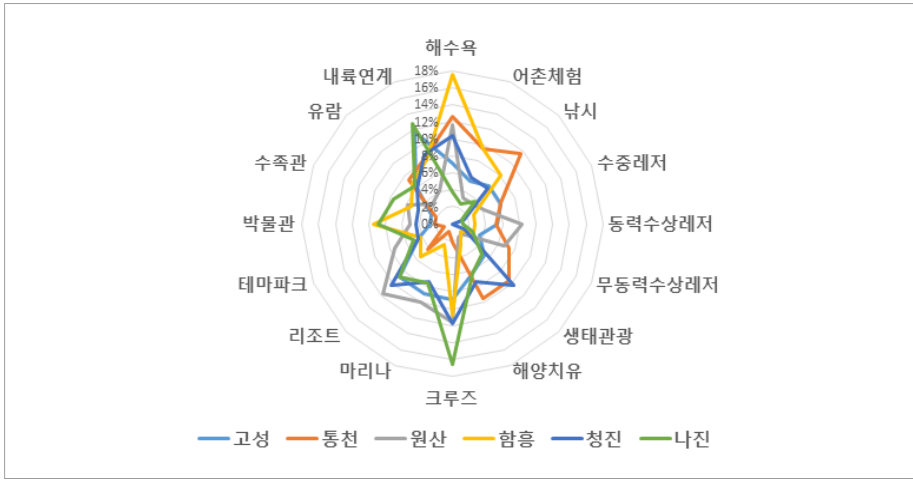


자료: (왼쪽) 저자 작성, (오른쪽) 윤인주 외, 『북한 동해 해양관광 활성화 방안』, p. 90.

각 대상지의 해양관광 유형을 살펴보면, 고성은 금강산을 고려한 내륙연계(11.6%), 통천은 해수욕(12.6%)과 낚시(11.6%), 원산은 해수욕·마리나·리조트(각각 11.7%), 함흥은 해수욕(17.6%)과 크루즈(10.8%), 청진은 크루즈(11.8%) 및 해수욕·리조트·생태관광(각각 10.3%), 나진은 크루즈(16.5%)와 내륙연계(12.7%)가 가장 높게 나타났다.

대상지 우선순위와 연결해 보면 고성은 금강산관광 중 해금강코스, 통천의 해수욕과 낚시, 원산의 해수욕·마리나·리조트가 동해관광공동특구의 주요 개발유형이 될 것으로 보인다. 함흥·청진·나진은 모두 크루즈를 포함하고 있어 환동해 크루즈 기항지로서 생태관광 등 지역 특색을 살린 기항지 프로그램이 기대된다.

〈그림 14〉 동해 관광개발의 대상지 해양관광 유형



자료: 저자 작성

나. 동해관광공동특구 해양관광 개발 방향

동해는 북한의 원산 갈마해안관광지구 개장 및 남북한 간 동해관광공동특구 개발과 관련하여 외국인 투자 관심 증대가 가장 큰 기회로 꼽혔다. 그만큼 외부인 소유권 확대에 의한 관광수익의 외부 유출과 자연환경 파괴 및 오염발생이 위협으로 고려되고 있다. 또한 깨끗하고 아름다운 자연환경이 동해의 최대 강점인 만큼 국제 사회에서 논의되고 있는 생태관광 개념이 도입될 필요가 있다. 생태관광은 형태상 자연관광에 속하며 유형적으로는 지속가능한 관광에 속한다.¹² 즉 자연환경을 관광목적지로 하면서 지역발전과 환경보전을 동시에 추구한다. 이 때 지역발전이란 함은 경제발전 뿐 아니라 지역주민의 생활안정 또는 복지증진을 포함한다. 따라서 관광 사업자와 관광객은 이에 관한 책임 있는 행동을 통해 관광에 참여한다.

