

서해안 문화관광산업의 특화방안



이 인 배
(충남발전연구원
기획조정팀장)

1. 머리말

세계은행은 중국경제가 1990년부터 10년간 연평균 10.7%씩 성장하였고, 2001년에는 7.3%, 올해도 이와 비슷한 성장을 전망하고 있다. 앞으로 20년은 중국경제는 연평균 7~8%의 안정적이고 지속적으로 고속성장 할 것이라고 경제전문가들은 예측하고 있다.

국내외 전문가 및 연구기관들은 최근 중국의 WTO가입과 2008년 베이징 올림픽 유치를 계기로 한국경제의 활로는 장기적으로 중국경제를 어떻게 활용하는가에 달려있으며, 이를 위하여 한국실정에 맞는 지역발전 전략을 모색해야만 하는 필요성을 제기하고 있다. 중국의 소비시장 규모는 1978년 대비 20년후인 1998년에는 23배 증가하였으며, 실질소비수준은 6배이상 증가하였다. 이 기간 중 소비지출의 구조적인 변화를 나타내

는 지역별 엔겔계수를 보면, 북경 0.43, 상해 0.40, 광주 0.39, 심천 0.32 등으로 나타나 연안지역은 대체로 개도국 엔겔계수 상한선인 0.5를 벗어나 있다¹⁾

이들 지역의 교통·통신비는 2배, 교육·문화·오락비는 3.5배가 증가하여 소비구조의 변화 속에 생활양식의 변화가 급속하게 진행되고 있음을 보여주고 있다(한광수, 2002). 더불어 WTO 가입을 계기로 개혁 개방이 가속화되면서 가입후 3년내 호텔에 대한 외국인 투자를 허용할 계획을 세우고 있다.(유진석, 2001).

또한, 중국은 급격한 경제성장과 함께 관광시장으로서도 세계각국이 주목하기 시작하였으며, 13억 인구의 거대한 해외여행시장의 잠재성은 이미 오래 전부터 예측된 바 있다. 1998년 5월에는 한국을 여행자유화 국가로 지정함에 따라 방한 중국인이 평균 50%이상 증가하고 있어, 중국은 불과 1년여만에 일본, 미국에 이어 한국의 여행업계 인바운드 부문에서 3위를 차지할 정도로 중요한 위치를 차지하게 되었다.

더구나 최근에는 중국인 방한객이 급증하고 있는데, 1998년 9개 성·시의 한국 여행 개방에서 2000년 6월부터는 한국으로의 관광목적여행 허용이 중국 전역으로 확대되었기 때문에, 중국의 전체

출국자중 한국을 방문한 비율은 4.2%를 차지하였다. 연도별 한국 방문객수는 1991년 78,640에서 2000년 442,794명으로 연평균 19.2%가 증가하였으며, 세계관광기구(WTO)에서는 중국인의 해외여행 대상국가별 인바운드 전망에서 한국방문은 1995년부터 2020년까지 연평균 5.7%의 증가율을 나타내어 지속적인 증가가 이루어질 것으로 전망하였다(한국관광공사, 2002).

한국을 방문하는 중국관광객들이 주로 방문하는 곳은 수도권, 경주, 제주도, 부산, 인천 등이 대부분을 이루고 있고, 한국을 문화유산이 풍부한 국가로 인식하는 것보다는 쇼핑과 놀이를 즐길 수 있는 곳으로 인식하고 있어, 문화유산보다는 의류시장과 백화점 그리고 롯데월드 에버랜드와 같은 테마파크에 관심과 만족을 느끼고 있는 것으로 나타났다(김철원, 1999).

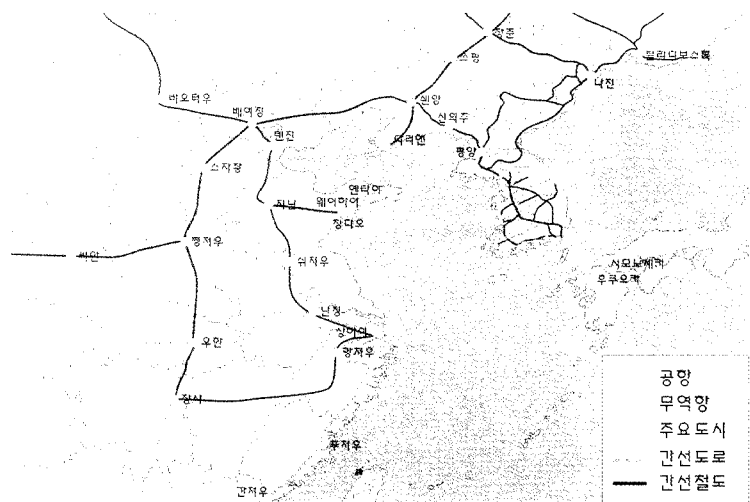
이러한 관광현상과 변화에 따라 중국관광객의 주요 입국경로가 되는 서해안지역은 문화관광에 있어서 동북아권에 대비한 대중국 교두보거점지역으로서 서해안관광발전 전략을 수립하여 추진해야함에도 불구하고 아직까지는 심도있게 다루어지지 못하고 있다.

더구나 인천국제공항과 서해안고속도로의 건설로 관광객 접근성이 급격히 향

1) 엔겔계수는 일반적으로 후진국 0.5이상, 개도국 0.3~0.5, 선진국 0.3이하임

상됨에 따라 서해안 문화관광특화방안을 모색해야 하는 당위성은 매우 크다고 볼 수 있다. 본 연구에서는, 중국의 경제발전과 문화관광의 동향에 대하여 고찰하고, 서해안의 환경변화와 관광산업 현황 및 자원특성 분석과 대중국 관광객을 수용하기 위한 중국관광시장 및 관광객 행태분석을 실시하였다. 이를 토대로 중국 관광수요시장과 서해안 관광공급시장을 비교분석하여 서해안 문화관광의 특화요소를 발굴하여 서해안과 충남의 문화관광산업의 특화방안과 전략을 제시하고자 한다.

그림 [II-1] 환황해권의 지리적 경계



자료 : 김원배 외, 환황해권 주요 항만도시간 연계망 구축전략, 국토연구원, 2000.

〈표 II-1〉 세계 및 동북아시아의 관광산업에 대한 전망

II. 서해안의 관광환경 및 관광산업 현황

1. 환황해권의 관광환경

환황해권의 지리적 경계는 일부 연구자들이 중국의 상하이, 장수, 산둥, 허베이, 랴오닝, 베이징, 톈진, 일본의 남서부, 한반도 전역을 포함하는 광범위한 영역을 환황해권으로 정의하고 있다(Kyushu Bureau MTT, 2000).

현재 서해안과 연계한 환황해권 내에는 10개의 해상노선과 주요 도시를 연결하는 11개의 항공노선이 개설되었고, 환황해권에서 관광지리적 범위는 항공 교통의 발달로 1일 여행권이 될 수 있

연도	지역	총수입 (십억\$)	고 용		GDP		자본투자		정부지출	
			일자리 (백만개)	비율 (%)	백만\$	비율 (%)	십억\$	비율 (%)	십억\$	비율 (%)
1998	세 계	4,373 (100.0)	231 (100.0)	9.4	3,564 (100.0)	11.6	779 (100.0)	11.8	253 (100.0)	6.8
	동북아	723 (16.5)	78 (33.8)	9.7	608 (17.1)	10.3	175 (22.5)	10.2	33.4 (13.2)	7.3
2010	세 계	9,963 (100.0)	328 (100.0)	10.9	8,008 (100.0)	12.5	1,769 (100.0)	12.0	542 (100.0)	7.4
	동북아	1,953 (19.6)	99 (30.2)	10.8	1,589 (19.8)	10.9	436 (24.6)	10.2	85.9 (15.8)	7.6

자료 : WTO, <http://www.world-tourism.org&Wttc>, 2000.

므로 무역, 투자, 비즈니스, 물류, 관광 (김원배외, 2000).
등을 포함하는 통합지역이 될 수 있다 세계관광기구(WTO)는 관광산업이 2010

〈표 II-2〉 동북아시아 역내관광객 성장전망(1997-2020)

(단위 : 천명)

목적지		동북아	중 국	홍 콩	타이완	한 국	일 본
출발지	1997	13,890	2,360	5,810	1,180	2,090	2,450
	2020	42,190	9,420	18,030	3,380	4,640	6,720
중 국	1997	2,770	-	2,300	-	210	260
	2020	14,580	-	12,050	-	1,270	1,260
홍 콩	1997	630	-	-	260	100	270
	2020	4,320	-	-	1,960	370	1,990
일 본	1997	5,450	1,580	1,370	820	1,680	-
	2020	12,020	6,170	1,850	1,100	2,900	-
한 국	1997	2,250	780	360	100	-	1,010
	2020	6,510	3,250	960	320	-	1,980
타이완	1997	2,790	-	1,780	-	100	910
	2020	4,760	-	3,170	-	100	1,490

자료 : WTO&KTPA, 2000.

년에는 세계적으로 3억2,800만명의 고용과 함께 10조 달러 규모의 산업으로 성장할 것으로 추정되며, 동북아시아의 경우 1조 9,530억 달러와 9,850만명의 고용을 창출할 것으로 예상하였다.

관광수요는 1980년에 동북아시아의

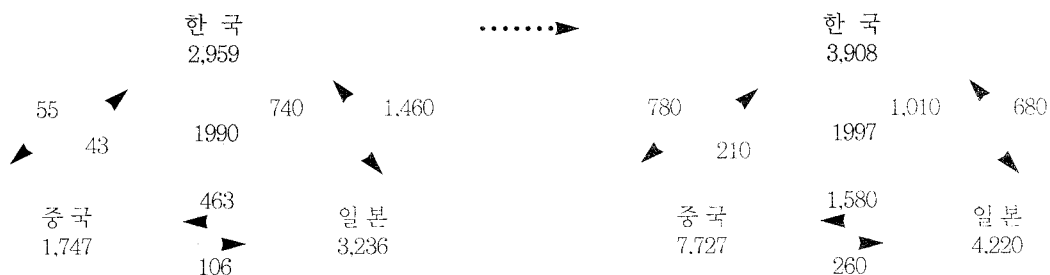
관광객이 전세계 관광객의 4% 정도를 차지하였으나, 1996년에는 8%이상으로 증가하였다.

WEFA와 노무라연구소의 추정에 의하면, 동북아시아내의 지역간 여행은 1997

년에 1,400만명 정도에서 2020년에는 4,200만명 정도로 늘어날 것이며, 동북아 지역에서 한국과 중국, 일본은 지역 간 여행 및 관광에서 주요한 자원국이 될 것으로 전망하고 있다.(KNTO, 1999).

[그림 II-2] 한-중-일 3국간 역내 관광흐름(1990-1997)

(단위 : 천명)



동북아시아의 한-중-일 3국간 역내 관광흐름을 1990년과 1997년을 비교해 보면 한-중과 중-일간에 양방향 이동이 증가하였음을 나타내고 있다.

환황해권내 관광활동은 대부분 각국의 수도에서 이루어지는데, 각국의 수도인 베이징, 서울, 도쿄에 외국관광객의 대다수가 방문하고 있다. 이는 관광기반시설이나 국제적 교통 통신시설이 각국의 수도에 집중되어 있으며, 지방도시에도

관심을 끌만한 관광자원이 존재하지만, 접근이 용이하지 않아 여행객의 대부분이 직접 지방도시에 도착할 수 없기 때문이다.

환황해권내 관광산업의 성장을 위한 도시간 협력사항에서 관광분야는 한-중-일의 교류의 장 및 관광특구 지정, 공동관광패키지상품 개발, 동북아 크루즈 관광상품 및 내륙루트 개발과 공동관광안내지도 작성, 출입국절차의 간소화 사업

등을 추진하고 있다(김원배외, 2000).

2. 서해안 고속도로 건설에 따른 관광 환경의 변화분석

서해안고속도로 건설에 대한 여러가지 직·간접효과로 1995년에서 2010년의 통행시간 단축효과를 측정한 결과, 전국을 대상으로 5개 시·도의 평균은 14.3%의 시간거리 단축율을 나타내며, 충남(20.3%), 경기(17.8%), 전북(17.1%), 인

〈표 II-3〉 환황해권 도시간 협력을 위한 문화관광분야 협력사항

구 분	환 황 해 권 협 력 사 항
도시간 네트워크 및 자유지역	<ul style="list-style-type: none"> · 도시 협력 및 공공의 이익을 위한 도시간 네트워크 구축 · 자유항 네트워크(free port network) 구축
물류 및 사회간접자본	<ul style="list-style-type: none"> · 고속페리 도입 · 정보망 확충 및 항만, 장비, 시스템 표준화 · 동북아 외부지역으로부터의 화물에 대한 공동협력 서비스 · 컨테이너 풀 시스템 및 운송시장의 자유화
문화관광	<ul style="list-style-type: none"> · 코리아타운, 차이나타운, 재팬타운 등과 같은 교류의 장 건설 및 관광특구 지정 · 공동패키지관광 및 도시를 상징하는 기념품 개발 · 동북아 크루즈관광상품 및 내륙루트 개발 · 해외시장에 대한 공동 홍보 · 한국어, 중국어, 일어판 환황해권 관광지도 작성 · 항만도시의 3개 국어(한국어, 중국어, 일본어) 이용 · 정부간의 관광합의, 상호비자, 특별한 경우 정기회의 등 추진 · 도시간 관광협력위원회(Inter-city Tourism Cooperation Council) 구축 · 국가별 출입국 절차의 간소화 · 자유항공수송 증진 및 항공교통제한 완화 · 크루즈 관광코스를 위한 시설개발 : 호텔 체인 등

자료 : 김원배 외, 환황해권 주요 항만도시간 연계망 구축전략, 국토연구원, 2000.

천(12.6%), 전남(12.4%) 등의 순으로 단 안고속도로 개통에 따라 다른 지역과의 유하게 보유하고 있는 자원활용 잠재력이 축되는 것으로 나타났다. 물리적인 접근도가 비약적으로 향상됨으 높아질 것이다. (김정연 이종상, 2001)

이와 같이 서해안지역의 시·도들은 서해 로써 지역의 입지적 잠재력과 지역이 고

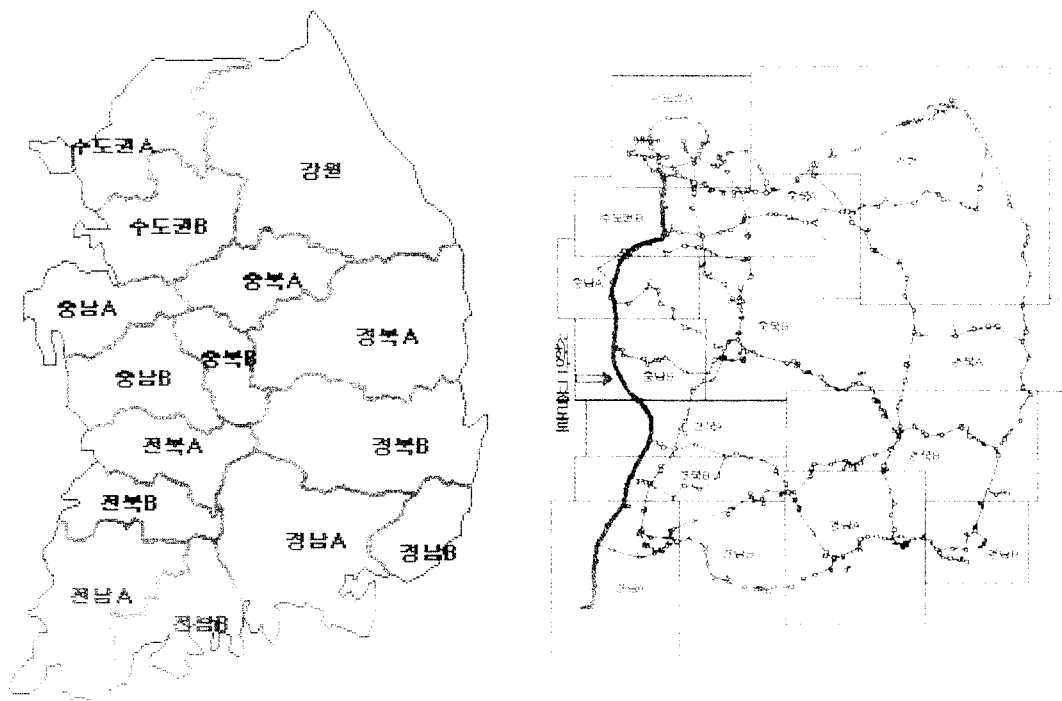
〈표 II-4〉 서해안 고속도로 개통에 따른 지역간 통행시간 단축효과

구 분		지역간 평균 통행시간 ¹⁾		평균 단축시간 (B-A)	단축률(%)
		1995(A)	2010(B)		
(165개 시·군)	인 천	26,624	23,265	3,359	12.6
	경 기	31,227	25,692	5,535	17.8
	충 남	30,734	24,287	6,447	20.3
	전 북	29,448	24,329	5,119	17.1
	전 남	37,867	33,194	4,673	12.4
	계	32,972	28,336	4,636	14.3
서해안 시·도 (83개 시·군)	인 천	16,101	13,911	2,190	13.6
	경 기	14,026	11,639	2,388	17.3
	충 남	12,433	9,691	2,742	21.3
	전 북	12,625	10,279	2,346	18.3
	전 남	17,295	14,493	2,802	16.3
	계	14,433	11,876	2,557	17.9
서해안고속도로 영 향 권 ²⁾ (35개 시·군)	직접영향권	5,669	4,353	1,315	23.1
	간접영향권	5,561	4,153	1,427	26.1
	계	5,617	4,247	1,369	24.5

주 : 1) 지역간 평균 통행시간은 전국, 서해안의 5개 시·도, 서해안고속도로 영향권 등 각각의 분석대상 지역내의 모든 시·군간의 통행 시간의 합을 해당 시·군수로 나눈 것임.

2) 서해안고속도로의 직접영향권에는 인천광역시, 안산시, 시흥시, 평택시, 화성군, 서산시, 보령시, 당진군, 홍성군, 서천군, 김제시, 고창군, 부안군, 군산시, 영광군, 무안군, 목포시 등 17개 시·군이 포함되고, 간접영향권에는 수원시, 안양시, 군포시, 광명시, 부천시, 의왕시, 아산시, 청양군, 예산군, 태안군, 부여군, 전주시, 정읍시, 익산시, 장성군, 영암군, 나주시 등 17개 시·군이 포함됨.

[그림 11-3] 지역별 관광산업 수출변화분석의 지역구분과 교통망도



주 : 1) 수도권A - 서울, 인천(강화, 옹진포함), 의정부, 동두천, 고양, 양주, 파주, 연천, 포천, 가평, 김포, 철원(강원도)
 2) 수도권B - 성남, 과천, 구리, 남양주, 하남, 광주, 양평, 수원, 안양, 광명, 평택, 안산, 오산, 시흥, 군포, 여주, 이천, 용인, 안성

3) 충청A - 천안, 아산, 서산, 홍성, 예산, 태안, 당진
 4) 충청B - 대전, 공주, 보령, 금산, 연기, 논산, 부여, 서천, 청양
 5) 전북A - 군산, 익산, 김제, 전주, 완주, 진안, 무주, 장수
 6) 전북B - 정읍, 남원, 임실, 순창, 고창

7) 전남A - 광주, 담양, 곡성, 화순, 함평, 장성, 목포, 나주, 강진, 해남, 무안, 완도, 진도, 신안
 8) 전남B - 여수, 순천, 여천, 광양, 구례, 고흥, 보성, 장흥
 자료 : 이상건, 사회간접자본(SOC)투자 평가모형의 개발과 응용, 국토연구원, 2001.

