

한국마케팅학회

마케팅과학연구 제3집(1999)

해양관광벨트 조성을 통한 동서간 연계방안

— 남해안 관광유람선 사업을 중심으로 —

이 건 철*

〈요약〉

남해안의 해양관광벨트 조성사업은 양 지역의 세계화와 지방화의 기틀을 동시에 마련할 수 있다는 측면에서 그 의미를 찾을 수 있다.

남해안의 관광유람선사업은 연안·해양지향적 국토개발정책 비중이 증대되는 과정에서 중앙정부도 남해안국제관광벨트 조성사업계획을 금년말까지 수립할 계획이며, 민선자치시대를 맞아 지역의 자립의식 및 지역간 경쟁분위기가 고조되면서 지역의 비교우위성 자원을 활용한 지역발전전략을 추진하는 분위기가 성숙되는 등, 국가·지역적인 여건과 합치하고 있으며, 그 위에 남해안의 관광유람선사업은 동서협력 차원에서도 유익한 사업으로 기대된다. 실질적인 동서회합은 상호 인·물적 교류를 통해 과실을 함께 얻을 수 있는 기반이 마련될 때 이루어진다는 측면에서 관광유람선사업은 동서협력의 대표사업이다.

관광유람선이 운항되면 양지역주민들의 상호 방문이나 자치단체간 상호 친선방문 등이 이루어짐으로써 인적 교류가 활성화되는 계기가 될 것이며, 관광유람선이 운항되면 남해안에 풍부하게 부존되어 있는 수산자원과 특산물 등 물적자원의 교류가 이루어짐으로써 남해안지역의 수산물과 특산물 관련산업 진흥에 기여할 것이며, 관광유람선 운항을 위해서는 사전 준비 단계에서부터 운항에 이르기까지의 과정에서 부산, 경남, 전남 등 자치단체의 협력이 전제되어야 하는데, 이러한 협력체제가 동서협력으로 성숙될 가능성이 높고, 또한 관광유람선의 운항범역이 단계적으로 중국, 일본에까지 확대되면 남해안지역의 세계화에도 기여할 것이다.

I. 서론

전남과 경남은 강 하나를 사이에 둔 아주 가까운 이웃이며, 주민 생활권이나 지역경제권이 상호 연계성을 갖고 있음에도 그럼에도 불구하고 양 지역민 모두 향토의식이 강해 행정구역에 집착한 나머지 지역이기주의적인 시설 투자와 산업유치 경쟁으로, 이중·중복투자는 물론, 투자의 비효율성을 초래하여 환경과 생활의 질을 저하시킨 측면을 부인하기 어렵다.

이에 중앙정부는 동서회합을 통한 국론통합에 국정의 최우선순위를 부여하고 있으며, 지방자치단체도 이에 상응한 조치들을 취하고 있어 기대를 모으고 있다.

물론 이러한 동서회합은 현정부에서만 강조하는 새로운 것은 아니며, 80년대 후반 이후 줄기

* 광주·전남발전연구원 연구실장

차게 추진되어 왔으나, 그 내용이 구호성 추진시책에 불과하여 실효성을 거두지 못했던 것이 사실이다.

진정한 동서화합이란 거창한 구호만이 아닌 실질적인 인·물적 교류를 통해 과실도 함께 나누고 고통과 희망도 함께 할 때만이 진정한 화합이 이루어진다고 볼 수 있다.

이와 관련하여 「지역균형 개발 및 지방중소기업 육성에 관한 법률(94. 1. 7)」에 의거 수도권에 대극하는 지방거점 육성 차원에서 지정된 8대 광역권역 가운데 이미 추진중인 부산권과 아산만권 외에 새로이 광양만·진주권 광역개발계획이 경남과 전남 공동으로 수립되는 등, 양 지역의 개발과 관련한 공동협력 분위기가 무르익고 있다.

이를 필두로 대승적 차원에서 국토의 균형발전을 도모하고 진정한 동서화합을 위해 상호 연계성이나 보완성을 갖는 개발전략이 계속해서 추진되어야 할 것인 바, 본고가 주장하는 남해안의 해양관광벨트 조성이야말로 국내외의 관광·휴양객을 유치함으로써 과실도 함께 얻을 수 있고, 동시에 양 지역의 교류도 활성화하는 계기로 활용할 수 있다는 이점이 있다.

결국 남해안의 해양관광벨트 조성사업은 양 지역의 세계화와 지방화의 기틀을 동시에 마련할 수 있다는 측면에서 그 의미를 찾을 수 있다.

II. 남해안의 해양·도시 현황 및 잠재력

1. 해양·도시 현황

- 우리나라는 “제2의 국토”로 각광받고 있는 광범위하고 개발잠재력이 큰 해양으로 삼면이 둘러싸임
 - 총해안선의 길이는 9,786km
 - 전형적인 리아스식 해안으로 3,146개의 크고 작은 아름다운 도서
 - 70,671km²의 영해 및 국토의 3.5배에 달하는 대륙붕
 - 이용개발이 용이한 수심이 20m 이하인 수역이 국토의 1/4에 해당함

<표 1> 남해안의 해양·도시현황

구분	도 서 수			해안선길이 (km)	연륙도서수	지정문화재	천연자원	관광자원
	계	유인도	무인도					
전국	3,146	470	2,676	11,542	35	94	37	153
경남	435 (13.8)	78 (16.6)	357 (13.3)	473 (4.1)	5 (14.3)	8 (8.5)	4 (10.8)	10 (6.5)
전남	1,961 (62.3)	271 (57.7)	1,690 (63.2)	6,425 (55.7)	15 (42.9)	38 (40.4)	16 (43.2)	74 (48.4)
계	2,396 (76.1)	349 (74.3)	2,047 (76.5)	6,898 (59.8)	20 (57.2)	46 (48.9)	20 (54.0)	84 (54.9)