동해는 크루즈를 비롯해 중국, 일본, 러시아 등 환동해 관광으로의 확장성 측면에서도 주목 받아왔다. 특히 2014년 원산-금강산국제관광지대가 발표되면서 북한 특구와 연계한 지역 개발에 대한 기대도 높다. 기존 금강산관광 사업을 통한 남북협력을 확대하는 한편 경제특구를 중심으로 북한의 연안 도시 간 연결 및 국제적인 연결을 기본적인 발전방향으로 삼을 필요가 있다. 이를 위해서는 관광상품 개발

¹² 윤인주, 『북한 지역 해양생태관광 협력 방안 연구』 (부산: 한국해양수산개발원, 2017), pp. 45~46.

과 관광활동의 편의를 보장하는 절차 간소화 등이 요구된다.

코로나19 사태가 잦아들어 물자 및 사람의 이동이 다시 원활해지면 금강산 내 기존 남측 시설 관리 및 우리 국민의 개별관광에 관한 남북협약이 재개될 가능성이 높다. 이와 더불어 동해관광공동특구 문제를 논의할 기회를 마련할 수 있다면 동해의 경우 이번 정부 임기 내에 사업의 진전을 이끌어낼 수도 있다. 북한 입장에서는 관광을 통해 연관 산업 발전은 물론 외화수입 증가를 기대할 수 있기 때문에 우리 측의 제안을 검토해볼 의향이 있을 것이다.

동해관광공동특구의 재원은 기존에 투자한 우리 측 민간 사업자가 존재한다는 점에서 국내 민간자본을 중심으로 하고 북측에 대해서는 국제사회의 관광 ODA 사업이 기대된다. 동해 접경에는 지방자치단체의 지역경제 활성화 의지가 높다는 점에서 지자체 차원의 남북협력기금 집행이나 민간자본 유치 노력도 있을 것이다.

금강산관광 중단 이후 우리 측 접경의 경기가 타격을 받은 만큼 동해에는 남북을 연계하는 관광지구 지정과 상품개발이 핵심이다. 고성-금강산과 속초-설악산을 거점으로 1차적인 지구 지정과 내륙연계 관광을 개발하여 남북관광 대상지를 “북”만이 아니라 말 그대로 “남”과 “북”으로 확장할 필요가 있다.

해양관광만 놓고 본다면 북측 통천과 남측 양양을 주목할 만하다. 통천은 충석정과 같은 해안절경이 있어 육상에서의 관광보다는 선상 유람의 경관 가치가 높고 시중호의 감탕을 이용한 해양치유는 시장 수요 및 남북한의 관광개발 이해관계가 만나는 지점이다.¹³ 양양은 40년 만에 개방된 1km 구간의 서핑전용 해변인 서피 비치(Suffybeach)의 이국적인 풍광으로 인기를 끌고 있다. 따라서 동해관광공동특구 개발 시 하계휴가 수요를 겨냥하여 통천에서 양양까지를 해양관광자유구역으로 지정하여 남북 간 이동 편의를 제공한다면 국내 관광객은 물론 외국인 관광객의 장기체류를 유도할 수 있을 것으로 기대된다.

북측 원산이 평양과 연결되는 지점이라면 우리 측은 KTX 경강선으로 서울과 연결되는 강릉이 교통 거점이 될 것이다. 따라서 원산에서부터 강릉까지 구간을 처음부터 동해관광공동특구의 토대로 삼거나 고성-속초, 통천-양양, 원산-강릉 등의 순으로 확장할 필요가 있다.

¹³ 북한은 시중호에 치료·요양기지 개발 계획이 있으며 한국은 2021년 2월 19일 「해양치유자원의 관리 및 활용에 관한 법률」 시행에 따른 해양치유센터 조성을 앞두고 있다.

