

동북아시아의 철도를 연계한 북한지역 관광사업 활성화
방안에 관한 연구

The study on the Activation of Tourism around North Korea
Area Connecting the Railroad of Northeastern Asia

박흥순*
park heung soon

주용준**
Ju yong jun

ABSTRACT

The purpose of this research is to develop a tourism product that connects Northeast Asia and Korea by maximizing the geographical advantages in North Korea.

Although Northeast Asia has enjoyed the tremendous amounts of potentials such as the natural, historical and cultural resources, some political and social limitations have prohibited its wider development of Tourism.

제 1 장 서 론

제 1 절 문제의 제기

냉전이 종식된 1990년대 초반 이후에 일본과 중국, 극동러시아, 남북한, 몽고 등의 동북아시아는 빠른 경제도약을 이루고 있으며, 인력·상품·용역분야의 국제무역에서도 급속한 성장을 보이고 있다.

이전까지의 사회, 문화, 정치, 경제의 중심이 환대서양에서 미국으로 움직이고 있었으나 21세기에는 동북아시아가 열릴 것으로 전망되고 있으며, 그 중에서도 동북아시아의 일본, 중국, 한반도, 그리고 러시아의 극동지역이 21세기를 이끌 수 있는 상당한 성장 잠재력을 보유하고 있는 점에서는 대체로 이견이 없음을 보여주고 있다.

동북아시아의 가장 큰 특징은 상호간에 사회·정치·경제·문화적인 면에서 경쟁과 협력, 그리고 보완관계가 존재한다는 것이며, 한국은 아시아 대륙 동북단에 위치한 반도로서 중국, 러시아, 일본과 접하는 동북아시아 교류의 요충지이자 환태평양 진출의 거점이 되고 있다.¹⁾

* 한국철도공사 강경역 정회원

E-mail : phs00n@hanmail.net

TEL : (042)841-3920 HP 010-2471-4567

** 우송정보대학 철도운수경영과 학과장

E-mail : yjjw@wst.ac.kr

TEL : (042)629-6372 ,HP 017-411-6098

1) 이기중, “남북한 관광협력을 통한 동북아 중심 국가 건설 방안” 관광연구저널, 제17권 제2호, 2003 pp. 153-154.

이러한 시대적 흐름에서 우리정부도 '89년 '남북교류협력에 관한 지침'을 발표하면서 본 궤도에 오른 남북간의 인적·물적교류는 그간 숏한 역경을 거치면서 문화, 예술, 경제협력부분, 체육 등 다양한 분야로 그 교류가 확대되고 있으며, '98년에 이르러는 민간기업에 의해 주도된 금강산 관광사업은 남북한을 연계한 관광사업의 시발점이 되어 최근에는 육로를 통한 북한지역의 관광이 진행되고 있는 상황으로 발전되고 있다.

북한은 '83년 합영법을 제정하여 '91년 나진·선봉지역 개방을 시도하였으며, '98년에 이르러는 획기적인 금강산을 개방하여 남북한 관광이 이루어 졌고, '02년 7월 1일에는 소위 7·1 경제관리개선 조치로서 획기적인 경제개혁을 하면서 신의주특구에 이어 금강산 육로 관광이 실시되었고 '03년에는 드디어 평양관광이 실시되었으며 개성공단특구가 발표되면서 개성 관광이 가능하게 될 것으로 예상된다.

북한의 개방전략은 신의주, 나진지역, 개성, 금강산의 4개 지역을 개방특구로 하고 경의선과 경원선으로 연결하는 "4개의 점과 2개의 선" 정책을 기초로 개방을 점진적으로 확대할 것으로 예상된다.²⁾

북한은 개발가능성이 풍부한 관광자원을 갖추고 있으나 관광인프라의 저조, 접근성의 열악과 북한체제의 한계성이 있어 관광사업에는 한계가 있다.

본 연구에서는 동북아지역의 철도망을 연계하여 북한지역의 관광자원을 매개로 한 북한지역의 주요 관광지와 남한의 주요 관광지를 연결하여 북한지역의 관광 활성화를 도모코자 한다.

제 2 절 연구의 목적

한반도는 북쪽과 서쪽으로 구소련 및 중국과 접하고 있고, 동쪽으로는 일본열도와 인접하고 있으며, 지정학적 위치면에서 볼 때 중국대륙과 연하고 있으며 태평양으로 나가는 길목에 자리잡고 있다. 지리적으로 인도, 말레이시아, 인도네시아, 태국, 싱가포르, 필리핀 등과 대양주로 연결되는 위치성을 가지고 있다.³⁾ 한반도 위치를 접근성 측면에서 관광과 연계시키면 앞으로 한국관광의 가장 큰 시장으로서 기능을 수행할 관광배출국가군은 일본과 중국이 된다. 다음으로 인도를 포함한 동남아시아 지역과 통일이 됐을시 육로로 접근이 가능한 소련과 구주대륙이 큰 시장이 된다.⁴⁾ 따라서 한반도가 관광중심지로서의 역할을 하기 위해서는 가교역할을 제대로 할 수 있는 기능을 갖추어야 국제 관광객의 교류와 이동의 중심지로 그리고 국제 관광객의 방문과 체류의 목적지로서의 역할이 가능하다.

본 연구의 목적은 관광사업에서의 여러 기능이 있으나 그중 가장 인프라 역할을 할 수 있는 국제적인 교통망에서도 철도를 동북아와 연계하여 북한지역의 관광사업 활성화를 기하고자 함에 있다.

제 2 장 북한의 철도현황과 동북아 지역의 철도 인프라 현황

제 1 절 북한의 철도현황

북한의 철도는 여객수송의 60%, 화물수송의 90%를 분담하고 있으며, 철도 총 연장은

2) 이기중, 전계서, p. 162.

3) 이장춘, 관광과 통일-한반도 미래 관리론-, (서울 : 대왕사, 1993), pp. 43-44.

4) 윤태림, 의식구조상으로 본 한국인, (서울 : 현암사, 1970), p. 70.

5,214Km로 노선의 98%가 단선이며 노후화되어 있다.

국제철도노선은 6개의 중국노선과 1개의 러시아노선이 연결되어 있으나 현재 신의주-단동, 남양-도문, 두만강-햇산의 3개 노선만 운영되고 있으며, 시베리아횡단철도(TSR)는 승객이 없어서 화물 전용철도로 활용되고 있다.

또한 국내선은 경의선(개성-사리원-평양-신의주), 평라선(원산-홍남-청진-나진), 평원선(평양-원산)을 기본으로 하여 운영되고 있는 실정이다.

<도표 1> 북한의 주요노선 구간 및 연장

권역별	노선명	구 간	연장(Km)
서부노선	평 의 선	평양 - 신의주	225
	평 부 선	평양 - 개 성	187
동서노선	청년이천선	평산 - 세포	141
동부노선	평라선	간리 - 나진	781
	금강산청년선	안면 - 구읍리	102
	함북선	반죽 - 화평	327
	강원선	고원 - 평강	145
내륙노선	만포선	순천 - 만포	303
	백두산청년선	길수청년 - 해산청년	142

자료 : 교통개발연구원, “범아시아 철도망의 발전전망과 우리나라의 활동방안 연구”, 1998, p. 63

따라서 남북한을 연결하여 대륙횡단철도 북부노선과 연결될 수 있는 북한내 주요 노선은 <도표 1>과 같다.

평의선, 평부선, 강원선, 평라선의 4개 노선은 북한의 간선노선으로 비록 단선이지만 전 노선이 전철화 되어 있고 레일은 중량화 되어 있으나 레일, 침목, 신호, 통신시설이 낙후되어 있고 터널과 선로의 노후화로 실제 운행속도는 느린 것으로 알려져 있다.

제 2 절 대륙횡단철도 연계노선 현황

1. 대륙횡단철도 북부노선

UN ESCAP⁶⁾에서는 부산에서 시작하여 남북한을 거쳐 중국, 카자흐스탄, 몽고, 러시아를 연결하여 독일의 프랑크푸르트에 이르는 대륙횡단철도 북부선(Train-Asia Railway Northern Corridor)을 설정하고, 이 노선에서 컨테이너 화물열차를 운행하기 위해 갖추어야 할 기술적 관련사항(loading gauge and axle-load), 상업적 지표(최저평균속도), 관세문제 등 운영상 과제, 그리고 국경통과 필요시설 등에 대하여 검토하고 있다.⁷⁾ 뿐만 아니라 현재에

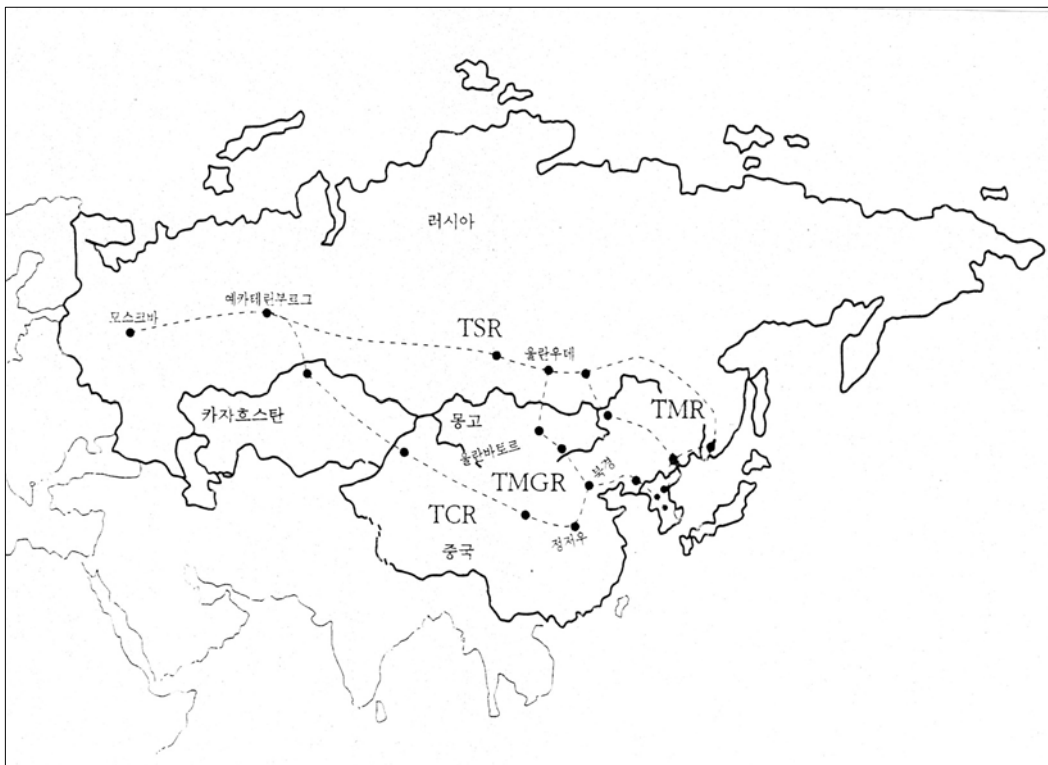
5) 한국관광공사, 북한관광정보, 2003.

6) 아시아태평양경제사회이사회(United Nations Economic and Social Council for Asia and the Pacific).

7) UN, ESCAP, Development of Asia-Europe Rail Container Transport through Block-trains, 1999)

는 대륙횡단철도 북부노선에서 컨테이너 화물전용열차인 블록트레인(block train)을 시범적으로 운영하는 사업을 추진하고 있다.

UN ESCAP에서 설정한 대륙횡단철도 북부노선은 중국 및 러시아의 극동지역에서 유럽을 연결하는 5개 노선이다. 이 5개 노선 중에서 3개 노선은 중국 및 러시아의 극동지역에서 몽고, 카자흐스탄, 러시아를 거쳐 유럽으로 연결하는 노선이며, 2개 노선은 남북한철도를 연결하여 중국 또는 러시아의 극동지역에서 몽고, 러시아를 거쳐 유럽으로 연결하는 노선이다. 이와 같이 남북한철도가 연결되면 대륙횡단철도와 연계운행이 가능해지는데 이와 같이 남북한철도가 연결되면 대륙횡단철도와 연계운행이 가능해지는데 연계노선은 남북한철도를 어디에서 대륙횡단철도와 연결시키느냐에 따라 여러 가지 운행노선의 대안설정이 가능하다. 다만, 러시아철도 광궤(1,520mm)이고 우리나라를 포함한 그 밖의 국가는 표준궤(1,435mm)이므로 대륙횡단철도를 남북한철도와 연계하여 운행하기 위해서는 국경통과지점에서 궤간 차이를 극복하기 위한 환적 또는 대차교환이 필요하다. 또한 어느 노선을 선택하느냐에 따라 국경통과횟수가 달라지고 이에 따라 국경통과절차에 수반되는 제반 운송조건이 달라진다.8)



<그림 1> 아시아횡단철도 북부노선 개요도

주 : TSR; 시베리아횡단철도, TCR; 중국횡단철도, TMR; 만주횡단철도, TMGR; 몽고횡단철도

자료 : 교통개발연구원(1997), p. 30.

그러므로 대륙횡단철도 노선이 경쟁력의 확보를 위해서는 운송시간, 운송요금, 서비스수

8) 홍갑선, 대륙철도 연계 철도화물운송 활성화 전략, 교통개발연구원, (2003), p. 9.

준, 원활한 국경통과 등에서 유리한 노선을 확보하여야 하며 해당 국가간의 충분한 협조 체제가 필요하다.