또한, 고속도로 건설에 따른 지역간 접근성의 향상은 지역에서 생산되는 재화의 단위 수송비 변화로 나타나게 된다. 서해안 고속도로가 건설되기 전과 건설 후의 지역별·산업별 재화의 평균 수송비 변화율은 평균 수송비가 가장 많이 감소한 경우로는 충남 A 지역에서 수도권 B지역으로 이동되는 경우로 평균 교통비용이 48.5% 감소하는 것으로 나타났다. 다음으로는 수도권 B지역에서 충남 A 지역으로 이동하는 경우 평균 수

송비가 48.3% 감소하는 것으로 나타났다.(이상건, 2001) 서해안고속도로 건설에 따른 관광산업의 수출변화는 김홍배 임재영(한국관광학회 제 51차 학술연구발표 논문집, 2002)의 연구에 의하면, 우리나라 전체의 수출은 40,534억원이 증가하는 것으로 나타나고 있다. 이 가운데 관광관련 산업인 음식점 및 숙박업의 수출은 14억원, 운수 및 보관업의 수출은 201억원, 그리고 문화오락서비스업은 8억원

으로 총 223억원의 관광수출 증가가 발생하는 것으로 분석되었다.

각 지역별로 관광관련산업 수출변화에 대해 살펴보면 다음과 같다. 먼저 음식점 및 숙박업의 경우 충남B지역의 수출 증가율이 0.4%로 가장 높은 것으로 나타났다. 다음으로는 충남A와 전북A지역이 각각 0.2%씩 증가하는 것으로 나타났다. 운수 및 보관업의 경우에도 수출증가율이 높은 지역들로는 충남B지역과 충남A, 그리고 전북A 지역으로 각

〈표 II-5〉 서해안고속도로 건설에 따른 지역별 관광산업 수출변화

구 분	수도권A			수도권B			충남A			충남B		
	98수출 (억원)	수출 변화 (억원)	변화율 (%)	98수출 (억원)	수출 변화 (억원)	변화율 (%)	98수출 (억원)	수출 변화 (억원)	변화율 (%)	98수출 (억원)	수출 변화 (억원)	변화율 (%)
음식 및 숙박	4,156	5	0.1	1,025	2	0.2	286	1	0.2	439	2	0.4
운수 및 보관	88,249	184	0.2	2,288	4	0.2	291	1	0.3	1,804	8	0.4
문화오락서비스	1,165	3	0.3	1,040	3	0.3	12	-	0.4	78	1	0.7
전 산 업 계	690,464	6,869	1.0	111,727	4,840	4.3	26,041	2,009	7.7	71,744	1,064	1.5
구 분	전북A			전북B			전남A			전남B		
	98수출 (억원)	수출 변화 (억원)	변화율 (%)	98수출 (억원)	수출 변화 (억원)	변화율 (%)	98수출 (억원)	수출 변화 (억원)	변화율 (%)	98수출 (억원)	수출 변화 (억원)	변화율 (%)
음식 및 숙박	277	1	0.2	90	-	0.2	486	1	0.1	191	-	0.2
운수 및 보관	1,386	3	0.2	307	1	0.2	2,852	4	0.2	2,751	5	0.2
문화오락서비스	55	-	0.4	12	-	0.3	96	-	0.2	27	-	0.3
전 산 업 계	37,002	428	1.2	2,148	19	0.9	61,353	868	1.4	93,811	308	0.3

자료 : 김홍배 임재영, "서해안고속도로 건설과 지역별 관광산업 수출입 변화, 한국관광학회, 제51차 학술심포지엄 및 정기학술발표대회, 2002에서 재정리

각 0.4%와 0.3%, 그리고 0.2%의 증가율을 기록하는 것으로 분석되었다. 그리고 문화오락서비스업의 경우 역시 이들 3개 지역이 각각 0.7%와 0.4%, 그리고 0.4%의 수출증가율을 기록하는 것으로 분석되었다.(김홍배 임재영, 2002)

3. 서해안 지역개발계획과 관광자원 개발계획

제4차 국토종합계획에서의 서해안지역 개발전략은 동북아를 겨냥한 국제적 생산·교류기반을 구축하여 신산업지대망을 구축하고, 동북아 관문역할을 수행할 물적교통인프라를 구축하는데 초점을 맞추고 있다. 또한 신개발거점축을 조성하여 자유무역지역을 육성하고 외국인 투자유치를 통해 국제수지개선을 꾀한다는 계획을 수립해놓고 있다.

서해안에 접한 광역권계획의 개발방향은 아산반권에 수도권 산업분산을 유도하고 대중국 물류 분산거점지역으로 조성하며, 전주·군장권은 환황해경제권의 국제적 생산거점 형성 및 복합산업지대 조성과 영상산업을 특화하는 것으로 계획하고 있다. 또한 광주·목포권을 중국 및 동남아경제권과의 국제교류거점 육성 및 광소자, 레이저, 광통신 등 첨단 광산업 및 지식산업을 유치한다는

계획이다.

그리고 2001년 12월말 서해안고속도로가 개통됨으로써 경기일원, 충남, 전북, 전남지역의 교통적체 해소 및 물류비절감, 관광산업의 활성화 등이 크게 기대되고 있다.

국토 간선도로망계획은 남북관계를 고려하여 대륙연계에 대비한 간선도로망 확충 추진으로 국도 1호선(자유의 다리~판문점), 국도 7호선(고성~휴전선) 등 단절된 6개 국도를 우선적으로 복원하고, 7×9의 남북 7개축 중 서울~평양~신의주(중국), 서울~원산, 강릉~청진~선봉(러시아) 축을 우선 연결시킬 계획을 수립해놓고 있다.

철도망 개발계획은 동북아 철도망의 일환으로 서해안 경유지역은 목포~서울~신의주~중국동북아 연결노선으로 설정하고 중국횡단철도(TCR)·시베리아 횡단철도(TSR)·아시아횡단철도(TAR) 등과 연결하여 동북아 간선철도망을 형성하고 있다. 또한 상대적으로 낙후한 호남선 정비, 전라선 정비(익산~여수), 장항선 확충(장항~군산 신설), 산업지원 철도망의 확충, 남북관계를 감안하여 장기적으로 남북철도망 신설·연장할 계획을 수립해 놓고 있다.

항만개발계획은 대중국과의 교역증가에

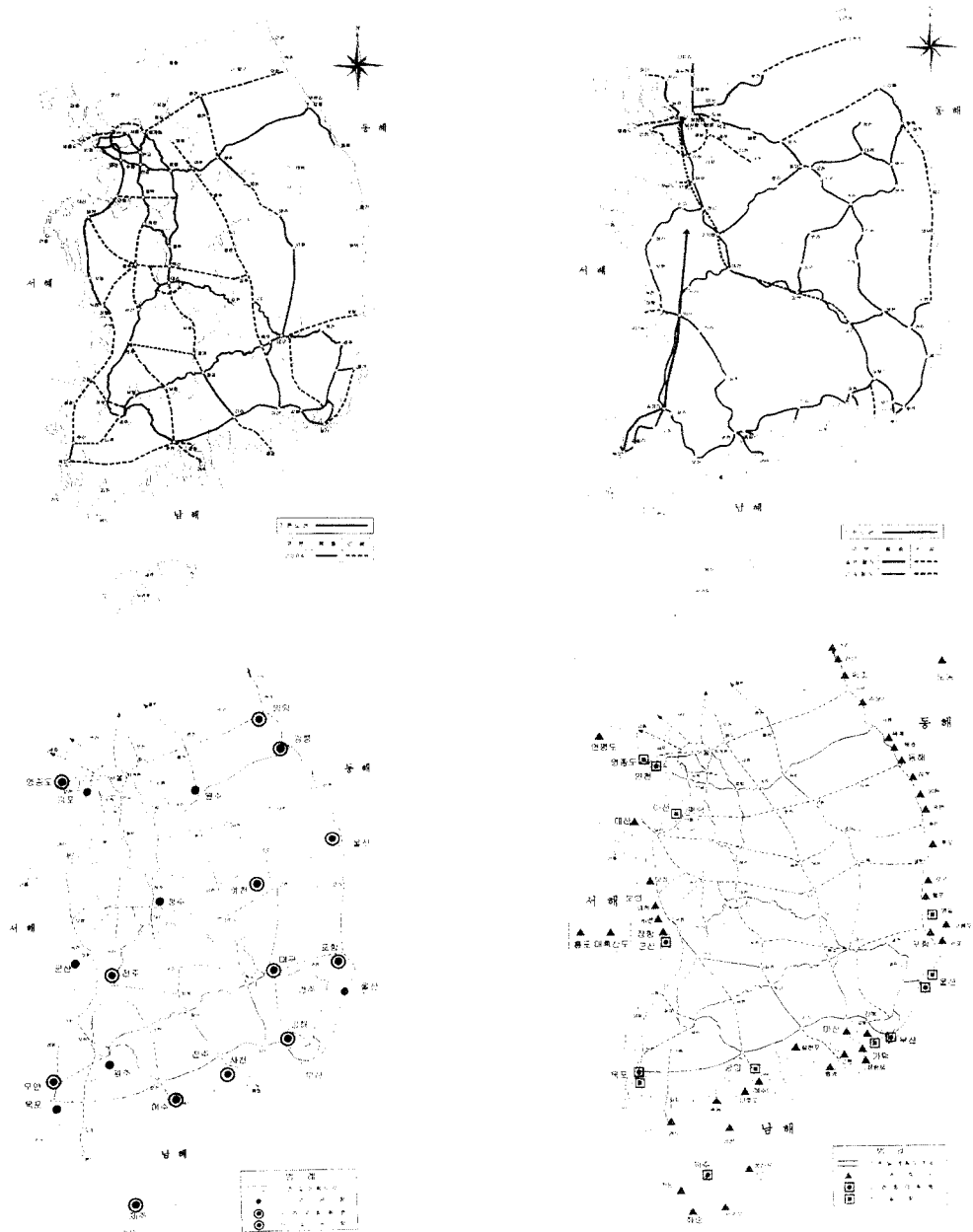
따른 항만물동량에 대비하여 신항만 건설과 기존항만 정비를 통하여 전국적인 항만체계를 구축하는 일환으로 인천, 평택(아산), 군장, 목포 등을 서해안지역의 권역 거점항만으로 육성하고, 마산, 울산, 포항 등을 동해안 국가산업발전을 지원할 수 있는 항만으로 육성할 계획이며, 인천북항, 목포신외항 등의 신항만개발계획과 평택(아산)항, 군장항을 지속적으로 건설할 계획이다. 특히 보령항의 신설과 새만금신항 건설은 새만금사업과 연계하여 개발 예정이며, 해양수산부 계획에 포함되어 있다.

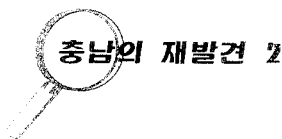
서해안지역 공항은 인천국제공항을 동북아의 중심공항으로 육성하여 항공, 항만, 정보통신, 물류, 레저기능을 갖춘 복합배후도시를 병행 개발할 계획이다.

물류부분은 국제거점항만과 배후 국제거점공항을 연계하여 동북아의 환적수요를 처리할 수 있는 sea-air 복합수송체계를 구축한다는 전략아래 물류 수송분담을 위한 연안해운 및 하천하류의 주운 가능성을 검토할 계획을 수립해놓고 있다.

특히, 서해안지역은 중국과의 인적·물적교류확대와 중국 동해연안의 공업지대형성에 따른 생활수준의 향상 등으로 접근성이 가장 좋고 해상·항공 등의

[그림 11-4] 국가 주요 교통계획도





교통여건이 우수하여 중국관광객 수요가 급증할 것으로 전망된다. 또한 국토의 균형 발전을 도모하며, 통일시대에 대비하여 계획을 수립해 놓고 있다(김택수·박형창, 2001).

서해안과 접해있는 남해안을 국제적 수준의 대표적인 관광거점지역으로 육성하기 위해 부산광역시-경상남도-전라남도 북포에 이르는 1개 광역시, 10개 시 12개 군의 14,000km에 달하는 지역에 부산도시관광권, 해양레저스포츠관광권, 종합휴양권, 역사문화관광권 등 4개 권역으로 나누어 특화 개발을 2009년을 북포로 추진중에 있다(한국관광연구원, 2006).

4. 서해안 관광개발·자원 현황 분석
서해안의 관광자원으로 자연자원이 관광요소가 되는 국립·도립·군립공원의 분포를 보면, 자연공원은 인천을 제외한 경기 4개소, 충남 5개소, 전북 10개소, 전남 11개소가 지정되어 있다. 그리고, 관광객의 편의를 위하여 지정된 관광지는 인천 3개소, 경기 14개소, 충남 22개소, 전북 18개소, 전남 20개소이며, 종합적 관광거점지역을 위하여

개발하는 관광단지는 인천 용유무의관광단지, 전남의 해남화원 관광단지 등이 개발을 추진중에 있는 실정이다.

관광객의 종합 위락·놀이 활동을 위한 종합·전문휴양업은 인천에 송도유원지 1개소, 경기도에 에버랜드, 천마산 스키장, 한국민속촌, 서울랜드, 서울리조트스키장 등 5개소가 있고, 충남은 서대산 레저타운 1개소가 있다.

체육시설로 골프장은 경기도가 66개소로 가장 많고, 스키장과 요트장도 경기도가 5개소와 9개소로 가장 많이 보유하고 있다.

또한, 도시공원과 청소년수련시설이 도시민과 청소년의 관광활동을 위하여 지역별로 입지하고 있으며, 관광객의 휴양을 위한 온천지구는 경기 16개소, 충남 12개소, 전북 13개소, 전남 4개소, 인천 1개소가 지정되어 있다.

외래 관광객 수용태세를 확립하기 위하여 지정하고 있는 관광특구는 2000년에 서해안 지역에 경기도 동두천, 평택시 송탄(2개소), 충남 아산시 온천, 보령대천해수욕장(2개소), 전북 무주구천동, 정읍내장산(2개소), 전남 구례(1개소) 등이 있고, 인천은 지정된 곳이 없는 것으로

나타났다.

서해안 지역 시·도별로 외국인 숙박에 적합한 관광숙박시설은 2000년 7월 현재 인천이 관광호텔 10개소·가족호텔 1개소, 경기도 관광호텔 41개소·가족호텔 2개소·휴양콘도미니엄 11개소, 충남은 관광호텔 12개소·가족호텔 1개소 휴양콘도미니엄 4개소, 전북은 관광호텔 12개소·가족호텔 3개소·휴양콘도미니엄 5개소, 전남은 관광호텔 18개소 가족호텔 1개소·휴양콘도미니엄 2개소가 있다.

또한, 국제회의를 개최할 수 있는 국제회의시설 현황은 1999년 현재 인천 경기 3개소, 대전 충청에 4개소, 광주 전라에 4개소가 있으며, 카지노시설은 2000년 현재 인천의 파라다이스에 1개소가 있다.

관광상품으로 문화관광축제는 경기의 여주도자기박람회·이천도자기축제, 충남의 금산인삼제·서천모시문화제 보령머드축제, 전북의 남원춘향제·무주반딧불축제·익산보석축제, 전남의 영암왕인축제·진도영동축제·강진청자문화제 등이 외래관광객 유치와 지역관광활성화를 위하여 개최되고 있다

〈II-6〉서해안 관광개발 자원 규모(1999년)

구 분		전 국		인 천		경 기		충 남		전 북		전 남	
		개소	면적(km ²)	개소	면적(km ²)	개소	면적(km ²)	개소	면적(km ²)	개소	면적(km ²)	개소	면적(km ²)
자연 공원	국립	20	6,473.1	-	-	1	38.74	2	93.02	4	479.58	5	531.42
	도립	22	747.9	-	-	1	36.45	3	78.44	4	140.92	6	81.81
	군립	29	307.9	-	-	2	25.44	1	1.95	2	22.07	-	-
	소계	71	7,528.9	-	-	4	100.63	6	173.41	10	642.57	11	613.23
관 광 지		194	148.5	3	2.145	14	5.71	22	13.05	18	12.67	20	35.64
관광단지		9	50.4	1	6.248	-	-	-	-	-	-	1	5.08
휴 양 업 (종합/전문)		28	32.8	1	0.252	5	11.58	1	1.76	-	-	-	-
체육 시설	골프장	135	146.4	2	0.837	66	81.04	4	4.76	3	1.91	5	6.13
	스키장	15	15.8	-	-	5	2.35	-	-	1	4.40	-	-
	요트장	6	0.2	-	-	9	0.09	2	0.01	-	-	1	0.01
	승마장	24	0.4	1	0.017	1	0.04	-	-	1	0.02	-	0
소계		180	162.8	3	0.854	81	83.53	6	4.77	5	6.33	6	6.14
도시공원		5,341	308.3	26	22.04	54	88.70	66	23.57	22	19.71	54	37.72
청 소 년 수련시설		533	22.7	16	0.371	73	4.81	48	1.45	29	2.62	56	2.55
유 원 지		171	124.7	5	5.191	18	10.29	7	2.22	7	11.69	13	6.02
자연휴양림		83	1,187.9	-	-	6	45.39	10	23.65	9	44.96	11	27.85
관광농원		379	9.4	-	-	19	0.39	52	1.30	29	0.61	71	2.08
온천지구		122	153.8	1	0.907	16	13.61	12	10.09	13	21.76	4	4.06
계		7,111	9,730.1	46	40.23	290	364.61	230	255.27	143	762.92	247	740.38

자료 : 한국관광연구원, 제2차 관광개발기본계획(안), 2000.

시도별 지역특산품으로는 인천의 화분
석과 순무, 경기의 포도·조기·명주
도자기·옹기·명석·삼베, 충남의 인
삼·한산모시·사과·호두·참외·복
숭아·토기·거봉포도, 성환개구리참
외·젓갈류·청양구기자·태안해육, 전

북의·한지·부채·죽세공품·목기·
미나리·표고버섯·석기, 전남은 옥석
목화·배·굴비·죽세공품·진돗개·
청자 등이 판매되고 있다.
향토음식과 토속주는 인천의 명계회·
조개탕, 경기의 막걸리·보쌈김치·수

원갈비·양주메밀국수, 충남의 오골계
탕·참계매운탕·우렁찌개·소북갈비
대하·홍성한우고기·꽃계장·인삼어
죽·장어구이·장국밥·인삼주·왕주
면천두전주·한산소곡주·계룡백일주,
전북의 전주비빔밥·청국장·표고장국

복분자술·순창고추장, 전남의 해물장국·배장어구이·석화·죽순·애저탕·용봉탕·등이 인기가 있다.

III. 중국 관광시장의 특성분석

1. 중국과 한국의 문화관광 및 경제교류

한·중 양국간에 있어서의 經濟·文化 交流는 오래전부터 悠久한 역사와 전통을 가지고 있는데 그 시기는 문헌상 약 BC 7세기부터 이미 해상 또는 육로를 통하여 중국의 貨幣와 각종 공산품들이 한국에 유입되었고, 한국의 土産 및 특산품들을 중국에 수출하였다는 것이 기록으로 전하고 있다. 특히, AD 9세기경에는 중국의 동부해안으로부터 당시 당나라 수도인 장안에 이르는 일대에는 신라승려, 상인, 유학생들이 집단적으로 거주하고 있는 “신라방”이 형성되었다 한다.