자료 : 내무부, 한국도서백서, 전라남도, 시·도 비교통계

- 경남과 전남은 인구규모, 산업구조, 지역내총생산, 재정력 등에 있어서는 상당한 격차를 보이고 있으나, 공통점은 전국적인 해양·도서자원의 보고라는 점임.
 - 직접적인 도서자원에 있어서는 전국의 70% 이상을 차지하고 있으며,
 - 해안선길이는 전국의 60%, 연륙도서수, 지정문화재, 천연자원, 관광자원수에 있어서도 전국의 50% 내외를 차지하고 있음.
- 더욱이 남해안은 절묘한 기암괴석, 아름다운 도서와 풍부한 어종이 존재해 이용개발가치가 더욱 큼
- 이러한 훌륭한 자연·지리적 조건에도 불구하고 해양에 대한 인식의 부족과 과거의 내륙중시 국토개발정책으로 종합적이고 효과적인 해양관광개발정책이 부재하여 해양개발 및 관리가 적절하게 수행되지 못하고 있으며, 단순한 국토확장을 위한 대규모 간척사업 또는 양식업 등 제1차산업 위주의 해양개발이 추진되어 왔음.
 - 「우리 근세사의 최대의 비극은 바다를 잊어버린 것이다.」라는 大堂의 지적은 시사하는 바가 큼.

2. 해양·도서의 잠재력

- 해양은 공간적으로 단순한 국토의 연장에 국한되지 않고 인류의 제3의 프론티어로서 미래의 활동무대인 바, 삼면이 해양인 우리나라는 넓고 큰 이용개발의 가능성과 잠재력을 지니고 있음
- 이러한 공간적인 것 외에도 각종자원의 공급원, 대규모 항만과 수산자원, 대륙붕과 해저에 부존된 광물, 조력이나 파랑을 이용한 신에너지원의 개발, 연안 리조트산업개발, 해수자원의 이용과 해양공간의 개발을 통한 주거용지 및 산업입지공간 확보, 비축기지의 조성 등 다양한 이용개발의 잠재력이 있음.
- 또한 해양공간은 이러한 도시 및 산업입지의 경제공간 외에 각종 천연자원의 보고로서 세계적으로 이들의 가치는 크게 증대되고 있음.
 - 세계각국의 경제수역체계가 3해리, 6해리 또는 12해리에서 200해리로 확대
 - 200해리를 기준으로 볼 때 우리나라의 경제수역은 국토의 4.5배에 달하여 다른 나라에 비해 그만큼 중요한 자원을 소유하여 개발의 잠재력이 크다고 할 수 있음.
- 이들 대륙붕에는 석유와 천연가스 등과 같은 자원의 보존가능성이 매우 높고 해양에는 풍부한 광물자원이 다량 존재하고 있음.
- 이처럼 이용잠재력이 높음에도 현재 남해안 해양의 이용상황은 초보단계로서 쉽게 접근할 수 있는 수심 20m 이내의 해역을 이용·개발하고 있음.
 - 이용가능면적은 간척지가 48.5%, 수산양식지 24.2% 그리고 국립공원 21.1% 등의 용도로 사용
 - 이용가능면적중 58.1%는 개발되었고 41.9%는 미개발면적임
- 그러나 육지의 인구부양능력의 한계로 막대한 잠재력을 지닌 해양의 개발영역이 훨씬 확

대될 전망이다.

- 지구표면의 71% (363백만km²)를 차지하고 있는 바다는 연간 72억6천만톤의 식량생산능력을 가지고 있을 뿐만 아니라, 지구상의 물의 97%를 저장하고 있으며,
- 해양은 表面積만도 육지의 3배에 달해 입체적으로 활용가능한 자원임. 바다를 인류의 제 3의 프론티어라 지칭하는 까닭도 바로 여기에 연유함.

Ⅲ. 남해안의 해양·도서개발 여건

1. 국내·외 여건 전망

1) 국가적 여건

■ 연안·해양지향적 국토개발

- 국토계획의 기초가 해양이나 연안지향적으로 변화하고 있음. 제4차 국토종합개발계획의 전단계로 중앙정부가 수립한 「21세기의 국토구상(안), '98. 9」에서는 '국토균형개발을 통한 지역간 통합'이라는 기초하에 국토통합축을 3×3축으로 설정하고 3개의 연안축을 집중 개발할 계획임.
- 3개의 연안축은 환황해축(목포·광주~군산~인천~평양~신의주), 환동해축(부산~포항~동해~원산~청진~나진·선봉), 남해안축(목포~광양~진주~부산)이며, 동서내륙축은 인천·강릉축(인천~원주~강릉·동해·속초), 군산·포항축(군산~전주~무주~대구~포항), 평양·원산축(남포·평양~원산)임.

<표 2> 국토계획기조의 변천

구 분	1차계획	2차계획	2차계획 수정	3차계획	21세기 국토구상(안)
기 간	1972~1981	1982~1991	1987~1991	1992~2001	-
계획기조	경제성장기반 구축	국토균형개발 및 국민복지 향상	국토균형개발 및 국민복지 향상	지방분산형 국토포괄형성	해양지향적 연안국토축 형성

- 국토의 균형개발을 이루기 위해 경부축과 상호 발전할 수 있는 환황해축(서해안축), 환동해축(동해안축), 남해안축을 개발할 계획이며, 특히 남해안축에는 전남과 경남의 주도하에 천혜의 다도해와 남해안의 자연·역사·문화자원을 활용한 「남해안 국제관광벨트」를 조성하여 장기적으로 서해안, 동해안, 북한지역으로 연계되는 관광벨트를 형성할 계획임.