다음은 남북관통철도와 연계 가능한 대륙횡단철도에 대하여 살펴보고자 한다.

1) 시베리아횡단철도(TSR: Trans-Siberian Railway)

시베리아횡단철도(TSR)는 러시아의 극동항만인 보스토치니에서 출발하여 블라디보스톡과 수도 모스크바를 연결한 세계 최장으로서 유럽의 주요도시로 연계되는 노선이다.

시베리아횡단철도의 총연장은 보스토치니에서 모스크바까지의 노선을 기준으로 총 9,208Km이며 현재 러시아 역내 화물운송을 담당하고 있다. 동 구간은 전구간이 복선화되어 있으며 전철화구간의 총 노선은 8,008Km로 전 노선의 87%를 차지하고 있다.⁹⁾

시베리아 횡단철도는 우랄산맥과 인근도시인 예카테린브르크를 중심으로 유럽과 아시아로 구분된다.

시베리아 횡단철도는 우리의 경원선(서울-원산)이 복구될 경우 북한의 동해안 지역을 따라 북한과 러시아의 접경인 하산을 경유 연결된다. 또한 치타에서 만주 횡단철도와 우단우테에서 몽고 횡단철도와 각각 만나게 되어 러시아의 극동, 만주와 몽고지역을 연계하여 다양한 철도여행을 구상할 수 있다.¹⁰⁾

2) 중국횡단철도(TCR: Trans-China Railway)

중국횡단철도(TCR)는 총 6개의 노선으로서 중국 동부의 항만인 장쑤성 쉰웬강에서 신장 위그루 자치구의 아리산커우까지 4,131Km로 중국과 카자흐스탄, 우즈베키스탄 등 중앙아시아를 지나 시베리아횡단철도(TSR)와 연계되며, 중국은 비교적 철도망이 잘 발달되어 가장 중요한 여행수단이 되고 있다.

3) 몽골횡단철도(TMGR: Trans-Mongolian Railway)

중국의 천진항에서 출발하여 베이징, 몽골의 울란바타르, 몽골과 러시아의 국경역인 호이트역을 경유하여 러시아의 울란우에역을 시베리아횡단철도에 연계되어 유럽의 주요도시로 연결되는 노선으로 총 연장은 7,753Km이고 전구간의 약 81.2%인 6,296Km가 복선화되어 있으며 전철화구간의 연장은 전구간의 약 75%인 5,777 Km이다.

4) 만주 횡단철도(TMR: Trans-Manchurian Railway)

중국의 투멘에서 출발하여 하얼빈을 거쳐 만주지역을 통과한 다음 중국과 러시아의 국경지역인 만주리역(러시아쪽은 자바이칼크스)을 경유하여 러시아의 카림스카야역에서 시베리아횡단철도에 연결되어 유럽의 주요도시로 연결되는 노선으로 총연장은 7,721Km이고 전구간의 약 95.4%인 7,367Km가 복선화되어 있으며 전철화구간은 전구간의 78.6%인 6,067Km이다. 단선구간은 자바이칼크스에서 카림스카야까지 354Km구간이며 비전철화 구간은 투멘에서 카림스카야까지 1,654Km이다.¹¹⁾

9) 진형인 외, "TAR 활용을 통한 국제복합운송망 구축방안", 한국해양수산개발원, 1998.12. p. 5.

10) 신윤숙, "유라시아 횡단철도 연결에 따른 철도여행의 관광상품화 전망", 한국문화관광학회, 문화관광연구, 제3권, 제2호(2001). p. 117.

11) 안병민 외, "아시아횡단철도 북부노선 교통망 구축방안", 국제문제조사연구소, 1997, p. 22.

5) 한반도 횡단철도(TKR: Trans-Korean Railway)

한반도 횡단철도는 크게 두 축으로 나눌 수 있다. 그 하나는 부산-서울-개성-평양-신의주를 연결하는 경원선으로 중국측의 단둥과 선양에 연결되어 동쪽으로는 장춘, 하얼빈 등의 만주지역으로 연결되고, 서쪽으로는 선양을 거쳐 북경으로 연결된다. 다른 하나는 경원선으로 부산-서울-원산-함흥-청진을 거쳐 동해안을 따라 북상하여 중국을 거쳐 만주횡단철도와 연계되며 러시아측을 거치는 시베리아철도와 연결된다.

2. 남북한철도 연결노선

1950년 한국전쟁의 발발과 더불어 남북한 사이에 단절된 철도 노선은 모두 4개가 존재하며, 다음 <도표 2>에 기술된 바와 같다. 이 노선들 중에서 경의선과 경원선은 남북이 분산되기 이전인 일제치하에서 실제로 한반도 종단철도로 기능을 하였으며, 1927년부터 1945년까지 18년 동안 러시아 및 중국 철도망과 연결되어 유럽 중심부까지 운행된 역사가 있다. 남북분단 이후에도 북한과 러시아 및 중국 사이의 철도연결은 유지되어 왔으나, 세계적인 동서냉전의 상황 하에서 유럽의 중심부까지는 운행되지 못했다.

<도표 2> 남북한 연결철도의 단절 현황

노선명	구 간	거리(km)	단 절 구 간		
			남 측	북 측	소계
경의선	서울-신의주	486	문산-분계선(12)	분계선-개성(12)	24
경원선	서울-원산	222	신탄리-분계선(16.2)	분계선-평양(14.8)	31
금강산선	철원-내금강	167	철원-분계선(32.5)	분계선-내금강(84.1)	전구간
동해선	강릉-원산	247	강릉-분계선(127)	분계선-온정리(18)	145

자료 : 대외경제정책연구원, 조사분석01-06, 2001, p. 38.

중국 및 러시아를 거쳐 유럽까지 연결되는 대륙횡단철도 노선은 현재 운행되고 있으므로 이를 활용하여 남북한철도연결을 추진하여야 하며, 경의선, 경원선, 동해선 연결이 현재로서는 가능한 것으로 검토되어 경의선 동해선은 이미 공사가 완료되어 있고 경원선 공사가 이루어 져야 한다.

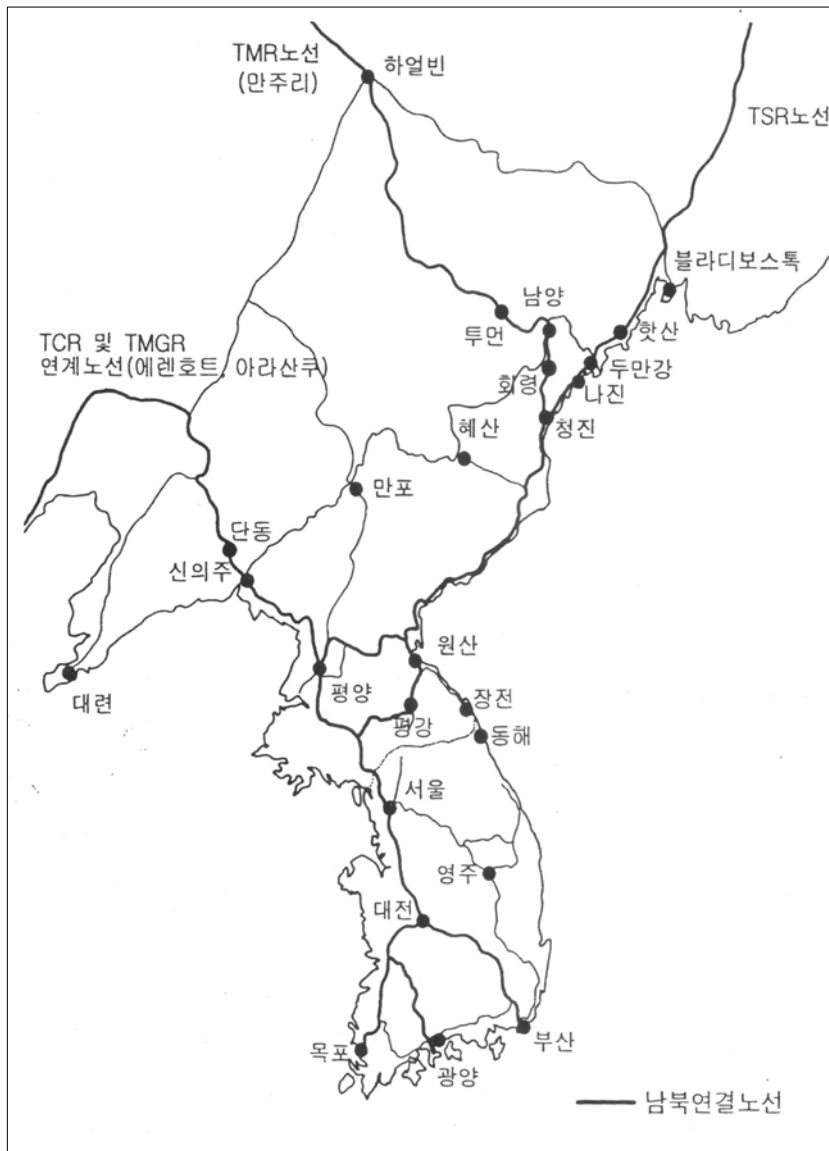
경원선, 경의선, 동해선의 남북철도와 대륙 횡단철도 연계노선이 가능하다.

- 1) 경의선-중국횡단철도(TCR)-시베리아횡단철도(TSR)연결노선
- 2) 경의선-몽골횡단철도(TMGR)-시베리아횡단철도(TSR)연결노선
- 3) 경원선-시베리아횡단철도(TSR)연결노선
- 4) 경원선-만주횡단철도(TMR)-시베리아횡단철도(TSR)연결노선
- 5) 동해선-시베리아횡단철도(TSR)-연결노선
- 6) 동해선-만주횡단철도(TMR)-시베리아횡단철도(TSR)연결노선

위의 노선 중 경의선, 경원선, 동해선과 연결되는 시베리아횡단철도(TSR) 노선은 만주횡단철도(TMR), 몽골횡단철도(TMGR)노선보다 연장노선이 길다. 그러나 만주횡단철도(TMR),

몽골횡단철도(TMGR)는 다시 시베리아횡단철도(TSR)로 연결되어야 유럽으로 갈 수 있으므로 러시아 국경통과역에서 시베리아횡단철도로 환적해야 한다. 국경을 통과할 때마다 각 국가별로 세관검사를 받아야 하고, 한번 통관시간은 대체로 5-6시간이 소요되기 때문에 국가별 대기시간이 1일 이상 걸린다. 따라서 철도노선의 연장보다는 통과하는 국경수가 적을수록¹²⁾ 관광객이 이동하는데 따른 불편함을 최소화 하고 관광시장으로서 경쟁력을 확보할 수 있다.

12) 홍갑선, 전게서, p. 16.



<그림 2> 남북연결 대륙횡단철도 연계노선
 자료 : 교통개발연구원, (2003), p. 17.

제 3 장 북한의 관광상품과 관광정책
 제 1 절 북한의 관광상품과 관광정책

북한은 이미 우리가 파악하고 있듯이 타국과는 대조적으로 해외로부터 방문하는 관광객들에게 한정된 관광지의 개방과 자유로운 관광활동을 제약하는 관계로 아직까지는 관광매력을 충실히 전달하지 못하고 있는 실정이다. 그나마 외래관광객들에게 개방되고 있는 지역은 근대화를 서두르고 있는 제한된 도시와 백두산, 금강산, 묘향산 등 북한의 5대 명산 및 나진-선봉의 자유경제무역지대와 신의주 관광특구 그리고 최근 남북 경협사업의 일환으로 추진되고 있는 개성공단 등으로 한정되며, 관광안내에 있어서도 단체를 이루어 제한된 관광활동을 유도함으로써 적극적인 관광객을 유치하는 데는 한계가 있다.

북한에서 발행한 “조선관광안내”라는 종합홍보책자에서 그들이 제안하고 있는 기본적인

관광일정과 전문관광의 구분 및 일정만을 보더라도 북한관광상품의 특징과 실상을 어느 정도 엿볼 수 있다.

북한의 여행사가 제안하고 있는 관광일정은 감상, 인식, 휴식, 휴양, 하이킹을 주로 하고 있으며 이를 토대로 한 기본적인 관광 일정은 1박 2일에서 14박 15일까지 전문관광은 형식에 따라 40일까지 할 수 있으며, 통상적인 일정은 3박 4일에서 7박 8일로 제시하고 있다.¹³⁾ 전문관광에는 하이킹, 탐험관광, 무용표기법 연수관광, 태권도관광, 골프관광, 감탕 치료관광, 조선어연수관광, 교육자관광, 동의치료관광, 혼례관광, 백두산 도보관광, 동식물 조사관광, 사찰관광, 수렵관광, 백두산천지 생물조사관광, 백두산화산지대 지질연구관광 등이 있으며, 북한으로의 주요 입국경로는 북경-단동-신의주-평양, 모스크바-함산-두만강-평양간의 철도노선과 평양 인근의 순안공항을 창구로 한 단일 입국경로가 설정되어 있다. 또한 최근에 개통된 경의선 육로는 남북한을 제한적으로 연결하고 있다. 따라서 북한은 미 수교국과는 정기항로가 개설되어 있지 않고 북한이 인정하지 않는 국가로부터의 관광객이나 인적인 교류가 제한되고 있어 북한의 관광상품은 구조적인 측면에서 접근성이 제한(평양이 유일한 출입국장소)되어 있어 지속적인 대규모의 모객이 힘들고 이로 인하여 북한의 관광상품 가격은 높을 수밖에 없고 매력의 충실도는 낮을 수밖에 없다.