環黃海圈地域은 신라, 당, 일본의 삼국간에 해상무역은 물론 공업, 조선업, 승려 및 유학생, 선원, 통역 등 주로 해상에 관련된 활동이 황해를 중심으로 이루어지고 있어, 이미 1000여년전에 황해를 사이에 두고 한, 중, 일 삼국간에는 環黃海圈時代를 형성하였다고 하겠다. 이러한 한·중·일 삼국은 수천년 교류를 통하여 역사 문화적으로 아주 밀접하게 동질성을 갖고 있는데, 특히 이 지

역에 공동의 文化遺産인 儒敎文化는 한국과 일본에 도입된지 이미 1,000여년이나 지나 사회풍기, 윤리도덕, 가치관 및 관리모델의 형성에 있어 대단히 중요한 작용을 하고 있으며, 특히 서양의 개인주의보다 공동체주의가 강한 한국, 중국, 일본은 유교에 그 바탕을 두고 있어 앞으로 環黃海圈 經濟協力에 있어 촉매제로 작용할 것이다. 그러면서도 그들은 자신의 고유의 민족문화와 유교 문화 및 서양문화를 적절히 적합하고 동양문화와 현대과학문화를 적절히 융합하여 서방과는 다른 독특한 경제사상과 관리모델을 창조하였다. 따라서 環黃海圈을 중심으로 하는 문화유산은 상호 인적교류와 이해의 증진에 기여하여 순조로운 문화관광의 협력환경이 이루어지고 있다.

우리나라는 대륙붕 소유권을 둘러싸고 1973년 중국과의 접촉을 처음으로 韓·中間에는 무역의 기미가 시작되었으며, 우리나라의 서해안지역을 對中國 進出의 교두보로 하는「西海岸地域開發」을 구상하기에 이르렀다. 이에 따라 1988년에는 국무총리를 위원장으로 하는「西海岸開發進出委員會」를 설치하였고 黃海를 사이에 두고 對岸關係에 있는 중국과 하나의 공동경제형성을 주도하였다. 이후 1992년 韓·中수교와

함께 양국의「環黃海沿岸圈 經濟開發」에 있어서 매우 중요한 역할이 기대되고 있다(김덕수 박형창, 2001).

2. 중국의 문화관광소비와 해외관광 성향

1) 중국인의 문화관광 소비성향

중국인들은 가처분 소득에서 1991년 1,701元이던 것이 2000년도에는 약 3.7배 증가한 6,280元으로 나타나 점차 생활의 여유를 확보해 나가고 있다. 중국인 1인당 소비성 지출의 연간 구성비를 보면, 비율이 제일 높은 ‘식품비’는 점차 감소하여 ‘85년 52.3%에서 2000년 39.2%로 낮아졌으나 여전히 소비부분 1위에 올라있고, ‘의복비’도 점차 하락 추세를 보이고 있다.

반면, ‘의료·보건’, ‘교통·통신’, ‘레크레이션·교육·문화서비스’, ‘주거부분’의 소비 구성비는 점차 증가하고 있다. ‘레크레이션·교육·문화서비스’의 경우 ‘85년 8.2%로 ‘식품’, ‘의복’, ‘가정설비·용품 및 서비스’ 다음으로 소비성 지출부분 4위를 차지하던 것이 ‘99년도와 2000년도도 2위로 올라섰다. 2000년 ‘레크레이션·교육·문화서비스’의 지출 구성비 전체평균은 12.6%이나 고소득층 가정으로 갈수록 그 비율이 높아져 최저 소득가정에서 11.3%인 것이 최고 소득가정에서는 13.2%로 높게

〈표 III-1〉중국인 1인당 연간 소비성 지출 구성비

구 분	(단위:%)			
	1985	1990	1995	2000
식품	52.3	54.2	49.9	39.2
의복	14.5	13.4	13.6	0.0
가정설비/용품 및 서비스	8.6	10.1	8.4	8.8
의료/보건	2.5	2.0	3.1	0.4
교통/통신	2.1	1.2	4.8	7.9
레크레이션/교육/문화서비스	8.2	11.1	8.8	12.6
주거	4.8	7.0	7.1	10.0
기타용품 및 서비스	7.0	1.0	4.3	5.1

자료 : 중국국가통계국, 「중국통계연보」, 2001.

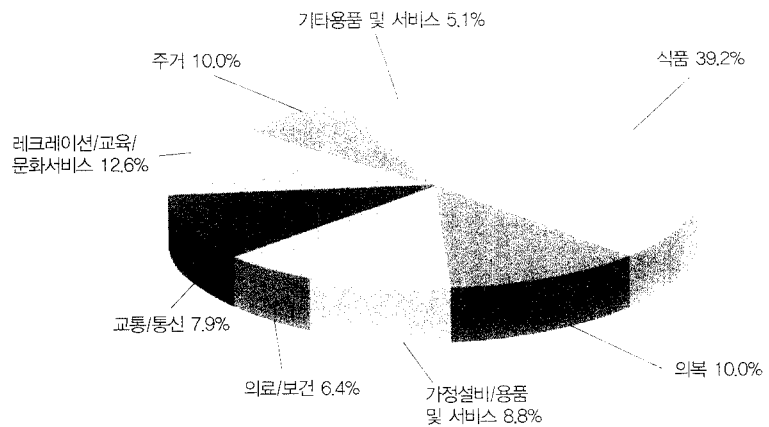
반면, '의료·보건', '교통·통신', '레크레이션·교육·문화서비스', '주거부분'의 소비 구성비는 점차 증가하고 있다. '레크레이션·교육·문화서비스'의 경우 '85년 8.2%로 '식품', '의복', '가정설비·용품 및 서비스' 다음으로 소비성 지출부분 4위를 차지하던 것이 '99년도와 2000년도 2위로 올라섰다.

나타났다. 이로 볼 때 시간이 흐를수록, 소득이 높을수록 관광을 포함한 오락·여가활동 및 문화·교육관련 투자는 점차 증가하고 있음을 알 수 있다.

의 시장개방 압력에 부응, 문호를 개방하는 일환으로 중국인들의 해외여행을 단계적으로 자유화하고 외국인에게 영

주권을 부여하는 것 등을 포함한 6개항의 출입국관리 개혁 조치를 발표했다. 따라서 발표된 출입국조치에 따라 여권

[그림 III-1] 중국인 1인당 연간 소비성 지출 구성비(2000년도)



2) 중국인의 해외 관광성향

중국정부의 자국 국민에 대한 해외여행 개방은 1983년과 1984년 홍콩과 마카오에 대한 친지방문을 허용하면서부터 제한적으로 실시되고, 1995년부터 중국인의 아웃바운드여행이 증가하여 1998년 9개 성·시의 한국여행이 개방되었다. 2001년에는 출입국 개혁조치로, 중국의 세계무역기구(WTO) 가입에 맞춰 외국

충남의 재발견 2

발급이 간소화되어 출국시 신분증과 호적등본만 있으면 여권신청이 가능해지고, 2002년부터 상해(上海), 심천(深圳) 등 일부 도시를 시작으로 2005년까지 중·대형 도시민들은 출국시 이 두 가지 서류만 제출하면 여행국가의 초청장이 없이도 여권을 발급 받을 수 있게 된다. 이로 인해 중국인의 공무, 상무 해외여행이 확대될 것으로 보이며, 해외여행이 특정계층 위주에서 일반서민 계층으로 확대될 것으로 전망된다.

중국인 해외여행 성향 및 주요 송출지역을 보면, 중국인의 여행목적지 선호도는 고유의 문화적 색채가 있는 국가로 변화되고 있으며 현대화된 도시, 오락·쇼핑활동을 선호한다. 여행목적으로는 공무목적의 여행이 현저히 감소하고 있고, 성별·연령별로는 중년층 남성이 해외여행의 주류를 형성하고 있다. 지역별로는 경제개발 정책에 따라 경제력이 높아진 화남지역, 화북지역, 화동지역, 동북지역 순으로 해외여행을 많이 하고 있고, 직업별로는 대기업간부, 개인사업자, 공무원 등이 해외여행의 주도층이다.

통계상으로 보면 홍콩, 마카오 등지와 연결되는 광둥, 운남, 광서 등 남부 접경지역과 러시아, 몽고, 북한으로 통하는 흑룡강성, 내몽고 등 북부 접경지역

의 출국비율이 높다. 그러나 실질적 의미의 해외여행은 광둥, 상해, 북경, 강소, 절강, 복건 등 주로 연안의 경제개발구역이 국외여행을 주도하고 있다(한국관광공사, 2002).

2000년도 중국인의 출국여행은 조직적이고 완만한 발전을 보이며 이미 아시아 지역의 비교적 빠른 신흥 관광 송출국으로 성장하고 있다. 2001년 중국인 출국자수는 처음으로 1,000만 명을 돌파하여, 10,472,600명에 달했으며, 이는 전년대비 13.4% 증가한 수치이다. 이중 공무로 출국한 중국인은 4,841,800명으로 전년대비 2.5% 감소하였으나 개인용무로 출국한 사람은 5,630,900명으로 전년대비 32.0% 증가하였다.

중국인이 방문한(최초 목적지 기준) 상위 10개 지역 및 국가를 보면 홍콩, 마카오, 태국, 러시아, 일본, 한국, 미국, 싱가포르, 북한, 호주의 순이다. 또한 홍콩, 일본, 한국, 북한, 몽고, 싱가포르, 인도네시아, 미국, 캐나다, 독일, 프랑스, 영국, 러시아, 호주와 뉴질랜드 등을 방문한 경우는 전년대비 두 자리 수의 성장률을 보였다(중국국가여유국(www.cnta.com), 「중국여유통계연감」, 2001).

해외여행에 대한 중국인들의 특성으로, 성별로는 남성이 여성보다 많으며 국가

들마다 비슷한 양상을 보이고, 한국의 경우 2001년 현재 남자 62.4%, 여자 37.6%의 비율을 나타내고 있다. 결혼여부는 기혼자가 미혼자보다 전체 방문객 평균 이상으로 국외여행을 많이 하여 방한외래객 기혼자 비율은 72.3%(방한중국인): 59.1%(전체외래객), 홍콩외래객 기혼자 비율은 81.0%(중국인): 67.0%(전체외래객), 싱가포르외래객 기혼자(남성) 비율은 86.0%(중국인): 73.0%(전체외래객) 등으로 즉, 미혼자의 국외여행 비율이 각 국가별로 낮게 나타나고 있다.

연령별로는 30대의 비율이 가장 높고, 한국과 일본의 경우 30대, 20대, 40대의 순이며, 호주의 경우 30대, 40대, 50대 등의 순으로 방문이 많다. 한국 방문 중국인의 경우 20세 이하의 비율이 6.5%로 나타났는데, 일본의 경우는 이 20세 이하의 연령대는 남녀 모두 외래객 조사에서는 없는 것으로 나타나 중국인 젊은층의 한국방문이 다른 국가에 비하여 많은 것을 알 수 있다.

직업별로는 주로 기업인·경영직, 공무원·군인, 관리직, 회사원, 전문직 등의 직업을 가진 사람들이 해외여행을 많이 하였고, 연평균 가계수입은 전체 외래객의 수입보다 훨씬 낮다. 2000년 싱가포르 방문 중국인의 연평균 수입은

S\$9,000(전체외래객 S\$66,000)였고, 중국관광객의 85.2%가 연간 S\$9,999이내의 수입을 가진 것으로 나타났다.

중국인들이 방문한 대부분의 국가들에서 50~60%대가 첫방문이었고, 최근 3년내 방문의 경우, 방한 중국인(2001년)의 1회 방문율은 83.8%, 싱가포르 방문 중국인(2000년)의 1회 방문율은 89.6%로 나타났다.

한국의 경우 업무목적 방문비율이 다소 높으나 관광과 업무의 비율이 비슷하게 나타나고, 일본은 업무비율이 월등히 높고(업무 39.6% 대 관광 5.3%), 반대로 싱가포르, 홍콩의 경우 관광목적 방문비율이 상당히 높게 나타났다.

일본과 한국을 방문한 중국인들은 50%대를 다소 넘는 사람들이 개별여행으로 왔으며, 홍콩 방문 중국인들은 개별여행 비율이 낮고(23%), 호주 방문 중국인은 오히려 개인여행이 76%대로 많았다.

호주방문 중국인은 혼자 온 경우가 57%대로 가장 많았고, 한국과 일본은 단독여행이 21~23%대로, 홍콩, 싱가포르 방문 중국인의 경우 10%대로 나타났다. 가족동반 비율은 한국이 24.0%, 일본 11.1%, 홍콩 32.0%, 싱가포르 32.2%로 조사되었다. 친구·사업동료를 동반한 경우도 한국과 일본 모두 유사하게

52.8%, 57.3%로 아직까지 친구 사업동료의 동반비율이 훨씬 높게 나타났다.

방문중 활동으로는 한국의 경우는 쇼핑, 관광, 식도락 등을 주로 하였으며 쇼핑의 경우 특히 참여도와 소비가 높았다. 싱가포르 방문 중국인의 경우 92.8%가 쇼핑에 참여하여(전체방문객 73.2%) 쇼핑비로 평균 S\$582를 지출, 전체 외래객 평균(S\$434)보다 S\$148가 더 높게 나타났다. 방한 중국인도 쇼핑비로 US\$343을 지출, 전체외래객 평균 US\$311보다 높았다.

또한, 잼블링에 대한 참여도가 타 국가 방문객들보다 높게 나타나 한국의 경우 중국인 20.7%로 전체 외래방문객 평균 10.3%의 2배 이상 높게 나타났고, 호주 방문객의 경우도 '98년도 43.0%에 이어 '99년도 47.0%가 카지노를 방문했다.

중국인들이 즐겨 구매하는 품목으로는 싱가포르에서는 보석(59.8%)과 식품류(36.4%)가, 홍콩에서는 의류(55%)와 보석류(42%)가, 그리고 한국에서는 인삼 한약재(45.1%)와 의류(43.0%)가 가장 높게 나타났다. 홍콩, 싱가포르에서도 약초·한약재를 구입하기는 하는데 그 비율은 각각 8.1%와 9.0%로 미미하게 나타나 한국의 인삼 한약재에 대한 신뢰도가 높음을 알 수 있다.

향후 각국의 재방문 의사에 대해서 한국은 69.9%, 싱가포르 95.4%, 홍콩 80.0%로 나타나 한국의 재방문 의사는 비교적 낮은 것으로 나타났다. 이것은 한국 전체 방문객의 응답에서도 같은 결과였다.

방문시 숙박장소는 호텔비중이 가장 높긴 하나, 한국에서는 호텔 이용(69.1%)이 전체평균(85.1%)보다 낮고, 여관 게스트하우스 이용(25.7%)은 평균(8.5%) 이상으로 높게 나타났다. 일본에서도 유사한 양상을 보이나, 싱가포르에서는 오히려 평균이상으로 호텔 이용도가 높았다.

관광정보원으로 싱가포르 방문 중국인의 경우 최근 3개년간 여행사 비율(28.9%)은 낮아지고 친구 친척비율이 압도적으로 높아졌다(80.3%). 방한 중국인의 경우 친구 친지 동료(36.1%), 여행사(27.1%), 다음으로 인터넷(16.8%)이 급년도 제 3의 정보원으로 등장하여 주목을 끌고 있다. 이밖에 광고, 보도 또한 중요한 정보원으로 등장하였다(한국관광공사, 2001).

3. 중국인의 방한 현황과 특성

1) 중국인의 방한 현황

중국의 전체 출국자중 한국을 방문하는 비율은 1999년까지 3%대에 머물다가

충남의 재발견 2

2000년 처음으로 442,794명이 방문하여 4.2%로 증가하였다. 그리고 1998년도 중국 정부가 한국을 국외여행 자유화 국가로 지정한 이래 1999년과 2000년도의 중국인 총 출국자수 증가율보다 방문하여 증가율이 훨씬 높게 나타나 중국인 관광객 유치에 대해 긍정적 전망을 갖게 해주고 있다.

WTO Tourism 2020 Vision'에 따르면 중국의 아웃바운드는 1995년부터 2020년 기간중 연 12.8%의 성장률로 증가해 세계 아웃바운드 성장률보다 3배 정도 높게 성장할 것이며, 2020년에는 중국은 세계 4위의 아웃바운드 시장이 될 것이라고 전망하고 있다. 이 때가 되면 약 1억 명의 중국인이 아웃바운드 여행을 떠날 것으로 전망되고 있으며, 한국은 1995년부터 2020년까지 연평균 5.7%가 성장할 것으로 예측되고 있다. 한국과 중국간에 항공연항을 개시한 이래 한중간을 연결하는 항공노선은 연차적으로 증설되어 있다. 2001년 12월 현재 한국측의 대한항공, 아시아나항공을 비롯 중국측의 서남항공, 운남항공 등 7개사 도합 총 9개 항공사가 주당 176편을 운항중에 있고, 총좌석 공급량도 45,506석에 이르고 있다.

2) 중국인의 방한 교통수단 및 노선
선편 여객수송은 2001년 8월 현재 10개 노선에 주당 운항이 30회가 이루어지고 있는데, 선편이용은 일반 관광객보다는 소규모 무역상들이 주로 이용하며, 간혹 청소년 단체가 활용하고 있다. 교통수단별로 90년대 초반에는 한국을 방문한 중국인들의 인천항을 통한 입국 비율이 가장 높았으나('91년도 68.9%), '93년부터 인천항을 통한 입국이 전년도에 절반으로 떨어지면서 상대적으로 공항 입국률이 높아지는 추세에 있다. 그리하여 최근 3개 년도에는 전체 입국자의 약 90%가 공항을 이용, 방한하고 있으며 공항 중에서도 김포공항 이용률이 80% 이상으로 가장 높으나 인천공항의 개항으로 2001년도부터는 인천공항을 이용하고 있다.
그 밖의 공항에 있어서는 변화가 보이고 있는데, 제주공항을 이용한 방한율이 근년에 계속 증가추세에 있다. '95년 제주공항의 이용률은 0.1%였으나 2000년에는 4.2%로 증가하였다. 김포공항 이용률 또한 지속적으로 증가하고 있는 것으로 보아 인천항을 통해 들어오던 비율이 이들 공항으로 분산되고 있는 것으로 보인다. 김포공항의 이용은 인천국제공항으로 이전에 따라 공항과 항구를 통한 인천으로의 입국비율은

매우 짙 것으로 전망되고 있다.