- **남해안국제관광벨트 조성계획**
 - 계획의 목적
 - 남해안지역을 한국의 대표적인 국내·외 관광거점지역으로 개발하기 위한 종합관광개발계획의 수립 및 투자유치방안 마련
 - 해양관광개발을 통한 공동의 사업을 추진하여 동서화합을 이끌 수 있는 선도지역으로 개발
 - 계획의 범위
 - 공간적 범위 : 목포~부산의 남해안 인접 시·군 약 18천km²(전남, 경남, 부산)
 - 시간적 범위 : 목표연도 2011년
 - 계획의 주요내용
 - 남해안관광벨트 구상의 타당성 검토
 - 남해안 종합관광개발계획 수립
 - 주요 시설물에 대한 경제성 검토
 - 집행관리계획 수립 → 투자유치계획 수립
 - 계획추진기관 : 한국관광공사
 - 계획수립 : 외국용역업체, 해당지방연구원(외국용역업체 선정중)
 - 계획수립기간 : 1999. 2. 1~1999. 11. 30(10개월간)

■ **연안국가의 자원 자국화정책 추진으로 경쟁과 마찰 심화**

- '94. 11월 「UN 해양법 협약발효」, '95. 1월 WTO체제 출범으로 미국, 일본 등이 신해양 질서에 대응하고자 자원자국화정책을 추진하고 있어 연안국가간 경쟁과 마찰 심화 예상

■ **국민소득 증가와 여가시간 증대로 해양관광수요 증가**

- 생활·소득수준 향상에 따라 여가·휴양수요가 증대할 것인 바, 이들 다양한 욕구 충족을 위한 교통망 확충 및 해양레크레이션, 해양문화·관광·휴양공간 조성 필요

■ **리우환경회담 등으로 해양환경보전에 대한 관심 제고**

- 연안도시·공단지역에서의 산업폐수 및 생활하수의 해양유입 증가와 연안매립 등으로 바다생태계 파괴 가속화가 예상되는 바, 해양오염의 체계적 관리와 해양생태계 보호로 쾌적한 해양환경을 조성하기 위한 정책 수립 필요

2) 지역적 여건

■ **동북아의 새로운 국제교역 및 산업 중심 부상**

- 해양의 중요성이 새롭게 부각되는 동북아경제권시대를 맞이하면서 중국과 일본의 중간에 입지한 남해안지역은 무한한 개발잠재력과 지리적 잇점을 살려 해양지향적 국토개발의 주도적 지위를 확보할 것이며,
- 육상교통 체증 심화로 해상운송의 중요성이 제고되고 있는 바, 해양교통망 확충과 함께

내륙과의 연계가 용이한 배후교통망을 구축함으로써 동북아의 새로운 국제교역 및 산업 중심으로 부상할 것임.

■ 천해의 해양관광자원을 활용한 국제적 관광·휴양명소 부상

- 생활·소득수준 증대로 관광·휴양수요가 증대되고 다양화되는 추세에서 특히 해양관광수요의 급증이 예상됨에 따라 해양관련 관광상품 및 루트·이벤트를 개발, 관광휴양공간을 조성해야 할 필요성이 증대할 것임.
- 남해안지역은 부산권, 광양만·진주권, 광주·목포권의 본격 개발로 대규모 국내외인력의 유입이 예상되는 바, 이들의 욕구 충족을 위한 해양휴양공간을 마련하고, 인근의 중국, 일본 등과 공동으로 해양관광개발전략을 수립, 루트화가 이루어지면 국제적 해양관광·휴양명소로 부상할 것임.

■ 개발과 보전의 조화를 이루는 지속가능한 개발전략 필요

- 산업화·도시화에 대한 육상오염원의 바다유입 급증과 해양오염사고의 빈발·대형화로 바다 환경오염의 위험이 상존
- 보존된 환경, 깨끗한 바다를 유지하기 위해 개발과 보전의 조화 속에 지속가능한 개발전략 필요

2. 국내·외 여건 종합분석

1) 도전적 요인

- 해양·도서의 특수한 지역여건으로 인한 접근 곤란과 규모의 불경제로 인구유출 심화
 - 해양·도서지역은 근본적으로 환해성, 격절성, 협소성이라는 3대 특수성을 지니고 있어 내륙지역에 비해 정주적 측면에서 개발단위공간이 협소하고, 바다로 둘러싸여 외부지역과의 공간적 접촉이 어려움.
 - 이러한 환해성, 격절성, 협소성으로 인한 공간적 접촉의 어려움은 인구유출을 심화시킴으로써 개발정책 수행시 규모의 불경제를 야기시키고 있어 개별적인 정책 추진이 요구됨.
- 이러한 해양·도서의 특수한 지역여건은 주민의 생산·소득기반의 취약으로 연결되어 지역의 경제활동인구가 역외로 유출되고, 동시에 지역인구의 고령화를 촉진하여 산업경쟁력을 저하시키는 주요인으로 기능하고 있음.
- 해양·도서지역에 대한 투자실적 저조
 - 해양·도서지역은 내륙에 비해 상대적으로 낮은 관심, 인구감소로 인한 정책상의 규모의 불경제 등으로 투자실적이 저조함.
 - 실례로 도서개발촉진법에 의한 도서종합개발계획('88~'97)만 보더라도 10개년간 3,997건에 3,886억원만이 투자되었음.
 - 결과적으로 생활편의시설 -특히 보건·의료관련시설- 이 확충되지 못해 주민생활의 질이 매우 낮은 실정임.