북한은 1980년 이래로 외국인 단체관광을 수행에 왔으나 한반도의 긴장 상황에 의해 가끔씩 중단되곤 하였다. 그러나 1997년 이후로는 꾸준히 외국인 단체관광이 이루어지고 있는 정황으로 미루어 볼 때 기본 일정의 틀에서나마 다양한 상품의 기획이 가능할 수 있을 것이다.

해외시장에 대한 북한 관광상품의 유통경로는 북한의 국가관광총국이 산하조직을 통하여 직접 판매하는 경우와, 합작·합영여행사의 설립을 통한 판매 및 해외여행사에 의뢰하는 형식을 취하고 있다.

북한은 또한 합영법 제정 이후 외래관광객의 적극적인 유치를 위해 외국기업과 공동출자 또는 공동경영으로 합작·합영기업 형태의 여행사를 해외에 설치하여 북한관광을 알선하고 실적은 저조한 실정이다. 합작·합영 기업으로는 마카오 화재그룹과 조선국제여행사간의 조·오국제여유공사, 중국요령성 단동 국제여행사와 평안북도간의 조·중여유공사, 재미동포 단독출자의 합영회사인 금강산 국제관광회사가 있다.¹⁴⁾

북한은 세계 각국에 관광상품 판매를 의뢰하고 있으나 실제로 판매하고 있는 여행사는 일본, 홍콩, 태국, 대만, 캐나다, 미국, 영국, 독일 등에서 친북경향의 여행사 30여개사에 지나지 않는 것으로 파악된다.

북한의 관광상품 특징에는 다음과 같은 면을 찾아볼 수 있다.

- 상품의 가격이 당국에 의해 일방적으로 결정되어 가격 경쟁력에 있어서 매력이 떨어진다.
- 자유로운 관광보다는 보는 관광에 치중한다.
- 관광객 입·출입이 제한적이다.
- 관광편의 시설이 극히 부족하다.
- 관광일정이 정치적 상황에 불시에 변경된다.
- 입·출입을 위한 수속이 까다롭다.
- 깨끗하고 오염되지 않은 자연환경과 주민들의 순수한 마음이 장점이다.

13) “조선관광안내”, 북한발행중합홍보책자.

14) 한국관광공사, 북한관광정보, 북한관광상품판매동향.

다음은 부분별로 북한의 관광정책에 대하여 요약해 본다.

1) 주요관광지 선정

북한이 외국인에게 개방한 지역은 평양, 묘향산, 금강산, 함흥, 천진, 신의주, 개성, 판문점, 해주, 원산, 남포, 백두산 등으로 한정하고 있으며, 특정지역에 외국인 전용 관광구역¹⁵⁾을 설치하였고, 최근 나진·선봉 자유무역지대에 외국인 무사중 관광을 허용하고, 신의주, 온성 등 국경도시를 통한 관광객교류를 허용하고 있으나 아직 미공개 지역이 많다.

2) 수용태세 개선

북한은 기존 법령을 개정·보완해 호텔업, 골프장업, 유흥오락업(주점, 디스코텍, 서커스, 태권도), 전문요리점, 여행사, 외화상점, 토산품점 등을 포함시키고 타 투자부문과 동등한 특혜를 부여하고 있으며, 이밖에도 관광객 유치를 위해 나진·선봉지구에 국제공항 건설을 추진하고 있는가 하면, 외국 유람선이 기항할 수 있도록 항구를 확장(원산·청진) 하고 있다. 또한 남북한 육로관광 편의의 증진을 위해 주요 간선도로(신의주-평양-개성, 평양-원산-금강산, 온성-선봉-나진-청진-경성)의 확장도 추진¹⁶⁾하고 있으며, 평양-향산간 관광도로 완공 및 원산-금강산간 철도전철화 등 사회간접자본확충에 노력하고 있으나 재정적인 지원의 어려움으로 지연되고 있어 여행상품 개발 및 판매에 어려움이 있다. 그나마 남북경협을 일환으로 경의선, 동해선의 복원 및 연결사업은 대륙간연결과 세계물류의 혁명을 예고하고 있다.

3) 관광개발지구 설정과 개발

북한은 나진·선봉 자유경제무역지대와 회령-온성 등 북부 국경도시 중심의 두만강지구, 신의주 중심의 압록강 유역, 함북 칠보산 등에 새로운 관광지구를 설정하고 기초 건설사업을 진행하고 있으며, 왕건릉과 단군릉을 개축하는 등 사적·문화재를 보수 및 복구하였다.

4) 관광코스 개발

항공루트를 이용하여 북한으로 접목할 수 있는 항로는 북경-평양, 북경-모스크바로 한정적이었으나 97년 이후부터는 평양-마카오, 평양-블라디보스톡의 정기 항로를 개설하고, 일본의 경우엔 나고야 공항을 통한 전세기를 운항시키는 등 인근국가(중국, 러시아, 일본, 동남아)의 항공로를 북한으로 접속·연결하여 외래관광객 유치를 촉진할 수 있는 주변국 순환 관광루트 개발에 관심을 보이고 있다.

5) 기타

그 외에도 외화획득을 위하여 재미·제일 친북 교포를 대상으로 투자유치를 꾀하며, 나진·선봉 자유경제무역지대내 관광개발을 위해 중국 및 홍콩 등 해외자본과 합작을 통하여 관광시설을 건설, 운영하고자 하는 등 외자유치에 힘쓰고 있으며, 중국에 주재하는 각국 외교관을 대상으로 북한관광상품을 기회판매 하는가 하면 북한당국에 의한 관광 선전물을 제작하여 홍보활동을 하고 있다.

15) 1987년 북한은 남포(와우도지구), 원산(송도원지구), 통천(시중호지구)을 비롯하여 나진·선봉지구 등 외국인 여행 가능 장소(도시·관광명소) 8개소를 지정한 후 해주, 함흥 등을 추가 지정하였다.

16) 김영운, 전계서, p. 57.

제 2 절 북한의 관광자원 현황 및 문제점

1. 북한의 관광자원 현황

남·북한 및 동북아를 연계한 북한지역의 관광사업을 활성화하기 위한 연계관광상품을 구상할 때, 외래관광객 유치에 위한 매력적인 관광상품의 선정은 관광사업의 성공을 가능하게 하는 중요한 요소로 작용한다.

북한지역은 대체로 험준한 산악과 우수량이 풍부한 강·하천이 많이 분포되어 있고, 웅장한 산세와 아름다운 자연 풍경을 갖춘 계곡이 산재하는 등 자연관광자원이 다양한 편이나 문화 관광자원은 그동안 제대로 평가되지 않아 상당한 문화재가 훼손 또는 변질되는 등 민족문화에 대한 보존을 소홀히 하여 왔으며, 최근 새로운 관광 대상으로 문화재의 관광자원화 경향이 대두되면서 외부세계와 관광객에게 제한적으로나마 공개되고 있다.

뉴스위크지는 “오랫동안 세계와 단절된 덕분에 아시아 국가 가운데 거의 유일하게 천혜의 자연을 간직하고 있는 북한의 관광자원”¹⁷⁾이라는 주제로서 북한을 소개하였으며, 북한에 다녀온 서양인들은 해안지역이나 백두산을 절경으로 꼽기도 했다.

다음은 일반적인 분류 기준에 의하여 북한의 관광자원을 분류하여 살펴보기로 한다.

1) 자연 관광자원

북한의 관광자원은 내륙 산간지대와 해안지대에 고르게 분포되어 있는데, 최근 들어 산간지대의 개발과 도로확장 등을 통해 빼어난 명소들이 점차 알려지고 있다. 북한의 대표적인 자연관광 자원으로는 금강산을 비롯하여 평안북도의 묘향산 ▲백두산과 동쪽 무산군에 이르는 백무고원 ▲함경남의 부전고원 ▲함경북도의 칠보산 ▲황해도의 구월산·장수산·수양산 ▲자강도와 양강도의 경계에 위치한 오가산·장자산 ▲의주금강이라 불리우는 평안북도 의주군의 석송산 ▲함경남도 내륙의 백운산 등이 있다. 또한 동서해안 지역에도 수많은 자연명소가 산재해 있는데, 이중 일부는 휴양지나 관광지, 해수욕장 등으로 개발되어 있다.¹⁸⁾

가. 해안자원

북한지역의 서해안은 해안선의 굴곡과 간조의 차가 심하여 사주, 석호, 해식애, 해식동굴의 발달이 미약하나 동해안은 해안선이 단조롭고 조수간만의 차가 적어 해류와 해수욕장에 의한 사주, 사정, 사구, 석호가 발달하여 관광자원의 가치가 높다 하겠다.

나. 자연경승지(명소)

관광자원으로서 충분한 매력을 지닌 자연 경승지에는 호수, 동굴, 폭포, 절벽, 기암괴석 등이 있으며, 북한에는 자연경관이 뛰어난 경승지와 명수가 내륙 산간지대와 해안지대에 많이 분포되어 있으며, 교통의 발달과 함께 새로운 경승지가 계속 소개되고 있다.

2) 문화 관광자원

북한의 문화 관광자원은 주로 지정문화재(국보, 보물, 사적, 명승지, 천연기념물, 유물, 유적)를 중심으로 이루어져 있으며, 독특한 특산물과 향토음식 등을 보유하고 있다.

가. 문화재

북한의 문화유적자원은 주로 평양 일원이나, 함흥, 개성 등에 편중되어 있으며, 주로 선사

17) 뉴스위크, “Welcome to North Korea”, 2003.5.26.

18) 이상직, “남북한 관광협력 추진 방향”, ‘통일경제’, 1998.10, pp. 88-89.

유적·고분·왕릉·사찰·성곽 등이다. 특히 선사유적은 압록강·두만강·대동강유역에서 많이 발견되며, 고구려, 고려, 조선의 유적은 평양·함흥·개성에 주로 남아 있다. 그러나 선사유적과 고구려고분, 산간지역 사찰 등 상당수의 유적과 문화재가 아직 일반인에게 공개되지 않거나 접근이 허용되지 않고 있다. 현재 북한이 관광자원화하고 있는 곳은 평양과 그 주위의 성곽, 사찰, 동명왕릉, 단군릉 등으로 그 대상이 한정되어 있다. 외국 관광객들에게 개방된 대표적 사찰은 묘향산의 보현사와 개성의 관음사 정도이며, 사적지의 경우에도 평양과 그 주변에 있는 유적과 개성의 왕릉, 성곽, 성균관, 고려 왕궁터 정도이다.

북한의 국보 1호는 평양시에 있는 대동문이고, 국보 2호는 보통문이다. 보물 1호는 평양종이고, 2호는 승인전으로 지정해 놓고 있다.

나. 민속놀이

북한의 전통적인 민속은 북한체제의 정책 목적 달성을 위한 수단으로 변질되어 역사적 전통성을 상실한 주체사상의 합리화 수단으로 이용되고 있다. 민속놀이와 미풍양속을 봉건시대의 유산이라 비판하고, 임의로 해석·개작하면서 변질시켰으며(예: 탈춤, 가면무는 지배계급을 풍자·비판한 민족 항쟁 수단으로 해석) 전통 민속놀이를 조선 민속놀이에 한정하였다가 근래 민속예술, 민속무용, 민속악기를 추가하였고, 62개 종목을 민속놀리로 지정하였다.

다. 향토 특산물 및 향토 음식(술)

북한의 특산물은 주로 가공품으로서 식품, 철기, 완초제품, 보석가공품, 죽세공품, 인삼제품 등이 주류를 이루고, 향토음식 문화는 주로 발작물을 이용한 음식이 발달하였다. 내륙지방은 발작물, 과일, 산채를 이용한 음식과 술이 발달하였고, 평양일대는 민물고기 요리, 구이음식, 면류 등이, 함경도 지방은 감자와 해산물 요리, 평안남도, 황해도 지방은 쌀과 밀가루를 이용한 면류가 발달해 있다.

3) 산업관광자원

북한의 관광시설은 국가의 소유로서 상업정보다는 관료주의적 경영방식에 의해 운영되고 있어 독창성이 결여되어 생산과 효율성이 떨어지고 있으며, 북한의 관광시설은 우리와 마찬가지로 위락, 숙박, 쇼핑, 편의, 전시, 관람시설로 분류되고 있다.

가. 위락시설

북한의 위락시설은 일부지역에서 소규모로 국한되고 있으며, 이용대상도 외국인을 중심으로 제한된다.

북한의 휴양·위락 관광자원중의 대표적인 것이 바로 온천 휴양지인데, 수온이 50도를 넘는 곳이 50개소를 넘을 정도이다. 북한지역의 온천은 주로 함경북도 길주군·경성군·명천군 일대와 황해남도 지역에 다수 분포하고 있는데, 대체로 수온이 높고 수질도 양호한 것으로 알려지고 있다.¹⁹⁾

북한은 원산 송도원 지구와 금강산 동부 지역에 골프장을 계획하고 있으며, 평양 시내에는 안산자 부설, 능가도, 만경대의 3곳에 골프연습장이 있는 것으로 알려져 있다. 또한 백두산 관광의 거점인 삼지연에는 해발 1,621m의 배계봉 한쪽 능선에 스키장이 개설되어 백두산을 찾는 외국인 관광객에게 이용되고 있다.²⁰⁾ 그리고 평양에는 가라오케 클럽이 설립되고, 낙원관(종합스포츠센터)내에는 최초의 볼링장이 운영되고 있다.