3) 중국인의 방한여행 실태분석
2001년 4월 현재, 문화관광부 지정 중국인 단체여행객 전담 여행사수는 총 48개이며, 한국 일반 여행업 협회(KATA)가 지정한 15개의 지정여행사가 중국관광객업무를 담당하고 있는데, 서해안권에서는 인천에 전담여행사 2개, 전북에 1개이고, 경기, 충남, 전남에는 1개도 없고, 전국 63개 중 서울에 전담여행사 37개, 지정여행사 13개 등 50개소가 집중하고 있는 것으로 나타났다.
중국 전담여행사의 의견조사로 본 중국인의 한국여행 실태로 2000년 중국인 단체관광객 유치 전담여행사 상위 10개사 중 8개사의 중국 인바운드 담당자를 대상으로 한 설문조사 결과를 보면, 한국관광의 장점은 겨울철의 눈과 스키 및 스키장, 제주의 경관, 사계절, 발전된 시내모습, 중국과의 근접성, 쇼핑기회 등의 응답이 나왔다.
현재 방한여행 상품은 서울에서 2박 하는 '2박 3일 상품', 제주 1박, 서울 2박으로 구성된 '3박 4일 상품', 부산 1박, 제주 2박, 서울 1박으로 구성되거나 혹은 부산 1박, 경주 1박, 서울 2박 3일로 구성되는 '4박 5일 상품' 등이 있다. 서울에서는 경복궁, 명동, 롯데월드, 전

〈표 III-2〉연도별 중국인 출국현황 및 방한현황(1991-2000)

연도	전체출국현황		한국방문현황		
	출국자(명)	증감률(%)	한국방문자(명)	증감률(%)	구성비
1991	2,134,000	-	78,640	-	3.7
1992	2,930,000	37.3	86,865	10.5	3.0
1993	3,740,000	27.6	99,957	15.1	2.7
1994	3,734,000	-0.2	140,985	41.0	3.8
1995	4,520,000	21.0	178,359	26.5	3.9
1996	5,061,000	12.0	199,604	11.9	3.9
1997	8,172,000	61.5	214,244	7.3	2.6
1998	8,426,000	3.1	210,662	-1.7	2.5
1999	9,232,000	9.6	316,639	50.3	3.4
2000	10,473,000	13.4	442,794	39.8	4.2

주 : 1) '98년부터 출국에 취업목적자 포함됨.

2) 중국인 전체출국자수는 편의상 전단위 수치를 일단위로 바꾸어 계산.

자료 : 1) World Tourism Organization, [Compendium of Tourism Statistics], 각년도.

2) World Tourism Organization, [Tourism Highlights 2001], 2001.

3) Pacific Asia Travel Association, [PATA Quarterly Statistical Report], 2001.

4) 한국관광공사, [한국관광통계], 각년도.

〈표 III-3〉목적지별 중국인 아웃바운드 전망

목적지	연성장률(%)		
	1995-2020	2000-2010	2010-2020
홍콩	7.9	10.0	10.0
마카오	2.8	3.5	3.0
러시아	7.4	8.0	6.0
태국	9.4	10.0	10.0
일본	11.2	12.5	8.0
싱가포르	11.1	10.0	8.0
한국	5.7	5.0	5.0
미국	13.6	14.0	12.0
말레이시아	14.0	15.0	11.0
베트남	22.5	21.0	9.5
기타	21.0	18.0	16.8
전체	12.8	13.5	12.7

자료 : World Tourism Organization(WTO), 「Tourism 2020 Vision」, 2000.

〈표 Ⅲ-4〉 교통수단별 입국(승무원 제외)(1991-2000)

구분	공항						항구					
	김포		김해		제주		부산		인천		기타	
	총수(명)	구성비(%)	총수(명)	구성비(%)	총수(명)	구성비(%)	총수(명)	구성비(%)	총수(명)	구성비(%)	총수(명)	구성비(%)
1991	12,436	28.1	241	0.5	19	0.0	918	2.1	30,454	68.9	120	0.3
1992	13,436	29.7	190	0.4	29	0.1	560	1.2	30,779	68.1	193	0.4
1993	23,575	58.9	296	0.7	103	0.3	511	1.3	15,243	38.1	283	0.7
1994	37,188	58.7	352	0.6	98	0.2	1,573	2.5	23,783	37.6	308	0.5
1995	60,130	74.1	587	0.7	111	0.1	1,862	2.3	17,863	22.0	567	0.7
1996	65,977	72.2	2,057	2.3	172	0.2	2,998	3.3	19,239	21.0	972	1.1
1997	69,710	73.4	4,840	5.1	446	0.5	3,863	4.1	14,560	15.3	1,580	1.7
1998	83,793	80.3	3,677	3.5	3,044	2.9	2,393	2.3	10,012	9.6	1,367	1.3
1999	165,258	80.7	6,277	3.1	5,807	2.8	2,653	1.3	23,395	11.4	1,417	0.7
2000	187,931	82.1	7,252	3.2	9,631	4.2	4,489	2.0	15,609	6.8	3,922	1.7

자료 : 법무부, 「출입국관리통계연보」, 각년도

쟁기념관, 워지힐 카지노, 월드컵 경기장 등을 방문하며, 제주에서는 성산일출봉, 천지연폭포, 도깨비도로 등을 주로 방문한다. 그리고 부산에서는 용두산공원, 자갈치시장 등이 주 방문지이고, 경주에서는 불국사와 대릉원 등이 주요 방문코스에 포함되어 있다.

한국관광사 중국인 관광객들이 불편해하는 사항으로는 고물가, 언어불편, 중국어 안내표지판 부족, 음식, 저렴한 호텔의 부족, 교통체증 및 주차곤란, 중국인에 대한 불친절 등이 지적되었다.

업체에서 중국인 관광객을 유치하는 데 있어 곤란한 점으로는 입국절차상의 분제와 저가의 여행상품 난무 및 업체간 과다경쟁을 가장 많이 꼽았다. 그밖에 저렴한 숙소 부족, 가이드 부족문제 등이 거론되었다.

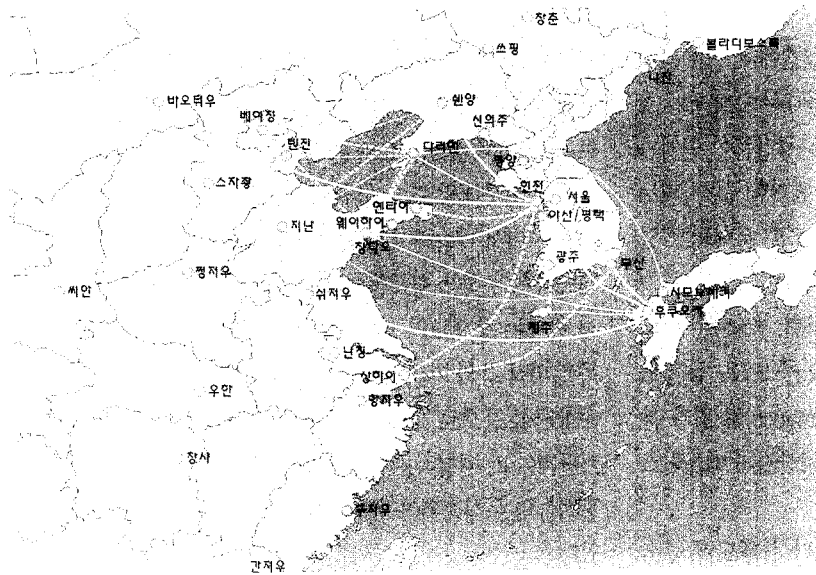
입국절차상의 문제로는 비자발급이 까다롭고, 관광객 중 이탈자 발생시 그 책임이 여행사에 귀속되어 불법체류로 이어질까 항상 불안하다는 의견이 많았다(한국관광공사, 2001).

중국인 방한 관광중 가장 기억에 남는

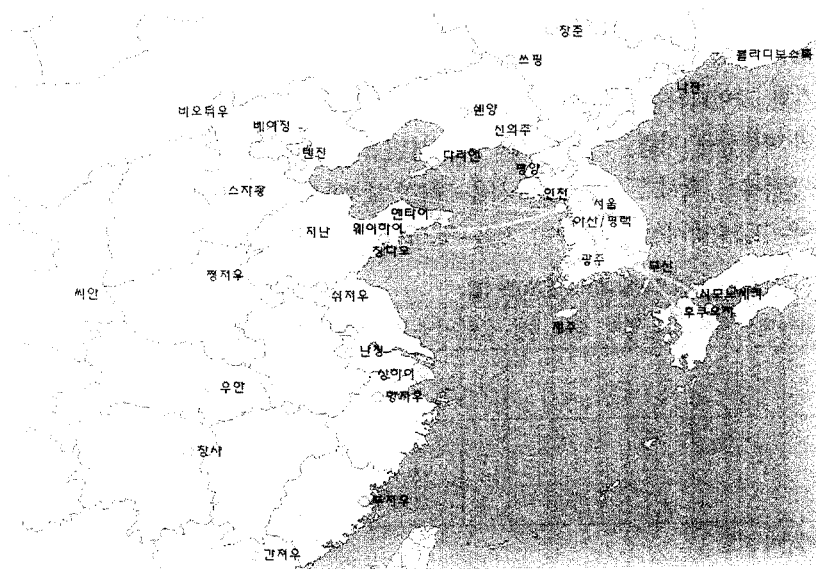
지역은, 제주도(34.5%), 서울(33.6%), 롯데월드(24.3%), 에버랜드(15.8%), 경주(7.9%), 민속촌(7.9%), 휴전선·관문점(3.7%), 부산(3.9%), 설악산(3.3%), 기타(인천) 등(복수응답)으로 방한관광객의 관광코스가 일부지역에 편중되고, 개발이 미약함을 알 수 있다.

또한, 중국관광객이 현재 이용하고 있는 관광패키지 상품의 특성은 주로 서울-제주로 이어지는 4박 5일 상품이 많은 편이며, 한국의 발전된 모습과 관련하여 산업시찰이 포함된 상품들이 경주

[그림 Ⅲ-2]한국-중국간 항공 운항로



[그림 Ⅲ-3]한국-중국간 해상여객 항로



충남의 재발견 2

관광과 연계하여 장기 상품으로 판매되고 있다. 특히, 서울 및 경기지역의 놀이시설 등은 중국관광객에게 인기 있는 코스이며, 남대문·동대문 등에서의 쇼핑관광을 포함하는 관광상품이 인기가 있고, 옵션관광으로 워커힌 쇼, 카지노 등이 인기를 얻는 것으로 분석되고 있다(이현식 김철원, 2001).

김철원(한국관광연구원, 1999)은 중국관광객 수용태세를 중요도-실행도(Importance-Performance)로 평가 분석하였는데, 그 결과 4가지의 매트릭스(matrix)로 나타났다.

첫째, 중요도는 높으나 실행도가 낮은 경우로 한자 표시 안내판, 한국 국민들의 친절함, 첨단·현대적 시설 및 건축물, 입맛에 맞는 중국음식, 편리한 교통수단, 다양한 쇼핑상품, 편리한 쇼핑장소, 다양한 체험의 기회, 차이나타운, 여행안내서, 고품격의 여행상품, 저렴한 여행상품, 한국의 전통음식, 택시기사의 친절함, 수준 높은 고급숙박시설,

중국어 노래방 등이 관광서비스 관리측면에서 집중적으로 개선해야 될 항목으로 분석되었다.

두 번째, 중요도와 실행도가 높은 경우로, 화교안내원들의 노련한 통역 안내 서비스와 롯데월드나 에버랜드 놀이시설 등이어서 계속해서 양질의 서비스를 제공하여야 하는 항목들이다.

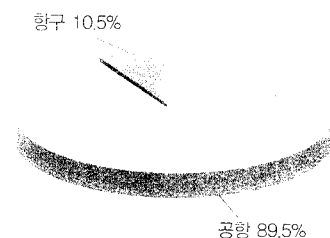
세 번째는 중요도와 실행도가 낮은 항목은 마작 등의 카지노시설과 중저가의 숙박시설 등으로, 이는 해외여행의 초기단계이고, 여행비용에 민감한 중국관광객들의 우선순위가 아님을 보여주고 있다.

네 번째로 중요도가 낮으면서 실행도가 높은 경우는 없는 것으로 나타났다(이현식 김철원, 2001).

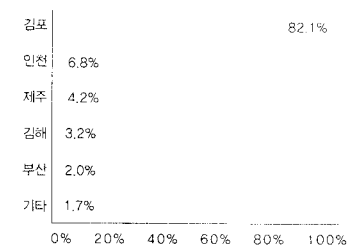
한국에 바라는 여행코스는 서울-제주-부산-경주(35.6%), 서울-제주(18.2%), 서울-제주-부산(13.8%), 서울단독(12.7%), 서울-DMZ안보형(9.0%), 기타(7.5%), 서울-경기(이천 도자기촌, 인

천, 에버랜드) 등을 희망하고 있다. 그리고 가장 즐기고 싶은 한국 여행상품은 쇼핑관광상품(31.7%), 한국의 역사문화와 관련한 상품(20.8%), 한국의 발전된 모습과 관련한 관광상품(19.5%), 롯데월드 등 놀이시설과 연계된 상품(17.7%), 한국의 자연경관과 관련한 상품(16.7%), 복합적 여행상품(2.4%) 등으로 나타나고 있다(이현식 김철원, 2001).

[그림 III-4]방한중국인 항공 공항 입국비율(2000년)



[그림 III-5]방한중국인 지역별 입국비율(2000년)



자료 : 한국관광공사, 중국관광시장분석, 2001.

[표 III-5]시도별 중국전담 여행사 현황(2001년 4월)

시도	서울	부산	인천	대구	대전	광주	경기	강원	충북	충남	전북	전남	경북	경남	제주	계
전담 여행사	37	5	2	-	-	1	-	-	-	-	1	-	-	1	1	48
지정 여행사	13	-	-	-	1	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	15
계	50	5	2	-	1	1	-	-	1	-	1	-	-	1	1	63

자료 : 한국관광공사, 중국관광시장분석, 2001.

〈표 III-6〉중국인 단체 관광객 유치여행사 대상 의견조사 결과

구분	내 용
한국관광의 장 점	<ul style="list-style-type: none"> ○ 겨울철 눈과 스키 및 스키장 ○ 제주의 아름다운 경관 ○ 저렴한 관광비용 ○ 뚜렷한 4계절 ○ 깨끗한 환경(거리풍경)과 잘 녹화된 산림 ○ 발전된 시내모습과 에버랜드, 롯데월드 등 위락시설 ○ 쇼핑기회(동대문 일대) ○ 중국과의 근접성 ○ 같은 문화권에 대한 동질감 ○ 관광지에서의 상세한 설명
한국관광시 불편사항 문 제 점	<ul style="list-style-type: none"> ○ 고물가(비싼 식사비) ○ 언어불편(영어, 중국어 모두 안 통함) ○ 중국어 안내표지판(간판) 부족 ○ 음식문제(적은 양, 입맛에 안맞음) ○ 저렴한 호텔부족 ○ 쇼핑지 부족 및 쇼핑품목의 획일성 ○ 교통체증, 대형차의 주차곤란 ○ 중국인에 대한 불친절(명동, 일부 관광지 및 호텔)
주 요 방 문 지	<ul style="list-style-type: none"> ○ 서울 및 인근 : 경복궁, 롯데월드, 에버랜드, 민속박물관, 민속촌, 위커했 카지노, 동대문, 남대문, 명동 ○ 제주 : 용두암, 성산일출봉, 도깨비도로, 천지연폭포, 목석원 ○ 부산 : 해운대, 용두산 공원, 국제시장, 자갈치시장 ○ 강원도 : 설악산, 스키장
유치상의 어려운점	<ul style="list-style-type: none"> ○ 입국절차상의 문제 <ul style="list-style-type: none"> · 까다로운 비자 발급 문제 · 출입국 사실증명 과정에서의 제문제(의무적 실시) · i)시간소요, ii)인지세 부담, iii)노동력 부담 · 이탈자 문제(관광객 이탈시 책임이 여행사 귀속) · 입국시 입국심사대에서의 차별대우 ○ 저가의 여행상품(너무 낮은 단체비)과 업체간의 과당경쟁 ○ 서울지역 호텔부족 ○ 가이드 부족문제
취급상품	<ul style="list-style-type: none"> ○ 2박 3일 상품: 서울 2박 ○ 3박 4일 상품: 제주 1박, 서울 2박 ○ 4박 5일 상품: 부산 1박, 제주 2박, 서울 1박 부산 1박, 경주 1박, 서울 2박
개 발 유망상품	<ul style="list-style-type: none"> ○ 고급투어 상품(부유층 대상) ○ 스키투어 상품 ○ 한류상품(드라마 촬영지 방문, 한국에서의 콘서트 관람) ○ 섬상품(한려수도, 제주 우도 등) ○ 쇼핑상품: 인삼

자료 : 한국관광공사, 중국관광시장분석, 2001.



Ⅳ. 서해안 문화관광산업의 특화 방안

1. 서해안 문화관광산업의 특화방안 모색을 위한 접근의 틀

서해안의 문화관광산업의 특화방안을 모색하기 위해 중국의 관광수요시장과 서해안의 관광공급시장을 대응·분석하여 대안을 제시하였다. 특히, 중국관광객은 1998년부터 한국방문을 허용하기 시작하였기 때문에 중국관광객을 수용할 수 있도록 우선적으로 관광수요시장을 분석하고, 이에 적합한 관광공급을 추진해야 한다.

따라서 서해안권의 광역적 관광환경과 전망으로 서해안 관광환경의 비전을 검토하고, 중국 관광시장의 특성과 방한 중국관광객의 행태를 분석하였다. 여기에서 중국 관광수요시장과 서해안의 관광공급여건을 비교 분석하여 도출된 대응분석을 통하여 대중국 방한 관광객을 위한 서해안 문화관광산업 특화방안을 모색하였다. 여기에서 포괄적으로 제시된 특화방안을 중심으로 충청남도의 사례를 통해 문화관광산업의 특화방안과 추진전략을 제시하였다.

2. 중국 관광수요시장에 대한 서해안 관광공급시장의 대응분석

서해안의 문화관광산업의 특화방안을 모색하기 위해서는 우선적으로 중국의

관광수요를 분석한 후에 한국과 서해안의 관광특화 방안의 대안 제시가 가능하다. 그러므로 앞에서 분석된 중국관광시장에서 중국인의 소득 및 지출구조와 해외관광성향, 방한 교통수단 및 노선과, 방한 중국 관광객 행태로 관광상품에 대한 의견, 참여관광지 및 관광코스, 선호관광활동 등을 중점적으로 분석하여 대응할 수 있는 대안을 제시하였다. 구체적인 내용은 다음의 <표 IV-1>과 같다.

3. 서해안 문화관광산업 특화방안

서해안의 문화관광특화 방안의 대안을 제시하기 위하여 중국의 관광수요시장과 서해안의 관광공급시장 대응분석을 통하여 서해안에 적합한 문화관광산업 특화방안을 살펴보고있다.

세부적인 특화방안의 모색은 중국 관광시장이 13억의 대규모 시장이기 때문에 국가·연합광역자치단체·개별광역자치단체 등의 3가지 측면에서 체계적으로 추진할 수 있도록 방향을 제시할 수 있다.

1) 국가적 차원의 중국 관광객 유치 방안 마련

①「서해안문화관광벨트 개발계획」수립과 사업 추진 필요
영종도 신공항의 건설과 인천 평택 보

령 장항 군산 목포항 등 양호한 항만시설 보유, 서해안고속도로 건설로 교통여건의 개선됨에 따라 서해안지역의 국제관광객 비중 증가할 것으로 전망되고 있다.

또한, 서해안에 백령도, 강화도, 안면도 국제관광지, 보령관광특구, 태안해안국립공원, 변산반도국립공원, 흑산도, 홍도 등 양호한 관광자원이 풍부한 한강해권 교류 거점지역으로서 관광문화기능의 집중과 교류가 급속하게 증가할 것이다.