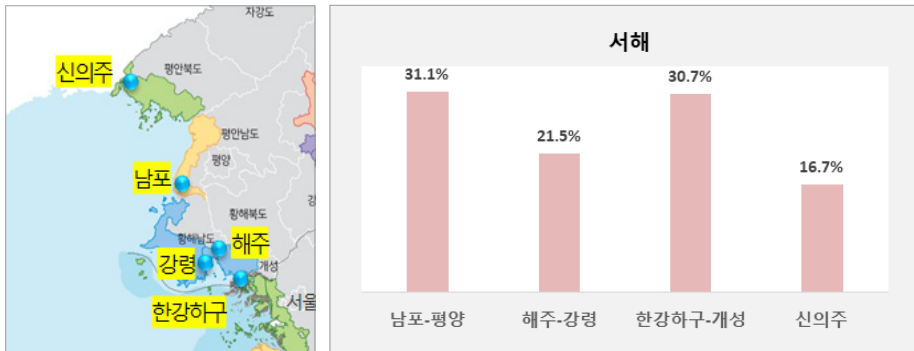
2. 서해경제공동특구

가. 서해경제공동특구 대상지 우선순위 및 개발유형

서해경제공동특구 역시 그 범위가 공식적으로 논의된 바가 없지만 기존에 논의되었던 서해평화협력특별지대 내 한강하구, 개성과 해주, 서해안에 지정된 북한 경제특구·개발구 등을 고려했다. 수도권에 해당하는 북한의 평양과 남포를 중심으로 해주와 강령, 한강하구와 개성, 지리적으로 다소 떨어져 있지만 서해안 북·중 접경 중심지인 신의주 등을 대상지에 포함시켰다.

이상 남포-평양, 해주-강령, 한강하구-개성, 신의주 등 4개 대상지의 관광개발 우선순위는 남포-평양(31.1%)과 한강하구-개성(30.7%)의 순으로 나타났다. 다음은 해주-강령(21.5%)으로 2007년 당시 서해평화협력특별지대로 구상된 구역과 일부 중복되는 한강하구-개성과 해주-강령이 52.5%로 나타났다.

〈그림 15〉 서해 관광개발의 대상지 우선순위



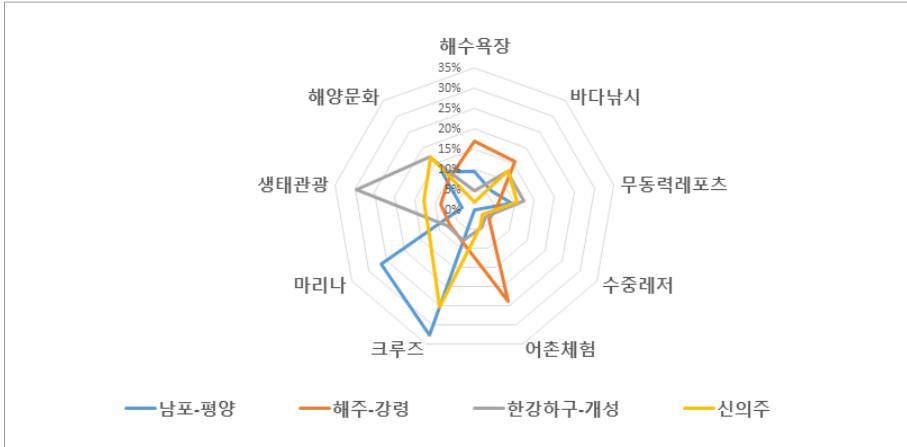
자료: (왼쪽) 저자 작성, (오른쪽) 윤인주 외, 『북한 서해 해양관광 활성화 방안』, p. 101.

각 대상지의 해양관광 유형으로 남포-평양은 크루즈(32.8%)와 마리나(26.6), 해주-강령은 어촌체험(23.9%)과 해수욕장(16.9%) 및 바다낚시(15.5%), 한강하구-개성은 생태관광(29.7%)과 해양문화(17.2%), 신의주는 크루즈(25.5%) 및 해양문화(17%) 등으로 나타났다.