2) 기획적 요인

- 해양지향적 국토개발정책의지 확산
 - 21세기 해양경제권시대에 대비하고, 환태평양경제권과 교류할 수 있는 기반 구축을 위해 해양지향적 연안국토축 형성 움직임이 가속화되고 있음.
 - 해안의 합리적 이용을 촉진하기 위해 해안역의 바다와 배후지역을 대상으로 하는 「연안역관리법」 등 법령을 제정하고, 연안역의 이용과 보전에 관한 종합계획을 수립할 예정임.
- 경제성 및 성장율이 높은 요소를 활용한 지역발전전략 추진 분위기 성숙
 - 국내적으로는 지방자치시대를 맞아 행정구역을 초월하는 지역통합의 틀 속에서 지역단위별 자립의식과 지역간 경쟁분위기가 고조되고 있으며, 국제적으로도 경제적 이해관계를 쫓아 무한경쟁시대에 접어들고 있음.
 - 이러한 세계화와 지방자치시대에 대응하기 위한 지역발전전략으로서 각 자치단체들은 저마다의 특성을 살리면서 경제성 및 성장율이 높은 요소를 활용한 발전전략을 추진하고 있음.
 - 이러한 지역발전잠재력이 큰 인자로서 경남이나 전남은 해양·도서자원을 들 수 있는 바, 해양개발에 앞선 선진국의 사례가 말해주고 있는 바와 같이 해양관련산업의 경제성과 성장율은 높게 나타나고 있다는 점은 시사하는 바가 큼.
 - 미국의 예를 보더라도 '이익 대 비용'이 전체적으로 4.4배에 달하고 있고, 그 가운데서도 연안을 활용한 레크레이션 즉 관광위락개발은 무려 8.1배에 달하고 있음.
 - 이러한 해양개발의 성장율은 앞으로도 계속해서 높게 나타날 것으로 전망하고 있음. 미국의 증권회사인 Hayden Stone사의 추계를 보더라도 해양개발관련산업의 연평균 성장율은 11.8%로서 앞으로 자동차산업이나 철강산업을 능가할 것으로 전망하고 있음.
- 따라서 남해안지역은 이러한 해양중심적 기회적 여건에 힘입어 해양·도서자원을 활용한 지역발전전략에 대한 비중이 증대할 것임.

<표 3> 미국의 해양관련산업 투자효율 예측

분 야	이익 대 비용(배율)	비 고
어 업	5.8	
해저광물 채굴	3.7	
외 항 해 운	1.0~3.5	분야별로 효율의 차가 큼
장기 기상예보	6.5	
연안폐기물 처리	2.6	
연안레크레이션	8.1	
전 체 평 균	4.4	

주 : 투자해서 이익이 나타나기 위해서는 연수는 평균 10년임.

자료 : 미국 전국과학아카데미, Economic Benefits from Oceanographic Research.

3. 지역적 과제

- 결국 남해안지역이 세계적인 신해양질서에 대처하고, 국가적으로 해양지향적인 국토이용에 더욱 능동적으로 대처하기 위해서는 지역발전잠재력이나 특성, 그리고 관련산업의 경제성이나 성장률 등을 고려하여 다음과 같은 사업들이 단계적으로 추진되어야 할 것임.
 - 동북아나 한반도의 새로운 국제교역 및 산업중심기능을 효율적으로 추진하기 위한 국제적 교통시설 및 배후교통망 확충
 - 국제공항·항만 및 배후교통망
 - 입해형 산업입지 및 연계교통망
 - 해양자원에 대한 접근도 제고 및 도서민의 이동편의성 제고
 - 해양관광자원간 연계 강화를 위한 관광유람선 운항 및 해안일주도로 건설
 - 단계적 연륙·연도교 건설
 - 연안역 및 도서민의 편의시설 확충
 - 해양·도서의 신속한 접근성을 위한 경비행장 및 헬리포트 건설
 - 국제적 관광·휴양명소 조성을 통한 관광산업 활성화
 - 전통문화·예술자원과 연계한 관광개발
 - 인근의 일본, 중국 등과 연계한 동북아관광벨트 구상
 - 관광루트 조성 및 이벤트 개발
 - 해양의 관리 강화를 통한 청정해역 유지
 - 연안오염 방지대책 강구
 - 해양환경보전을 위한 인접 도 및 주변국가(중국, 일본 등)와 협력체제 구축
 - 해양개발상의 법적·제도적 제약요인 및 개선방안 도출
 - 부문별 법적·제도적 제약요인 도출 및 제약요인을 극복하기 위한 개선방안 제시
 - 각 부문별 전문인력 공급방안 및 해양연구기능 강화
- 이러한 분야별 사업의 단계적 추진은 남해안에 연해 있는 전지역에 대한 접근도를 제고시켜 역외 인력의 유입 및 자본의 유치를 촉진시키는 주요인으로 기능함으로써 남해안지역의 발전을 촉진시키는 계기가 될 것임.
- 여기에서는 이처럼 적지않은 남해안의 해양·도서개발사업 가운데 남해안지역의 발전은 물론, 이를 통해 동서협력을 가속화시킬 수 있는 광역화된 공동사업으로서 남해안을 범역으로 한 관광유람선 운항방안을 제시하고자 함.

IV. 남해안 관광유람선 운항

1. 관광유람선 사업의 개요

1) 관광유람선 사업의 흐름

- 관광유람선 사업은 여객선 사업으로부터 유래되고 있음. 대서양 횡단의 스피드 경쟁과 대량수송을 겨루던 영국, 프랑스 등 유럽의 큰 객선들이 차츰 호화로워지면서 유람선 여객

의 이용이 증가되어 갔음.

- 1920년대부터 호화로움을 더해가던 여객선의 유람선형 운영은 대형 항공기가 본격적으로 취항한 1960년대말부터 차츰 침체되기 시작하였고 이를 벗어나기 위해 목적지에 도달하기 위한 수송수단보다는 항해 자체를 즐기는 유람휴양수단으로서의 레저형 항해를 개척하기에 이르렀음.
- 1960년대에 미국에서 본격화된 유람선형 항해는 장기간 항해일 경우 비용과 시간을 얻기 어려운 미국적 현실을 받아들여 짧은기간 적은 비용으로 카리브해 부근의 아름다운 곳을 돌아 항해하는 휴양항해 (Leisure Cruise)의 붐을 조성하였음.
- 3박4일이나 1주일 이내의 항해로서 과거의 대양횡단 항해에 비해 단기항해 (Short Cruise)로 불린 유람선형 항해는 1960년대 후반부터 성행하기 시작하여 세계적 경기부양과 소득향상 및 근로시간의 단축·휴가의 장기화 등에 힘입어 유람 전문의 호화롭고 큰 객선의 출현을 이끌어냈으며, 1970년대 이후 세계의 항해인구는 매년 6%를 초과하는 추세를 보였고 매년 470만명이 레저형 항해, 유람선 여행을 경험하고 있으며, 그중 80%는 카리브해를 중심으로 이루어지고 있음.
- 마음에 드는 곳에 가능한 한 오래 머물며 휴가를 즐기려는 현대의 여가성향은 유람선사업에도 새로운 성향을 드리우고 있는데, 객선의 대형화, 호화로운 치장, 편리한 시설과 함께 빠른 속력을 요구하고 있음.
 - 특히 자신이 바라는 항해구역 가까이까지 비행기를 통해 단시간에 도착한 다음 항해를 시작하는 「항공과 항해」 (Fly & Cruise)의 유형이 새로운 관광유람선 운영상품으로 선보이고 있음.