향후 서해안고속도로와 수도권, 충부권, 호남권 등 내륙으로 연계되는 격자형 도로망의 구축으로 내륙연계의 양호한 교통망이 형성될 것이다. 따라서「서해안문화관광벨트 개발계획」수립과 사업 추진이 필요하며, 추진방향은 다음과 같다

■ 서해-남해-동해안 3대 벨트형 종합적인 해양관광 활성화 필요

- 남북통일에 대비한 신의주-묘향산-남포(평양)-인천-영종도신공항-보령-장항/군산-목포를 연결하는 서해안관광벨트형 해안관광상품으로 개발

■ 「한강해권 문화관광교류의 전진기지」개발

- 한국, 중국, 일본 등 연계의 문화관광기지 구축

- 특히, 백제문화권과 중국을 해양으로 연결하는 문화관광교류의 테마 개발

■ 「해안-내륙 연계」를 위한 거점지」로 개발

- 인천↔수도권 연계의 수도권 관광지 연계

- 보령/안면도↔백제문화권 연계의 충청권 관광지 연계

- 장항/군산↔무주/지리산/내장산 연계의 호남권 관광지 연계

- 목포↔영산강문화권, 광주권 관광지 연계

■ 「서해안 고속도로 주변의 관광루트」로 개발

- 서해안 고속도로 주변과 연계된 관광벨트 조성

② 전국차원의 중국관광객의 방문관광지와 관광코스의 발굴과 상품화

중국을 비롯한 방한 외국인 관광객의 주요 관광코스인 서울-부산-경주-제주의 유형화된 기존 관광코스를 전국 순환형 신규 관광코스를 개발한다

• 전국 순환형 관광코스시스템 구축과 서해안관광코스의 상품화

• 서해안코스 · 정부코스 · 동해코스 · 남해안코스 · 경춘코스 · 중부내륙코스 개발

• 한-중-일을 연계한 코루즈 상품 개발

[그림 IV-1]문화관광산업의 특화방안 모색을 위한 접근의 틀

서해안권 관광환경 및 전망

중국 관광시장

- 중국인 소득 및 지출구조
- 중국인 해외 관광성향
- 교통수단 및 노선

방한 중국관광객 행태

- 단체관광상품의 제공형태
- 방문 관광지 및 관광코스 형태
- 관광활동 및 만족도

중국 관광수요 방한 중국 관광행태와 서해안 관광공급시장 대응분석

- 접근성 및 관광기반시설, 국내 연계 교통체계
- 중국 관광객 선호 관광지 및 관광코스, 관광활동

대중국 관광객을 위한 서해안 관광산업 특화방안 모색

충청남도 관광산업 특화방안 및 추진전략 사례 제시

③ 중국관광객 입국절차의 개선

관광객들의 불편을 없애기 위해 방한 중국인의 비자수속을 간소화해야 한다. 또한, 출국전 및 입국후 불법체류 관리 강화의 정책 채택, 순수 관광목적 방한 중국인인 전용 입국심사대 설치, 개별 비자 발급조건을 완화하여 초청장을 보 다 원활하게 하는 기준이 마련, 2000년 6월부터 방한 여행이 자유화 된 이후 급증하는 중국관광객을 위하여 사증발급의 대상이 일반단체관광객, 개별여행객에 대한 조항 개정 등을 정부차원에서 추진한다(김철원, 1999).

2) 5개 시 · 도 광역자치단체의 중국시장 활성화 추진

① 중국 연계 관광항구도시 개발과 도시관광기반시설 확충

중국인들이 방문하는 관광항구도시에 숙박시설과 전문식당, 쇼핑센터 조성 등 도시관광기반시설을 확충한다. 이를 위해 인천, 평택, 보령, 군산, 보령 항구 도시에 중저가 숙박시설 확충, 우수식당 지정 및 전문식당가 조성, 관광거점 도시별 대규모 차이나타운 조성, 중국어 안내센터 설치 등을 추진한다.

② 중국인 입국절차 개선

방한 관광객의 편의를 위하여 인천항과 같이 군산, 평택, 보령, 목포항 등을 통한 중국인 관광객의 출입국을 허용하여 광역지자체별로 중국관광객을 수용하

[표 IV-1] 중국 관광시장과 서해안 관광공급시장 대응분석

구 분		중국 관광시장 분석	서해안 관광공급시장 대응분석
중 국 관광 시장	소득 및 지출구조	<ul style="list-style-type: none"> · 고소득은 중국 동부해안지역 (상해시, 천진시, 광둥성 등) · 레크레이션 문화서비스 비용급증(2000년 12.6%) · 중산층 급증(2억5천만명) · 인터넷 산업(연평균60~80%증가) 	<ul style="list-style-type: none"> · 인천국제공항 항구에서 서해안권 관광도시로 연결 · 중국인 대중관광을 위한 관광시설 및 다양한 프로그램 개발 · 서해안권 인터넷 관광상품 및 정보제공
	해 외 관광성향	<ul style="list-style-type: none"> · 2000년 6월 한국여행 전면 개방 · 초청장 없이 해외여행 가능 · 현대화 된도시, 오락, 쇼핑 선호 · 연안 경제개발구역 국외여행 주도 · 한국 여행 2020년까지 연평균 5.7%씩 증가 예상 	<ul style="list-style-type: none"> · 중국-인천 평택 보령 군산 목포간 관광전용 항구 개발 · 인천 평택 보령 군산 목포를 국제 거점관광도시로 개발 · 중국연안과 서해안 자치단체간 자매결연 및 여행자유지역 지정
	방 한 교통수단 및 노선	<ul style="list-style-type: none"> · 90% 정도 인천으로 방한 (인천공항 80%이상 방한) (인천항구 방한 6.8%) · 제주공항 증가추세(2000년 4.2%) 	<ul style="list-style-type: none"> · 관광도시별 차이나관광타운 조성 · 인천-평택-보령-군산-목포-제주 단체관광상품 개발 · 인천에 대규모 중국관광타운 조성
방 한 중 국 관광객 형 태	관광상품	<ul style="list-style-type: none"> · 전담여행사 서울집중(서해안 3개) · 서울 부산 경주 제주상품 일색 · 업체간 과당경쟁 저가상품 제공 · 저렴한 숙박시설, 음식문제 해결 · 중국어 가이드부족, 불친절 해소 · 고소득층의 대상 상품 개발 	<ul style="list-style-type: none"> · 서해안권 광역지자체에 중국전담 여행사 집중 육성 · 관광거점 항구도시에 중저가숙박 시설, 중국전문음식점 등 확보 · 중국어 안내원 집중 육성 · 고소득층 대상 리조트 휴양지개발
	참 여 관광 지 및 관광코스	<ul style="list-style-type: none"> · 일부지역에 편중 (제주도, 롯데월드, 에버랜드, 경주, 민속촌, 설악산 등) · 서울-제주-부산-경주(35.6%) · 서울-제주(18.2%) 서울(12.7%) · 서울-제주-부산(13.8%) 등 	<ul style="list-style-type: none"> · 중국관광객 선호 관광지 개발 (송도, 안면도, 군산, 목포 등) · 전국 대상 격자형 관광코스 개발 (서해안코스-경부코스-동해코스 남해안코스-경춘코스-중부내륙 코스 등)
	선 호 관광활동	<ul style="list-style-type: none"> · 쇼핑관광활동(31.7%) · 한국 역사 문화관광활동(20.8%) · 한국발전 산업관광상품(19.5%) · 놀이시설 테마파크 활동(17.7%) · 자연경관 감상활동(16.7%) 	<ul style="list-style-type: none"> · 중국인 선호 관광쇼핑센터 개발 (인삼, 의류, 식료품 등) · 산업관광상품개발(만도체, 자동차, 석유화학 등) · 지역별 테마공원 조성과 한국의 역사문화, 자연경관 관광코스 개발

여 지역관광으로 연결한다.

③ 중국관광객 전문여행사 인센티브 제
공과 중국여행업자 팸 투어 실시
서해안 시·도별 중국관광객 전문여행
사의 인센티브 제공을 통해 중국관광객
을 유치하고, 중국여행업자 팸 투어를
서해안권 5개 시·도에서 연합하여 추
진한다. 나아가 인터넷을 통한 사이버
마케팅을 강화하고, 중국관광객 전문여
행사와 광역지자체별 중국어 홈페이지,
안내 및 예약시스템을 도입하여, 중국
어 안내체계 강화, 우수 중국어 가이드
양성 및 확충 등을 실시한다.

④시·도별 테마관광자원과 주제별 관
광상품의 개발과 쇼핑관광 활성화
시·별로 지역의 자원 특성별로 연계하
여 고가, SIT 상품 등을 개발하고, 쇼핑
관광활성화를 유도하기 위해 지역별
산업단지와 지역특산품의 쇼핑센터를
건립한다.

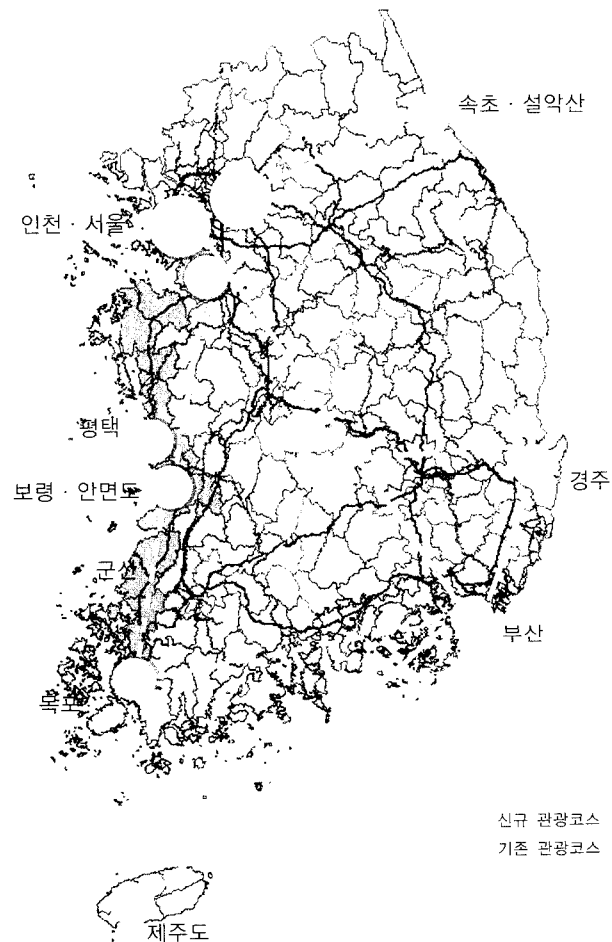
- 테마관광자원 개발 상품화 : 한·중
간 크루즈, 한류형 대형이벤트, 산
업관광 인센티브여행상품, 스키관
광(수도권, 무주권 등)
- 서해안관광코스에 주제별 관광상품
개발 : 쇼핑상품, 인센티브상품, 신
혼여행, 안보형상품, 레저상품, 산업
시찰, 온천휴양형상품, 해양형 상품,
참여형상품, 체육형 상품, 취미형상

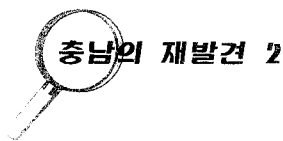
품, 출장형 상품, 청소년 상품, 노인
상품, 식도락 상품, 나이트라이프,
역사탐방 등

⑤ 찾아가는 홍보서비스 활동 강화와
한·중 공동관광상품 개발

시·도별로 지역별로 중국의 송출실적
많은 성·시와 자매결연을 추진하여 체
계적 관광홍보활동을 전개하고, 중국
광둥연한지역과 상해 시장 유치활동 강
화, 스포츠 마케팅 전략 추진, 한·중

[그림 IV-2]중국관광객을 위한 격자형 관광코스 구상도





청소년 교류 활성화 등을 추진한다.

(6) 서해안 문화관광벨트개발 추진위원회 구성과 한·중 연구기관 협력 추진
인천 한·중교류센터 중심으로 서해안 5개 시·도가 연합하여 가칭 서해안 문화관광벨트 추진위원회를 구성하여 서해안권 개발개발을 추진하고, 중국과의 문화관광교류를 활성화하기 위하여 한·중연구기관 협력으로 공동 세미나 개최, 관광관련 자료 교환, 관광인력 육성 교육, 공동관광상품 개발방안 연구, 공동관광투자협력 촉진방안 연구, 관광수용체계 개선방안 연구, 공동마케팅 체제 구축방안 연구, 연구 인력교류 촉진 사업 등을 추진한다.

4. 충청남도 중국관광객 유치방안

앞에서 제시된 서해안 문화관광산업 특화방안에서 제시된 내용을 충청남도의 사례를 통하여 중국관광객 유치방안을 제시하였다. 여기에서는 충남이 가지고 있는 지리적 여건과 문화관광자원 등을 고려하여 중국관광객이 선호하고, 전국적 관광상품과 경쟁력을 강화할 수 있는 유치방안을 제시하고자 한다.

1) 중국인 관광객을 유치하기 위한 관광 기반여건의 조성

① 서해안 해양 관광거점도시 및 관광 항구 개발

서해안고속도로 건설로 인천 및 수도권 으로부터 접근성이 향상됨으로써 서해안 지역은 국내외 관광객을 위한 새로운 관광축으로 부상하게 되었다. 따라서 관광객을 수용할 수 있는 관광기반 시설을 아산·천안, 보령, 안면도·서산, 공주·부여 등에 갖추어야 한다. 이를 위해서는 보령신항을 관광미항으로 조성하고, 보령-안면도간 연육교를 건설하여 안면도 국제관광지와 연결로 해양관광거점도시로 육성해야 한다. 그리고, 대천·아산 관광특구에 관광호텔, 중저가 숙박시설 등과 중국관광객을 위한 중국음식 전문식당과 향토우수 식당 등을 집적화 시킨 식당가를 조성하여 중국관광객에 맞는 음식상품을 제공해야 한다.

또한, 안면도 꽃박람회장을 중심으로 국제적 리조트휴양지를 조성한다. 이를 위하여 2002년 안면도국제꽃박람회와 행사장을 활용한 관광이벤트 상품(중국 곤명과 태안군 꽃박교류행사 등)을 지속적으로 발굴·개최하고, 장기적으로는 이벤트행사와 행사장을 종합한 해양 리조트 휴양지로서 서해안의 휴양관광 거점지역으로 개발하여 방한 중국인을 포함한 외국관광객을 집중적으로 유치한다.

② 서해안 음식특화단지 조성 및 지역 특

산물 센터 조성

중국인에게 식생활은 매우 중시된다. 숙박시설보다도 음식이 방한중국인을 위한 준비가 우선적으로 이루어져야 한다고 해도 과언이 아닐 것이다. 반대 입장에서 한국인의 해외여행에서 특히, 중국여행에서 중국음식에 대하여 겪는 어려움보다도 더욱 심각할 수 있다.

따라서, 해안 관광거점도시 또는 관광지에 음식특화단지를 조성하여 중국음식과 중국인의 식생활에 맞는 한국전통 음식으로 한정식, 불고기(갈비), 삼계탕 등을 제공해서 방한 중국관광객이 방문할 수 있는 여건을 조성한다. 그리고, 쇼핑관광을 선호하고 있으므로 관광지 상가지구에 지역 특산물 판매센터를 조성하여 중국관광객에게 인기가 있는 인삼, 술(민속주), 식료품, 담배, 김치, 약세서리, 머드화장품, 전통민예품, 도자기 토기, 한산모시 등을 판매한다.

③ 한·중·일 연계 역사문화관광 코스

와 내포·백제문화권 관광상품 개발
서해안의 내포지역은 중국과의 문화 교류를 통하여 한국의 문화를 발전시켰고, 일본으로 전파되는 과정에서 많은 역사, 문화자원이 분포되어 있으며, 백제문화권 또한 한·중·일 교류와 밀접

한 관련을 가지고 있어 방한 중국민을 위한 관광코스로 상품화가 가능하다. 그러므로 한·중·일 문화탐방을 관광 코스로 조성하고, 불교·천주교·관방 유적·전통가옥·향토문화 등의 관광 자원을 테마와 체험형 관광상품으로 개발하고, 백제문화권을 경유한 내륙관광 코스는 유성관광특구와 엑스포과학공원, 금산인삼쇼핑센터 등으로 연결되는 충남·대전을 경유하여 서울·부산·경주로 연결되는 경부축 관광코스로서 연계가 가능하다.

2) 지역의 자원특성을 활용한 중국관광객 선호형 관광상품의 개발

① 중국인이 선호하는 다양한 놀이공원과 테마파크 조성

방한 중국인 관광객이 방문지역에서 가장 기억에 남거나 방문을 희망하는 지역은 롯데월드, 에버랜드, 민속촌 등의 놀이공원과 테마파크가 높은 것을 볼 때, 충남에도 아산온천, 상록리조트 등의 기존 온천과 물을 테마화 하여 놀이 시설을 중심으로 안면도 국제관광지, 대천해수욕장, 금강하구둑 관광지, 금산 서대산레저타운, 당진의 합상박물관 등을 다양한 놀이공원과 테마파크를 조성해야 한다. 또한, 외암리민속마을과 온양민속박물관, 현충사 등은 내포지역의 역사문화

〈표 IV-2〉중국관광객 유치를 위한 주제별 상품 분류

분 류	상품유형	상품의 구성
주 제 상품별	쇼핑상품	인삼, 재래시장, 의류, 피혁류 쇼핑
	인센티브상품	테마파크를 포함한 맞춤식 일정
	신혼여행	서울, 제주도, 인천-제주 페리호
	안보형상품	판문점(DMZ), 땅굴, 전망대, 전쟁기념관
	레저상품	서울근교의 테마파크(에버랜드), 송도유원지
	산업시찰상품	자동차, 조선, 철강, 간척지, 석유화학, 반도체
	대형이벤트 상품	국제행사(월드컵 등) 참가 상품
	온천휴양형상품	해수탕, 온천
	해양형 상품	해안도서(백령도, 안면도, 죽도 등)
	참여형상품	지역축제(보령머드, 한산모시, 백제문화제, 인삼문화제 등)
	체육형 상품	축구, 태권도, 궁술, 야구 등 스포츠 중보
	취미형상품	바둑, 마작
	출장형 상품	공무시찰 및 산업관광
	청소년 상품	수학여행 및 교환연수
	노인상품	해수온천, Health Tourism
	식도락 상품	한정식, 불고기(갈비), 삼계탕 등
한 중 일 크루즈 상품	나이트라이프	중국어노래방, 카지노
	역사탐방	강화유적지, 내포문화권, 백제문화권, 영산강문화권 등
	한 중 일 크루즈 상품	한국-중국, 중국-한국-일본 등

자료 : 이현식 김철원, 인천지역 중국관광객 유치방안, 인천광역시 인천발전연구원, 2001.

관, 현충사 등은 내포지역의 역사문화 관광상품으로 방한 중국인에 선호 관광 상품으로 가능하며, 아산시의 기존 관광호텔과 온천시설과 연계하여 중국관광객의 선호형 관광상품으로 개발할 수 있다.

② 산업시찰·온천휴양·체육·문화교류 상품의 개발

중국 관광객이 가장 즐기고 싶은 한국 여행상품에는 한국의 발전된 모습과 연관한 여행상품(29.5%)이 3위이며, 기존의 관광패키지상품의 관광코스에는 포

충남의 재발견 2

항제철과 현대자동차공장 견학 등이 포함되어 있다. 그러므로 충남에 입지하고 있는 대산 중화학산업단지, 아산 테크노파크와 현대자동차공장, 부여의 홍삼제조공장 등이 공무원 시찰 및 산업관광상품으로 개발될 수 있다.

또한, 온양·아산·도고온천과 서해안 지역의 해수탕을 온천휴양형 관광상품으로 개발하고, 각 시·군 지역이 보유하고 있는 종합운동장과 체육관 등을 활용하여 축구, 태권도, 수영, 야구 등의 체육형 상품과 문예회관을 활용한 지역 예술행사의 교류를 통한 관광상품 개발도 필요하다.