서해경제공동특구의 성격상 개성공단은 물론 남포-평양 산업단지가 핵심구역이겠지만 개발에는 시간이 소요될 것이다. 따라서 단기적으로 한강하구 해양문화 및 생태자원을 활용한 관광을 시작으로 북한 강령국제녹색시범구 등의 어촌체험

마을 조성이 가능할 것으로 보인다. 중장기적으로는 인천에서 출발해 남포·신의주, 더 나아가 중국을 기항하는 크루즈관광상품이 기대된다.

〈그림 16〉 서해 관광개발의 대상지 해양관광 유형



자료: 저자 작성

나. 서해경제공동특구 해양관광 개발 방향

수도권 및 북방한계선과 가까운 정치경제적 특성상 서해에서의 해양관광 개발이 체계적으로 추진되기 위해서는 일정 정도의 위험부담이 존재하는 것이 사실이다. 그러나 서해 관광개발 시 남북 간 긴장완화 및 북한의 대외개방에 도움이 된다는 응답이 가장 높게 나타나 오히려 관광을 적극적으로 활용할 필요성이 있다. 동해안 금강산과 같이 서해안에서도 남북교류를 상징하는 관광 거점을 마련하고 산업·물류의 기반이 되는 교통 인프라를 활용해 중국 연안까지 연결될 수 있을 것으로 기대된다.

서해의 관광개발 기회 중에는 생태·모험·크루즈 등 관련 관광 수요 증가가 높게 나타났고 이에 관한 북한의 관심증대에 따라 남북관광협력에 새로운 패러다임을 제시할 필요성도 높게 나타났다. 예컨대 연구대상지 중 한강하구-개성은 기존 개성관광과 한강하구 공동이용방안으로서 관광목적의 소규모 민간선박 항행을 엮은 생태·문화 관광이 가능하다. 해주-강령 등은 서울·경기 수도권 인구를 목표고객으로 하는 새로운 주말 생태관광, 어촌체험, 바다낚시 대상지로 고려해볼 만하다.

물론 서해는 교통수단 뿐 아니라 편의시설도 부족하고 동해에 비해 연계관광이 부족하다는 약점이 있다. 편의시설 마련은 장기적으로는 관련 인프라를 조성해야 하겠으나 단기적으로는 숙식을 해결할 수 있는 크루즈선을 이용하는 방안이 있다. 연계관광 부족은 서해5도를 경유하는 크루즈관광이나 북한에서 물·보건·의료 등을 주제로 하는 국제회의와 연계한 MICE관광, 남포·평양 인근의 산업단지와 경제개발구를 시찰하는 산업관광 등을 고려해볼 수 있다.¹⁴

이러한 개발에는 북측과의 협의와 협력이 필수적인데 이와 관련하여 북한의 정책 추진 일관성 부족과 산업 간 공간을 둘러싼 갈등과 이해관계 충돌이 우려되는 것으로 나타났다. 북측의 일관성 부족 문제만은 아니지만 실제로 남북 간 공동어로 문제를 두고 동해에서 서해로 대상수역을 바꾸며 논의만 오가다가 진전되지 못한 선례도 있다. 현재로서 산업·물류벨트와 경제공동특구에 방점이 있는 서해에서 관광개발은 본격적인 사업 착수에 앞서 제반여건을 검토하는 차원에서 유의미한 시범사업으로 남북협력의 마중물 역할을 할 수 있을 것으로 기대된다.

한국이 준비할 정책이나 사업으로 꼽힌 남북연계 해양관광지구 지정이 그러한 시범사업의 하나로 고려된다. 금강산과 같이 민간 사업자에게 허락된 남북협력공간을 마련하기 전에 당국 간 일정 공간을 지정하는 형태가 될 것이다. 이는 우리 정부가 북측에 제안한 개별관광 방식과 관련하여 유엔사 관할 하에 있는 남북접경 지역에 한국이 개입할 수 있는 정책수단을 마련하는 방안이기도 하다. 서해경제공동특구 내 남북 양측의 일정 공간을 공동으로 지정하고 남북한 주민 및 외국인의 자유로운 관광 활동과 면세 혜택 등을 허용하는 것이다. 이 공간 안에 남북한 주민 및 민간 사업자가 진출하여 관광 사업에 참여할 수 있을 것이다.

