지역개발연구 제37권 제2호, 2005년 12월, pp.123-144

남해안 관광의 거점개발을 위한 실천전략*

이 정 록**

광양만·진주권 중심의 남해안은 천혜의 관광자원성을 가지고 있고, 관광개발을 통해 지역경제의 활성화는 물론 지역주민의 소득증대, 관광지로서의 지역 이미지 구축, 중국과 일본을 연결하는 해상관광의 중계거점 등이 가능하다. 이를 위한 실천적 대안으로 연륙연도교를 통한 다리의 관광자원화, 공공부문에 의한 관광거점의 선정 및 전략적 투자, 한중일 해상관광루트의 개설과 동북아 크루즈 운영, 한려해상공원화 계획 수립 및 해양관광특화특구로 개발, 2012년 해양엑스포의 적극 유치 및 정부적 지원 등이 필요하다.

주제어: 관광거점, 해상관광, 해양관광특구, 2012년 해양엑스포

Ⅰ. 서 론

관광활동이 21세기 대표적인 산업으로 성장함에 따라 세계 각국은 관광산업 발전에 많은 관심을 가지게 되었으며, 관광산업을 국가 경제의 기반산업으로 육성하기 위하여 다양한 관광정책을 시행중에 있다. 우리나라의 경우, 관광산업은 경제체제내에 있어서 다른 부문보다 빠른 속도로 성장해왔으며 관광을 통한 수입증대와 고용창출 효과는 경제발전의 중요한 원동력이 되어 왔다.

특히 관광개발 및 진흥전략은 뚜렷한 산업자원이 없는 지역에서 지역의 경제발전을 위한 수단으로 많이 채택하고 있는 정책적 수단중의 하나이다. 또한 다른 지역개발전략에 비해 리스크 관리가 비교적 용이할 뿐만 아니라 지역경제 활성화에 대한 파급효과가 매우 높은 것으로 인식되고 있다. 그래서 국내외를 막론하고 대부분의 지자체에서는 관광지 개발을 중요한 지역개발사업으로 시행하고 있으며, 특히 지역의 경제구조에서 제조업의 비중이 낮아 지역경제의 활성화가 어려운 지역에서는 상대적으로 관광산업을 통한 지역발전에 커다란 기대를 걸고 있고, 관련

---

* 본 논문은 한나라당 지역화합특별위원회가 주최한 다도해 해상공원 관광개발 세미나(2004년 11월 5일)에서 주제발표한 내용을 수정·보완한 것임

** 전남대학교 지리학과 교수, 전남대학교 지역개발연구소 겸임연구원, Tel: 062-530-2685, E-mail: jrlee@chonnam.ac.kr

산업의 투자를 위해 심혈을 기울이고 있는 것이 사실이다.

이와 함께 주5일 근무제의 시행과 고속철도의 개통은 향후 관광환경의 지각변동을 야기할 가능성이 매우 높다. 주5일 근무제에 따른 여가 시간의 증대로 국민의 여가활용 및 여행패턴이 크게 변할 것으로 기대된다. 즉, 일상 생활을 벗어나 삶의 질 향상과 건강 증진을 위한 레저, 스포츠 활동의 증가가 예상되며 근거리, 단기간의 국내외 여행이 지속적으로 증가할 것으로 전망된다. 또한, 고속철도가 2004년 4월 개통됨에 따라 전국을 2시간대 생활권으로 연결시켜 국민들의 생활에 커다란 변혁을 가져올 뿐만 아니라 관광부문에 대한 파급효과도 상당할 것으로 예측하고 있다.

국내외의 관광환경 변화는 한반도의 최남단에 위치한 광양만・진주권의 관광산업에도 영향을 미칠 것으로 전망된다. 우리나라 남해안은 세계에서 가장 아름다운 해안이다. 온화한 기후에 보석 같은 섬들과 리아스식 해안이 빚어내는 절묘한 풍광은 그야말로 천혜의 걸작이다. 더구나 거기에 오랜 삶의 역사를 토대로 토속적고 고유한 문화와 예술도 있다. 그리고 한중일 해상관광루트에서 차지하는 결절(nodal)로서의 위치성, 한중일 국제적 관광벨트의 구축에 대한 필요성 등은 남해안 일대의 관광개발에 있어서 기회(opportunity)요인으로 작용하고 있다.

물론 역대정부는 국토공간의 균형차원이라는 명목하에 수려한 남해안 일대를내국인을 위한 해상공원으로, 한중일과 연계한 동북아의 새로운 해상관광의 중심지로 개발하려는 청사진을 제시하였다. 지자체의 개발욕구를 충족시키면서 중앙부처의 관리통제를 강화하기 위한 발상에서 시작된 '남해안 관광벨트 개발계획(2000～2011)'이 대표적인 개발정책의 하나이다.

이러한 측면에서 본 연구는 '지역균형개발 및 중소기업 육성에 관한 법률'에 의해 확정된 전국의 8대 광역권의 하나인 광양만・진주권(전남 동부와 경남 서부 지역)의 남해안 일대를 대상으로 이 지역이 보유한 관광자원성과 국내외의 여건변화를 고려하여, 첫째 남해안 일대를 국제적인 해양관광지로 개발할 수 있는 필요성과 당위성을 제시하는 것이고, 둘째 관광거점개발의 잠재력이 있다면 성공적인 관광개발을 위한 정책적 과제를 제안하려고 한다.

Ⅱ. 남해안 관광개발의 잠재력 분석

1. 남해안 관광자원의 특징과 문제점

1) 입지적 특성

전남의 동부와 경남의 서부에 해당하는 광양만・진주권은 우리나라 5대 관광권 24개 소권중에서 서남관광권의 남다도해권과 동남관광권의 한려해상권에 포함되는 지역이다. 권역내에는 사천공항과 여수공항이 위치하고, 대전-통영간 고속국도의 일부구간 개통으로 수도권과의 접근성이 향상되고 있다.

동북아 경제권의 등장은 3면이 바다인 우리 나라로 하여금 새로운 국토개발의 전환을 요구하고 있는 데, 그것은 기존의 “X자축” 개발에서 서해안, 남해안, 동해안을 연결하는 “U자형”의 개발전략이며, 중앙정부에서도 국토의 해양지향적 공간구조의 구축을 강조하고 있고, 이러한 개념은 제4차 국토종합개발계획에 그대로 반영되어 있다.

서해안과 동해안 개발벨트를 연결하고, 환황해 경제권과 환동해 경제권을 연결하는 U자축의 중앙에 광양만・진주권을 포함한 남해안 지역이 위치하고 있으며, 이 지역은 목포-광양-부산을 연결하는 남해안 개발벨트의 중심도시에 해당하고, 환태평양시대에서 동북아 경제권, 동남아 경제권의 물류중심지역으로 기능할 수 있는 매우 유리한 지정학적 위치를 점하고 있다.

이러한 지정학적 위치성뿐만 아니라, 광양만・진주권은 우리나라 남해안의 중간지점에 위치하여 환태평양에 열려 있으며, 일본과는 해로뿐만 아니라 공로를 통해 연결이 가능하며, 중국, 동남아시아까지 포함하여 동북아시아권의 관광수요를 수용할 수 있는 유리한 지리적 잇점을 보유하고 있는 지역이다.

이 지역은 제4차 국토종합개발계획에서 제시한 환동해축과 환황해축의 중간에 위치한 남해안축에 해당한다. 특히 남해안의 수려한 다도해 해상경관을 바탕으로 전남과 경남이 공동개발이 가능한 중간적 위치성을 확보하고 있으며, 또한 관광개발을 매개로 영남과 호남의 ‘화합 및 통합의 공간’으로 기능할 수 있는 장소적 상징성도 확보하고 있다.