③ 지역문화제와 이벤트의 대중국 관광상품 개발

안면도국제꽃박람회장의 활용과 관련 이벤트행사를 발굴하여 지속적 발전시켜 관광상품화하고, 특히 백제문화제에서 중국과 문화교류행사, 금산인산제의 축제체험과 인삼 약초소핑행사, 보령머드축제의 축제체험과 머드화장품 쇼핑행사 등을 중국관광객이 선호하는 관광상품으로 개발할 수 있다.

3) 대중국 문화관광상품 특화를 위한 지역여건 조성

① 중국관광객 유치에 위한 행정·제도적 여건 조성

충남지역 항구를 통해 중국관광객의 직접 입국을 위해서는 국가적인 제도개선이 우선적으로 이루어져야 하며, 중국관광객의 유치를 위한 수용태세의 구축을 위해서는 행정의 적극적인 지원이 필요하다.

특히, 숙박시설의 확보, 중국음식점과 중국인이 선호하는 전통음식점을 개설하기 위해서는 충청남도과 각 시·군의 행정적 지원과 민간사업자, 지역주민들의 적극적인 참여가 있어야 한다.

② 서해안 시·군 관광협회를 연합한 중국관광상품 개발 사업 전개

중국관광객을 유치하는 수용태세의 구축에 충청남도과 시·군의 행정적 지원이 필요하다면 중국관광상품의 개발은 지역 관광협회와 관광사업체가 주체가 되어야 한다.

따라서 지역내의 특화관광산업으로 다양한 중국관광상품을 발굴 육성하고, 관광객을 만족시키기 위한 서비스를 제공하는 노력은 시·군지역 관광협회를 중심으로 각 관광사업체에서 추진해야 한다.

③ 중국 관련 여행상품의 발굴·홍보와 전담여행사와의 협력체계 구축

충청남도과 각 시·군에 보유하고 있는 관광자원을 중국 관련 주제별 관광상품으로 개발하는 노력이 필요하다. 이렇게 개발된 주제별 관광상품은 중국 전

담여행사와의 협력을 통해 관광상품으로 판매되고, 중국의 여행업자 팸투어 강화와 한국측 및 중국측 전담여행사 및 지정여행사를 인터넷상에 소개할 수 있는 공동 홈페이지를 구축해야 한다.

V. 맺음말

중국은 급격한 경제성장으로 관광시장으로서도 세계각국이 주목하기 시작하였으며, 13억 인구의 거대한 해외여행시장의 잠재성은 이미 오래 전부터 예측된 바 있다. 최근에는 중국인 방문객이 급증하고 있으며, 2000년 6월부터는 한국으로의 관광목적여행 허용이 중국 전역으로 확대되어 연도별 한국 방문객 수는 1991년 78,640명에서 2000년 442,794명으로 연평균 19.2%가 증가하였으며, 세계관광기구(WTO)에서는 한국방문은 1995년부터 2020년까지 5.7%를 연평균증가율을 나타내어 지속적인 증가가 이루어질 것으로 전망하고 있다.

그 동안 방한 중국인들이 주로 방문하는 곳은 경부축이 중심이 된 수도권, 경주, 제주도, 부산 등이 주를 이루고 있었으나 인천국제공항과 서해안고속도로의 건설로 문화관광에 있어서 동북아권과 대중국 교두보거점지역으로서 서해안 관광 발전 전략을 수립해야 하는

당위성은 매우 크다고 볼 수 있다. 대규모 시장이기 때문에 국가 연합광역 자치단체·개별광역자치단체 등의 3가지 측면에서 체계적으로 추진할 수 있도록 방향을 제시하였다, 세부적이고 구체적인 실천계획은 향후 보완과정을 통하여 체계적인 연구를 통하여 이루어져야 하겠다.

참고문헌

1. 한광수, “중국시장, 하나가 아니다”, 「중국심포지엄」, 한국경제신문사 삼성경제연구소, 2002.
2. 유진석, “중국경제 도약의 계기, WTO와 올림픽”, 「중국심포지엄」, 한국경제신문사 삼성경제연구소, 2002.
3. 한국관광공사, 중국관광시장분석, 1999.
4. 한국관광공사, 중국관광시장분석, 2001.
5. 김철원, 중국관광객 유치확대를 위한 관광상품개발 방안, 한국관광연구원, 1999.
6. 김홍배 임재영, “서해안고속도로 건설과 지역별 관광산업 수출입 변화, 한국관광학회, 제51차 학술심포지엄 및 정기학술발표 대회, 2002.
7. 이상건, 사회간접자본(SOC)투자 평가모형의 개발과 응용, 국토연구원, 2001.
8. 김덕수 박형창, “서해안시대의 발전전략”, 제1회 서해안포럼, 2001.
9. 김정연 이종상, “서해안고속도로와 연계한 지역활성화 방안”, 제1회 서해안포럼, 2001.
10. 중국국가여유국(www.cnta.com), 「중국여유통계연감」, 2001.
11. 이현식 김철원, 인천지역 중국관광객 유치방안, 인천광역시 인천발전연구원, 2001.
12. 김원배 외, 환황해권 주요 항만도시간 연계망 구축전략, 국토연구원, 2000.
13. 한국관광연구원, 제2차 관광개발기본계획(안), 2000.
14. 충청남도 국토연구원, 내포문화권 특정지역 개발구상 및 지정타당성 조사연구, 2001.

4차국토종합계획과 서해안 개발전략

윤양수
국토연구원 선임연구위원

1. 머리말

1980년대 말부터 우리나라에서는 서해안 개발이 국토개발의 중요한 과제로 부각이 되어 왔는데, 이는 국내·외적인 분명한 이유 때문이었다. 국내적으로는 1970년대 이래로 국토개발 목표중의 하나인 균형있는 지역개발을 달성하는 것이고, 국외적으로는 동북아의 정치적·경제적 관계 개선을 통하여 다가오는 태평양시대에 적절히 대응하기 위함이다.¹⁾

21세기는 전통적인 국경의 의미가 퇴색되면서 무한경쟁 속에서 국가경쟁력이 더욱 강조되는 세계화시대이다. 특히 세계에서 가장 역동적인 발전양상을 보여주고 있는 중국, 일본, 한반도 등 동북아시아 지역은 세계 주요 경제권의 하나로 등장하고 있다. 동북아경제권이 세계 GNP에서 차지하는 비중은

1995년 18%에서 2010년에는 27%로 증가하고, 세계교역에서의 비중도 같은 기간 중 20%에서 30%까지 확대될 것으로 예상되고 있다. 중국을 포함한 中華圈(중국, 홍콩, 대만)은 미국, 일본, EU에 이어 세계 4대 경제권의 하나로 대두되고 있으며, 우리나라의 최대 수출시장으로 매년 130억달러 이상의 무역흑자를 기록하고 있는 무한한 성장잠재력을 갖고 있는 지역이다. 우리나라의 대 중화권 수출은 1995년 238억불에서 2000년에는 370억불로 우리나라 총 수출증가율 26%보다 훨씬 높은 55%를 나타내고 있으며, 수출비중도 미국의 21.6%와 비슷한 21.7%(2000)를 차지하고 있다.

21세기는 중국의 개방화가 결실을 맺는 [中國의 世紀]가 될 것으로 전망이 되고 있다. 중국은 1970년대 말 경제개혁과 개방정책이 추진된 이래 빠른 경제성장을 지속하여 1999년에는 GDP 규모 세계 7위, 교역규모 세계 9위, 외자유치 및 외환보유액 세계 2위의 경제대국으로 부상하고 있다. 또한 구매력 기준의 GDP는 6조달러로 세계 2위로 일본을 능가하는 것으로 추정되고 있다. 향후에도 상당기간 중국은 고도의 경제성장을 유지하면서 2015년경에는

구매력 기준으로 GDP수준이 미국의 수준에 근접할 것으로 전망되고 있다.²⁾

우리나라는 이러한 동북아 경제권의 핵심지역에 위치하고 있으며, 서해안지역은 바로 이러한 무한한 성장잠재력을 보유하고 있는 중국의 華東지역을 비롯한 연안지역과 인접해 있다. 21세기 지구촌 경제시대에 우리나라가 무한경쟁에서 앞서가기 위해서는 중국을 포함한 동북아시아와 유대관계를 더욱 확대해야 할 것이며 이러한 측면에서 서해안 개발의 중요성은 아무리 강조해도 지나침이 없다고 할 수 있다. 국내적으로는 우리나라는 지난 30여년간 괄목할만한 경제성장과 구조적 전환을 거치면서 선진국 문턱에 진입하는 계기를 맞고 있다. 그러나 그 동안의 경제적 효율성 증대를 최우선으로 추진된 개발 과정에서 산업간, 사회계층간, 그리고 지역간의 불균형 문제와 함께 수도권 과밀 문제가 나타났으며, 상대적으로 개발이 낙후된 서남부지역-강원축의 개발촉진이 정치 사회문제로 대두되었다. 이에 따라 서해안 지역의 개발은 한국의 국토개발에서 매우 중요한 과제로 대두되게 되었다.

황해경제권 지역은 이제 보다 진전된 국제분업 및 협력의 단계로 진입되고

1) 윤양수, "한국서해안 지역개발의 현황과 문제점", 황해 국제경제권의 투자와 공간분업에 관한 워크샵 1997, p.64.
2) 한국개발연구원, 2011·비전과 과제: 열린세상 유연한 경제, 2001, p.67.

있다. 진전은 서해안 개발의 필요성을 높여주고, 동시에 개발에 대한 좋은 여건을 제공하고 상호보완적인 동반자적 관계를 요구하고 있다. 이와 같은 국내·외 경제사회환경의 변화에 능동적으로 대처하고 동북아경제권과 황해경제권의 일원으로서 우리나라가 중심 역할을 수행하기 위해서는 이에 대응할 수 있는 국토 및 지역개발 전략이 추진되어야 할 것이다. 이 과정에서 서해안 지역의 역할은 매우 중요하다고 할 수 있으며 이에 상응하는 개발전략이 수립되어야 할 것이다.

본 고에서는 이러한 배경 하에서 먼저 중국의 연안개발전략을 살펴보고 우리나라 국가차원에서 이러한 변화를 어떻게 수용하고 어떠한 전략을 수립하고 있는지 제4차 국토종합계획에서 제시된 서해안 개발과 관련한 전략과 현재 추진 중에 있는 국가차원의 계획을 중심으로 살펴보고자 한다.

2. 중국의 황해연안 개발실태³⁾

1) 중국의 국토개발정책 방향과 목표
중국의 21세기 국토정책의 기본방향은 1995년 중국 국가계획위원회 국토개발 및 지역경제연구소가 발표한 「2000

~2020년 전국국토총체계획」에서 찾아볼 수 있다. 중국 국토정책의 기본방향은 기회의 포착, 개혁의 심화, 개방의 확대, 발전의 촉진, 안정국면의 유지라는 기존의 국가발전 정책을 기조로 하고 있다. 이러한 기조 하에 전체적인 효율을 우선하는 동시에 중점개발과 형평성을 고려하며, 지역간 협조발전을 촉진시키고 절대빈곤을 퇴치한 후, 다음 세기 초부터 지역간 발전속도의 차이를 줄여나간다는 기본방향을 설정하고 있다. 이러한 기본방향에 하에 경제발전 촉진, 경제핵심지구 배치, 중점산업지구 배치 등을 국토개발의 주요전략으로 제시하고 있다.

중국의 국토개발에 있어서의 정책목표는 세계로 향한 국토건설과 전방위 개방이라는 기본전략 하에서 다음과 같은 4가지 목표를 설정하고 있다.

첫째는 국토개발에 있어서 국토종합개발의 골격을 조정하고 특화를 위하여 연해(沿海), 연장강(沿長江), 연롱하이선(隴海線)⁴⁾ 등 주요 개발축과 중점개발구를 중심으로 국토전체의 개발골격을 지속적으로 구축하는 것이다. 이를 위해서는 지역별 비교우위를 기조로 지역간 분업을 합리적으로 조직함과 동시에 성(省)간 광역종합경제구를 기반으로 지

역시장을 육성하고, 지역경제연합과 대외개방 개발을 촉진하는 것이다. 둘째는 기초산업과 기반시설 건설의 가속화를 위하여 교육과 과학기술에 대한 투자를 강화하며, 농업생산여건을 개선하고 생명공학의 연구와 응용을 더욱 중시하는 것이다. 이러한 정책목표에는 농업의 기본적 지위를 확보하고 에너지 원재료 등 기초산업을 강화하는 것을 포함하고 있다. 셋째는 도시화 추세와 도시화 수준의 제고를 위하여 지역특성을 살려 합리적으로 배치하고 소도시 건설을 촉진하며, 수 개의 도시 밀집지대 건설에 역량을 집중하는 것이다. 이러한 목표에는 홍콩에 이어 상하이와 베이징을 국제적 대도시로 건설하는 것이 포함되어 있다. 넷째는 과학기술의 진보를 반영하여 자연자원을 충분히 개발하고 합리적·효율적으로 이용하며, 해양자원을 적극적으로 개발하도록 국토를 정비하고, 방재능력을 제고하며, 환경을 보호하여 지속가능한 발전의 길로 나간다는 것을 목표로 하고 있다.

2) 중국의 황해연안 개발실태와 전망
중국에서는 이러한 정책목표를 달성하

3) 박양호, 「중국의 황해연안 개발과 우리 국토공간구조의 개편」, 대중국 경제협력활성화방안 세미나, 채천년 민주당 정책위원회, 2007.

4) 롱하이선(隴海線)은 장쑤성(江蘇省) 연운강(連雲港)에서 간쑤성(甘肅省) 랴저우(蘭州)까지 연결되는 철도이며, 랴저우에서 다시 신장성(新疆省) 우루무치로 연결되는 蘭新線과 연결된다. 소위 중국횡단철도(「CR: Trans China Railway」)로 신이며 중국에서는 大陸橋(land bridge)라고도 부른다.

면서 지역간 균형개발을 위하여 '거시적 경제배치와 지역간 협조발전전략'을 추진해오고 있다. 거시적 경제배치전략은 경제발전축의 구축, 경제핵심지구의 조성, 중점산업지구의 조성이 주요내용이라고 할 수 있다. 중국의 경제발전축은 두 개의 1급 경제축과 두개의 2급 경제축이 그 기본 골격을 이루고 있으며, 전국적 차원에서 1급 경제축은 남북방향의 연해축(沿海軸)과 동서방향의 연장강축(沿長江軸)이라고 할 수 있다. 연해축은 해양 및 연안수송축을 중심으로 연해지역 도시들로 구성되며, 동

북, 화북, 화동, 화남의 4개 경제구를 연결하는 국토개발축이라고 할 수 있다. 연해축은 1980년대에 추진된 연해발전 전략과 관련정책의 지원 하에 급속한 발전이 이루어졌다. 이에 따라 경제특구, 개방도시, 개방구 위주의 외향적 경제구역이 형성되었으며 연해축은 중국의 경제발전의 실현을 위한 제1단계 전략이라고 할 수 있다.

연장강축은 장강의 내륙수운 및 장강 연안의 철도와 도로망을 중심으로 연강(沿江)도시들로 구성되며, 동부, 중부, 서부경제지대의 화동, 화중, 서남경제구를 연결하는 축이다. 연장강축은 1990년대 이후 중국경제발전 전략상

주력지구의 하나로서, 이 지역의 발전은 중국의 지역간 경제의 협조발전이라는 측면과 함께 소강(小康)상태⁵⁾ 도달이라는 중국의 제2단계 전략목표의 실현과 연관이 된다. 이 축은 현재 한창 논의되고 있는 서부대개발 정책의 주요 개발축이라고 할 수 있다.

중국은 이러한 국토발전축 형성을 위하여 경제특구 등 산업지구를 중점적으로 자유무역과 수출가공의 기능을 겸한 종합적 성격의 경제특구를 비롯하여, 경제기술개발구, 보세구(자유무역구), 종합개발구 등 신개발구를 육성하여 이들을 축으로 연계하고, 축내 지역간 교류촉진을 위하여 철도, 수운 등의 교통

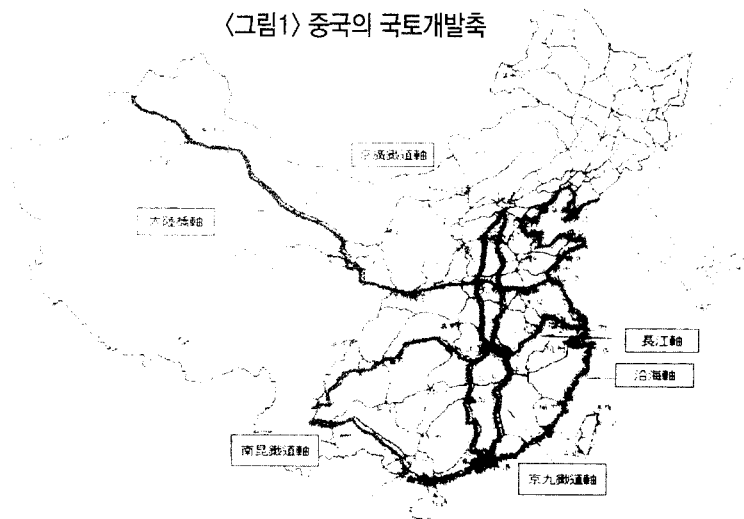
기반 확충을 강화하고 있다. 이들 신개발구의 특징은 첫째, 개발면적이 크고, 둘째, 항구와 공업위주로 사업업종이 다양하며, 셋째, 대부분 심수항(深水港)과 배후지에 넓은 개발용지를 구비하고 있고, 넷째, 비교적 큰 규모의 인구를 보유하고 있다는 점을 들 수 있다.

3. 국토개발의 기본방향과 전략⁶⁾

1) 국토개발의 과제

그동안에 나타난 국토개발의 문제점을 살펴보면 수도권집중과 지역간의 불균형, 환경훼손에 따른 삶의 질 저하, 인프라부족에 따른 국가경쟁력 약화, 그

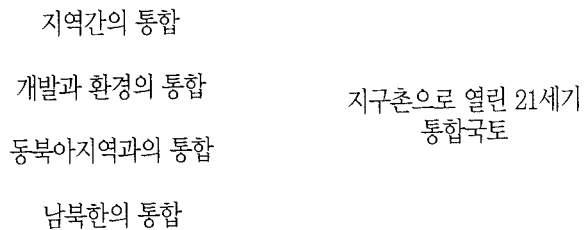
〈그림1〉 중국의 국토개발축



5) 小康수준이란 절대빈곤을 극복하고 의식주 등 기본적인 주민생활육구 충족을 실현할 수 있는 수준의 의미이다.
6) 대한민국정부, 제4차 국토종합계획(2000-2020), 2000.