관광개발의 기대효과 중 가장 큰 것은 연관 산업의 발전이다. 서해는 지리적으로 멀리 떨어진 동해에 비해 평양과 가까워 북한의 대외개방 신호를 표출하고 관련 정책을 실험하는 데 유리한 측면도 있다. 서해에는 기존의 남북협력 공간이 없는 상태이므로 동해에 비해 좀 더 시간적 여유를 가지고 계획을 구상할 필요가 있다. 북한의 비핵화와 그에 따른 대북제재 완화 등이 이루어지고 난 후부터를 계획기간으로 상정하여 신경제구상의 서해안 산업·물류 벨트 관련 인프라 조성 및 관련 관광 사업에 남북협력기금과 국외 민간자본을 유치할 수 있을 것으로 기대된다.

¹⁴ 보다 다양한 가능성은 윤인주, 『북한 서해 해양관광 활성화 방안』, p. 42·63·77·88 참고.

V. 결론

이 연구는 지난 2년에 걸쳐 시차를 두고 수행된 전문가대상 설문조사를 비교분석하고 그 결과를 토대로 동·서해공동특구 내 해양관광 개발 방향을 제안하고자 했다. 동·서해 관광개발 여건의 강점과 약점, 기회와 위협 요소는 대동소이했다. 관광개발의 필요성 및 기본방향, 시급요소 및 남북협력, 추진시기 및 기대효과, 재원조달 및 준비사항 등에는 차이가 나타났는데 여기에는 동·서해의 지정학적 여건이 반영된 것으로 해석된다. 동해관광공동특구에 대해서는 주요 대상지의 우선순위 및 해양관광 유형을 도출하고 기존 금강산사업을 토대로 관광대상지를 북한에서 한국 쪽으로도 확장하면서 관광수요를 고려한 해양관광자유구역 지정을 포함하는 단계적인 확대 방안을 제안했다. 서해경제공동특구 역시 대상지의 우선순위 및 해양관광 유형을 도출하고 서해에서의 관광개발 필요성과 기존 계획과의 연계 관광 방안 등을 제시했다.

북한이 동·서해공동특구에 관한 공식 입장을 밝힌 바는 없지만 자체적인 관광 및 경제지대 관련 움직임으로 추정컨대 전면 거부할 필요는 없을 것으로 보인다. 하지만 북한이 남북관계보다는 북미관계와 북핵문제, 그와 연동된 대북제재 완화를 더 높은 우선순위에 두는 경우 우리 측 제안을 신속히 수용할지는 의문이다. 실제로 2019년 하반기부터 북한은 북미관계에서 한국의 중재자 역할에 큰 무게를 두지 않는 것으로 보이기도 한다. 북한이 2019년 신년사를 통해 요구했던 금강산 관광 재개조치 이루어지지 않았기 때문에 새로운 사업에 착수하기 보다는 기존에 진행했던 사업부터 활성화하기를 바랄 가능성이 높다.

2019년 10월 금강산 현지도에서 김정은 국무위원장은 남측과 협의해 기존 시설을 철거하고 금강산국제관광특구를 고성향해안관광지구, 비로봉등산관광지구, 해금강해안공원지구, 체육문화지구 등 4개 지구로 구분하고 고성향 여객터미널, 비행장, 관광열차 건설 등을 지시한 바 있다. 2020년 들어 코로나19로 남북 간 협의나 북측 계획이 진전되지 못한 것으로 보이지만 향후 바로 이 지점부터 다시 논의가 시작될 것이다. 그 때는 동해관광공동특구 뿐 아니라 서해경제공동특구 내 관광 추진방안을 새로운 의제로 함께 제시할 필요가 있다. 한반도 관광 시장에서 수도권을 끼고 있는 서해안이 접근성과 시장성 측면에서 관광개발에 더 유리하기 때문이다. 현재와 같은 대북제재 여건 하에서 관광 외에 다른 산업 개발을 시도하기

어렵다는 점도 고려해야한다. 서해안 교통·물류 개선으로 관광이 증가하는 것이 아니라 역으로 관광을 통해 교통·물류 여건 개선을 기대해봄직 하다.