2) 관광지 및 관광자원의 현황

광양만・진주권은 지리산국립공원, 한려해상국립공원, 다도해해상국립공원 등의 3개 국립공원을 보유하고 있고, 순천시의 조계산도립공원, 고흥군의 팔영산도

〈표 1〉 주요 국립, 도립, 군립공원의 현황

구 분	공원명	위 치	면적(㎢)	지정년월일
국립공원	지리산	전남북, 경남	440.52	1967. 12. 29
	한려해상	전남, 경남	510.32	1968. 12. 31
	다도해해상	전남	2,341.36	1981. 12. 23
도립공원	조계산	전남 순천시	27.380	1979. 10. 16
	팔영산	전남 고흥군	9.881	1998. 8. 4
군립공원	호구산	경남 남해군	6.584	1983. 11. 12
	고소성	경남 하동군	3.144	1983. 11. 12
	봉명산	경남 사천시	2.645	1983. 11. 12

자료: 전라남도, 경상남도, 2003, 통계연보

립공원, 하동군의 고소성군립공원, 사천시의 봉명산군립공원, 남해군의 호구산군립공원 등의 내륙·해양형 관광자원이 풍부하게 분포하고 있는 것이 특징이다. 특히 연중 온화한 기후, 수려한 산악 및 해상경관, 내해(內海)같은 청정한 바다, 다수의 도서와 도서경관 등이 이 지역을 대표하는 관광자원성이다.

지역에 분포하는 주요 관광지는 한려해상국립공원과 관련된 해양형 관광자원을 제외하면, 대부분 산악형 자원이 주류를 이루고 있다. 현재 관광지로 지정되어 관광관련 인프라의 확충과 관련된 시설투자가 가능한 지구로는 고흥군의 성두도, 광양시의 성불·부저지구, 진주시의 오목내, 남해군의 송정·석교지구, 사천시의 선진·서포지구 등으로 관광지로 지정된 지구는 많지 않다. 최근 광양만경제자유구역으로 지정된 여수시 화양지구가 민자유치를 통해 대규모 해양복합리조트 성격의 관광지구로 개발되고 있다.

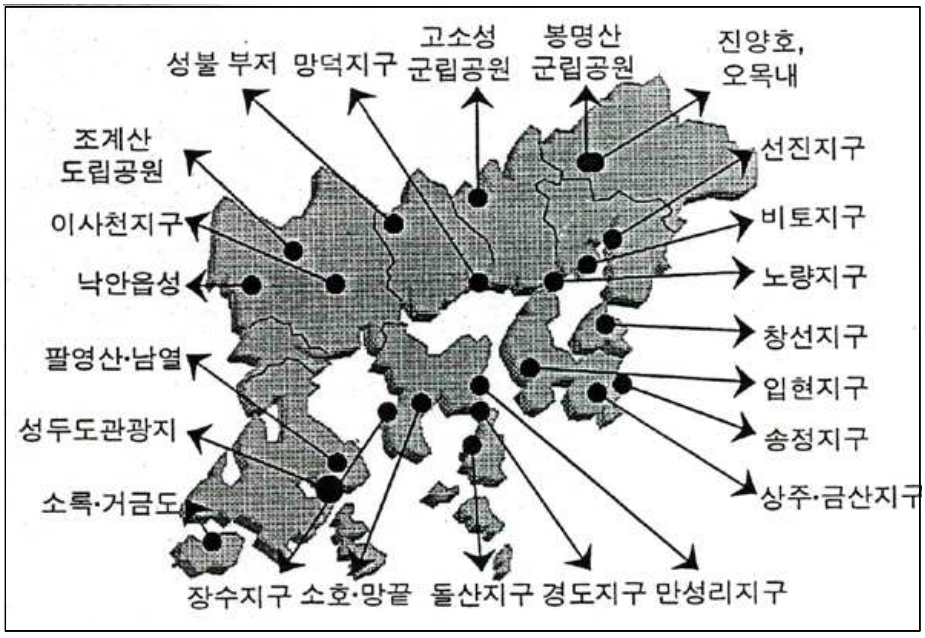
전술한 자연적, 문화적 관광자원외에도 사회적 관광지 및 관광자원이 비교적 많이 분포하고 있다. 여수시의 국가산단, 광양시의 광양제철소와 광양컨테이너부두 등이 있고, 돌산대교와 남해대교 등 수려한 해상경관을 배경으로 건설된 교량도 관광자원으로서의 가치성을 보유하고 있다. 또한 충무공과 관련한 문화적 관광자원도 해양형 관광자원과 함께 지역의 관광자원성을 제고시키고 있다.

지역의 관광자원은 해양형으로서 주로 다도해해상국립공원에 집중적으로 분포하고 있고, 관광개발이 상대적으로 지연되었기 때문에 대규모 관광거점단지의 개발에 필요한 부지확보의 용이성, 훼손되지 않은 자원의 관광상품성 등은 유리한

〈표 2〉 지역내의 주요 관광지 및 관광자원

구 분	주요 관광지 및 관광자원
여수시	· 영취산, 오동도, 향일암, 무술목유원지, 거문도, 백도, 방죽포해수욕장, 사도해수욕장, 만성리해수욕장, 거문도 해수욕장
순천시	· 조계산, 순천만갈대, 송광사, 선암사, 낙안민속마을, 주암댐
광양시	· 백운산, 섬진강, 중흥산성, 옥룡대, 광양제철소, 광양컨부두
고흥군	· 팔영산, 성두도, 소록도, 나로도, 내발해수욕장, 철새도래지, 나로도우주센터, 능가사, 성두도
보성군	· 보성다원, 율포해수욕장, 문학공원(소설태백산맥), 용암지구
구례군	· 지리산, 피아골, 노고단, 섬진강
진주시	· 오목내유원지, 진양호, 진주성, 촉석루, 주박물관, 개천예술제
남해군	· 금산, 상주해수욕장, 송정해수욕장, 송남해수욕장, 남해대교, 노량해협, 화방, 창선대교 등
사천시	· 비토관광지, 남일대 유원지, 실안, 와룡산, 모충공원
하동군	· 섬진강, 쌍계사, 고소성유적지, 청학동, 평사리(토지문확관)

자료: 전라남도, 경상남도, 2003, 통계연보



〈그림 1〉 광양만 · 진주권 일대의 주요 관광개발 대상지

요인이다. 그러나 이들 관광지 및 관광자원은 우리나라 주요 관광공급지인 수도권과의 지리적 원격성과 낮은 접근성으로 인하여 강원지역에 비해 관광세력권이 크지 않은 것이 문제점으로 지적되고 있다.

3) 관광개발의 문제점

남해안은 독특한 리아스식 해안과 수려한 해상경관, 연중 온화한 기후, 독특한 역사문화자원 등의 관광특성을 가지고 있다. 그러나 광양만・진주권 일대의 남해안은 많은 문제점을 가지고 있으며, 이러한 문제점은 관광공급지와의 지리적 원격성, 민간투자의 상대적 지연과 격차, 그리고 개발격차(development-lag)의 누적적 악순환으로 규정할 수 있다.

첫째, 관광시장과의 지리적 원격성이다. 주요 관광수요의 공급원으로 기능하고 있는 수도권과 지리적으로 멀리 떨어져 있고, 접근성 부족으로 인해 안정된 관광수요를 견인하지 못하였으며, 이런 특징은 민간자본이 투자된 대규모 관광지 개발을 지연시키는 요인이 되었다. 즉, 수도권과의 상대적 위치성이 가진 한계라 할 수 있다.