리고 국민들이 안심하고 살 수 있는 국토여건의 취약에 따른 국토의 안전성 결여 등으로 요약할 수 있다. 21세기에 들어가면서 마련된 제4차 국토종합계획은 이러한 국토개발의 문제점을 치유함과 동시에, 21세기에 전개될 새로운 여건변화에 주도적으로 대응하여 시대적 변화를 국가발전의 기회로 전환하기 위한 국토운영전략을 수립하기 위하여 마련되었다. 또한 새로운 세기에 국가의 융성과 국민의 삶의 질을 동시에 확보하기 위한 새로운 국토비전과 전략을 마련하고, 개발주체별로 그리고 국토개발의 분야별로 향후 발전계획 및 사업계획을 수립·추진하는데 있어서 지침이 될 수 있는 국토관리의 원칙을 제시하고자 마련된 것이라고 할 수 있다. 새로운 여건변화에 따른 국토개발의 과제를 살펴보면 첫째, 21세기를 맞이하여 WTO체제하의 무한경쟁시대의 돌입과 국제경제의 불려화와 중국의 경제성장 등 세계경제의 자유화와 동북아 성장에 적극적으로 대응하고, 둘째, 분권적·자율적 사회로의 진전과 지역의 개성과 특성을 살린 지역경쟁력 확보 등 지방자치시대에 걸 맞는 개발전략 마련, 셋째, 첨단산업과 지식정보산업이 경제발전을 주도하는 지식정보화 세기에 적합

〈그림 2〉 제4차 국토종합계획의 기초



자료: 대한민국정부, 제4차 국토종합계획(2000-2020), 2000.

한 국토여건의 조성, 그리고 넷째로 경제·사회적 안정성장기로의 전환에 대응한 국토정비라는 여건변화에 따른 시대적인 과제를 안고 있다.

2) 계획의 기본방향

제4차 국토종합계획의 기초는 「21세기 통합국토의 실현」이다. 이는 국내의 지역간의 통합, 남북한의 통합, 그리고 동북아시아지역과의 통합을 추진하고, 이의 추진에 있어서는 개발과 환경의 통합을 함께 담는 이념으로, 지구촌으로 열린 21세기 통합국토의 실현이 제4차 국토종합계획 내용에 전면적으로 흐르고 있는 계획의 기초라고 할 수 있다. 이러한 계획의 이념 하에서 국토계획

에서는 더불어 잘 사는 「균형국토」, 자연과 어루러진 「녹색국토」, 지구촌으로 열린 「개방국토」, 민족이 화합하는 「통일국토」를 계획의 기본목표로 설정하고 있다. 균형국토는 국토의 균형개발을 통해 지역간의 통합을 도모하고, 각 지역이 저마다의 개성과 특성을 살린 발전기반을 마련하는 것이고, 녹색국토는 국토계획의 전 분야에서 개발과 보전의 통합을 지향함으로써 21세기 국가발전의 새로운 패러다임으로 제기되고 있는 지속가능한 국토발전을 도모하고 국민의 삶의 질 향상을 추구하고자 하는 것이다. 개방국토는 21세기 세계경제의 핵심지역으로 부상할 동북아 지역과의 통합을 지향함으로써 동북아의 중심교

충남의 재발견 2

북국가, 나아가서는 세계경제의 주도국가로 도약을 도모하는 것이고, 통일국토는 민족의 숙원인 남북의 조화로운 통일을 지향함으로써 이를 위한 남북협력기반을 조성하여 남북한의 통합을 도모하고자 하는 것이다.

서해안 개발이 목표로 추구하고 있는 동북아 교류중심국가로서의 도약과 서해안 지역의 개발은 이러한 제4차 국토종합계획에서 제기하고 있는 더불어 잘사는 균형국토, 지구촌으로 열린 개방국토의 통합국토를 실현하기 위한 하나의 수단인 동시에 목표라고 할 수 있다. 이러한 의미에서 서해안 개발의 추진은 그 필요성과 당위성을 갖고 있다고 할 수 있으며, 효과적인 서해안 개발의 추진은 곧 국토계획의 성공적인 추진과도 직접적으로 연결된다고 할 수 있다.

3) 추진전략

4차 국토계획에서는 국토개발의 목표달성을 위하여 다음과 같은 5가지 기본추진전략을 채택하고 있다.

첫째는 개방형 통합국토축의 형성이다. 개방형 통합국토축의 형성은 한반도가 지닌 동북아의 전략적 관문기능(strategic gateway)을 살려 교류중심국으로 도약할 수 있는 국토골격을 구축하고, 동시에 이러한 국토골격을 조성

함으로써 전국의 모든 지역이 각 지역의 특성과 잠재력에 걸맞게 성장하고 더불어 잘 살 수 있도록 국토의 균형발전을 도모하기 위한 국토골격을 조성하는 전략이다. 이를 위해서는 동북아를 겨냥한 신산업지대망, 국제허브공항과 항만 등의 국제적인 생산과 교류기반을 새로운 국토축 중심으로 구축하고, 신개방 전략거점으로서 무관세 「자유항 지역」을 육성하고, 지역발전의 선도역할을 수행할 광역권을 개발하여 수도권에 대응하는 지방의 성장과 세계화의 전진기지로 육성하는 것을 포함하고 있다. 이러한 국토축의 육성은 분산되고 균형된 국토구조를 형성함으로써 안보차원에서도 부담을 경감할 수 있다.

둘째는 지역별 경쟁력의 고도화이다. 이는 수도권의 집중과 과밀해소를 위해 수도권 기능의 지방분산을 적극 추진하고 동시에 지방대도시의 산업별 수도(首都)화를 추진하고 중소도시를 전문기능도시화 함으로써 지역의 잠재력을 살려 국토균형발전의 거점으로 육성하고자 하는 전략이다. 이를 위해서는 수도권과 상호 보완하는 경제권으로서 광역권을 전략적으로 개발하고 국제교류기반을 구축하여 지방을 세계화거점으로 육성하도록 하고 있다.

셋째는 건강하고 쾌적한 국토환경 조

성을 위한 친환경적 국토관리의 강화전략이다. 국토개발 전반에 걸쳐 친환경적 관리기법을 도입하는 전방위(全方位) 국토환경관리체제를 확립하는 것이다.

넷째는 고속교통·정보망의 구축이다. 이는 공항, 항만, 고속철도 등 동북아의 관문역할 수행을 위한 국제교통인프라를 구축하고 전국을 하나의 생활권으로 묶는 기간교통망을 형성하며 물류비용을 절감하는 것이다. 또한 정보화 시대에 대응하여 「디지털 국토」형성을 위한 정보통신 인프라를 구축하도록 하는 전략이다.

다섯째는 남북한 교류기반의 조성으로서 한반도 차원에서 남북교류협력의 물적기반을 조성하고 이를 동북아 지역과 유럽대륙으로의 확충을 도모하는 전략이다.

4. 4차 국토계획에서의 서해안 개발전략

1) 서해안개발사업의 추진

서해안개발은 이미 1980년대 말 이후 우리나라의 국토개발에 있어서 가장 중요한 화두였다. 이에 따라 정부에서는 1989년에는 태평양시대에 대비한 교역교두보의 구축과 지역균형개발 측면에서 서해안지역의 본격적인 개발을 추진

을 위하여 총 126개 사업에 22조 3천억 원에 달하는(현재 약 57조원으로 증가) 서해안개발사업을 확정하여 2001년을 목표로 추진하여 왔다. 서해안 개발사업의 궁극적 목표는 첫째, 다가오는 태평양시대에 대비한 교역교두보를 구축하고, 둘째, 개발수준이 높은 수도권지역을 제외한 서해안지역의 전반적인 개발수준을 지역균형 발전 차원에서 2001년까지 전국 평균수준으로 제고시키는 것이다. 이러한 목표를 달성하기 위하여 동 계획에서는 다음과 같은 개발방향을 설정하였다.⁷⁾

첫째, 2000년대 첨단산업 주도의 공업구조 변화에 대비하여 전자, 기계, 화학,

자동차, 철강산업 등의 적극적인 육성을 위한 대규모 산업기지와 관련 공업단지의 조성을 추진하고, 국제분업의 심화에 따른 교역증대에 능동적으로 대처하기 위하여 항만, 공항, 고속도로, 철도 등 수송체계를 종합적으로 확충한다.

둘째, 낙후된 지역경제의 활성화를 위하여 고용과 생산의 유발효과가 큰 제조업에 역점을 두어 지방공단의 조성을 촉진하고 용수, 도로 등 지원시설의 확충을 도모하는 동시에 전통적인 식량공급기지로써의 역할을 계속 수행하여 지역소득원으로서의 일익을 담당할 수 있도록 농업용수개발 등 농업기반시설을 정비·확충한다.

셋째, 소득향상에 따라 주요증대가 예상되는 생활용수의 안정적인 공급을 위하여 수계별 광역상수도과 도시상수도시설을 계속 확충하며 산업폐수와 생활하수에 의한 수질오염을 예방하기 위하여 공업단지의 시급 도시에 우선적으로 하수처리시설 건설을 추진하는 것으로 설정하였다.

마지막으로 성장 중심지로서의 중추적인 역할을 담당할 중심도시를 서해안 지역에 조성하는 것이다. 이 중심도시는 중심도시로서 필요한 도시서비스 기능을 가진 뿐만 아니라 첨단산업단지를 포함하는 것이다. 또한 이들 중심 도시 상호간의 접근성을 위하여 고속도로 및

〈표 1〉 서해안개발 사업계획 및 투자실적

(단위: 억원)

사업명	사업수	사업비 (당초)	사업비 (조정)	2000말 실적	향후계획	비고
총 계	126	223,133	572,505	346,903	154,995	
산업기지	6	48,895	62,729	44,531	14,956	추진중 3, 완료 3
지방공단	16	12,629	39,380	6,467	20,804	추진중 5, 완료 10, 취소 1
수송체계	29	71,555	283,511	177,017	51,203	추진중 15, 완료 11, 미착수 1, 변경 2
수자원·간척	13	32,941	73,083	46,182	22,189	추진중 8, 완료 4, 미착수 1
상·하수도	29	11,582	27,060	81,806	6,654	추진중 7, 완료 19, 변경 3
통신·전원	5	32,941	73,083	46,182	22,189	추진중 1, 완료 3, 미착수 1
관광·문화	25	3,715	5,937	3,625	1,974	추진중 6, 완료 17, 미착수 1, 취소 1
지역개발	3	32,941	73,083	46,182	22,189	추진중 2, 완료 1

자료 : 건설교통부, 국토이용연구보고서, 2001.

7) 윤영수, 전계서, p. 66.

충남의 재발견 2

지방도를 포함한 주요 도로를 개선하는 것이다.

서해안을 종합적으로 개발하기 위하여 2001년까지 추진기로 한 개발사업은 126건으로 총 22조 3천억원의 사업비가 소요될 것으로 추정되었다. 서해안 개발사업은 아산, 군장, 대불 등 대규모의 산업기지와 대전, 전주, 광주 등의 첨단산업단지를 중심으로한 공업기지의 확충, 그리고 국제교역에 필수적인 수도권신공항, 광주국제공항, 군산비행장의 신설 및 확충, 인천, 아산, 군산, 목포, 광양항 등의 개발을 통하여 서해안전진기지 구축에 큰 기여를 할 것으로 기대된다. 특히 작년 말 완공된 서해안 고속도로는 2조 1,400억원 이상으로 최대의 사업비가 계상되었으며, 서해안 지역의 대동맥으로 지역경제의 활성화에 크게 기여할 것으로 주목되고 있다. 서해안개발의 총 투자비 22조3천억원을 재원별로 보면 국비가 13조9천억원으로 전체의 62.2%를 차지하고 있으며, 정부투자기관이 5조7천억원으로 25.7%, 지방비가 8천억원으로 3.5%, 그리고 민자부분이 8.6%인 1조9천억원에 이르고 있다. 이와 같은 사업비는 서해안 지역의 인구비례에 따라 광주·전남 지역에 26.5%인 약 5조9천억, 대전·충남에 21.2%인 약 4조7천억, 인천·경기

에 21%인 약 4조7천억, 그리고 전북에 나머지인 18.2%인 약 4조억원이 할당되는 것으로 계획하였다.

대규모의 개발사업들은 재원마련과 사업의 우선순위 조정 등과 같은 문제들을 수반하는데 정부는 이와 같은 문제점들을 효과적으로 처리하기 위하여 대통령 직속의 특별기구로 국무총리를 위원장으로, 각 부처의 장관을 위원으로 하는 [서해안개발추진위원회]를 설치하도록 하였다. 서해안개발추진위원회의 주된 업무는 우선순위·규모·일정 등을 검토하고 재원의 안정적 확보 방안을 마련하며 항만, 공항, 산업기지 등을 개발하기 위한 정부와 민간사이의 공조체제를 구축하는 것이다.

서해안 개발사업 총 126건 중 2000년 말 현재 68개 사업이 완료되었으며, 11개 사업은 취소, 미착수, 또는 대체사업으로 전환되었고, 나머지 47개 사업은 현재 추진 중에 있다. 투자실적은 변경사업비 기준으로 60% 정도가 이루어졌으며, 지방산업단지는 투자실적이 42%에 불과하고, 조성이 완료된 산업단지도 제대로 역할을 하지 못하고 있는 실정이다. 지난 1996년에 실시된 서해안 개발사업 중간평가에서는 산만한 사업 선정과 일부 부적절한 사업선정, 집행기능 등 추진체계의 미흡, 국비 및 민자

투자의 미흡, 지역별 투자의 불균형, 그리고 서해안고속도로 등 서해안개발에 직접적인 영향을 미치는 사업이 완료되지 못하여 추진실적이 느껴지지 않아 관련지역 주민의 사업추진에 대한 상대적 불만이 노정된 것을 문제점으로 지적한 바 있다.⁸⁾ 그러나 동북아의 허브 공항인 인천국제공항의 개항과 서해안 개발사업의 상징인 서해안고속도로의 준공으로 서해안개발은 새로운 전기를 맞이하고 있다.

2) 서해안개발축의 구축

□ 통합국토축의 개요

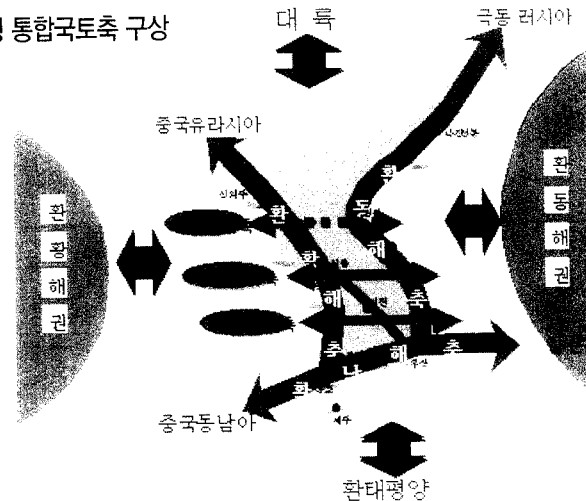
제4차국토계획에서는 개방형 통합국토축의 형성을 주요전략으로 제시하고 있다. 국토축이란 국토발전을 선도하는 일련의 중심지와 생활권을 연결하는 선형(線型)의 지대(地帶)로 그 지대를 따라 주요 간선교통망, 산업기지, 관광·문화·환경자원 등을 입지하여, 인구와 산업 등의 흡인과 지역간의 상호 연계 역할을 담당하는 특성을 갖고 있다. 국토축의 이론적 모형은 국토축이 갖고 있는 흡인력, 연계력, 융합력을 결합함으로써 가능하며, 기존의 개별도시와 생활권 중심의 미시적 시스템에서 벗어나 공간적 회랑 전체의 발달과정을 설명하는 거시적 시스템에 중점을 두고

8) 윤양수, 전제서, p.68.

있다.

4차계획의 통합국토축은「연안국토축」과 내륙의 균형발전을 위한「동서내륙」은 한반도가 환태평양의 전략적 중심지라는 강점을 최대한 활용하는 동시에

〈그림 3〉 개방형 통합국토축 구상



〈표 2〉 제4차 국토계획상의 개방형 통합국토축

〈 제4차 국토계획상의 개방형 통합국토축 〉

- ▲ 국토3面인 바다를 활용하는 「연안국토축」
 - 「환(環)남해축」: 부산~광양·진주~목포~제주
⇒ 환동해경제권, 환황해경제권을 남쪽에서 연계하는 동시에 중국, 동남아시아, 일본, 나아가 환태평양으로 향하는 축
 - 「환(環)동해축」: 부산·울산~포항~강릉·속초~(나진·선봉)
※ 장기적으로 북한의 나진·선봉과 연결
⇒ 환동해경제권 발전의 중심적 역할을 담당, 북으로는 극동 러시아, 중국, 유럽대륙으로 향하고 남으로는 일본으로 향하는 축
 - 「환(環)황해축」: 목포·광주~군산·전주~인천~(신의주)
※ 장기적으로 북한의 신의주와 연결
⇒ 환황해경제권 발전의 중심적 역할을 담당, 북으로는 중국, 유럽대륙으로 향하고 남으로는 중국과 동남아시아로 향하는 축
- ▲ 내륙지역의 균형개발을 촉진하는 동서내륙축
 - 「중부내륙축」: 인천~원주~강릉·속초
 - 「남부내륙축」: 군산·전주~대구~포항
 - 「북부내륙축」: 평양~원산 (통일에 대비)
⇒ 동서내륙축은 환동해경제권과 환황해경제권을 내륙에서 연계하는 기능을 병행

〈표 3〉 국토축 형성을 위한 메가전략

축	허브전략	구심전략	자유전략	벨트전략
환 황 해 축	· 인천국제공항 · 국제비행(목포항)	· 광산업수도(광주) · 신도청타운(목포) · 대학도시 · 행정타운(천안) · 영상산업수도(전주) · 국가공공기관이전 (전주, 광주신개발구)	· 국제자유도시(인천) · 자유항지역 (군산, 목포)	· 서해안고속국도 · 항만 · 공항(목포, 무안, 전주) · 호남고속철도 · 신산업지대망 (인천-아산-군산-목포) · 환황해국제관광벨트
	구조개선전략 · 광산업수도(광주) · 영상산업수도(전주)	Eco 전략 · 황해안 생태환경 통합네트워크	셀 전략 · 황중권, 황남권발전	단계전략 1순위

환황해 및 환동해경제권과 최단거리를 이루는 국토축으로, 확대평양을 향한 「환남해축」, 환동해경제권을 향한 「환동해축」, 그리고 환황해경제권으로 향한 「환황해축」이 있으며 서해안지역은 이에 속한다. 환황해축은 북쪽 · 광주~군산 · 전주~인천을 잇고, 나아가 장기적으로 북한의 신의주와 연결되는 축으로 환황해경제권 발전의 중심적 역할을 담당하고, 북으로는 중국, 러시아, 유럽 대륙을 향하며, 남으로는 중국과 동남 아시아로 향하는 국토축이다.

□ 환황해축의 범위와 특성

환황해축의 공간적 범역은 서해안 고속도로, 아산~시흥간 고속도로 경유지역 및 장항선 철도 경유지역과 그 인접

지역, 그리고 장기추진 계획노선인 서남선 철도의 경유지역과 서해연안 및 도서지역이 포함하고 있다. 공간적 범역에 포함되는 도시들을 살펴보면 대도시로는 서울, 인천, 광주가 있으며, 중소도시로는 수도권의 서부도시, 충남의 천안, 보령, 아산, 서산시, 전북의 전주, 군산, 익산, 정읍, 김제, 그리고 전남은 목포와 나주가 포함되며, 농어촌지역으로는 수도권 2개군, 충남의 7개 군, 전북의 3개군, 전남의 10개군 등 22개 군이 포함되어 있다. 환황해축을 지역의 특성과 여건에 따라 세부권역으로 구분하여 보면, 수도권 중심의 황북권, 충남과 전북지역의 황중권, 전남을 중심으로 한 황남권으로 구분이 가능하다. 환황해축이 국토개발상에서 차지하는

비중을 수도권권을 제외하고 보면, 면적은 17.1%이며, 인구는 1998년 현재 11.8%로 지속적으로 감소하고 있다. 산업측면에서는 제조업 고용자수나 제조업 사업체 수에 있어서(수도권 제외) 1998년 각각 9.4%와 7.3%로 1990년대 들어 증가하고 있으나 아직까지는 가장 비중이 적은 것으로 나타나고 있다. 또한 환황해축의 구조적 특성을 흡인력과 연계력을 통하여 살펴보면 수도권을 포함한 황북권의 흡인력은 월등하나 황남권과 황중권의 흡인력은 매우 미약하다. 축내 도시간 연계력에 있어서는 황북권과 천안 · 아산을 중심으로한 황중권의 간에는 활발한 교류작용이 일어나고 있지만, 이들 지역과 황중권의 일부 지역 및 황남권간에는 연계성이 단절된

모습을 보여주고 있다. 흡인력과 연계력이 없는 이유는 충남·전북지역은 확실한 중심도시가 형성되지 못한 가운데 중심도시의 대도시적 서비스기능이 약하여 고차의 도시서비스 기능을 향유할 수 있는 기회가 적고, 지역경제의 안정적인 소득과 재정기반이 허약하고, 삶의 질 기반이 낮기 때문이다.