19) 북한에서 유명한 온천은 함경북도 경성군 주을 온천지구, 황해남도 송화, 달천, 백천, 평안북도의 운산, 남포의 용강, 강원도 외금강 지역이다. 이 지역들의 온천성분을 보면, 평안도 지역에는 알카리성 단순천이 많고, 함경도 지역에는 라돈, 광물질 규토 성분이 용해되어 있으며, 황해도 지역에는 유황천, 알카리천, 라돈천, 탄산천 등인 것으로 알려지고 있다(이상직, 전게서, p. 90).

20) 경향신문, 2003.10.7.

나. 숙박시설

'80년대 해외 관광사업의 확충과 특히 “평양축전”을 계기로 북한은 외국인을 대상으로 한 호텔 건설에 착수하여 최소한의 수용시설은 확보하고 있으나 주로 평양이나 일부 대도시 및 관광지에 집중되어 있다.

북한에는 약 40여개의 외국인 관광객용 호텔(여관포함)이 있으며 이중 18개 호텔이 평양에 집중되어 있고 22개는 지방에 있다. 현재 완공되지 못한 유경호텔(3000실)²¹⁾을 제외한 가용객실이 약 4900실 정도이다.

중국 정부기관 관계자는 북한이 조선족 동포기업인과 계약을 맺고 유경호텔 건물을 “평양국제 무역센터”로 활용할 계획으로 알고 있다고 전했다.²²⁾

<도표 3>에서는 북한의 관광지별 숙박시설 현황을 알아본다.

<도표 3> 북한의 관광지별 숙박시설 현황

관광지	숙박시설
평양	평양고려호텔(500실), 양각도국제호텔(1,001실), 서산호텔(513실), 청년호텔(465실), 양강호텔(330실), 창광산여관(326실), 평양여관(170실), 보통강여관(162실), 해방산여관(113실)
묘향산	향산호텔(228실), 청천여관(63실), 청병여관(42실)
개성	개성민속여관(50실), 자남산여관(55실)
백두산	백계봉여관(47실), 혜산여관(49실),
금강산	금강산여관(219실)
남포	항구여관(109실)
나진	나진국제호텔(101실), 비파여관(46실)
청진	천마산여관(36실), 청진외국인숙소(37실)
원산	송도원여관(164실), 동명여관(53실), 송도원관광호텔(83실)
신의주	압록강여관(53실)

자료 : 통일부, “2004 북한개요”, (2004년), p. 422

다. 편의시설

북한의 관광관련 편의시설로는 백화점과 상점, 식당, 여행사 등을 들 수가 있으며, 평양 시내 백화점과 외화 상점들은 주로 외국인을 대상으로 운영이 되고있고, 외화 상점들은 1975년경에 방문 외국인 및 자국내에 거주하는 외국인을 대상으로 설립되었으나, 1986년 6월부터는 외화를 소지한 주민에게도 허용하고 있다.

북한여행이 제한되던 시기에는 관광 전문식당이 2개소(청류관, 옥류관)에 불과 하였으나 관광 개방이후, 특히 평양축전을 전후하여 각종 식당이 등장하였으며 김정일 생일을 기념하여 통일거리에는 수용인원 5000석 규모의 북한 최대 냉면집이 개관되기도 하였다. 또한 백두산 천지에는 100명이 탑승할 수 있는 공중여객 삭도(케이블카)를 건설, 운행중에 있으며, 평양 교회의 태성호에는 태성골프장(18홀)까지 마련한 것으로 알려져 있다.

북한의 주요 관광편의시설로서 식당, 스포츠 및 레크레이션, 골프장, 쇼핑, 관광안내로 나눌

21) 1986년 착공해 3년 뒤 외부골조공사를 마쳤으나 합작사인 프랑스 기술진이 철수한 뒤 10년 넘게 공사가 중단됨.

22) 한겨레신문, 2003.10.8.

수 있으며, 식당은 평양 중구역 대동강변에 옥류관 등 유명식당이 20여개소가 밀집되어 있으며, 대부분의 호텔에서는 수영장, 탁구장, 볼링장, 가라오케, 댄스홀, 사우나 등의 시설이 되어 있고, 골프장은 평양근교의 태성골프장이 있다. 또한 쇼핑은 호텔 및 백화점(평양 6개소), 외화상점(평양 16개소)에서 가능하며, 관광안내는 “관광안내사”²³⁾ 소속의 전문안내원들이 여행 전일정을 동행²⁴⁾하고 있다.

제 3 절 대륙횡단철도 연계 관광상품화 가능성 및 문제점

1. 관광상품화의 가능성 및 유용성

동북아 지역은 지역적인 특성상 철도의 역할이 무엇보다도 유력한 교통수단이 되었을 수밖에 없었다. 따라서 철도를 이용한 관광상품의 개발과 상품화의 전망은 매우 밝으며, 특히 북한을 포함한 동북아국가는 오랫동안 서방세계에 개방되지 않았던 관계로 대륙횡단철도를 활용하여 관광객의 흥미를 유발하는 관광사업의 가능성과 유용성은 여러 측면에서 다음과 같이 설명될 수 있다.

1) 동북아의 지형적인 특성과 환경적 여건은 철도여행이 필연적이다.

이 지역은 광활하고 추운 기후와 지형, 토양의 영향으로 인해 육로나 항공보다는 철도가 발달할 수밖에 없었고 그 유용성에 있어서도 절대적이며 앞으로도 철도가 가장 적합한 교통수단으로 자리잡게 될 것이다. 또한 이 지역은 철도를 중심으로 도시나 관광자원이 형성되어 있기 때문에 철도를 이용한 여행의 가능성 및 유용성은 크다 하겠다.

2) 경제적인 유용성이 가능하다.

지금까지 한국 및 일본지역의 인원수송 및 화물은 거의 선박이나 항공을 이용하고 있다. 이는 북한지역을 통과할 수 가 없기 때문이었다. 그러나 한국 및 일본의 인원과 화물이 북한을 통과하여 중국, 만주, 시베리아를 거쳐 유럽으로 이동을 하거나 유럽의 인원과 화물이 반대로 이동을 할 경우에는 거리, 시간, 비용 측면에서는 충분한 경쟁력이 확보된다.

1995-1996년 사이 아시아태평양경제사회위원회(ESCAP)가 실시한 경제적 타당성 조사에 의하면 유라시아 횡단철도는 아시아-유럽간 해운에 비해 경쟁력이 있다는 결과를 얻었다.²⁵⁾

예로써, 부산항에서 유럽의 노틀담까지 해상운송 거리는 20,610Km인 반면 같은 구간을 TSR을 이용하면 12,230Km에 불과하다. 수송시간 측면에서는 선박 이용 시 한달 여 기간이 소요되거나 TSR을 이용하면 10여 일이 걸린다. 비용 측면에서는 1TEU(1TEU는 20피트 짜리 컨테이너 한 개를 말함)의 해상수송 운임이 2,300달러인 반면 TSR 수송 시에는 890여 달러면 가능하다.²⁶⁾ 위에서 보듯이 운송거리의 거의 1/2, 시간은 1/3, 비용에서는 거의 1/3정도가 절약이 가능하므로 경제적 유용성이 충분하다.

3) 교류협력 활성화에 기여한다.

거의 공개되지 않았던 공산권에 대한 문화의 체험은 그 나라에 대한 이해의 폭을 넓히고 각종 교류가 활성화되며 결국 그 나라에 대한 개혁과 개방을 촉진하고 물적 교류를 증진시키며 관광

23) “관광안내사”는 약200명의 어권별 안내원(영어, 일어, 러시아어, 중국어, 서반어, 아랍어 등) 200여대 이상의 관광 버스 보유.

24) 한국관광공사, ‘북한관광정보’, 2004.

25) “월간조선”, 2001.4, ESCAP사무총장 인터뷰 기사중에서.

26) 김용삼, “불붙은 시베리아횡단철도 연결사업”, ‘주간조선’, 2001.4.12, p. 43.

활성화에도 기여하게 된다.

4) 도전적 여행 목적지로 적합하다.

요즈음의 여행자들에게는 오지와 같은 낯선 지역과 장거리 여행이 큰 매력을 준다. 젊은이들은 배낭여행 등 미지에 대한 도전을 통해 장대한 꿈과 기상을 키우려 한다. 젊은이들이 즐기는 배낭여행, 오지 여행 등에 이 지역의 장거리 횡단철도 여행은 그 어느 여행보다 매력을 줄 가능성이 있다고 본다. 또한 학생들의 수학여행이나 직장인들의 단체여행 등으로 개발이 가능하다. 특히 만주 및 극동 연해주 지역, 중앙아시아 지역에서는 우리 민족의 과거 독립운동사, 유민사, 전적지, 등에 대한 실질체험 관광자원을 개발시²⁷⁾ 관광코스로도 유용할 것이다.

2. 연계지역별 관광자원 분석

대륙횡단철도를 이용하여 유럽지역이나 그 외 지역의 관광객을 이동시키기 위해서는 풍부한 관광자원이 필수적이다. 따라서 횡단 철도망의 경유지에 따라 관광차원에서 지역별 관광자원을 분석해 볼 필요가 있다.

1) 북한 KTR 연계지역

북한의 주요 운송망은 거의 철도를 이용하고 있다. 북한의 철도는 10여개의 기간 노선과 90여개의 지선으로 구성되어 있으며 중국과 러시아를 연결하는 4개 국제철도 노선망을 운영하고 있다. 이러한 북한의 운송체계는 관광차원에서 철도 의존도가 높아질 수밖에 없다.

다음의 북한 철도 연계망과 관광지도<그림 3>에서는 철도를 연계한 북한의 10대 관광지역을 <도표 4>에서는 한반도 횡단철도를 연계한 북한지역의 관광지별 지역특성과 관광내용을 살펴보기로 한다.

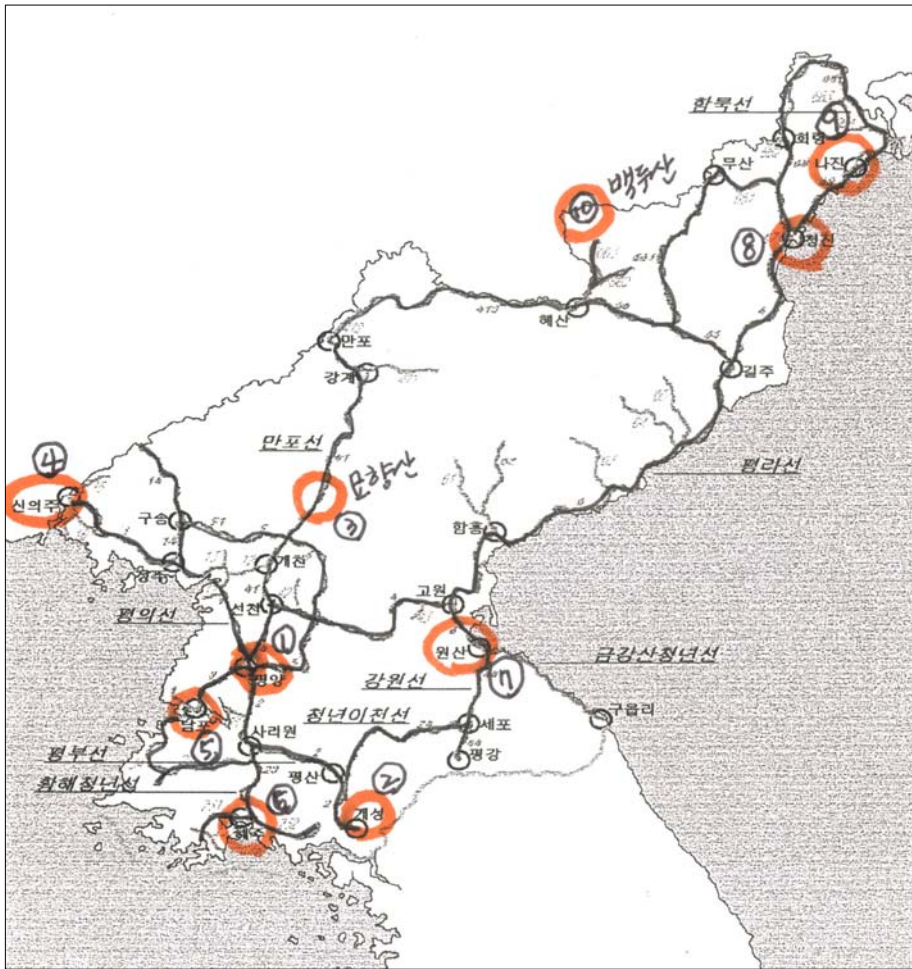
<도표 4> 한반도 횡단철도(TKR)연계 관광

지역명	지역특성	관광내용
평양	<ul style="list-style-type: none"> ·정치·경제·문화 관광 중심지 ·철저히 계획된 전시용 도시 ·원시·고대·중세사회의 유적지 산재 ·200여개 공원·유원지 조성 	<ul style="list-style-type: none"> ·역사유적지 : 대동문, 보통문, 대성산 남문, 단군릉, 동명왕릉, 대성산성, 연광정 등 ·박물관 : 조선혁명박물관, 조선미술박물관, 조선중앙역사박물관, 조선민속박물관 등 ·체제선전기념물 : 만수대기념비, 대성산혁명열사릉, 주체사상탑, 개선문, 인민문화궁전, 만수대예술극장, 평양교예극장 등 ·공원 : 만경대유회장, 모란봉고원, 보통강유원지, 중앙식물·동물원
개성	<ul style="list-style-type: none"> ·고려의 수도 ·인삼으로 유명 	<ul style="list-style-type: none"> ·자남산 ·선죽교와 주변유적들 ·개성남대문, 연복사 종 ·고려박물관(성균관) ·왕건왕릉, 공민왕릉, 박연폭포

27) 신운숙, 전계서, p. 120.