둘째, 관광객을 위한 각종 관광인프라가 부족하다. 수려한 자연경관에도 불구하고, 숙박・위락시설 등 관광객 이용시설의 부족하여 관광지로서의 매력이 감소하였다. 특히 체류형 관광객을 견인할 수 있는 대규모 리조트형 관광지 개발이 지연되어 관광지로서의 흡인력을 증대시키지 못하였다. 또한 권역내 연계망 및 진입도로의 미비 등으로 관광자원의 효용성이 결여되었다.

셋째, 관광자원의 다각화・상품화 노력이 미흡하였다. 권역 내의 한려해상과 지리산국립공원 등 산악과 해양형 관광자원을 연계하고 상호 기능을 보완할 수 있음에도 불구하고, 주로 하계형 관광지 개발 및 하계 관광객 유치로 인해 관광지의 다각화에 실패했다. 강원도와 달리 권역내 산재해 있는 다양한 관광지와 광광자원을 연계할 수 있는 관광루트를 포함한 관련 프로그램도 결여되었다.

넷째는 지역을 대표적인 관광이미지를 만들고 홍보하는 데 실패했다. 수려한 한려해상의 자연경관을 보유하고 있었지만, 지역의 관광이미지를 확립하지 못했다. 특히 거점관광지 개발의 부재 및 상대적 지연이 관광이미지 형성에 중요한 영향을 미쳤다. 그리고 제주도・강원도와 차별화를 시도하는데 실패했다.

다섯째, 관광지 개발에 대한 민간자본의 투자유치를 포함한 종합적 관광개발계획의 수립이 매우 늦게 행해졌다. 1990년까지 권역내에는 리조트 관련 민간자본의 투자가 전무하였다. 또한 민간자본의 투자가 지연됨에 따라 지자체별 소규모 분산

개발이 행해지게 되었고, 그 결과 거점기능을 수행하는 관광지를 보유하지 못하게 되었다. 즉, 관광거점(honey-port)에 대한 민자투자의 유치 실패는 관광지 개발의 결정적인 문제가 되었다. 또한 행정구역을 초월한 광역적 관광계획은 1999년의 남해안관광벨트개발계획이 최초였다.

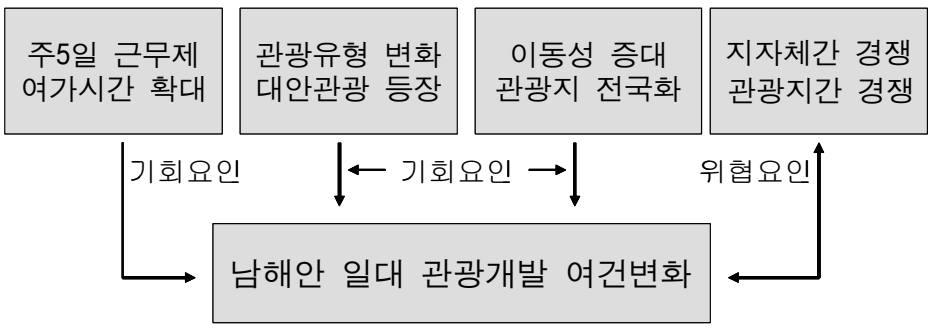
2. 남해안 관광개발과 관련한 국내외 관광여건의 변화

1) 국내 관광여건과 환경의 변화

국내의 관광환경에서 가장 큰 변화는 주5일 근무제의 시행에 국민 여가시간의 확대, 웰빙(well-being)으로 대표되는 국민들의 복지에 대한 관심 증가와 새로운 유형의 관광활동(체험・문화・생태 등) 중시, 이동성의 증대에 따른 관광시장의전국화 및 세계화, 중앙정부와 지자체 주도의 관광자원 개발에 따른 관광목적지의 다양화와 경쟁 등으로 요약될 수 있다(그림 2 참조)

주5일 근무제의 실시는 여가 활용 가능시간의 증대로 귀결되어 과거 시간적 제약으로 인하여 일반 근로자들이 영위하지 못했던 다양한 문화 및 관광행동을 가능하게 하고 있다. 그리고 기존에 행해진 국민 관광패턴의 대량 변화와 공간범위의 확대가 나타나 관광여건이 크게 변화하고 있다. 이러한 변화는 남해안 관광개발에 긍정적・기회요인으로 작용할 개연성이 크다.

오늘날의 관광은 기존의 주요 관광지를 연계한 주유형 관광에서 특정한 관광지를 거점으로 주변의 관광지를 방문하는 허니포트형의 체류형 관광이 중시되고 있다. 또한 생태・문화・체험 등의 관광유형이 새롭게 강조되고 있고, 여가시간을 많이 갖는 고령자 인구의 증대 농촌경관과 해양경관 중심의 휴양・보양형 관광도



〈그림 2〉 국내관광의 여건변화와 남해안 관광개발 관계

등장하고 있다. 또한 여가시간의 증대, 고속철도와 국도의 건설에 따른 전국 1일 생활권, 이에 따른 이동성의 증대로 전국적인 관광수요를 견인할 수 있는 관광지가 출현하게 되었다. 이런 특징은 자연적・문화적 관광자원을 보유한 남해안 관광개발에 긍정적인 요인으로 작용하고 있다.

그러나 전국 지차제들의 관광중심 지역정책의 전개, 민간자본 중심의 대규모 관광지 개발, 지자체 및 관광목적지 사이의 치열한 경쟁 등은 관광시장적 관점에서 상대적으로 불리한 남해안의 관광개발에는 위협요인으로 작용하고 있다. 그리고 이런 현상은 민간자본들의 강원도・경기도・제주도 중심의 관광개발에서 그대로 나타나고 있다.

2) 동북아 관광환경과 여건의 변화

우리나라를 포함한 동북아 경제권에서 나타난 관광환경의 가장 큰 변화는 관광목적지로서의 중국시장의 등장과 중국인의 해외관광 증가를 첫째로 꼽을 수 있다. 특히 관광목적지로서 중국의 역할이 증대되어 세계 각국에서 많은 관광객이 방문하고 있다.[1)]

또한 중국인의 해외관광시장은 매년 평균 20% 이상 성장하고 있으며, 세계관광기구는 늦어도 2020년까지 중국이 세계 4위의 해외관광 수출국으로 자리잡을 것으로 예측하고 있다. 2004년의 경우, 약 2,500만명의 중국인들이 해외관광에 참여할 것으로 예상되며, 올 1~5월간 해외로 떠난 중국인 관광객 수는 1,117만명으로 2002년과 2003년 동기대비 각각 58.9%와 81.6% 증가한 수치로 역대 최고 수준을 보이고 있다. 이들의 과도한 관광지출액 또한 해외 관광업계의 주목을 끌고 있다.

중국관광의 활성화로 오는 2010년 아태지역의 국제관광 규모는 약 1,500억불에 이를 것으로 전망되며, 우리나라를 방문하는 외래관광객(2002년 현재)을 보면, 일본이 전체 입국자의 43.4%를 차지하며, 연간 약 200만명이 우리나라를 방문하고 있다. 이들의 약 60%는 재방문 관광객으로 우리나라의 관광지 및 관광자원에 대한 경쟁력을 반영하고 있다. 중국 관광객은 전체의 10.1%인 약 54만명이 입국하였다. 그러나 중국은 안정된 경제성장과 한류 열풍의 영향으로 우리나라를 방문하

1) 2001년 PATA의 회장(Peter de Jong)은 「세계관광의 추세」라는 세미나에서 "아・태지역은 세계에서 가장 빨리 성장하고 있는 지역으로, 인구 증가면에서나 경제면에서 모두 급성장을 하고 있으며, 세계 관광객의 약 60%가 방문하고, 세계관광 총수입의 약 40%를 차지하고 있다"고 발표하면서 중국이 가진 인바운드 시장(2000년 기준 세계시장의 18%)을 강조했다.