2) 관광유람선 사업의 개념

- 관광유람선은 제1차세계대전이 끝나고 평화가 정착되던 시기에 대서양의 정기 여객항로에 운항하던 대형여객선의 운항효율을 높이려던 목적으로 겨울철 비수기에 아열대해역을 주유 항해한 것이 효시로서 그 개념이 일정하게 규정되어 있지는 않으나 그 특성을 살펴보면 다음과 같음.
 - 관광유람선 또는 순항관광선 (Cruise ship)은
 - 운항목적 : 화물, 여객수송이 아니라 색다른 환경을 접하는 관광
 - 운항기간 : 수일 또는 수개월 등 장기적
 - 운항지역 : 관광자원이 수려한 지역을 유람
 - 선내시설 : 관광객을 위한 여러가지의 편의시설 구비
 - 서비스수준 : 호화성 시설과 서비스가 특징
 - 운항일정 : 정기적인 경우보다는 비정기적인 경우가 일반적
 - 선박규모 : 대형 또는 몇만톤에 이르는 초대형인 것이 일반적
 이상과 같은 상황에서 볼 때 관광유람선 사업은 「여객선」, 「카페리」, 「쾌속선」과는 차이가 있음.
 - 여객선은 여객의 수송을 주목적으로 한다는 점에서, 카페리는 주요 항구간을 수송목적으로 단시간에 운항한다는 점에서, 그리고 쾌속선은 소규모 고속력을 특징으로 하고 있

다는 점에서 관광유람선과는 차이를 지니고 있음.

- 따라서 관광유람선 사업은 여가시간에 순수관광유람을 목적으로 하는 관광객을 대상으로 숙박시설, 음식시설, 위락시설 등 관광객을 위한 각종 편의시설을 갖추고 수준높은 서비스를 제공하면서 수려한 관광지를 안전하게 순항·유람하는 선박운송사업이라고 개념지을 수 있음.

2. 관광유람선 관련 여건 분석

1) 남해안의 항만 관광자원 여건

(1) 주요 해안도시

- 남해안에는 부산광역시를 비롯하여 12개의 도시들(인구규모 : 6,697,721명)이 입지해 있으며, 대부분이 항구도시로 기능하고 있음.

<표 4> 남해안 주요도시 인구규모(1997)

도시명	인구(명)	도시명	인구(명)
부산시	3,878,918	사천시	122,536
창원시	497,089	김해시	288,931
마산시	430,684	거제시	161,600
진주시	336,515	목포시	245,471
진해시	131,889	여수시	330,954
통영시	141,828	광양시	131,306

<표 5> 남해안 주요항 시설능력(1997)

항구명	접안능력(척)	항구명	접안능력(척)
부산항	87	목포항	11
충무항	4	여수항	8
삼천포항	7	광양항	47
진해항	7	완도항	4

(2) 관광자원

- 남해안에는 다도해 및 한려해상국립공원이 3천여km² 규모로 분포되어 있으며, 다수의 관광·문화자원을 보유하고 있음.
- 도립공원으로 해남군 조계산, 장흥군 천관산, 고흥군 팔영산, 그리고 고성군 연화산이 있으며, 국립공원으로는 전남지역에는 없고, 경남에는 상족암, 호악산, 구천계곡, 봉명산이 있음.

<표 6> 남해안 관광지 현황

구 분	명 칭	위 치	주 요 자 원
경 남	마금산온천	창원군 북면 산촌리	
	도남관광단지	충무시 도남동	
	당항포	고성군 회화면	
	오목내	진주시 평거동	
	대우	진양군 수곡면 사곡리	지리산국립공원
	옥계	창원군 구산면 옥계리	해안경관
	한두	고성군 회화면 삼덕리, 구마면 주평리	온천
	서포	사천군 서포면 비토·다평리	해안경관, 한려해상국립공원
	상천	창원군 북면 상·하천리	마금산온천, 천마산, 마금산
	곡안	창원군 진전면 곡안리	온천, 의림사, 광암해수욕장
	장목	거제군 장목면 송진포리	농소, 몽돌해변, 한려해상국립공 원, 황포·홍남해수욕장, 해금강
	홍남	거제군 장목면 시방리	홍남해수욕장, 농소, 몽돌해변, 포로수용소, 해금강
	선진	사천군 용현면 선진리	선진리성, 산악경관, 조명군총
	석교	남해군 남면 석교리	월포해수욕장, 해안경관
	송정	남해군 미조면 송정리	송정·상주해수욕장, 해안경관
전 남	가마미해수욕장	영광군 흥농읍	해수욕장, 해안경관, 원전
	우수영	해남군 문내면 학동리	울돌목, 우수영, 망금산성
	토말	해남군 송지면 송호리	땅끝, 사자봉, 달마산, 해수욕장
	회동	진도군 고군면 금계리	해수욕장, 신비의 바다길, 모도
	녹진	진도군 군내면 녹진리	충무공전적지, 용장산성, 남도석성
	대광해수욕장	신안군 임자면 광산·대벌리	해수욕장(12km), 송림대, 낙조경 관, 달해해상국립공원
	울포해수욕장	보성군 회천면 동표리	해수욕장, 송림대, 대규모 다원
	성두도	고흥군 포두면 남성리	해수욕장, 바다낚시터, 다도해해 상국립공원, 총렬사
	화원관광단지	해남군 화원면 주광·화봉리	

2) 관련법규 검토

(1) 관광진흥법

- 관광진흥법상 관광유람선업은 법 제3조, 시행령 제2조의 ③항 다목에 해운업법에 의한 해상여객 운송사업 허가를 받은 자 또는 유선 및 도선업법에 의한 유선업 경영신고를 한 자로서 선박을 이용하여 관광객에게 관광을 할 수 있도록 하는 업으로 규정하고 있음.
- 관광유람선업은 관광진흥법상에 규정하고 있으나 사업의 인·허가는 해운업법과 유선 및 도선업법으로 규정하고 있음.