□ 환황해축의 메가전략과 권역별 발전전략

새로운 통합국토축의 형성을 위해서는 우선 통합국토축 그랜드디자인이 중심이 되는 거시적인 핵심전략(mega-strategy)이 필요하다. 4차계획에서 제시하고 있는 메가전략은 ①허브(hub)전략, ②구심전략, ③자유전략, ④벨트전략, ⑤구조개선헌전략, ⑥에코(eco)전략, ⑦권역셀(cell)전략, ⑧단계전략으로 구성되며, 이러한 전략들은 서로 긴밀히 연계되어 메가전략으로 결합이 된다. 효율성과 형평성을 고려한 국토축 발전의 우선순위에 있어서 환황해권은 환남해축과 함께 1순위로 분류되고 있다.

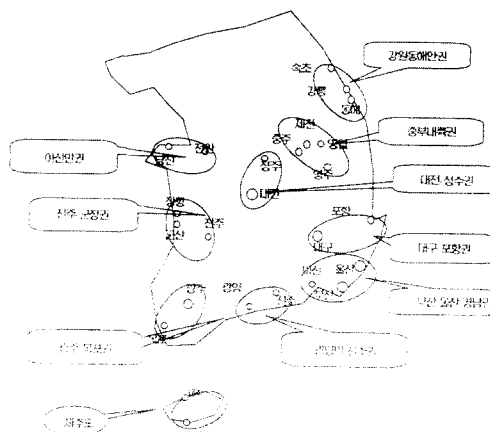
환황해축 형성을 위한 선도정책과 선도프로젝트로는 먼저 기간교통망 시설사업이 필요하다. 서해안고속도로의 완공으로 환황해축의 인적·물적 교류의 기간망의 골격이 서게되었지만 국제공

항으로서의 인천공항의 새로운 기반조성, 서해안 지역의 물동량을 처리하기 위한 국제적 항만의 개발, 목포신외항과 무안국제공항의 two-ports 시스템을 가동할 수 있는 기간교통체제의 구축, 환황해축 전체의 발전을 견인하게 될 호남고속철도의 건설을 제시하고 있다. 거점육성을 위해서는 공공기관의 이전정책과 산업중추도시를 육성하기 위한 산업별 수도(首都)정책의 추진을 제시하고 있다. 또한 신개방거점의 조성을 위해서 자유항지역의 육성과 거점의 네트워크화 추진이 필요하고, 관광문화네트워크의 조성을 위하여 환황해 국제관광벨트를 중국, 북한과 협력하여 추진할 것을 계획하고 있다. 환황해축 내에서도 권역별로 발전전략이 필요하다. 수도권 중심의 북부권은 분산적 분업화 전략의 추진과 국제교류벨트의 양 중심지로서 서울과 인천의 국제화 기반의 확충을 제시하고 있으며, 이를 위해서 인천공항 일대를 무관세자유지역으로 육성하고 펜타포트(sea, air, tele, business, leisure-port)도시로 조성토록 하고 있다.

중부권은 전략적이고 거점기능을 할 수 있는 잠재력을 보유한 지역으로, 수도권으로부터 분산되는 산업입지 추세를 활용하고 지역의 교육자원을 최대한

활용하면서 중국의 개방화에 대응하는 전략을 추진한다. 서해안 신산업지대방구축의 일환으로 아산항 일대의 산업지구를 육성하여 철강, 석유화학 관련산업의 고도화를 도모함으로써 중국과의 국제분업관계를 형성한다. 군산·장항 일대는 군산자유무역지대를 육성하면서 주력업종을 집중적으로 육성하고, 익산은 귀금속산업 클러스터를 만들어 나가는 전략을 세우고 있다. 장항은 군산과 상호보완적 경쟁과 협력체계 속에서 산업도시로 육성하기 위한 기반을 확충하고 서해안고속도로와 연계하여 물류기반을 확충토록 하며, 전주는 전주-군산-익산-장항지역으로 확대되는 광역도시권 발전을 염두에 두어 인력양성의 중심서비스 기능을 갖추고 영상산업수도로 육성한다. 천안은 행정타운과 통합캠퍼스를 조성하여 벤처기업 육성기반을 구축한다면 환황해축의 거점뿐만 아니라 국토전체의 중요 중추도시로 변화가 가능하다. 국토축이 제대로 기능을 발휘하기 위해서는 양단(兩端)도시권의 발전이 필수적으로, 남단지역의 도시권 기능강화는 매우 중요하다. 남부권의 산업구조의 고도화를 위하여 광주를 첨단광산업수도(光産業首都)로 육성하고, 목포·무안지역은 무관세의 국제자유항지역을 조성하여 환황해축의

〈그림 4〉 광역권 배치도



〈표 4〉 서해안 광역권별 개발방향 및 전략

광역권	개발방향 및 전략
아산만권	<ul style="list-style-type: none"> • 수도권의 국제물류기능을 분담하는 거점으로 육성 • 국제항만, 물류단지, 입해공단 및 배후도시 건설, 유통기능, 고속도로 등 기반시설 강화 • 유통시설, 고급서비스 기능 확충과 배후주거지역 개발, 용수시설 확충 및 산업집적형성을 통하여 국토 중서부의 균형개발거점 조성 • 서해안고속도로, 경부고속전철 등 간선교통망과 연계체계 형성
천주·군장권	<ul style="list-style-type: none"> • 국제항만, 공항, 대규모 산업단지, 신산업도시, 외국인 전용공단 조성 등 국제적 교류거점 구축을 위한 생산 및 물류기반 조성 • 장기적으로 국토중서부 내륙과 새만금지역을 연계한 친환경적 개발추진 • 미래형 물적기반을 구축하여 새로운 산업 및 도시개발 수요를 집중적으로 유치수용 • 국제교역, 업무, 연구개발, 관광 등 다양한 도시집적 경제기반과 기술개발 및 업체간 협력촉진을 위한 기술정보 통신망 구축 • 환경과 생태보전을 원칙으로 한 생태산업단지 개발방식을 적용하여 미래형 물적기반 구축
광주·목포권	<ul style="list-style-type: none"> • 광소재, 정밀기기 등 첨단산업, 광산업 및 지식산업의 적극적 유치로 서남부 신산업경제권 형성 • 산업단지, 업무단지, 국제항만, 공항 등 국제교류중심지로서의 기반 확대, • 국제적 수준이 관광객 유치 등 관광, 여가활동의 획기적인 촉진을 위하여 남해안관광벨트의 거점으로 육성 • 첨단산업과 전통문화 및 예술활동을 결합한 개성있는 지역중심거점육성

자료 : 국토연구원, 제4차 국토종합계획 시안, 1999.

신개방거점도시로 육성하도록 한다. 행정기능의 분산과 관련하여서 광주와 목포·무안지역의 역할을 강화하고, 도청 이전에 따른 새로운 발전을 촉진하도록 한다. 특히 남부지역은 남해안관광벨트의 역사문화권 거점지역이므로 크루즈를 포함한 서해안 관광의 중추도시로 육성한다.

3) 광역권 개발

제3차 국토종합개발계획(1992~2001)에서는 중부지역 및 서남부지역에 신산업지대를 조성하고 지방의 거점도시를 집중 육성하도록 계획하였다. 그러나 산업단지, 항만, 도시개발 등 부문계획 간 연계가 미흡하여 개발의 파급효과를 최대한 살리지 못하고 있어 지방의 지역경제 활동거점으로 충분한 역할을 하지 못하는 것으로 지적되고 있다. 이에

따라 대도시권과 신산업지대를 거점으로 육성하여 지방경제 활성화를 통해 수도권에 대응할 수 있는 지방의 광역거점 권역을 육성하고자 하는 광역권개발계획이 수립·추진하여 왔으며, 제4차 계획에서는 개방형 통합국토축의 일환으로 지역발전의 선도적 역할을 할 10대 광역권 개발을 주요전략으로 제시하고 있다. 대상지역으로는 광역시·중심도시 또는 대규모 공업단지를 중심으로 인구분포, 취업권, 통근거리 등을 고려하여 동일한 생활권을 이루고 있는 지역 등 광역적 개발이 필요한 지역을 포함하며, 입지 및 기능적 특성에 따라 대도시형, 산업지대형, 관광자원형 유형화를 하여 지역특성에 맞는 개발을 추진하도록 하고 있다.

현재 서해안지역에서는 <그림 4>에서 볼 수 있는 바와 같이 아산만권, 전주-

군장권, 광주-목포권이 광역개발계획 대상지역으로 지정되어 2011년을 목표로 하고 추진 중에 있다. 각 권역별 개발방향과 전략은 <표 4>과 같다.

4) 신개방 국토거점지구의 육성

제4차 국토종합계획에서 21세기 개방형 통합국토축 형성을 위한 전략의 일환으로 제시된 것 중의 하나는 신개방 국토거점의 육성이다. 개방형 국토거점은 세계경제의 국제화(globalization)와 지방화(localization)가 동시에 진행되는 세방화(glocalization) 시대를 맞이하여 자유로운 기업활동환경이 제도적으로 보장되는 자유무역지구를 의미한다. 자유무역지구는 비관세 자유지역으로 외국인 직접투자를 유치하여 우리나라의 경제진흥과 산업발전뿐만 아니라 지역거점의 육성을 통한 국토균형발전을 도모하는 수단으로 활용할 수 있다.

〈표 5〉 유형별, 단계별 신개방거점 개발방향

유형		I 단계 국제hub·기정도시	II 단계 지역거점도시	개발방향
I 단계	복합형	부산, 인천	-	국제업무, 정보통신
	물류형	광양	평택	물류, 무역
II 단계	전문형	마산, 군산, 익산	포항, 목포, 청주, 동해	전문제조업, 관광
	특수형	제주	-	국제자유도시

제4차국토종합계획에서 제시된 6개의 통합국토축상에 위치한 주요도시들을 대상으로 인프라, 경제·사회기반, 생활환경분야에서 항만, 공항, 연계교통, 배후자원도시, 산업기반, 고급인력의 공급, 삶의 질의 7가지 요소를 평가한 결과 총 12개 도시를 제안하고 있으며(3개는 기 지정), 이 중 환황해축에는 인천, 평택, 군산, 익산, 목포의 5개를 제안하고 있다(그림 3참조). 12개 대상지역의 지리적 분포를 보면 10개 지역이 연안지역에 입지하여 제4차 국토계획이 지양하는 신개발거점의 조성의 도가 적절히 반영되고 있다고 할 수 있다.

신개발 국토거점의 개발방향으로는 첫째, 도시별 입지여건과 잠재력을 감안하여 복합형, 불류형, 전문형, 특수형의 4개 유형으로 기능을 분담·육성하며, 둘째, 한정된 국가자원으로는 동시에 많은 개발거점을 육성하기에는 경제적, 정책적 효율성 측면에서 바람직하지 않으므로 대상지역의 개발을 우선순위에 따라 단계적으로 추진하여 신개발거점 개발효과가 극대화되도록 하며, 자원의 합리적 배분이 이루어지도록 하고, 셋째, 대상지역 개발은 중심지체계를 적용하여 도시계층별, 담당기능별로 계층화된 신개발거점 네트워크 국토공간상에 구축하는 것을 제시하고 있다.

선정된 지역들에 대하여서는 외국의 개

방거점과 대등한 수준에서 경쟁이 가능토록 다양한 육성방안의 마련을 제안하고 있다. 주요내용으로는 먼저 투자인센티브가 경쟁국에 뒤지지 않도록 조세감면, 규제완화, 기반시설제공 등이 이루어져야 하며, 기업활동의 자유를 보장하는 글로벌 스탠다드 확립, 정책 및 제도의 개선, 원스톱 서비스 등을 제공함으로써 우리나라의 투자환경을 과감히 개선하고, 다원화 되어 있는 외국인 투자유치 업무를 경쟁국과 같이 단일화 할 것을 제안하고 있다.

5) 서해안고속도로 주변지역 개발계획 수립

서해안 개발사업의 핵심사업인 서해안고속도로의 완공으로 연안개발축의 형성이 비로소 가시화되었으며, 서해안고속도로는 서해안지역의 대동맥으로 지역경제의 활성화에 크게 기여할 것으로 주목되고 있다. 지역간 물리적 접근성의 향상은 서해안 개발의 효과성을 크게 제고하고, 다양한 사회·경제적 효과가 발생할 것으로 기대된다. 서해안지역이 환황해경제권의 생산기지로써, 불류 중심기지로써, 그리고 산업협력의 동반지역으로서 조기에 자리를 잡기 위해서는 서해안고속도로의 개통효과를 적절히 활용할 필요성이 있다. 그렇지 못할 경우 서해안

고속도로는 수도권의 서해안 중남부지역에 대한 지배력을 강화시키는 통로가 되어(straw effect) 오히려 지역불균형을 심화시키고, 그동안 개발에서 소외되었던 지역들의 발전을 더욱 억제하는 기능을 할 수도 있다. 이는 아직까지 서해안지역이 교류와 생산의 거점으로서 지역발전을 견인할 만한 거점의 미비, 인구활력의 저하 경향과 지역산업의 낙후 등의 문제가 상존하고 있기 때문이다. 서해안고속도로의 파급효과를 극대화하고 서해안 고속도로의 건설에 따른 지역변화를 수용하기 위해서는 서해안 고속도로와 연계한 효과적인 지역활성화 전략과 사업이 추진되어야 한다. 이미 해당지자체에서는 서해안 고속도로의 건설에 따른 파급효과를 극대화하고 지역발전의 활성화를 도모하기 위하여 주변지역의 체계적인 개발을 위하여 중앙정부 차원의 계획을 수립하여 추진할 것을 제기하였다. 이에 따라 정부에서는 금년 상반기 중으로 서해안 고속도로 주변지역 개발기본계획 수립에 착수할 예정으로 있다. 동 계획의 수립과 추진은 서해안개발의 청사진을 제시하고, 서해안 지역의 균형개발은 물론, 기 조성된 서해안고속도로의 파급효과를 극대화하고, 서해안의 환황해축의 구축에 큰 기여를 할 것으로 보인다.

6. 맺는말

21세기는 전통적 국경의 의미가 퇴색하는 무한경쟁의 상황이 도래하여 경제의 경쟁력이 더욱 부각되는 시대를 맞게 될 것이다. 환태평양시대와 동북아 경제권의 중심국가 역할을 담당하기 위해서는 국토차원의 경쟁력 확보는 매우 중요한 과제가 아닐 수 없다. 이러한 세계화, 개방화의 전개와 함께 지방의 개성적 특성에 바탕을 둔 경쟁력 확보는 우리나라 국토개발에 있어서 핵심요소로 부각될 전망이다. 이러한 국제화, 개방화, 지방화 추세는 국토개발여건에 있어서도 큰 변화를 가져올 것으로 예상되며 이에 따른 대처방안이 요구된다.

서해안 개발이 목표로 추구하고 있는 동북아 교류중심국가로서의 도약과 서해안 지역의 개발은 제4차 국토종합계획에서 제기하고 있는 더불어 잘 사는 균형국토,

지구촌으로 열린 개방국토의 통합국토를 실현하기 위한 하나의 수단인 동시에 목표라고 할 수 있다. 이러한 의미에서 서해안 개발의 추진은 그 필요성과 당위성을 갖고 있다고 할 수 있으며, 효과적인 서해안 개발의 추진은 곧 국토계획의 성공적인 추진과도 직접적으로 연결된다고 할 수 있다.

국토계획의 핵심전략인 동시에 서해안 개발의 관건이 될 개방형 국토축의 형성을 위해서는 국가, 지자체, 민간의 분명한 역할분담에 의한 적극적 추진, 국가와 지자체간 그리고 지역간 협력, 광역행정 기반의 제도적 구축과 지방재정의 확충, 중국과 협력의 강화, 추진조직기반의 구축, 통합축 형성을 위한 법적인 장치의 마련, 새로운 청사진의 수립 등 행정적·제도적인 장치가 마련되고 적극적으로 실천이 되어야 한다.

중국의 황해연안은 동북아 변화의 중심인 중국변혁을 이끌어 가는 핵심공간이며 중국의 미래발전의 분화구 역할을 할 가능성이 크다. 이에 대응하기 위해서는 우리의 국토공간 개편과 새로운 국토공간의 핵심지역이 될 서해안지역의 발전을 위한 국가적 노력의 경주는 매우 중요한 과제이다. 그러나 전반적으로 우리의 대응속도는 느릴 뿐만 아니라 대응전략도 드러나지 않고 있으며, 서해안 발전을 위한 대내적인 응집력도 부족하다고 할 수 있다. 이제부터라도 동북아 전체 차원의 구도 하에서 제4차 국토종합계획(2000~2020)에서 제시된 통합국토축 발전전략, 특히 서해안지역으로 구성되는 환황해축의 발전전략에 대한 청사진 수립과 그 실천을 위한 국민적 노력이 시급하고, 그 노력이 크게 확산되어 힘을 얻어야 할 것이다.

참고문헌

- 건설부, 1989, 「서해안개발사업선정과 투자우선순위결정방안조사」.
- 국토개발연구원, 1999, 「제4차 국토종합계획 시안 - 부문별보고서 제1권」, 안양 : 국토개발연구원.
- 김덕수 외, 2001, 「서해안시대의 발전전략」, 「서해안시대의 전개와 개발방향」, 제 1회 서해안 포럼.
- 대한민국정부, 2000, 「제4차 국토종합계획」.
- 박양호 외, 2000, 「국토균형발전을 위한 통합국토축 추진전략」, 안양 : 국토개발연구원.
- 박양호, 2002, 「대중국 경제협력활성화방안」, 새천년민주당 정책세미나자료.
- 박인성, 1998, 「중국의 국토개발정책에 관한 연구」, 안양 : 국토개발연구원.
- 윤양수, 1997, 「한국 서해안 지역개발의 현황과 향후과제」, 「황해 국지경제권의 투자와 공간분업」, Workshop Proceedings.
- 이원섭 외, 2001, 「세방화 시대의 신 개방국토거점 육성방안 : 통합국토축 형성을 위한 자유무역지구를 중심으로」, 안양 : 국토개발연구원.
- 이종형, 2001, 「국토계획과 서해안시대」, 「서해안시대의 전개와 개발방향」, 제1회 서해안 포럼.
- 한국개발연구원, 2001, 「열린세상 유연한 경제」, 서울 : 한국개발연구원.