이 연구는 2018년에 발표된 동·서해공동특구와 관련해 공개적으로 발표된 연구가 별로 없는 상황에서 향후 정책 추진에 활용할 만한 구상을 제안했다는 데 의의가 있다. 물론 사정상 공개하지 못한 채 곳곳에서 보다 세밀하고 구체적으로 진행되는 연구도 있을 것이다. 관광은 2020년 5월 현재, 대북제재를 받고 있는 활동이 아니고 남북 당국 모두 관광을 활용한 남북교류 가능성에 관심을 두고 있다는 점에서 연구자, 업계 전문가, 정책 입안자는 물론 국민의 여론 또는 공론을 형성할 필요가 있는 분야이다. 그런 점에서 이 연구는 현 시점에서 가능해 보이는 정책 대안에 관한 전문가의견을 모아 화두로 제시하고자 했다.

연구내용상 동·서해공동특구가 포괄할 수 있는 모든 범위를 다루지 않았으며 관광 중에서도 연안·해양에 초점에 둔 점, 연구방법상 두 설문조사 간에 1년이라는 시차가 존재하는 점, 전문가의견 비교분석을 지면 제약 상 충분히 담아내지 못한 점 등의 여러 가지 한계가 존재한다. 후속연구는 이 연구의 결과로 제시된 지점에서, 예컨대 해양관광자유구역 지정 방안과 같이 더욱 실제적인 정책연구를 이어갈 것이다. 이 외에도 남북관광 재개를 위한 우리 국민의 신변안전 보장이나 우리 사업자의 재산보호, 개별관광에 관련된 법제 개선 방안 등이 시급한 연구주제가 될 것이다.

학술적인 연구는 주로 과거의 정보와 자료를 분석하여 의미를 찾아내고 현재에 필요한 시사점을 던지거나 미래에 투영하고는 한다. 그러나 북한 또는 남북관계, 통일 연구에 있어서는 과거와 미래를 동시에 바라보면서 현재에 필요한 시사점을 찾아내는 것이 유의미할 때도 있다고 생각한다. 이 연구는 그러한 문제의식에서 진행되었으며 한반도 평화와 번영을 위한 다양한 시각과 방법의 연구가 계속되기를 바란다.

■ 제출: 4월 27일 ■ 심사: 5월 6일 ■ 채택: 5월 22일

참고문헌

1. 단행본

- 신용석·최경은. 『금강산관광 재개 관련 현안과 대응방향』. 서울: 한국문화관광연구원, 2018.
 _____. 『신남북관광협력의 정책방향과 과제』. 서울: 한국문화관광연구원, 2019.
 윤인주. 『북한 지역 해양생태관광 협력 방안 연구』. 부산: 한국해양수산개발원, 2017.
 윤인주 외. 『북한 동해 해양관광 활성화 방안』. 부산: 한국해양수산개발원, 2018.
 _____. 『북한 서해 해양관광 활성화 방안』. 부산: 한국해양수산개발원, 2019.