지역명	지역특성	관광내용
묘향산	·평북·평남·자강3도 경계점 위치 ·산세와 경치가 아름다움 ·각종 자연 생태계 보존	·산세의 아름다움 ·단군의 유적 「단군사」 ·보현사(고려시 창건) ·국제친선전람관(김일성·정일의 외국선물전시)
신의주/ 의주	·압록강 연안에 위치	·국경관문 관광도시 ·옛 성곽·누각 등 역사유적산재 ·공원·유원지
남포	·국제항구 무역도시 ·공업지대	·공업시설(강서·대안) ·서해갑문 ·태성호, 평양골프장 ·덕흥동, 상묘리 고분 ·고구려 벽화무덤
구월산/ 과일	·중서부 해안 피서지 ·문화휴양지	·구월산 ·은들의 장거리 콘베어 벨트 ·만약의 고국원왕 무덤 ·관광, 등산, 해수욕
원산/ 금강산	·동해안 대표적 휴양지 ·남측에 개방(금강산)	·금강산(내금강, 외금강, 해금강) ·해안·호수·명산 ·송도원 ·명사십리(원산) ·시중호 ·총석정(통천) ·삼일포 ·해금강(고성)
청진/칠 보	·동북부지역 경제무역지대 ·국제적 휴양지로 개발 가능지역	·칠보산(내칠보, 외칠보, 해칠보) ·온천휴양지(경성) ·청진항과 해안선 ·경승(주울)온천
나진/선 봉	·'91.12. 「자유경제 무역지대」 선포 ·중국/러시아 접경 ·지하·산림·수산자원 풍부	·100만년전 원시유적 ·구석기·청동기시대 문화발굴지 ·만포, 서만포 등의 천연호수 ·21개 섬, 8개 만, 10개 곳으로 구성된 해안 절경 등
백두산	·한반도 최고봉(2750m) ·고산기후 자연생태 보존	·천지 ·조성된 김일성·김정일 혁명사적지 ·지상케도식 삭도(2km), 공중케이블카(1.3km) 이용

자료 : 통일부, “정보분석실2000”



<그림 3> 북한의 철도망과 10대 관광지역

자료 : 안병민(2002), “남북한철도연결의 경제적 파급영향과 정책과제”

1. 평양 지역
2. 개성 지역
3. 묘향산 지역
4. 신의주 지역
5. 남포 지역
6. 구월산 지역
7. 원산/금강산 지역
8. 청진/칠보산 지역
9. 나진/선봉 지역
10. 백두산 지역

2) 만주 TMR 연계지역

만주횡단철도 지역은 중국의 동부삼성으로서 한민족 역사의 혼이 서린 고구려와 발해를 연계할 뿐 아니라 일제시대의 항일운동의 발자취를 더듬어 볼 수 있으며 지금은 중국 조선족의 주거지가 되고 있다.

이 지역을 연계하는 루트는 만주횡단철도를 이용하여 치타에서 시베리아횡단철도와 연계하여 동으로 블라디보스톡으로 다른 하나는 치타역에서 서쪽으로 몽고횡단철도를 이용하여 울란바트로를 거쳐 베이징, 신의주에 이르는 루트가 있다.

다음 <도표 5>에서는 만주횡단철도와 연계되는 관광지에 대하여 알아본다.

<도표 5> 만주횡단철도(TRM) 연계 관광

지역명	지역특성	관광지(내용)
선양	·요령성의 성도, 인구 600만 ·칭나라 발상지 ·동북지방 철도중심지	·칭조의 고궁, 북릉공원·동릉, 중산공원 ·광개토왕비, 무순전범관리소, 유수호 ·평정산 수난동포 유물관
장춘	·길림성의 성도, 인구 640만 ·문화, 예술, 교육도시 ·중공업, 용단·모피제조 공업도시	·구 만주수도 건축물, 남호공원, 위화궁 ·장춘영화 제작소, 길림성 박물관 ·지린 : 풍만산 스키장, 송화강
하얼빈	·흑룡강의 성도 ·안중근 의사 이등방문 저격지	·눈축제, 기대림공원, 태양도 ·흑룡강성 박물관, 동북열사 기념관
하이라얼	·관동군 주둔지	·몽고족(브리아타족) 부락
무단장	·칭조 조상의 발상지,	·무단장, 발해의 유적, 홍릉사
치치하얼	·120여만의 인구의 신흥도시 ·한족거주 일명 '학성'으로 지칭	·얼음축제 ·용사공원, 칭진사(이슬람사원) ·찰용 자원보호구역, 학류연구소
만지우리	·인구 11만(만주, 회, 몽고족, 위그르족 등 16개 소수민족 거주) ·러시아와 국경마을	·소수민족 생활상 ·호룬호(달라이호)

자료 : 중앙 M&A, “세계를 가다: 중국”, 2000에서

3) 중국 TCR연계 지역

중국에 있어서 철도의 역할은 그 어느 운송 수단보다도 비중이 크다. 그래서 중국은 철도가 상당히 발달되어 있다. 화북, 동북, 실크로드를 여행하려면 시원하고 습도가 낮은 여름철이 좋고 겨울에는 북경, 상해 등이 좋다.

중국의 열차 종류는 5종류가 있는데 이는 특쾌, 직쾌, 쾌객, 직객, 객으로 구분되고 있다. 다음 <도표 6>에서는 중국횡단철도(TCR)와 연계되는 관광지에 대해서 살펴보기로 한다.

<도표 6> 중국횡단철도(TCR) 연계 관광

지역명	지역특성	관광지(내용)
베이징	·인구 800만의 천년도읍지 ·만주, 몽고, 중국의 횡단철도 거점 ·전통과 현대가 공존	·천안문광장, 인민대회장, 모택동기념관 ·만리장성, 대관원, 거용관, 자금성, 이화원 ·중산공원, 북해공원, 향산공원, 각종 박물관 등
뤄양	·역대 9왕조의 도읍(9조의 도시) ·예술의 도시(이백, 두보, 노자, 백낙천 등의 활동무대)	·용문석굴, 관림당, 백마사, 노성, 향산사, 관림당 ·낙양박물관, 낙양 고묘 박물관 등
정저우	·황하문명의 발상지 ·교통의 요충지	·하남성 박물관, 밀현한묘(벽화) ·이칠기념관, 고대 유적지 ·빙산, 황하유람구, 전람관 등
시안	·3000년 역사의 도시 ·진시황제, 양귀비, 삼장법사 등으로 유명한 도시	·진시황, 병마용갱박물관, 진시황릉, 양귀비묘 ·화칭지, 남천원인유적, 무릉, 건릉, 괘거병묘 ·섬서성박물관, 홍문기념관, 홍경공원 등
란저우	·원자력 산업기지 ·감속성의 성도	·황하유역 관광, 감속성박물관, ·오천상공원 등
우루무치	·신강 위그루 자치구(중국 최대 자치구) ·서역 최대도시	·신강 위그루 자치구 박물관 ·인민공원, 홍산 ·천지, 남산목장 등
알마티	·구러시아 지역의 1/8 광활한 지역 ·열차로 국제선 연결지역	·카자흐 박물관, 민속악기 박물관 ·고르키 공원, 코크쉴베산 ·아바이 오페라 발레극장 등

자료 : 신윤숙, 전계서, p. 127; 김선경 외, “길라잡이 중국”, 2003에서 발췌

4) 시베리아 TSR 연계지역

시베리아횡단철도(TSR)는 세계 최장으로서 우랄산맥과 인근도시인 예카테린부르크를 중심으로 유럽과 아시아를 연계되며 경유지를 중심으로 관광지외 내용을<도표 7> 살펴보기로 한다.

<도표 7> 시베리횡단철도(TSR) 연계 관광

지역명	지역특성	관광지(내용)
블라디보스톡	·극동의 관문 ·군항, 극동합대사령부 ·제정러시아 개성의 도시	·과학기술대, 향토박물관, 수족관 등 ·발해유적지 ·신한촌: 최초 한인집단 정착촌(1860년대)
하바르브스크	·극동의 중심지(16세기 이후) ·아무르강변에 위치	·아무르강 ·극동미술관, 향토박물관, 적군박물관 ·리스트 반카마을
울란우데	·몽고철도와 시베리아철도의 접속점	·바이칼 동쪽호반 ·타이가 산림 ·아보르디킨스키다찬 사원(티벳불교, 라마교 총 본산)
이루크츠크	·일명 ‘시베리아파리’ ·귀족들의 유배지 ·바이칼호수의 관광도시	·바이칼호수의 경관, 일출과 일몰 ·바이칼의 명물 ‘오몰’(청어일종) 훈제 ·사우나, 온천, 진흙욕, 사나토리 휴양마을 ·적송, 자작나무숲 등 자연경관
치타	·시베리아철도와 만주횡단철도 접속점	·타이가 산림지대
크라스노야르스크	·100만인구의 러시아 중심위치 ·러시아 최대의 중화학공업도시 ·고르바초프의 ‘한반도선언’(1986)	·치소브라교회(10루블 지폐의 그림) ·레닌박물관, 역사박물관, 수리코프박물관 ·경관이 아름답고 뛰어난 도시
노보시비리스크	·150만 인구의 과학과 문화의 도시 ·과학연구단지(후르시쵸프가 조성)	·아카데미고르독 연구단지(연구소 50개, 보조연구소 400여 개) ·가장 아름다운 기차역. ·오비강 수력발전소, 향토박물관 등
모스크바	·러시아 수도 ·9개 철도역 ·년간 4억명의 여행자 방문	·크렘린궁전(소브르나야광장, 대포의 황제), 붉은광장(레닌묘, 성바실리사원) ·볼쇼이극단, 레닌박물관 ·모스크바강 및 주변관광
움스크	·문학의 도시	·도스토예프스키의 작품에 나오는 각종 배경지 ·움스크역
에카테린부르크	·우랄산맥직전 아시아의 마지막 도시 ·로마노프왕가의 마지막황제 처형지	·로마노프왕가 추모비 ·우랄경계비(유럽-아시아) 등

자료 : 정호선, “황금빛으로 물든 설원, 아! 시베리아”, 월간조선, 2001년 4월,
김산환, “모스크바여 안녕 우리는 지금 시베리아로 간다”, 성하출판사, 2000에서 발췌

5) 몽고 TMGR 연계지역

몽고횡단열차는 베이징에서 연계하여 몽고의 수도 울란바트로를 경유, 시베리아횡단철도가 연계되는 우란우데까지 이어지는 철도로서, 연간 화물수송의 95.6%를 철도가 담당하고 있으며, 여객 수송도 54.8%를 점유하는 최대의 교통수단이 되고 있다.²⁸⁾ 다음 <도표 8>에서는 몽고 횡단

28) www.mtz.mn/english/, Mongolian Railway.

철도를 이용한 경유도시의 관광내용을 살펴보기로 한다.

<도표 8> 몽고 횡단철도(TMGR) 연계 관광

지역명	지역특성	관광지(내용)
베이징(중)	·중국의 천년도읍지 ·중국의 전통과 현대의 공존도시 ·만주, 몽고, 중국의 3개 횡단철도 거점	·천안문광장, 모택동기념관, 인민대회장 ·중산공원, 자금성, 북해공원, 천단 ·혁명군사, 박물관, 자연사박물관, 동물원 ·이화원, 원명원, 옹화궁, 향산공원 ·대관원, 만리장성, 거용관, 멸십삼릉 등
다툽(중)	·북경 북서쪽 382km 내몽고 입구 ·389년 북위의 도읍지	·웅강석굴, 상·하화엄사 ·옛 시가지, 구룡벽 ·웅현, 혼원
에렌호트(중)	·몽고와 중국의 국경도시	
울란바트로(몽)	·몽고의 수도	·간단사원, 역사박물관, 북드간박물관 ·고르키테렌시국립공원, 공연 등
우란우데(러)	·TRGM과 TSR접점	·이보르킨스다찬 사원(라마교 총본산) ·바이칼동쪽호반, 타이가산립지대

자료 : 신윤숙, 전게서, p. 12.

3. 연계운영의 문제점

대륙횡단철도를 연계하여 관광활성화를 도모한다는 데는 여러 가지 측면에서 문제점이 노출된다. 문제점이 있다는 것은 해결 방안도 있는 것이다.

여기에서는 해상이나 항공으로 이동되는 인적·물적인 유럽지역 이동을 대륙횡단철도로 유인하기 위해서 개선되어야 할 사항들을 요약하고자 한다.

1) 남북철도연결 및 시설미비

대륙횡단철도를 이용하여 부산에서 유럽까지 관광객이 이동하기 위해서는 가장 시급한 부분이 남북철도 연결이다. 남북은 남북철도·도로연결실무협의회를 통하여 경의선·동해선 철도연결공사를 군사분계선에서 자기측 방향으로 진행, 최대한 빠른 시일내 연결²⁹⁾한다는 합의 및 남북사이의 열차운행에 관한 기본합의서³⁰⁾ 등을 통하여 점진적으로 남북 철도 연결에 대한 진전은 보이고 있으나 아직까지 미 연결 상태이다. 경의선의 경우는 개성공단과 연계되어 있어 조만간 연결이 가능하나 동해선의 경우는 미 연결 구간이 많아서 요원한 상황이고, 경의선이 연결된다 하더라도 대륙횡단철도와 연결하여 유럽 및 동북아시아의 관광객을 이동시키기 위해서는 낙후된 북한의 철도 문제를 해결해야 하며 이를 위해서는 막대한 자금이 소요된다. 막대한 투자 재원을 확보하기 위해서는 다양한 방법을 구상해야 한다.