는 관광객은 꾸준히 증가하고 있다.

중국・일본・우리나라 사이에 관광객 이동이 활발해 짐에 따라, 동북아 관광권 형성 및 연계구축 방안에 대한 논의가 최근 강조되고 있다. 동북아 관광권은 유럽의 남동 잉글랜드와 프랑스 북부지역간의 경우처럼 주요 관광지 및 해안도시를 중심으로 초국경적 협력이 가능하다. 그러나 관광권 구축을 위해서는 공로와 해로를 통한 국제적 교통네트워크가 전제되어야 한다. 중국-한국 남해안-일본을 연결하는 초국적 해양관광루트의 개설과 해상 쿠르즈의 운영이 좋은 대안이 될 수 있다.

특히 우리나라 남해안은 일본 및 중국의 해안경관과는 차별적인 독특한 경관을 보유하고 있기 때문에 중국～우리나라～일본을 연결하는 해상 쿠르즈의 개설은 남해안의 관광개발에 획기적인 전환점을 제공할 수 있고, 중국과 일본 관광객을 대상으로 하는 관광거점의 개발 또한 가능하다. 또한 중국경제의 중심지역인 상해와 지리적으로 인접한 남해안은 중국 관광객의 유치에 유리한 지리적 위치성을 가지고 있다.

3. 남해안 관광거점개발의 SWOT분석

한반도의 최남단에 위치한 남해안 지역은 리아스식 해안의 독특한 해상경관과 연중 온화한 기후조건을 가지고 있고, 일본 및 중국과 지리적으로 인접하여 초국적 해상관광루트의 설정(일본～남해안～중국 동부연안)이 가능하기 때문에 대규모 관광지 개발 또는 동북아의 해양형 거점관광단지 조성을 위한 개발잠재력이 풍부하다(그림 3 참조).

광양만・진주권 일대의 남해안은 우리나라 신국토전략에서 환태평양권을 지향하는 남해안축의 중앙부에 해당하는 지역으로, 한중일 연계관광의 거점역할이 가능한 지리적 위치성을 확보하고 있고, 또한 국내적으로는 영남과 호남의 점이지역으로서 '동서화합의 정치'를 추구할 수 있는 위치성을 가지고 있다.

그리고 향후 수도권 및 부산권과의 접근 인프라가 정비・확충되면, 국내 최대의 해양성 복합리조트를 개발할 수 있는 잠재력이 매우 높으며, 특히 독특한 해양형 관광자원과 미개발된 자연공간이 광범위하게 분포하기 때문에 '자연・해양・인간의 교류와 조화'를 추구하는 21세기형 리조트 개발에 매우 부합되는 지역이 바로 남해안 일대이다.

또한 관광부문이 지역경제에서 차지하는 비중이 증대됨에 따라 대규모 관광지 개발 또는 관광개발에 필요한 각종의 인프라 구축을 통한 지역관광의 진흥이 가능

강 점	약 점
• 연중 온화한 기후조건 • 수려하고 독특한 다도해 해상경관 • 개발가용지 확보 가능성 • 해양형 관광, 대안관광의 선호	• 관광자원의 다각화 부족 • 주요 관광시장과의 낮은 접근성 • 민자투자 부진과 거점단지 미형성 • 관광이미지 구축 실패
기회요인	**위협요인**
• 주요 관광시장과의 접근성 개선 • 한중일 해상관광루트 구축 가능성 • 동서의 화합정치 실현 가능지역 • 한류열풍으로 중일 관광객 증가	• 권역내 지자체간 중복투자와 경쟁 • 관광인프라 부족에 따른 민자투자의 역류효과 심화 가능성 • 제주도, 서해안, 동해안과의 경쟁

〈그림 3〉 광양만·진주권 일대 남해안의 SWOT분석

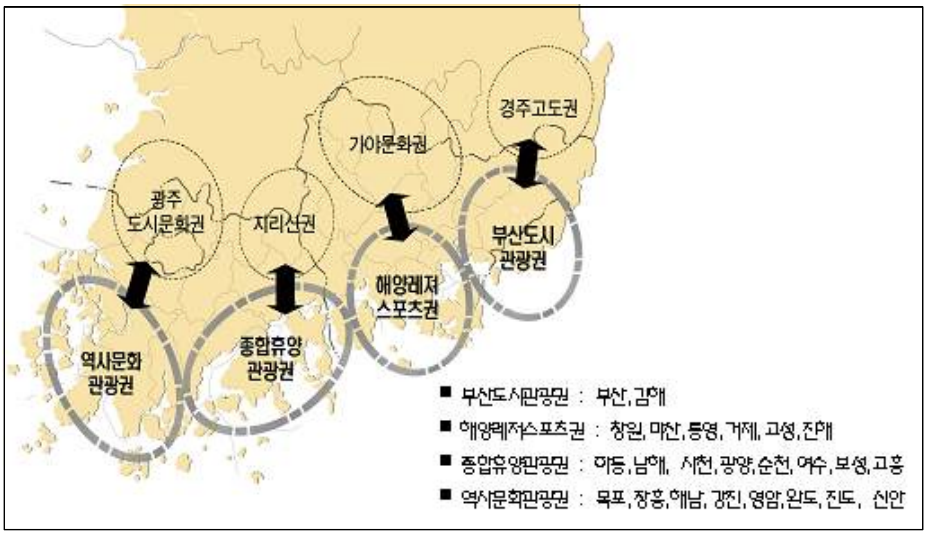
하며, 관광개발을 통한 지역경제의 파급효과를 극대화시킬 높은 잠재력을 가지고 있다. 왜냐하면 거점 역할을 수행할 대규모 관광지 개발의 부재로 인해 지역의 관광잠재력을 발굴하고 상품화하는 데 한계가 있었기 때문이다.

특히 내국인과 외국인을 상대로 해양·문화관련 목적형 관광, 예를 들어 최근 등장하고 있는 대안관광(alternative tourism)의 유형인 문화·생태·실버·경관관광 등을 수용할 수 있는 거점관광지를 개발하고, 거점관광지와 주변의 관광자원과 연계성을 높이는 관련 프로그램을 도입하여 시행할 수도 있다. 이러한 개발의 전제조건이 충족되면, 수도권 및 동남권과 멀리 떨어져 있어도 강원도와 제주도와 비교해 매력적·차별적인 관광지로서의 기능을 수행할 수 있을 것이다.

Ⅲ. 남해안 관광벨트 개발계획의 특징과 문제점

1. 전체적인 계획의 특징

남해안 관광벨트 개발사업은 정부가 추진중에 있는 국책사업으로, 부산과 경남, 전남지역을 포괄한다. 남해안을 국제적인 수준의 관광거점으로 개발하려는 목적으로 2000년 남해안관광벨트 개발계획을 시작하여 2009년을 목표로 추진 중에 있다. 대상지역은 부산광역시·전남·경남의 남해안에 접한 24개 시·군이다. 남해안 관광벨트 사업은 4개 권역, 즉 부산도시관광권, 경남 충무·사천 중심의 해양레저



〈그림 4〉 남해안 관광벨트 사업의 개발권역

스포츠권, 전남 여수・고흥 중심의 종합휴양관광권, 그리고 목포 중심의 역사문화관광권 등이 그것이다(그림 4 참조).