구분	조항	주요내용
관광진흥법	제 1 조 (목적)	관광여건을 조성하고 관광자원을 개발하며 관광사업의 지도 및 육성을 도모함으로써 관광진흥에 기여함을 목적으로 한다.
	제 2 조 (정의)	1. 관광사업이라 함은 관광객을 위하여 운송·숙박·음식·오락·휴양 또는 용역을 제공하거나 기타 관광의 부수되는 시설을 갖추어 이를 이용하게 하는 업을 말한다.
관광진흥법 시행령	제 2 조 (관광사업의 종류)	3. 관광객 이용시설업의 종류 마. 관광유람선업 : 해운업법에 의한 해상여객운송사업면허를 받은 자 또는 유선 및 도선사업법에 의한 유선사업의 면허를 받거나 신고한 자로서 선박을 이용하여 관광객에 관광을 할 수 있도록 하는 업

(2) 유선 및 도선업법

- 유선(遊船) 및 도선(渡船)업법에서는 유선과 도선시설을 갖추고 관람, 유락하는 자의 승선영업에 관련되고 있으며 해상운송사업법과 차이를 두고 있음.

구분	조항	주요내용
유선 및 도선업법	제 2 조 (정의)	① 유선업이라 함은 유선 및 유선장 시설을 갖추고 하천·호소 또는 바다에서 낚시(漁獵), 관광 기타 놀이(遊樂)를 위하여 선박을 대여하거나 놀이할 사람을 승선시키는 것을 업으로 하는 것으로서 해운업법의 적용을 받지 아니하는 것을 말한다.
	제 3 조 (사업의 면허 또는 신고)	① 유선업이나 도선업을 하고자 하는 자는 대통령령이 정하는 유·도선의 규모 또는 영업구역에 따라 그 영업구역이 하천이나 湖沼인 경우에는 시·도지사, 영업구역이 바다인 경우에는 해양경찰청장의 면허를 받거나 신고하여야 한다. 면허 또는 신고사항을 변경하고자 할 때에도 또한 같다. ② 유선장이나 도선장 또는 영업구역이 하천과 바다에 걸쳐 있거나 2 이상 시·도의 관할구역에 속하는 때에는 유선이나 도선을 주로 매어두는 장소를 관할하는 시장·도지사 또는 해양경찰청장의 면허를 받거나 신고해야 한다. ③ 유·도선사업의 면허를 함에 있어 시·도지사 또는 해양경찰청장은 그 영업구역이 하천과 바다에 걸쳐 있거나 2 이상의 시·도에 걸쳐있는 경우에는 관계 시·도지사 또는 해양경찰청장과 유·도선장 또는 영업구역이 자연공원법에 의한 공원구역안에 있는 경우에는 공원관리청과 미리 협의하여야 한다.

<p>유선 및 도선업법 시행령</p>	<p>제 3 조 (면허·신고사업의 구분)</p>	<p>① 법 제3조 제1항 규정에 의하여 면허를 받아야 할 유·도선사업의 유선 및 도선의 규모는 제1호 또는 제2호와 같고 영업구역은 제3호와 같다.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 총톤수 5톤 이상인 선박 2. 총톤수 5톤 미만인 선박중 승객정원이 13인 이상인 선박 3. 영업구역이 2마일 이상인 경우 <p>② 법 제3조 제1항의 규정에 의하여 신고하여야 할 유·도선사업은 제1항에 해당하지 아니하는 유도선 사업으로 한다.</p>
------------------------------	------------------------------------	---

(3) 해운법

- 해운법은 해상운송의 질서유지, 해운업의 건전한 발전을 도모함으로써 국민경제 발전과 공공복리 증진에 기여할 목적으로 제정되어 해상여객 운송사업, 해상화물 운송사업, 해상화물 운송주선업, 해운중개업, 해운대리점업, 선박대여업, 선박관리업 등을 규정하고 있음.
- 해상여객운송사업은 해상에서 여객선(13인 이상의 여객정원을 가진 선박)으로 사람을 운송하는 사업 중에서 국내항간 운항은 내항여객운송사업과 국내항과 외국항간을 운항하는 외항여객 운송사업의 2종류로서 이를 정기 및 부정기 여객운송사업으로 구분하고 있음.

(4) 선박안전법

- 선박안전법은 인명과 재화의 안전보장에 필요한 선박시설을 확충하게 함으로써 제위험을 방지하는 데 목적을 두고 있음.
- 동법은 선박의 설비(여객실, 여객실의 설비, 선원실, 위생설비, 탈출설비)에 관한 원양 또는 근해 구역을 항해하는 선박과 연해구역을 항해하는 길이 24미터 이상의 선박에 대해서는 여객이나 화물을 싣고 안전하게 항해할 수 있도록 만재흡수선규칙과 선박구명설비규칙(건설교통부령)을 마련하고 있음.