2. 논문

- 김형수·이필구. “마르티네스의 상호작용 모델을 활용한 남북접경지역의 평화적 활용 방안.” 『평화학연구』. 제18권 3호, 2017.
 문혜영·강성진. “외국인 관광객들이 경험한 평양 특 1 급 호텔시설과 서비스-김정은 정권 등장 이후 작성된 트립어드바이저 리뷰를 중심으로” 『관광학연구』. 제43권 8호, 2019.
 박근영·김근중. “한강하구지역의 남북 관광활성화 방안에 관한 연구.” 『한국외식산업학회지』. 제15권 3호, 2019.
 박차오름·이화준·김용호. “공식 관광 홈페이지를 통해 본 북한의 변화 가능성: 웨이백 머신(Wayback Machine) 을 통한 콘텐츠 분석과 상관관계 분석을 중심으로.” 『북한연구학회보』. 제23권 2호, 2019.
 박창원·김봉석. “북한 전시산업 현황 및 남북 전시산업 교류협력 방안.” 『관광연구』. 제34권 제6호, 2019.
 오수대·이수룡. “남북한 접경지역의 공동시장 모델 및 대상 지역 검토.” 『통일정책연구』. 제28권 2호, 2019.
 육동한 외. “동해관광공동특구와 강원도,” 『정책메모』. 제723호, 2018.12.18.
 이계희·최운선·안경모. “북한 영토 및 영공을 경유한 백두산 관광의 가상가치평가법에 따른 가치 측정: 통일인식 및 위험지각을 중심으로 한 추정.” 『관광연구저널』. 제33권 2호, 2019.
 이정훈 외. “한반도 경제권의 중핵 서해경제공동특구 구상,” 『이슈&진단』. 제388호, 2019.10.
 홍길중·배선학. “금강산(내금강) 관광을 위한 남북연결 교통망에 관한 연구.” 『한국지리정보학회지』. 제22권 3호, 2019.

3. 기타자료

- 신재윤. “한반도 평화관광 기본계획: 동해관광공동특구를 중심으로.” 『한반도관광포럼 자료집』. 2019.12.4., 북한대학원대학교.
 윤인주. “신남북관광의 실천과제와 추진방안.” 『지역관광의 혁신과 한반도 평화관광에 대한 특별세미나 자료집』. 2019.3.7., 대한상공회의소.

A Review on the Development of Marine and Coastal Tourism in the Inter-Korean East and West Joint Special Zones : a Comparative Analysis of Experts Survey Results

Yoon, In Joo

This study examines policy measures available in the east coast joint special tourism zone and the west coast joint special economic zone, agreed between two leaders of both Koreas, reflecting new issues raised regarding inter-Korean tourism since 2018, passed more than ten years from the moment that it had ceased in 2008. Directions for developing marine and coastal tourism in the both zones are suggested based on the comparative analysis of expert surveys conducted in 2018 and 2019.

Strengths, weaknesses, opportunities, and threats of tourism development in both zones appeared to be similar overall, but different in details. For the east, increased interest of foreign investors in the North turned out to be the biggest opportunity, while outflow of tourism revenues was considered as a main threat. For the west, even though increased demand of eco-tourism, adventure-tourism, and cruise tourism was a main opportunity, lack of amenities and other tourism activities, inconsistency of policies, and foreseeable conflicts between industries in terms of spaces for development were considered as weaknesses and threats.

In the east zone, the expansion of Mt.Geumgang tourism to the East Sea Rim tourism and overall development of local areas were expected, but several things such as tourism products, personal security, and procedural simplification would have to be addressed. While domestic private capitals and Overseas Development Aids were highly considerable, designation of a marine tourism district connecting both Koreas and support to design related tourism products are required. Priorities are on Wonsan and Goseong, which could be connected and expanded from Goseong-Sokcho, Tongcheon-Yangyang, and Wonsan-Gangneung in phases.

In the west zone, necessities of inter-Korean tourism base, its expansion to the West Sea Rim tourism, and new paradigm of inter-Korean tourism cooperation were raised. Amenities, accessibility, and personal security are urgent questions in the region. While Inter-Korean Cooperation Fund and international private capitals were considered to be more

applicable, inter-Korean marine tourism districts and inducement of private investment were also emphasized. Priorities are on Nampo-Pyongyang and the Han River estuary-Gaesong, where individual tourism could be realized in terms of cruise, MICE, and industrial tourism, etc.

Key Words: East Coast Joint Special Tourism Zone, West Coast Joint Special Economic Zone, Marine and Coastal Tourism, Inter-Korean Tourism, Peace Tourism