남해안 관광벨트 개발사업의 목적은 ① 남해안을 국제적 수준의 관광거점 지역으로 개발하고 외자유치를 하여 국가경제 발전과 지역경제 활성화 기여, ② 관광지 연계개발을 추진함으로써 개발의 시너지 효과 제고, ③ 새로운 해양지향적 국토개발축의 형성을 위한 기반 조성, ④ 영・호남을 연결하는 관광개발사업을 추진하여 동・서 화합 유도 등이다.

남해안 관광벨트 개발사업에서 지정된 사업수는 총 71개이며, 유형별로는 관광지 개발사업 52개소, 문화재정비・복원사업 19개소이다. 그리고 단계별로는 1단계(2000～2004년) 개발사업 53개(74.6%), 2단계(2005～2009년) 개발사업 18개(25.4%)로 구성되어 있다. 사업 성격별로는 거점・부거점 사업이 8개, 연계사업이 63개이며, 시도별로는 부산광역시 6개, 경남 28개(39.4%), 전남 37개(52.1%)등이다(표 3 참조).

남해안 관광벨트 개발계획에서 확정된 총 사업비는 50,432억원으로, 재원별로는 국비 6,620억원(13.1%), 지방비 8,275억원(16.5%), 민자 35,537억원(70.4%)으로, 전체 개발사업에서 민간자본이 차지하는 비율이 매우 크다. 관광개발사업에서 민간자본의 비중이 큰 것이 일반적인 특징이지만, 이러한 속성이 개발사업의 성공과 실패를 좌우하는 결정적인 요인이 된다. 단계별로는 1단계 사업에 43,559억원(전

〈표 3〉 남해안 관광벨트 개발사업의 현황 (단위: 개, %)

구 분		전체사업	1단계('00~04)	2단계('05~09)
사업성격	소 계	71 (100.0%)	53	18
	거점/부거점	8 (11.2%)	7	1
	연계사업	63 (88.7%)	46	7
행정구역	소 계	71 (100.0%)	53	18
	부산광역시	6 (8.5%)	4	2
	경상남도	28 (39.4%)	21	7
	전라남도	37 (52.1%)	28	9
사업유형	소 계	71 (100.0%)	53	18
	관광지	52 (73.2%)	38	14
	문화재	19 (27.8%)	15	4

자료: 문화관광부, 2004, 남해안 관광벨트 개발 변경계획

체의 86.4%), 2단계에 6,873억원(전체의 13.7%)이 투자될 예정이다. 1단계 사업의 재원별로는 국비 5,801억원(13.3%), 지방비는 6,630억원(15.2%), 민자가 31,128억원(71.4%)이다(표 4 참조).

남해안 관광벨트 개발사업에서 예산배분의 지역별 특징을 보면(표 4 참조), 부산시가 1조 6,502억원으로 전체의 32.7%, 경상남도가 1조 7,691억원(전체의 35.1%), 전라남도가 1조 6,239억원(전체의 32.2%)을 차지하고 있다. 개발사업비의 배분은 지역별로 거의 균등하게 배분된 것이 특징이다.

부산과 경남은 관광개발과 관련된 인프라가 확충되어 있기 때문에 민자투자의 비율이 상대적으로 높은 반면, 전남은 인프라가 부족하여 민자투자의 유치가 어려울 것으로 예상하고 국비와 지방비의 비율을 상대적으로 높게 계획하였다. 그러나 지역의 경제적 상황을 고려하면, 전남의 지방비 투자액은 너무 많다.

남해안 개발벨트 71개 사업에 대한 총투자액(2003년 8월 말 현재)은 5,946억원으로 전체 계획투자비(50,432억원)의 11.8%에 해당하는 금액이다. 재원별로는 국비 2,980억원(50.1%), 지방비 2,581억원(43.4%), 민자 385억원(6.5%) 등이다. 그리고 1단계 사업만의 투자실적은 총 계획투자비의 13.7%로, 재원별 실적은 국비 51.4%, 지방비 38.9%, 민자 1.2% 등이다. 현재까지 국비 지원실적은 총 투자계획 5,801억원 중 2,980억원이 지원되어 국비 투자실적(지원실적)은 51.4%에 달한다. 그러나 실제 집행액은 지원금액의 64.4%로 약 35.6% 정도가 미집행되고 있다.

〈표 4〉 지역별·단계별 투자계획 (단위: 억원)

구 분	총투자계획(2000~2009)					1단계(2000~2004)					2단계(2005~2009)				
	총사업비	공공			민자	총사업비	공공			민자	총사업비	공공			민자
		계	국비	지방비			계	국비	지방비			계	국비	지방비	
합 계	50,432	14,895	6,620	8,275	35,537	43,559	12,431	5,801	6,630	31,128	6,873	2,464	819	1,645	4,409
부산시	16,502 (100.0)	3,165	1,463 (8.9)	1,702 (10.3)	13,337 (80.8)	15,909	2,932	1,388	1,544	12,977	593	233	75	158	360
경 남	17,691 (100.0)	5,257	2,482 (14.0)	2,775 (15.7)	12,434 (70.3)	15,624	4,443	2,123	2,320	11,181	2,067	814	359	455	1,253
전 남	16,239 (100.0)	6,473	2,675 (17.5)	3,798 (22.4)	9,766 (60.1)	12,026	5,056	2,290	2,766	6,970	4,213	1,417	385	1,032	2,796

자료: 문화관광부, 2004, 남해안 관광벨트 개발 변경계획

한편, 주5일 근무제의 도입, 대전~진주간 고속도로의 개통, 일부 사업지구의 토지이용규제(수산자원보호구역, 국립공원), 재원조달 미흡, 사업비 부족 등으로 개발이 지연되고 있기 때문에 개발계획의 효과적인 추진을 위해 2004년 7월 수정계획을 마련하였다. 사업변경의 내역을 보면, 총 71개 사업을 64개 사업으로 축소하였다.

2. 주요 문제점

남해안 관광벨트 개발사업의 첫번째 문제점은 71개 개발사업의 대부분이 단위사업 성격의 관광지 개발에 한정되어 있다는 점이다. 그 결과, 관광객을 유인하고

〈표 5〉 제1단계 사업 지역별 유형별 투자실적 (단위 : 억원)

구분	투자계획(2000-2009)					투자실적(2003.8월)					계획대비 투자실적 비율(%)				
	총사업비	공공			민자	총사업비	공공			민자	총사업비	공공			민자
		계	국비	지방비			계	국비	지방비			계	국비	지방비	
소계	43,559	12,431	5,801	6,630	21,128	5,946	5,561	2,980	2,581	385	13.7	44.7	51.4	38.9	1.2
부산	15,909	2,932	1,388	1,544	12,977	473	473	214	258	0	3.0	16.1	15.4	16.7	0.0
경남	15,624	4,443	2,123	2,320	11,181	3,353	3,103	1,651	1,452	252	21.5	69.9	77.8	62.6	2.3
전남	12,026	5,056	2,290	2,766	6,970	2,118	1,985	1,115	870	133	17.6	39.3	48.7	31.5	1.9

자료: 문화관광부, 2004, 남해안 관광벨트 개발 변경계획

관광지간의 접근체계를 강화시킬 수 있는 인프라 투자가 선행되지 못함에 따라 관광개발의 지역내 파급효과를 극대화시키지 못하는 한계를 노정시킬 수 있다. 즉, 개별적인 '점개발'로 행해진 관광지들간의 상호 보완성과 연계성을 강화하여 '면(surface)차원'의 관광지역(area)과 관광지대(belt)로 발전시켜야 함에도 불구하고, 개별적인 관광지 개발에 중점을 두었다. 전남지역의 경우, 서남해안을 연결하는 해안일주도로(국도 77호선)와 일부 해안도로에 대한 개발이 상대적으로 지연되는 결과를 초래하고 있다.