2) 국경통과절차의 문제점

대륙횡단철도는 여러 국가를 통과해야 되는데 각 국가마다 통관절차를 밟아야 하는데 여기에

29) “남북철도·도로연결실무협의회” 제2차회의 보도.

30) “남북사이의 열차 운행에 관한 기본합의서”, 2004.4.13, 개성.

소요되는 시간이 길어 관광객에게 많은 불편을 준다.

그러므로 연계노선이 많을수록 소요되는 시간이 오래 걸려 열차의 평균속도가 늦어지며 이는 다른 운송수단에 비하여 경쟁력이 상실된다. 따라서 대륙횡단철도가 연계되는 국가간의 통합시스템을 구축하여 통관절차를 최소화하는 제도적 장치가 필요하다

3) 법·제도적 상이성

대륙횡단연계철도는 여러 국가를 통과하기 때문에 각 국가의 법과 제도의 상이성에 봉착하게 된다. 그러므로 국제적으로 통용될만한 법과 제도를 일원화해야 되며, 국제철도연맹과 철도수송을 위한 정부간에 법·제도적인 호환성 정립을 갖추어야 한다.

4) 기술적 상이성

대륙횡단철도는 통과국가에 따라 선로 궤간 차이가 있어 국경을 통과할 때마다 환적을 해야 하거나 대차교환을 해야 하며, 제어시스템과 연결시스템도 상이하기 때문에 이를 변환하는 번거로움이 있고 이에 따라 시간소요가 따르므로 궤도를 자동시스템으로 교체하고 제어 및 연결시스템도 자동으로 변환시키는 가변형 대차시스템 시설로 개선해야 한다. 현재 독일철도화물주식회사(DB Cargo)에서 사용하고 있는 시스템은 시속 120Km를 낼 수 있고, 하중 120톤까지 운송이 가능한 대차시스템으로 시속 30Km 이하로 운행하면서 궤도변환이 가능하다고 한다. 이러한 대차시스템으로 시설이 개선되면 기술적 호환성 문제로 발생하는 평균운송속도 저하는 해결이 가능하다고 본다.³¹⁾

5) 기타

상기 문제점 외에도 국가와 국가간에 연계되는 관계로 여러 문제가 있다. 연계수송에 따른 객차의 시설적인 문제, 운용요원의 서비스와 각각 다른 언어소통 등이 있다.

제 4 장 동북아철도를 연계한 북한지역 관광활성화 방안

제 1 절 남북철도를 연계한 방안

한반도 분단의 중요한 원인을 제공했던 냉전체제의 붕괴는 남북한 갈등관계의 청산, 한반도의 평화체제 구축, 그리고 더 나아가서는 평화통일에 대한 희망과 기대를 불러일으키는 계기가 되었다.

이러한 분위기 속에서 정부는 1988년 7월 7일 “민족자존과 통일번영을 위한 특별선언”을 통해 “남과 북은 분단의 벽을 헐고 모든 부문에 걸쳐 교류를 실현할 것”을 천명하게 되었고, 이를 계기로 과거 냉전시대에서의 남북한 대결구도를 청산하고 개방과 화해에 의한 남북교류협력의 새로운 시대를 개막하게 되었다.³²⁾

2001년 1월27일부터 1월30일까지 평양에서 개최된 남북경제협력추진위원회 1차 회의에서는 “남과 북은 서울-신의주사이의 철도연결”³³⁾이라는 합의를 도출하였으며, 2002년 9월 27일 열린 2차 회의에서는 경의선과 동해선 연결에 필요한 세부사항에 이르기까지 합의가 된다. 이렇게 진행된 남북철도 연계는 급기야 2004년 3월 2일부터 5일까지 서울에서 열린 제 8차 회의에서는 “남과 북은 올해 안에 1차적으로 경의선 개성-문산 사이, 동해선은 온정리-저진 사이에서 철도 시험운행을 진행하며”³⁴⁾까지 진전이 되고 있다. 또한 2004년 4월 13일 개성에서는 “남북

31) 홍갑선, 전계서, p. 89.

32) 통일부, 남북교역 실무안내, 2004.3.15, p. 5.

33) 통일부, 자료실, 2002.3.13.

사이의 열차 운행에 관한 기본합의서”³⁵⁾가 발표되었는데 여기에서는 열차운행사무소와 운행구간, 운행열차, 철도직원, 사고에 대한 정의와 열차의 안전과, 직원과 승객의 안전과 편의보장, 군사적 보장문제 등의 기본 원칙과 남북철도운영공동위원회에 대한 세부사항, 열차운행 및 절차와 방법에 이르기까지 합의가 되었다.

현재상태로 진행이 된다면 경의선 및 동해선은 머지않아 남북이 연계되어 철도를 운행할 수가 있다고 본다. 따라서 남북철도를 연계한 북한의 관광사업을 활성화하기 위해서는 남북이 갖고 있는 유사한 관광자원을 상호 보완하면서 단계별로 상품을 개발하여 진행되어야 하며, 또한 관광상품에 있어서도 특화 및 이벤트상품을 개발하여 동북아철도와 연계되는 관광상품의 개발이 필요하다.

1. 자원의 상호 보완 개발

남과 북은 동일민족으로서 역사, 풍습, 언어, 생활형태, 지형 등 자연적, 문화적인 면에서 동일한 부분이 많이 있다. 물론 오랜 기간동안 체제가 서로 다른 환경에서 지내다 보니 사회생활 형태나 풍습 등이 약간의 차이는 있을 수 있으나 그 근본을 보면 같은 역사 속에서, 같은 자연 속에서 살아온 민족이다.

따라서 남북을 연계한 관광상품을 개발할 때에는 남북관광자원의 공통점을 기본 연결고리로 하되 상호 보완 관계를 형성함으로써 남북이 각각 다양한 상품개발이 이루어 질 수 있어야 한다. 예를 들어 남한의 설악산과 북한의 금강산을 연계하여 관광상품을 개발하였을 때 두 곳이다 산이라는 공통점이 있다. 따라서 여행코스가 중복이 된다면 관광상품의 매력은 저하될 수 있다.

이러한 상황에서는 설악산 지역은 위락단지로 개발육성하고 금강산 지역은 산새와 경관이 설악산에 비해 매력도가 높음으로 산악경관을 보존하여 산악관광형태로 육성시킴으로써 상호 보완성을 통하여 상품의 다양성과 경쟁력을 확보할 수 있다.

이러한 상호 보완성을 통하여 상품의 다양성과 경쟁력을 확보하기 위해서는 수용태세의 확립이 선결되어야 한다. 아무리 뛰어난 관광지의 매력이 있다해도 관광객을 수용할 수 있는 기반시설이 부족하면 관광지로서의 가치가 떨어지어 경쟁력은 상실되는 것이다.

남한에서는 일찍부터 관광산업의 중요성을 인식하여 다양한 기반시설이 갖추어 지고 다양한 관광상품이 개발되었다. 또한 앞으로 남북한 연결되는 철도에 있어서도 남한에서는 고속철도의 개통으로 인하여 동서의 양 축을 이루는 경부선 및 호남선은 전국을 만나질 생활권으로 연결해 놓고 있다. 따라서 남한 철도의 경쟁력은 남북철도의 연계와 함께 중국, 시베리아는 물론 유럽까지 뻗어 남북한의 관광산업 활성화에 지대한 공헌을 하게 될 것이다.

2. 단계별 개발

남북한은 아직까지 서로가 탐색하는 정도의 교류차원으로서 진행하고 있는 상황으로서 관광상품을 개발하는데 있어서는 많은 장애물이 있다. 따라서 북한의 미비한 수용시설과 군사시설 등을 감안하여 가능할 수 있는 부분부터 개발이 되어야 할 것이다. 특히 남북한의 철도연계로 인한 주변의 관광상품을 개발하여 상품화시키는 것이 가능하며 이는 육로, 해상, 항공을 연계시켜 많은 외래관광객이 철도를 이용할 수 있도록 연계상품도 가능할 것이다.

초기의 철도연계한 상품 루트로는 경의선 철도를 이용한 루트로서 북한의 경우 경의선과 연계되

34) 전게서, 2004.3.13.

35) 전게서, 2004.4.13.

는 개성, 평양 그리고 금강산지구와 남한의 경우에는 판문점, 파주·문산 서울을 있는 루트가 무난할 것이다. 이러한 남북의 근접지역으로부터 단계적으로 북한이 외래관광객에게 이미 개방하고 있는 지역(개성, 평양, 묘향산, 금강산, 나진, 선봉, 신의주)들을 남한의 철도연계지역(경부선, 호남선, 전라선 등)을 연계할 수 있으며 가능한 고속철도를 이용한 경부선과 호남선 역사를 중심으로 연계하는 것이 풍부한 자원성과 접근성이 용이하므로 바람직한 연계 방법이라 하겠다. 현재 금강산이 개방되어 해상 및 육로를 통하여 금강산관광이 시작되고 있으나 철도노선은 철원-내금강(금강산선)이 단절되어 추후 이 노선을 연계하여 금강산지역도 철도노선이 가능할 수 있다.

우선은 DMZ와 판문점의 상징적인 분단현장 및 세계평화 생태관광지대와 파주-개성을 연계한 국제관광 자유지역조성도 중요한 관광상품으로 연계될 수 있다.

개성-파주·문산 지역은 서울에서 1시간 국내각지에서 5시간 이내에 접근이 가능하고 기존의 백두산, 금강산 등 북한 관광에 비해 여행가격이 상대적으로 저렴할 것으로 예상된다.

따라서 수학여행, 역사관광, 문화관광 차원에서 국내외적으로 각계각층의 잠재 여행시장을 보유하고 있어 남북을 연계한 최적의 관광코스가 될 것이다.

파주·문산권은 역사유적, 유교사적 뿐 아니라 풍부한 생태관광자원 등 청록지대가 넓어 그린 투어리즘(Green Tourism)개발이 적합하고 개성권은 자연배경 고려사적, 불교사적이 많아 역사관광(History Tourism)의 최적지로 두 지역을 연계한 남북한 관광협력은 동북아의 새로운 중심 관광지로 부상할 것이다.³⁶⁾

고려왕조의 도읍지인 개성은 유적과 명승지가 많으며 시가지 곳곳에는 약5백년에 걸친 고려왕도의 자취가 물씬 풍겨 지금도 외국인 관광객들의 주요 코스로 자리잡고 있다.

북한이 개성공업지구법을 선포하면서 현재의 개성 시가지를 관광구역으로 동시에 지정한 것은 이곳의 관광자원도 적극 활용해 개방의 효과를 극대화하기 위한 것으로 보인다. 특히 경의선 도로·철도가 연결되면 개성은 우리 국민의 주요 관광지가 될 가능성³⁷⁾이 있으며 개성의 주요 유적으로는 만월대, 남대문, 성균관, 선죽교, 고려왕릉(왕건·공민왕릉)이 있고, 명승지로는 박연폭포³⁸⁾가 유명하다.

체류기간에 있어서도 초기에는 단기일정의 상품에서 시작하여 관광객교류가 정착화 되면서 상황에 따라서 장기일정으로 전환하는 것이 바람직하고, 개발가능성이 있는 관광일정 및 코스는 다음과 같다.

1) 당일코스

- * 서울-개성-서울(경의선)
- * 파주·문산-개성-파주(경의선)
- * 철원-내금강-철원(금강산선 연결)
- * 강릉-온정리-강릉(금강산천년선: 동해북부선 연결)

2) 1박2일코스

- * 서울-평양-서울(경의선)
- * 강릉-원산-강릉(금강산천년선: 동해북부선 연결)

36) 이기중, “남북한 관광협력과 동북아 중심국가 건설”, 2003년 관광학술세미나, 경희대학교 관광산업정보연구원 관광개발연구소, 2003.12.11. p. 28.

37) 중앙일보, 2002.11.28.

38) 개성시 중심으로부터 26km 떨어진 천마산과 성거산 사이에 있는 조선 3대 폭포의 하나로 높이는 35m, 폭포 위에 직경 8m의 아름다운 연못(박연)이 있고, 폭포 아래에는 직경 40m의 바위못(고모담)이 있다. 서화담, 황진이와 더불어 송도삼절로 불리기도 한다. 현재 북한 천연기념물 지리부문 제388호로 지정돼 있다.

* 당일코스(관광상품 추가시킴)

3) 2박3일코스

- * 서울-평양-서울(경의선)
- * 서울-평양-개성-서울(경의선)
- * 서울-원산-서울(경원선: 강원선 연결)

4) 3박-4박5일코스

- * 서울-개성-평양-서울(경의선)
- * 서울-평양-신의주-파주·문산-서울(경원선)
- * 서울--평양-신안주(경의선)-향산:묘향산(북부내륙선)-신안주-서울
- * 서울-평양(경의선)-나진(평라선)-평양-서울
- * 서울-신안주(경의선)-혜산:백두산(북부내륙선)-신안주-서울

이상과 같이 철도를 연계한 관광코스 및 일정을 살펴보았으며, 우선적으로는 경의선을 중심으로 경원선, 동해북부선은 차츰 연결되어 가는 과정을 보면서 연계관광 상품의 개발이 필요하다.