(5) 해운산업육성법

- 해운산업의 건전한 육성을 통해 국제경쟁력을 높이고 국민경제발전에 이바지할 목적으로 정부는 해운업자가 기본계획의 범위 안에서 국내항간을 운항하는 선박의 수입, 선박시설의 개량 또는 대체, 선박의 보수, 계획조선에 의한 선박의 건조사업을 하는 경우 재정적 지원이 필요하다고 인정되는 때에는 자금의 일부를 보조하거나 융자를 앞선하고 있음.
- 특히 계획조선자금의 보조 또는 융자의 범위를 명시하고 있음.
 - 국내항간을 운항하는 선박수입은 선가총액의 100분의 80 이내 융자
 - 선박시설의 개량 또는 대체 및 선박보수는 소요자금의 100분의 20 보조 및 100분의 80 이내 융자,
 - 계획조선에 의한 선박건조는 국내에서 조달하는 자금의 100분의 80 이내의 융자를 할 수 있음.
- 계획조선자금의 대출은 해운항만청장의 추천에 의하고 자금운용은 한국산업은행이 취급하고 있음.

3) 유람선 운항사례

(1) 국내

■ 해양유람선 · 항내유람선

- 우리나라는 관광유람만을 목적으로 한 선박의 운항은 작년부터 시작된 금강산 관광을 목적으로 한 금강호가 효시라 할 수 있음. 지금까지는 일부 섬들의 관광지를 목적지로 하는 일반 · 고속여객선들이 관광유람선으로 불려지고 있지만 이는 유람선의 범주에 들지 못함.
- 단순히 연안도서 등의 풍경을 구경하기 위해 정원 100~200명의 작은 선박들이 1시간~2시간 동안 해안연안을 항해하는 유람선업이 있으나 이는 본격적인 관광유람선업이라 하기 어려움.

■ 해안 여객선 운항

- 국내 해양교통수단으로 이용되고 있는 선박은 도서민의 유일한 교통수단으로 연안과 낙도 또는 낙도 상호간을 연결하는 연안여객선 및 일반페리호와 관광지 및 주요 해안도시를 중심으로 운항되고 있는 카페리와 쾌속선으로 구분할 수 있음.
- 카페리 경우는 제주도를 중심으로 인천, 부산, 목포, 완도지역과 포항에서 울릉도간 등 주요 해안지역을 거점으로 운항하는 장거리 운항노선임.
 - 대부분 2,000톤~4,000여톤급, 탑승인원 500~1,000인에 달하는 대형선박으로 선내에 침실(특등실, 1등실, 2등실) 및 객실(1등실~3등실) 등 모두 6등급의 숙박시설이 구비되어 있는 것이 일반적이며,
 - 승객 편의시설로 샤워 및 세면시설, 화장실, 휴게실, 식당 등이 있고 오락 및 레크레이션시설로서 디스코장과 전자오락실이 설치되어 있음. 카페리는 국내해상교통수단중 숙박이 가능한 유일한 선박임.
- 쾌속선은 부산, 인천, 여수, 충무, 목포 등 해안도시에서 주변관광지를 연결하거나 순회하는 100톤~300톤 내외의 중소형 선박형태로 탑승인원 150~300인 25~40노트의 초고속 선박들임.
- 한편 국제 여객선으로는 부산과 시모노세끼간을 항해하는 카페리호 2척이 운항되고 있으며, 부산~오사까간을 연결하는 올림피아 88호가 1986년부터 취항, 우리나라와 일본간의 해상관광 및 교통편익을 도모하고 있음. 최근에는 시속 45노트의 초고속선이 부산과 일본의 하카다를 2시간대에 운항하고 있음.
- 카페리와 쾌속선의 이용상 문제점으로는 카페리에 설치되어 있는 각종 시설은 관광객이 이용하기에는 그 시설이 단조로울 뿐만 아니라 이용객에 비하여 그 규모도 적고 시설상태도 미흡하여 이용객에게 만족감을 주지 못하고 있음.

<표 7> 국내카페리 취항현황(1,000ton 이상)

	여객선명	항로	총톤수(톤)	정원(명)	거리(km)	속력(마일)	기항지	
국	동양고속페리2호	제주~목포	3,007	939	94	18	제주, 목포	
	동양고속페리5호	부산~제주	4,043	755	169	17	부산, 제주	
	동양고속페리6호	"	5,999	770	169	18	"	
	카페리제주1호	부산~서귀포	2,408	372	179	14	부산성산포, 서귀포	
	카페리제주3호	"	2,474	254	179	15	"	
	선프라워	포항~울릉도	2,394	748	117	45	포항, 도동	
	한일 카페리1호	제주~완도	2,436	872	53	18	제주, 완도	
	한일카페리2호	제주~완도	3,195	460	53	30	제주, 완도	
	내	세모 고속 페리	제주~인천	3,872	388	264	17	제주, 인천
		선비치호	제주~녹동	3,095	600	70	18	제주, 녹동
		국제고속페리2호	제주~목포	4,220	800	96	18	제주, 목포
		대흥고속페리	목포~홍도	1,190	250	73	16	목포, 흑산도
국 제	부관페리	부산~시모노세끼	5,632	566	228	21	부산, 시모노세끼, 고오베	
	관부페리	"	6,590	689	228	20	"	
	올림피아88	부산~오사카	9,995	502	228	19	부산, 오사카	
	카메리아	부산~하카다	8,885	628	215	21	부산, 하카다	

자료 : 여객선 항로실태(1995) 한국해운조합, 12.

<표 8> 고속정 취항현황(200ton 이상)

구분	여객선명	항로	총톤수(톤)	정원(명)	거리(마일)	속력(노트)
국내	데모크라시 2호	제주~목포	396	338	94	45
	데모크라시 3호	제주~여수	396	390	102	45
	페레스트로이카	부산~장승포	279	346	24	45
	씨플라워	포항~울릉	273	345	117	35
	오션플라워	후포~울릉	368	341	86	35
	대원카타미란	목호~울릉	273	392	87	36
	대원카타미란	속초~울릉	273	392	130	36
	데모크라시 5호	인천~백령	396	385	134	41
	파라디이스	인천~덕적	309	375	33	37
	남해퀵	목포~홍도	321	349	73	36
	남해스타	목포~홍도	273	350	73	36
	남해프린스	목포~홍도	346	559	73	36
	동양골드	목포~홍도	339	351	73	45
	엔젤 9	부산~사향도	30	71	56	32
	엔젤 3	부산~여수	58	71	87	32
	국제	비틀 2세	부산~하카다	164	216	215

자료 : 여객선 항로실태(1995) 한국해운조합, 12.