둘째는 투자배분의 지역간 차별성이다. <표 4>에 제시된 것과 같이, 단계별 투자배분액에서 전남과 부산·경남간에는 큰 차이가 있다. 즉, 부산은 전체 사업의 96.4%(1조 5,909억원), 경남은 88.3%(1조 5,624억원)가 제1단계에 각각 배분된 반면, 전남은 전체의 74.1%(1조 2,026억원)가 배분되었다. 그 결과 전남지역의 관광개발은 부산 및 경남보다 상대적으로 지연될 개연성이 매우 높다.

셋째는 투자실적의 지역간 차이가 나타나고, 특히 국비지원이 경남에 집중되었다는 점이다(표 5 참조). 제1단계 사업의 투자실적이 경남에 집중된 방면, 전남과 부산은 상대적으로 저조한 상태이다. 2003년 8월까지 투자된 총사업비의 56.3%인 3,353억원이 경남에 투자되었고, 전남은 35,6%인 2,118억원으로 상대적 비중이 적다. 그리고 계획대비 투자실적을 보면, 경남은 69.9%인 반면, 전남은 39.3%로 상대적으로 적다.

특히 국비의 투자실적은 경남이 77.8%인 반면, 전남은 48.7%로서 거의 절반 수준에 머물고 있다. 즉, 관광벨트사업과 관련하여 전남보다는 경남에 국비가 많이 지원되었음을 알 수 있다. 시·군별로는 김해 76.2%, 신안 73.8%, 영암 66.1%, 목포 63.5%, 진해가 50.7% 등지가 상대적으로 높은 투자실적을 보였다. 한편, 제1단계 사업에 대한 국비지원의 집행실적(표 6 참조)을 보면, 전남(57.2%)보다 경남과

〈표 6〉 제1단계 사업에 대한 국비지원 및 집행실적 (단위 : 억원)

국비보조금	국비투자계획	지원실적	계획vs지원(%)	국비집행	지원vs집행(%)
합 계	5,801	2,980	51.4	1,918	64.4
부 산 시	1,388	214	15.4	194	90.7
경상남도	2,123	1,651	77.8	1,086	65.8
전라남도	2,290	1,115	48.7	638	57.2

자료: 문화관광부, 2004, 남해안 관광벨트 개발 변경계획

부산의 집행실적이 각각 65.8%, 90.7%로 높게 나타났는 데, 전남의 집행 부진도 개발과정의 문제점으로 지적될 수 있다.

넷째는 관광거점개발이 많지 않고, 작은 규모의 연계사업이 주종을 이루고 있다. 전남지역의 경우, 거점개발사업은 2개(해남화원, 여수화양) 지구이고, 대부분은 개별적인 관광지 개발과 정비사업이 주류를 이루고 있다. 사업의 규모를 보면, 1개 평균 사업비가 부산은 2,750억원(6개 사업), 경남은 632억원(28개 사업), 전남은 439억원(37개 사업)으로 전남지역 사업의 영세성을 파악할 수 있다.

다섯째, 광양만·진주권은 개발과정에서 민간자본의 의존율이 매우 높지만, 제1단계 사업에서 민간자본의 투자는 거의 전무한 실정이다(표 7 참조). 권역내 20개 개발사업의 투자재원을 보면, 국고, 지방비, 민자가 각각 13.5%, 15.4%, 71.0%로

〈표 7〉 제1단계 사업에 대한 광양만·진주권 시·군별 투자실적

구 분		투자계획(억원)					시군별 투자실적(억원)				
시군별	사업	총실적	공공부문			민자	총사업비 (%)	공공부문			민자 (%)
			계	국비	지방비			계	국비	지방비	
사천시	3	1,005	313	106	207	692	80 (8.0)	80 (25.6)	61 (57.7)	18 (9.2)	- -
남해군	3	5,075	681	333	348	4,394	689 (13.6)	438 (64.2)	226 (67.9)	212 (60.8)	252 (5.7)
하동군	2	760	160	81	79	600	89 (11.8)	89 (55.9)	58 (71.5)	32 (39.9)	- -
여수시	2	236	115	55	60	121	73 (31.0)	73 (63.7)	49 (88.2)	25 (41.2)	- -
순천시	3	394	344	199	145	50	164 (41.7)	164 (47.7)	87 (43.6)	77 (53.3)	- -
고흥군	2(1)*	334	180	90	90	154	53 (7.0)	53 (12.3)	47 (21.7)	6 (3.0)	- -
보성군	4	1,276	836	366	470	440	185 (21.7)	185 (31.6)	118 (48.9)	67 (19.5)	- -
광양시	-	-	-	-	-	-	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
합 계	-	9,080 (100.0%)	2,629	1,230 (13.5%)	1,399 (15.4%)	6,451 (71.0%)	1,333 (100.0%)	1,082	646 (48.5%)	437 (32.8%)	252 (18.9%)

자료: 문화관광부, 2004, 남해안 관광벨트 개발 변경계획

주) 고흥은 보성만지구의 고흥지구 단위사업이 포함된 수치

전체사업의 평균(13.3%, 15.2%, 48.5%)보다 높다. 특히 민자의 경우, 전체 투자배분의 약 71.0%(6,451억원)로 매우 높은 비중을 점하고 있다. 그러나 투자실적을 보면, 남해군 서면과 남면 일대의 '남해하모니리조트'개발사업(민간자본 투자실적: 252억원)을 제외하면 민자유치는 전무한 실정이다.

남해안 관광벨트 개발사업에서 광양만・진주권의 가장 큰 문제점은 체류형 관광과 주유형 관광을 유도할 수 있는 관광인프라의 부족이다. 즉 대규모 리조트형 숙박지의 부재, 주요 관광지를 연결하는 실질적 교통망, 해안 및 도서간의 접근성 등이다. 그리고 과도한 민간자본 의존개발도 주요 문제점이다.

Ⅳ. 남해안 관광의 거점개발을 위한 실천전략

한려해상으로 연결된 전남 동부와 경남 서부, 즉 광양만・진주권에 속한 남해안은 2000년부터 정부가 추진중에 있는 '남해안 관광벨트 개발계획'의 중앙에 위치한다. 그러나 수도권 및 동남권과의 접근성 불량, 관광인프라의 부족, 민자유치의 실패, 민간기업의 투자회피 등으로 관광거점 구축에 실패하고 있다. 그러나 남해안 관광을 둘러싼 국내외의 여건변화에 능동적으로 대응하면 관광거점개발이 실현 불가능한 것만은 아니다. 최근 광양만경제자유구역내에 위치한 여수 화양지구의 민간자본 투자계획이 대표적인 사례이다.

또한 남해안은 섬진강과 한려해상을 통해 교류가 가능한 지리적 위치성을 가지고 있다. 오늘날의 관광개발에서는 기본의 단일 관광지 중심에서 탈피하여 광역차원의 관광지 개발과 관리가 강조되고 있다. 따라서 산업시설이 부족한 하동・사천・진주와 여수・고흥반도를 연결하는 광역적 해상루트의 개발과 집중적인 투자는 남해안의 관광거점 기능성을 강화시킬 수 있다. 동시에 한국정치의 고질병인 '동서 갈등'을 봉합하여 영남과 호남의 상생발전을 꾀할 수 있는 강점도 있다. 이러한 배경에서 남해안 관광거점개발의 실천과제를 제시하면 다음과 같다.