경의선은 경기도, 황해 남·북도, 평안 남·북도를 따라 연장되고 있으며 파주·문산, DMZ, 개성, 평양, 신의주로 이어지고 있다.

경의선의 중심지에 있는 평양, 남포지역은 북한의 정치, 경제, 문화의 중심지이면서 관광도시로서 특히 평양은 철저히 계획된 ‘전시용 도시’로 현대적인 건축물과 우상화된 건축물들이 배치되어 있고, 고대·중세사회의 유적과 유물들이 많을 뿐 아니라 공원 및 유원지도 많은 도시이다. 경의선의 종착지인 신의주는 도시가 비교적 정비되어진 지역이지만 특별한 자연적, 문화적인 관광상품은 빈약한 실정이나 그나마 수풍호는 자연관광자원으로 활용이 가능하다.

3. 특성화 상품개발

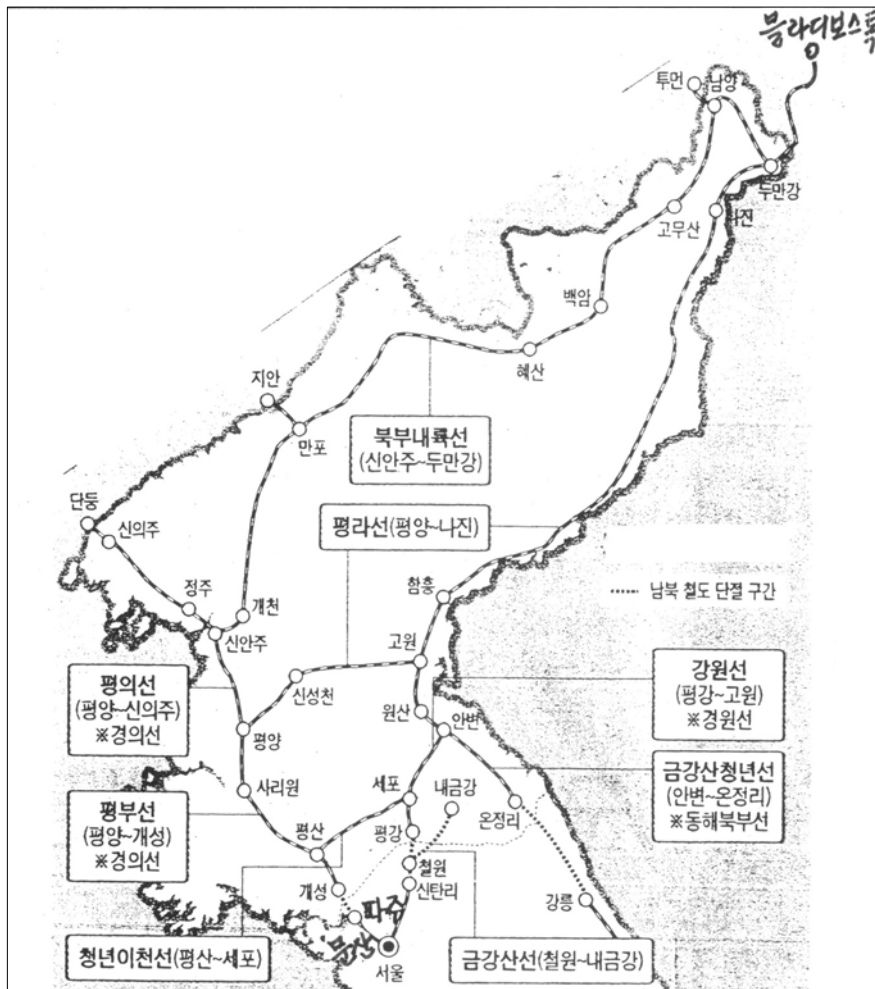
관광객을 유치하고 관광의 활성화를 꾀함에 있어서 자연적·문화적 관광자원을 매개로 한 수동적 형태와 보다 적극적으로 개별자원을 특성화 또는 이벤트화 하여 관광객을 유치하는 상품개발이 있을 수 있다. 이는 특정한 계절, 또는 지역 그리고 주제별로 상품을 개발할 수 있으며 북한은 계절별로 볼 때는 겨울이 길며 추운 관계로 동계상품개발이 필요하다. 동남아지역 관광객은 지역적인 특성상 눈에 대하여는 환상을 가지고 있다. 따라서 항공편으로 서울을 거쳐 경의선을 이용하여 묘향산, 금강산, 백두산의 스키관광도 상품화가 가능하다. 물론 여기에는 동계관광을 즐길 수 있는 인프라 즉, 스포츠 및 위락시설 등이 갖추어져야 하는 전제가 요구된다. 따라서 봄·가을의 산악등반관광, 겨울의 온천요양관광, 그리고 생태관광, 쇼핑관광 등 주제별 다양한 상품개발이 필요하다. 또한 특정한 분야에 관심이 있는 사람들을 대상으로 한 맞춤형어도 관광상품이 될 수 있다. 맞춤형투어로서는 태권도, 하이킹·등산, 역사, 문화·예술, 지리·지질·생태·환경학적 연구, 조선어 공부, 교육·의학 등이 있을 수 있다. 그리고 북한의 또 다른 면을 볼 수 있는 각종 주요기념일에 퍼레이드, 체조, 행진, 춤 등을 관람할 수 있는 특별행사 투어로서 이는 로동절 투어(5월초), 조선전 승리 50주년 기념(7월 하순), 광복절투어(8월 중순), 정권 창권일 투어(9월초) 등의 상품개발이 가능하고, 특별한 테마별로 관광상품을 구성하여 본다면 조선미술의 여행으로서 평양(조선미술박물관, 평양미술대참관, 화가와 좌담회)-개성(고려박물관, 선죽교)코스과 조선건축의 여행으로 평양(개선문 등 각종 건축물 관람)-묘향산(국제친선전람관, 보현사)코스, 고려인삼 여행으로는 평양(시내관광)-개성(인삼쇼핑 및 재배지 견학)코스, 고구려 벽화 고분 고제 여행으로는 평양(사적 및 근처의 덕흥리고적, 강서3묘 참관)-개성(고려태조왕건왕릉 등 왕릉 견

학)-사리원(고인원왕릉)-평양 등을 경의선 철도와 연계하여 관광상품의 개발이 가능하다. 다음 <그림 4>에서는 남북철도 연계가능한 노선을 도시하였다.

<도표 9> 경의선 주변의 주요 관광자원

구 분	대 표 적 경 승 지	
	지 역	관 광 명 소
산	평양 개성 평안북도 황해남도 황해북도	대성산, 용악산, 모란봉 송악산 묘향산(향산군), 약산(영변) 구월산(은율군), 장수산(재령군), 수양산(해주시) 정방산(황주군 및 사리원시)
강	평양 평안북도 황해남도	대동강, 보통강봉 압록강(자강도, 양강도, 평안북도 35개 시·군 통과), 청천강(자강도에서 발원) 예성강
호수	남포 평안남도 평안북도 황해북도	대성호(남포직할시) 연봉호(개천군) 수봉호(삭주군) 서흥호, 은파호(은파군)
동굴	평안남도 평안북도 함경북도	개천 꽃동굴(개천시) 용문대굴, 백령대굴(구장군), 용원동굴(개천시), 성초동굴(구장군) 운포동굴(홍원군)
폭포 및 계곡	개성 평안북도 황해남도	박연폭포 천신폭포, 산주폭포, 용연폭포, 동림폭포(동림군) 석담구곡(벽성군), 장수산십이곡(신원군)
해수욕장	남포 황해남도 함경남도 함경북도	와우도 몽금포(용연군), 구미포(용미군), 형재도(해주시), 서해(은율군), 진강포(과일군) 마전(함흥시) 용현(청진시), 속후(신포시)
온천	평안남도 평안북도 황해남도	성천온천, 석탕온천, 용강온천 운산온천 웅진온천, 달천온천
약수	남포 평안남도 평안북도	강서약수 청산리 양구, 신덕샘물 창성약수, 옥호동약수, 백운약수

자료 : 나중선, “경의선 철도 복원을 통한 남.북한 관광자원 공동개발 정책연구”, 경희대학교 관광대학원 석사학위논문, 2002, <표 V-1>



<그림 4> 남북철도연계 가능 노선

자료 : 중앙일보, 2004.5.7.(일부수정)

제 2 절 동북아철도를 연계한 방안

동북아철도 즉, 아시아횡단철도는 러시아 극동지역의 보스토치니 또는 나호드카에서 출발하여 백러시아 등을 경유하여 서유럽에 이르는 시베리아횡단철도, 중국동쪽의 리아닝강에서 출발하여 중국대륙과 카자흐스탄을 통과하여 시베리아횡단철도에 연결되는 중국횡단철도, 두만강하구 두먼에서 출발하여 하얼빈, 만주를 경유하여 카림스키야에서 시베리아횡단철도에 연결되는 몽골횡단철도, 그리고 마지막으로 한반도를 가로지르는 한반도관통철도 등으로 구성되어 있다.

현재 아시아횡단철도는 한국, 일본, 중국 등 동북아 국가들과 카자흐스탄, 우즈베키스탄 등 중앙아시아 국가간의 국제화물운송에 시베리아횡단철도와 중국횡단철도가 주로 이용되고 있다. 따라서 아시아횡단철도는 시베리아횡단철도와 중국횡단철도가 중요한 축을 형성하여 북한지역의 풍부한 천연자원에 남한의자본과 기술이 덧붙여져 관광 인프라가 구축되면 유럽, 아시아, 중국 등 관광객이 철도를 이용하여 한반도를 찾아올 것이다. 열차관광은 항공여행이 갖는 번거로움이 적고 경비가 저렴하기에 한반도가 전세계적인 관광지³⁹⁾가 가능할 뿐 아니라 북한의 관광사업 활성화는 북한사회의 변화를 기대하며 정치, 경제, 사회, 문화 등 다양한 분야에서 질적인 향상을 가져와 세계평화에 엄청난 역할을 기대할 수 있다. 따라서 남북이 상존하고 있는 정치, 군사

39) 유진삼 외, “남북 철도 복원에 따른 중·러·몽골 대륙철도망과의 연계와 효과”, 지리학연구, 제35권 3호, 2001, p. 283.

적인 불안감이 제거되고 경제향상을 위한 서로의 협력은 주변 어느 국가보다도 큰 잠재력을 일깨워 국가경쟁력 향상에 도움이 된다.

1. 기본적 방안

철도의 역할은 향후 가장 중요한 관광사업의 인프라 역할을 담당하게 될 것이다. 남한의 경우에는 고속철의 개통으로 인하여 전국이 반나절권에 있어 관광사업 활성화에 지대한 역할이 기대되며 이 고속철이 남북철도와 개통되어 동북아지역과 연계되었을 경우에는 유럽 및 동남아, 러시아의 관광객과 일본 그리고 미국의 관광객들에게도 충분한 관광매력을 충족시키게 될 것이다. 동북아철도를 연계한 관광사업은 국가간 협력사업으로서 관광상품의 공동개발을 통한 편익을 극대화하고 향후 동북아지역의 장기적인 관광협력 기반을 조성하며, 이로 인한 새로운 관광매력을 창출하여 관광이미지를 개선하고 이로 인한 세계적인 관광목적지로 위상을 확보함과 동시에 외래관광객을 유치함으로써 한반도의 관광경제 활성화에 많은 역할을 하게 될 것이다.

상품개발에 있어서는 남북한을 기본으로 일본, 중국, 러시아, 몽골 등을 연계하면서 제반 조건과 일정을 감안하여 연계노선별 유동적인 노선이 전제되어야 하며, 유동적인 노선의 설정시 연계지역범위, 관광일정, 연계노선 주제의 기준에 따라 다양한 관광루트를 개발할 수 있겠다. 또한 관광일정은 1박 2일부터 3-4국의 휴일 일정 또는 여름 및 겨울 휴가에 따라 장·단기 코스를 개발할 수 있겠다. 코스의 주제로는 각국의 역사, 문화, 자연자원, 각종스포츠, 각국의 전통축제, 이벤트 등을 연계하여 상품개발이 가능하다.

북한이 시베리아횡단철도(TSR)와 한반도철도(TKR) 연결문제와 관련해 새로운 “서부방안”을 제안했다고 서울에서 수신된 러시아소리 방송이 28일 보도했다. 이는 한반도 철도가 중국을 거쳐 자바이칼리에서 시베리아 횡단철도와 연결된다.⁴⁰⁾

동북아 지역은 자본주의와 사회주의라는 두개의 다른 체제가 공존하고 있으며 개발도상국, 신흥공업국, 선진국이라는 다른 경제발전 수준에 있음에도 다른 지역에 비해 개발 잠재력이 큰 것으로 나타나고 있으나 이러한 경제성장의 장애요인으로 지적되는 것이 교통인프라 부족이다. 따라서 한반도의 경의선(파주-문산-장단-개성)과 동해선(강릉-군사분계선-온정리)을 이은 한반도 종단철도(TKR)의 형성은 남북간의 경제협력 뿐만 아니라 대륙간 연결과 세계물류의 대혁명을 예고하게 된다.