1. 연륙・연도교를 통한 다리의 관광자원화

수려한 한려해상의 경관을 관광자원화 하기 위해서는 이들 해상자원에 대한 접근성을 보장해야 한다. 이를 위해서는 고흥반도-여수반도-남해를 연결하는 다리의 관광자원화와 해안일주도로의 건설을 통한 연계관광의 효과를 극대화시키는 것이

다. 특히 지역의 대표적인 관광이미지가 부재하고, 체류형 관광거점이 없는 상황에서 다리의 관광자원화는 관광수요를 견인하는 새로운 관광거점이 될 수 있다. 또한 수도권 및 동남권과의 접근성 개선을 위한 공항・항만 등 기간교통만의 정비・확충, 전라선과 경전선의 철도망 개선도 요구된다.

다리를 관광자원화하는 방안이다. 국도 77호선(부산~인천)의 확포장, 도서와 육지부의 연륙・연도교 사업을 관광개발 관점에서 전략적으로 지원해야 한다. 현재 전남의 경우 고흥~여수간(고흥 포두~여수 화양~여수돌산) 연륙・연도교 사업(2001~2010)이 행해지고 있다. 사업구간은 39.1km(도로 30km, 해상교량 11개소:9.1km)이며, 사업비는 총 1조 2,254억원으로 추정된다. 2004년까지 실시설계를 포함해서 509억원(전체의 4.2%)이 투자될 예정이다. 그러나 향후 국고배분에서 투자우선순위에서 후순위로 밀려남에 따라 사업이 지연될 개연성이 매우 높다. 국고사업인 연륙・연도교 사업이 예정대로 진행될 수 있도록 전략적 예산배분이 요구된다. 이를 위해 가칭 "도서연륙・연도교사업 촉진 특별법"의 제정을 검토해 볼 필요가 있다.

여수~남해간을 연결하는 가칭 '한려대교'의 건설도 적극 검토해 볼 필요가 있다. 왜냐하면 한려대교는 사업타당성 분석에서 긍정적인 평가를 받았기 때문이다. 일본 세토나이카이(內海)에 건설된 나로토(大鳴)・아카시(明石)대교 등의 12개 대교는 대표적인 다리의 관광자원화(landmark) 사례이다. 일본의 이마바라시는 연간 2,500억엔의 관광수입을 올리고 있다. 서해안고속도로의 평택대교도 성공적인 사례에 속한다. 그러므로 한려대교를 중심으로 여수~순천~광양~하동~남해를 연결하는 광역적 남해안 일주도로는 새로운 동・서 교통축으로 기능하여 주변지역의 연계관광 활성화에 결정적인 파급효과를 제공하게 될 것이다.

2. 공공부문에 의한 관광거점의 선정 및 전략적 투자

광양만・진주권의 남해안 일대를 해상관광의 중심지로 발전시키기 위한 전제는 체류형 관광거점을 선정・육성하는 작업이다. 민간자본의 투자 유치가 상대적으로 어렵기 때문에 정부 또는 공공부문 주도로 목적지향적 투자를 확대하는 방법을 고려할 수 있다.

관광개발의 속성상 민간자본의 투자에 주로 의존하기 때문에 대규모 민간자본의 유치가 없으면 관광거점의 육성은 공염불에 그칠 가능성이 매우 높다. 그러므로 민간자본의 투자를 원활하게 하기 위해서는 단지조성, 배후지와의 접근체계 개

선 등과 관련한 각종의 투자유인책을 제공해야 한다. 또한 공공부문과 민간기업이 공동으로 투자를 할 수 있도록 방안을 모색해 볼 수 있는 데, 그 대안은 관광공사 또는 관련된 정부투자기관이 체류형 관광객을 위한 리조트 지구를 공동으로 조성하는 것이다.

공공부문의 투자는 동서교류의 확대를 통한 지역화합을 이끌어 낼 수 있기 때문에 정책적인 차원에서 집중적인 지원이 가능하다. 동시에 이 지역은 최근 중앙정부가 선정한 '신활력지역'에 해당하기 때문에 관광개발을 통한 지역화합뿐만 아니라 낙후된 지역경제의 활성화에도 기여할 수 있다.

3. 한중일 해상관광루트의 개설과 동북아 크루즈 운영

남해안 지역은 동북아시아 지역의 지리적 중심에 위치하고 있으며 세계적인 유산 및 희소한 자원이 다수 분포하고 있는 등 국제적인 관광지로 성장할 수 있는 잠재력을 지니고 있으며, 그러한 가능성은 한중일 해상관광루트의 구축으로 가능할 수 있다.

우리나라의 남해안은 항해구역상 크루즈 운항에 양호한 조건을 갖추고 있다. 크루즈 항해구역은 항만・항로・자원 등 3가지 기본적 조건이 충족되어야 하는데, 자원성에서 전남지역은 풍경이 뛰어난 섬들과 연안육지의 관광자원이 많아 단기 항해 유람에도 유리하다. 특히 「레스토랑 크루즈」나 「파티 크루즈」에 매우 적합하며, 항만조건도 양호하여 크루즈 기항에는 문제가 없을 것이다.

관광유람선의 확보방안은 신조선 도입의 경우와 중고선 도입의 방안을 상정할 수 있다. 먼저 신조선 도입의 경우는 다음의 3가지를 생각할 수 있다. 첫째, 정부의 계획조선 융자방식를 선택할 경우 선박가격(3,000톤 기준 240억원)의 80%인 192억원의 융자지원을 받을 수 있으며, 이는 5년 거치 8년 분할상환 조건으로 사용할 수 있어 자체자금은 48억원 정도가 필요하다. 둘째, 「BBC/HP 방식(新造國籍取得條件附裸傭船)」을 선택할 경우 선박가격의 100%인 240억원 전액을 지원받을 수 있어 선박도입을 위한 자체자금 부담은 없으나, 다만, 이 방식을 희망하는 회사가 많고, 한도액이 충분치 않아 자금확보가 쉽지 않다. 셋째, 유람선의 건조, 운영경험이 풍부한 일본이나 노르웨이를 비롯한 외국자본과 합작으로 도입하는 방법을 들 수 있는데, 이 경우 50:50의 비율이 되며, 각각 2,000만달러 정도를 부담해야 한다.

남해안은 크루즈 운항에 양호한 조건을 갖추고 있기 때문에 1차적으로 국내 남

해연안을 범역으로 하는 크루즈루트를 개발한 후, 단계적으로 중국의 상해와 남해안, 그리고 일본의 후쿠오카(오사카) 등의 동북아 국제 크루즈루트를 개발·운항할 수 있다. 그리고 장기적으로 정박항을 시드니, 싱가포르에 대응하는 거점크루즈항으로서 동북아크루즈 허브기능을 보유하는 국제적 미항을 남해안에 조성할 수 있다. 여수시는 동북아 크루즈의 중심항 역할을 수행할 대안이 될 수 있다.

4. 한려해상공원화 계획 수립 및 해양관광특화특구로 개발

남해안 지역은 교통기반이 취약하고 수지형 형태의 지형지세로 인해 고흥반도, 여수반도, 남해도 등이 분리되어 지역간 연계성이 낮은 것이 특징이다. 관광자원 또한 하계 중심의 강한 계절성을 가지고 있다. 이런 분리성과 계절성을 해소시키기 위해서는 광역적 차원에서 관광지 개발과 관리가 필요하다.

남해안 관광벨트 개발계획(2000-2009)은 4개 권역으로 구분되어 있고, 부산도시관광권과 역사문화관광권(목포)이 중심권역에 해당한다. 광양만·진주권의 남해안은 종합휴양관광권과 해양레저스포츠권으로 분리되어 권역간 연계성과 보완성이 약하다. 따라서 광역차원의 관광지 개발과 관리를 위한 선결과제로 가칭 “한려해상공원계획”을 수립하는 것도 검토해 보야야 한다.

민간부문의 일부 관광지 개발을 제외한 우리나라의 대부분 관광지는 국비지원에 의해 이루워진다. 현재 대부분의 관광지는 소규모 영세업자들로 이루어져 실제 민자를 촉진할 수 있는 지원방안은 많지 않다. 대규모 투자자에 대해서는 관광지 지정이 선별적으로 이루어진다는 가정에서 세제혜택, 행정절차 간소화 등 인센티브 제공을 대폭적으로 확대해야 한다. 이를 위해 남해안 일대를 가칭 ‘해양관광특화특구’로 지정하는 것도 검토할 수 있다.

5. 2012년 해양엑스포의 적극 유치 및 정부적 지원

여수에서 세계박람회가 개최되면, 낙후된 경남 서부지역의 개발에 필요한 사회간접자본(SOC)이 확충되어 관광인프라가 개선되고, 나아가 남해안의 관광지와 관광자원을 공동으로 개발·활용할 수 있다. 2012년 여수 세계박람회를 계기로 컨벤션리조트가 구축되고, 해외기업의 투자를 적극 유도하여 국제적인 협력체제를 확립할 수 있다. 또한 엑스포 개최지구는 남해안의 대표적인 리조트로 기능할 수 있다.

그러므로 2012년 해양엑스포의 유치를 위해 정부차원에서 적극적인 지원프로그

램을 마련해야 한다. 2010년 엑스포 유치과정에서 도출된 문제점을 반면교사로 삼아 합리적인 대안을 모색해야 한다. 이를 위해서는 정부차원의 적극적인 지원이 전제되어야 한다.

V. 결론 및 정책적 제언

관광개발은 국민의 삶의 질 제고뿐만 아니라 경제적 측면, 자원이용의 효율성측면에서 의미있는 사업이다. 광양만·진주권 일대의 남해안 연안은 남해안의 중앙부에 위치하며, 온난한 기후조건과 고흥·여수지역의 다도해해상국립공원과 남해지역의 한려해상국립공원 등 수려한 자연경관을 보유하고 있는 반면 상대적으로 내륙부의 관광자원은 지명도가 낮은 실정이다. 또한 광역교통망의 미구축, 숙박시설의 부족을 비롯한 관광기반시설이 정비되어 있지 않아 대규모 관광개발이 곤란한 실정이다.

그러나 권역내 여수·순천·광양 등 산업기능을 갖춘 도시권이 형성되어 있어 관광객에 대한 도시적 서비스의 제공이 가능하며, 관광개발에 따른 중심거점으로 활용할 수 있다. 특히 여수~남해간 교량건설, 남해안 일주도로의 정비와 주변지역 개발을 통해 동서 화합의 상징적인 공간을 창출할 수 있다. 또한 지리산국립공원 관광객을 남해안지역으로 유도해 남북방향의 관광루트를 구축하면 종합관광지로의 육성도 가능하다. 2012년 여수세계박람회가 권역내에서 개최되면 남해안 일대는 보양·휴양기능의 관광거점이 출현할 가능성 또한 매우 높다고 평가할 수 있다.

그리고 광양만·진주권의 남해안은 전남지역과 경남지역을 동시에 포함하고 있어 2개의 광역자치단체가 공동사업시행 과정에서의 상호협력을 통하여 동서화합의 기회로 삼을 수 있는 전략적·상징적 공간이다. 따라서 전술한 다리의 관광자원화, 민자보다는 공공부문 중심의 관광거점 개발, 한중일 해상관광루트의 개설과 동북아 크루즈 운영, 광역차원의 한려해상공원화 계획과 해양관광특화특구 지정, 2012년 해양엑스포 유치 등이 중장기적 과제가 될 수 있다.

광양만·진주권 중심의 남해안 지역, 특히 고흥-여수-남해-사천 일대의 남해안은 우리나라의 중심지역(core)에서 가장 멀리 떨어져 있고 낙후된 주변지역(preiphery)이다. 그리나 이 지역은 국제적 관광휴양지로서 최적의 입지조건을 갖추고 있고, 국내는 물론 중국과 일본의 관광시장이 충분한 수요를 형성하고 있다. 실천

가능한 계획을 세우고 관광관련 기업을 유인할 수 있는 제도만 보완하면 정부는 기본 인프라 투자 외에 큰 재정적 부담 없이 개발이 가능하다.

결론적으로 남해안 관광벨트 형성을 목표로 고흥~여수~남해의 3개 반도를 연결하고 통합하여 남해안 지역의 일체성과 연계성 확보가 무엇보다도 중요하다. 빠른 시일내에 해양관광, 다리의 관광자원화, 컨벤션 리조트 육성 등을 통한 동서화합의 상징 프로젝트를 실천하면, 한려수도 중심의 남해안은 우리나라의 대표적인 휴양·보양형 리조트로 기능할 수 있다. 이를 위한 정치권의 적극적인 지원이 요구된다.

참 고 문 헌

박노빈, 2003, "지역경제 활성화를 위한 테마파크 개발", 국토, 263, pp. 40-48.

윤양수, 2003, "우리나라의 관광지 개발실태와 개선방향", 국토, 263, pp. 6-17.

이강욱, 김희수, 2001, 주5일 근무제 도입에 따른 관광정책 대응방안, 한국관광연구원.

이정록, 1995, "21세기를 위한 여수반도권의 관광개발 방향과 전략", 여수·여천상공회의소 심포지움 결과보고서

이정록, 1996, 여수반도권의 컨벤션센터 건립방안 및 추진전략, 지역경제연구총서 제1호, 여수·여천상공회의소.

이정록, 1996, "광양만권 광역개발계획의 문제점과 당면과제", 지역개발연구, 제28권 제1호, pp. 81-108.

이정록, 1997, 신해양시대를 대비한 여수반도권 워터프런트 개발전략, 여수상공회의소, 지역경제연구총서 97-2.

이정록, 1997, "광역광양만권의 발전을 위한 기반시설 확충전략", 현대사회과학연구, 제8권, pp. 139-170.

이정록, 1998, 해양Expo 여수지역 입지타당성 분석에 관한 연구, 2010 해양엑스포 여수시유치위원회.

이정록, 2001, 『2010 세계박람회 개최 및 광역광양만권 대응전략』, 전남대학교 지역개발연구소.

이정록, 안종현, 2004, "지역관광의 진흥을 위한 관광마을 만들기 전략", 지역개발연구, 제36권 제1호, pp. 177-193.

한국관광공사, 1999, 남해안 관광벨트 개발계획.

<Abstract>

Practical Strategies for Development of Tourism-Hub in Southern Coastal Area

Jeong-Rock Lee

Professor, Department of Geography, Chonnam National University

The southern coast maintains the oceanic climate, the spectacular views and the various tourism resources of nature, society and culture, all of which provide the best conditions for activities of various leisure sports in the coastal area. The tourism exchanges have been increased in the Northeast economic rim. This increase gives the southern coast a chance to convert from the center of the domestic marine tourism to the Northeast marine tourism hub because it is the nodal point that makes the shortest seaway to connect the three countries, China, Korea and Japan. To accomplish of development of tourism-hub in southern coastal area, several political matters should be resolved. They include loosening of the related rules and regulations that limit the development, legislation of "a special law for tourism promotion in the southern coast" that provides a law foundation to develop this area, support for investment in public service and strategic investment, establishment of a marine tourism route connecting China-Korea-Japan, operation of a cruise in the Northeast, formulate a plan for "a Hallyo-Haesang Marine Park", designation of special marine tourism district, opening of a Namhae seaway tourism route and invitation of the World Expo 2012 that really triggers the development of this area.

Keywords: Tourism-Hub, Marine Tourism, Special Marine Tourism District, World Expo 2012