아시아와 유럽을 연결하는 대륙철도망인 시베리아횡단철도(TSR)와 중국횡단철도(TCR)는 한반도종단철도(TKR)와 연결되어 유럽 및 동북아 시장을 육상으로 연결하는 세계최대의 운송의 역할을 할 것이다.⁴¹⁾ 이 노선은 부산-서울-평양-신의주-중국 단둥(TCR)으로 연결되는 노선과 목포-서울-원산-청진-나진-러시아 블라디보스톡(TSR)으로 연결되는 노선이 X자로 가로지르며 가장 빠르고 탄탄한 운송로를 제공한다. 또한 만포-중국 집안에서 연결되는 몽골횡단철도(TMGR)와 온성-중국 도문으로 연결되는 만주횡단철도(TMR)도 대륙진출의 기반이 될 수 있다. 따라서 동북아철도를 연계한 관광사업은 기본적으로 철도시스템의 일정한 기준화와 운송시스템의 통합 및 각국간의 법적 시스템을 개선하고 다자간의 협정을 체결하여 철도연계와 관광객이동에 따른 시스템을 체계적으로 구축하여야 한다. 또한 이 사업은 국제정치 및 경제적 측면에서 여러 가지 의미를 내포하고 있다. 이는 과거 냉전시대의 확실한 종결을 가져온다는 의미가 있다. 과거 공산사회주의 국가인 러시아, 몽골, 중국, 북한 등 관련국 모두에게 경제적 고부가가치가 높은 관광사업에 대한 기회를 부여함으로써 그들의 개방에 결정적인 영향을 미칠 것이다.

그동안 동북아철도 연결사업에 관심을 갖고 추진한 대표적인 국제기구인 아시아 태평양 경제사회위원회(ESCAP)와 유엔 개발계획(UNDP)⁴²⁾이다. 이러한 국제간의 사업을 위하여는 국제기

40) 연합뉴스, 2002.10.19.

41) www.pyung.co.kr/railway7.htm.

42) 유엔개발계획(UNDP: United Nations Development Programme)은 1965년 유엔산하기구로 설립, 현UNDP의 조

구의 적극적인 협력이 절대적으로, 다자국간에 연계된 사업은 관련국에 따라 상반된 이해관계로 인하여 사업에 걸림돌이 될 수가 있고 국제적인 투자유치에도 도움이 될 것이다.

동북아연계철도 여행은 장거리로서 자칫하면 여행객들에게 지루함을 줄 수 있어 효율적인 여행 코스의 개발이 가장 중요하다 하겠다.

철도여행의 장점은 정시성, 쾌속성, 속도성, 안전성, 관람성 등으로 철도 역무시설 및 서비스에 있어서 각국간 상이하므로 이러한 면에서 국제적인 여행객들이 불편을 느끼지 않도록 국제화가 필요하다. 이러한 각국간의 상이성을 체계적으로 하기 위하여는 관련 국가간에 컨소시엄을 통한 철도회사의 설립은 좋은 방법이며, 앞으로 대륙횡단열차의 고속화는 필연적으로 요구될 것이다.

2. 철도연계 관광상품 개발

대륙횡단철도를 연계한 관광상품개발은 여러 가지의 측면을 고려하여 개발이 되어야 한다. 지리적 여건과 철도 및 역무시설 여건, 관광자원의 매력도를 우선으로 계절성, 연계성, 편리성, 관광 자원성, 주변서비스 시설 등이 충분히 고려되어야 한다. 따라서 횡단철도 여행을 위한 코스를 기획할 때에는 여행자들의 목적, 기간, 연령, 취미, 국적 등에 따라 여행코스와 내용을 신중히 결정하여야 된다. 예로써 젊은이들의 도전적인 배낭여행을 위한 코스와 중년이상이 원하는 쾌적성과 낭만적인 코스와 학자들과 같이 역사적 관찰이나 기행을 위해 여행하는 경우 등 다양한 욕구를 만족시키기 위해서는 그에 맞는 여행루트와 내용을 선별적으로 준비해야 할 것이다.⁴³⁾ 다음 <도표 10>에서는 철도를 연계한 관광루트 결정방법에 대한 기준을 살펴보고자 한다.

<도표 10> 관광루트 대상지역 결정방법

구분	평가항목	평가기준	평가방법
지리적 여건	계절성	열차운행시기	* 대상지의 기후, 위치 등의 자료로 검토
	연계성	국내교통연계성	* 육상, 해상, 항공교통의 연계성 * 이용 가능한 교통실태 검토
국외교통연계성		* 철도역까지 도달시간 * 국제항공노선의 취항여부	
철도역 시설 여건	철도역의 편리성	철도역사 부대시설 여부	* 철도역사내의 각종 레크레이션 및 편의시설 여부
		승·하차시 편리성	* 승하차시 편리한 시스템여부
관광 자원 매력도	관광자원성	역 주변 관광자원의 다양성과 지명도, 관광 매력도	* 역사문화자원 및 자연자원의 현황을 통해 검토. * 기존 프로그램 분석
	주변서비스 시설	역 주변의 쇼핑센터 및 호텔시설 여부	* 역 및 향후계획 검토

동북아철도를 연계한 관광루트는 한국, 북한, 러시아, 중국, 몽고를 기준으로 설정한다.

직 및 활동은 1970.12월부터 시작했음. 개도국의 정치·경제적 자립과 발전달성을 목적으로 하는 유엔의 개발활동 조정 중앙기구임.

43) 신윤숙, 전계서, p. 129.

- 1) 유럽연결노선-시베리아횡단철도(TSR)-경원선-경부선(호남선)
 유럽지역-모스크바-옴스크-크리스노이르스크-이르쿠츠크-치타-하바로스크-블라디보스톡-두만강-라진-청진-원산-평양-신탄리-서울(KTX)-부산(목포)
 - 2) 유럽연결노선-시베리아횡단철도(TSR)-만주횡단철도(TMR)-경의선-(경원선)-경부선(호남선)
 유럽지역-모스크바-옴스크- 이르쿠츠크-치타-치치하얼(중국)-하얼빈-장춘-선양-단둥-신의주(북한)-평양-개성-파주·문산(남한)-(무단장-블라디보스톡-두만강-라진-청진-원산-평양-신탄리)-서울(KTX)-부산(목포)
 - 3) 유럽연결노선-시베리아횡단철도(TSR)-중국횡단철도(TCR)-경의선-경부선(호남선)
 유럽지역-모스크바-페트로파블르스크-알마아타(카자흐스탄)-우르무찌(중국)-린저우-정저우-베이징-선양-단둥-신의주-평양-개성-파주·문산-서울-부산(목포)
 - 4) 유럽연결노선-시베리아횡단철도(TSR)-몽골횡단철도(TMGR)-만주횡단철도(TMR)-경의선-경부선(호남선)
 유럽지역-모스크바-나우시키-울란바트르(몽골)-베이징(중국)-선양-단둥-신의주-평양-개성-파주·문산-서울-부산(목포)
 - 5) 유럽연결노선- 시베리아횡단철도(TSR)-동해선
 유럽지역-모스크바-블라디보스톡-두만강-라진-청진-장전-고성-동해-부산
 - 6) 유럽연결노선-시베리아횡단철도(TSR)-만주횡단철도(TMR)-동해선
 유럽지역-모스크바-옴스크-치타-하얼빈(중국)-투먼-남양-회령-청진-장전-고성-동해-부산
- 이상과 같이 동북아철도의 연계노선을 <도표 10>의 관광지역 대상루트에 의하여 각 지역 관광지와 연계하여 설정하였으나 관광목적에 의하여 여러 가지 루트별 노선이 결정될 수 있다. 또한 관광객 유입로를 유럽을 기준으로 하였으나 동남아시아의 관광객 또한 중국의 노선들을 이용하여 한반도로 유입이 가능하며, 항공노선을 서울 또는 부산과 연계하여 미국 및 일본 관광객들이 한반도 횡단철도를 이용하여 동북아철도와 연계될 수 있다.
- 위의 노선 중 경의선, 경원선, 동해선과 연결되는 시베리아횡단철도(TSR) 노선은 만주횡단철도(TMR), 몽고횡단철도(TMGR)노선연장이 길다. 그러나 만주횡단철도(TMR), 몽골횡단철도(TMGR)는 다시 시베리아횡단철도(TSR)로 연결되어야 유럽으로 갈 수 있으므로 러시아 국경통과역에서 시베리아횡단철도로 환적해야 한다. 국경을 통과할 때마다 각 국가별로 세관검사를 받아야 하고, 한번 통과시간은 대체로 5-6시간이 소요되기 때문에 국가별 대기시간이 1일 이상 걸린다. 따라서 철도노선의 연장보다는 통과하는 국경수가 적을수록⁴⁴⁾ 관광루트를 설정하는데 관광객에게 지루함을 덜해준다. 관광일정을 기획할 시에는 이러한 통과역에서 대기하는 시간을 감안하여 관광객에게 지루하지 않도록 프로그램을 기획해야 한다.

44) 홍갑선, 전계서, p. 16.

제5장 결 론

본 연구에서는 서론에서 밝힌 바와 같이 동북아횡단철도를 이용한 북한지역의 관광 활성화 방안의 연구에 그 목적을 두었고, 이 연구를 위하여 동북아를 가로질러 유럽으로 연계되는 철도노선과 이 노선 지역에 대한 역사와 문화적 관광자원과 자연관광자원, 시설관광자원을 검토한 철도 관광노선을 설정하여 한반도 철도노선과 연계하였다.

한반도를 연결하는 철도의 개통은 유럽제국과 육상을 통한 연결이 가능하게 되므로 철의 실크로드 시대를 예고하게 된다. 즉, 경의선, 경원선, 동해선을 이용하여 시베리아횡단철도(TSR), 만주횡단철도(TMR), 몽골횡단철도(TMGR), 중국횡단철도(TCR) 등과 연계되어 직접 연결이 됨으로서 관광 공간이 전 지구촌을 상대로 엄청난 변화의 물결이 예고된다.

특히 남북한간의 철도가 복원되므로 북한의 풍부한 자연자원과 역사·문화자원이 남한의 자본 및 축적된 관광의 인프라가 결합되어 남북한의 관광사업은 상당한 시너지 효과를 얻게 될 것이다.

지금까지 남북한의 관광사업은 남북이 합의하에 개성과 금강산 지역을 관광 자유특구로 지정하고 현대의 해상루트와 최근의 육상루트를 통한 금강산 관광사업이 진행되어 오고 있으며, 남북한의 관광자원 개발이 우선적으로 경의선 복원에 있어 머지않아 경의선 복원이 가능하리라 보고 이 철도를 따라 개성, 평양, 신의주 등의 관광특구를 철도를 통하여 방문할 수 있으며 이 지역의 역사적인 관광 문화재 등을 경험할 수 있을 뿐 아니라 나머지 경원선과 동해선의 복원으로 저렴한 비용과 단시간에 북한지역의 많은 지역을 관광하게 될 것이다. 남북철도의 연결은 일본 지역이나 구미지역 그리고 동남아시아에서 한국을 찾았던 관광객들을 아직까지도 많은 곳이 베일에 쌓여있는 북한지역의 풍부한 관광자원을 관광할 수 있도록 유도하는데 충분한 매력을 가지고 있다.

따라서 남북한이 공동으로 관광사업을 추진하기 위해서는 현 체제의 한계성을 극복하고 실현이 가능한 부분부터 추진하여야 하며, 현재의 상황에서는 북한이 개방하고 있는 도시와 자연관광, 생태관광중심의 자연 친화적인 개발이 요구되며 관광루트 설정시에 이러한 요소를 참고해야 한다.

이처럼 관광으로부터 아직까지 공산사회주의 체제를 벗어나지 못한 북한사회를 하나씩 국제무대로 이끌어 내어 민족경제의 균형적인 발전을 꾀하여야 한다. 관광으로부터의 교류는 남북한의 광범위한 교류로 이루어져 남북한의 경제 체제간에 이질성이 해소되고 부분별 통합과 상호 구조조정이 이루어져 남북간의 공동체가 형성이 된다.

또한 북미, 북일 관계개선 및 교차승인으로 인한 동북아 국제환경의 변화를 예측하여 남북한과 일본, 중국을 연결하는 교통망을 구축하여 한반도와 동북아 관광전역이 세계적인 관광지로 활성화되어 관계국 모두의 국가이익과 세계평화에 기여할 수 있도록 한국의 주도적 역할이 모색되어야 한다.⁴⁵⁾

궁극적으로 남북철도의 연결은 남북 평화통일의 시금석이 될 것이다. 따라서 단계적으로 그 범위를 늘리면서 남북간의 동질성을 회복하며, 서로의 체제를 이해하면서 남북한의 관광교류를 확대하고 이를 통한 인적·물적의 활발한 교류는 북한지역의 관광사업 활성화에 지대한 역할을 할 것이다.

45) 이기중, “한반도 평화체제구축과 남북한 관광교류 정책”, 경희대학교 행정대학원 정책개발연구소, 1999, pp. 85-86.

참 고 문 헌

1. 김영윤, “북한의 관광개방 동향과 협력과제”, 남북 협력현황과 발전방안 모색을 위한 관광학술 세미나, 경희대관광개발연구소, 2003.12.11.
2. 신윤숙, “유라시아 횡단철도 연결에 따른 철도여행의 관광상품화 전망”, 한국문화관광학회 문화관광연구, 제3권, 제2호(2001).
3. 유진삼 외, “남북 철도 복원에 따른 중·러·몽골 대륙철도망과의 연계와 효과”, 지리학연구 제 35권 3호, 2001.
4. 홍갑선, “대륙철도 연계 철도화물운송 활성화 전략”, 교통개발연구원, (2003).
5. 이기중, “남북한 관광협력을 통한 동북아 중심 국가 건설 방안”, 관광연구저널, 제17권 제2호, 2003.