■ 내륙 주운 관광선

- 해안여객선 외에 관광자원이 풍부한 댐주변과 한강에서 운항되고 있는 주운관광선은 소양호와 충주호를 운항하는 호반 관광선 및 여객선과 잠실에서 여의도를 연결하는 한강유람선을 들 수 있는데, 이들 선박은 총 24척(호반 16척, 한강 8척)이 현재 운항중에 있음.
- 이들 주운관광선은 계절성이 강하여 성수기와 비수기에 따라 운항회수를 조정하여 취항하고 있으며 선박의 규모가 작고, 선내시설이 미흡한 편이어서 주로 주변경관지를 항해하며 기암절벽 등 자연자원을 관광하는데 그치고 관광이용시설은 정박지나 내륙관광지에 설치되어 있는 실정임.

<표 9> 주운관광선 운항현황

선사명	항로명	취항선박	총톤수	속력(노트)	정원(인)	거리(마일)
동부고속	소양댐~양구	쾌풍호	24	30	60	37
	양구~인제	동부1,2호	37	15	75	
중앙고속	충주~신단양	충주 1,2,3	54	25	41	33
	충주~월악	충주 5,6,7	349	15	464	7
원광(주)	여의도~잠실	무궁화호	227	7	468	16
		아리랑호	241	7	415	
	여의도~여의도(순환) 잠실~잠실(순환)	새한강 1호	302	7	432	13
		새한강 2호	302	7	432	13
세모(주)	여의도~잠실	노들호	133	7	266	16
		원앙새호	133	7	251	
	여의도~여의도(순환) 잠실~잠실(순환)	21세기호	125	7	239	13
		아리스토	135	7	248	13

(2) 외국

■ 유람선 운항 현황

- 외국의 경우 여러가지 유형의 항내유람선(Harbor 또는 Bay Cruising Ship)들이 있으나 여기에서는 해양항해형 유람선만을 대상으로 분석함.
- 초고속시대의 제트항공기 등장과 더불어 한 때 사양사업으로 간주 되던 해안순항 관광사업은 최근 가장 성장속도가 빠른 동적 관광여행상품으로 각광을 받아 「해양여행의 혁명(Cruise Revolution)」이라 일컬을만큼 크게 발전하여 왔음.
- 유람선 여행은 1980년대 이후부터는 연령에 제한없이 전연령층으로 시장이 점차 확대되어 가는 추세에 있으며 여기에 고급(高級)·저가(低價) 순항상품의 개발·판매로 유람관광객의 수요는 앞으로도 계속 증가될 것으로 예상됨.

<표 10> 세계유람관광선의 국별 보유 현황

순위	국별	척수	순위	국별	척수
1	소련	39	11	중국	5
2	파나마	25	12	네덜란드	3
3	그리스	21	13	프랑스	3
4	노르웨이	16	14	덴마크	3
5	바하마	11	15	독일	2
6	이탈리아	10	16	유고슬라비아	2
7	미국	10	17	폴란드	1
8	영국	9	18	키프로스	1
9	일본	6	19	포르투갈	1
10	리베리아	5	20	나우즈공화국	1

자료 : 코오통관광여행사 홍보자료

- 세계적으로 잘 알려진 관광유람선 운항국의 톤급별 여객선 현황을 보면, 1만톤 이상~2만 톤급 선박이 48척(38%)으로 가장 많고, 다음이 5천톤 이하급 41척(16.6%), 2만톤 이상~3만톤급이 34척(22.7%)순이며, 3만톤 이상의 대형 선박도 19척(10.9%)이나 됨.

<표 11> 세계유람선의 톤급별 현황

톤급별	척수	톤급별	척수
7만톤 이상	1	2만톤 이상 ~ 3만톤 미만	34
6만톤 이상 ~ 7만톤 미만	1	1만톤 이상 ~ 2만톤 미만	48
4만톤 이상 ~ 5만톤 미만	6	5천톤 이상 ~ 1만톤 미만	32
3만톤 이상 ~ 4만톤 미만	11	5천톤 이하	41

자료 : 사단법인 일본여객선협회

■ 유람선의 주요시설

- 외국 유람선내에 설치되어 있는 주요시설은 일반적으로 숙박, 운동, 오락 및 휴식시설과 공공편의 및 기타시설로 구분되는데 선박의 규모 즉 톤급과 데크(층)에 따라 시설의 종류와 크기면에서 현격한 차이를 보이고 있음.
- 유람선은 그 출발이 대양을 횡단하는 호화여객선이었다는 점에서 「장기여행」, 「여객선」, 「호화로움」 등에 대비하여 「지루함을 달래고」, 「먹고 자고 꾸미는」, 「호화로운 시설수준」을 갖추고 있음.
- 일반적인 필수시설은 일류호텔과 같은 숙박시설, 식당, 바·라운지, 카지노, 메인라운지, 극장, 풀, 갑판(데크), 사무실, 의무실, 면세점, 미용실, 사우나, 대중탕 등이 갖추어져야 하며 헬스클럽을 비롯한 스포츠시설도 필수적임.

■ 유람선의 대표적 항해구역 (Cruise Area)

- 북미(北美) 지역
 - 여름철에 한정되기는 하지만 캐나다, 알라스카의 빙하, 피올드(Fiord)가 이루는 웅대한 자연경치와 함께 계곡에서의 낚시, 강물살 타기등 활력있는 스포츠를 즐길 수 있음.

- 알라스카의 명승지도 찾아보는 이 지역 항해는 일본 등 동양권을 대상으로 현지까지 항공편으로 가서 유람선을 이용하는 방식의 마케팅이 활발함.

○ 중·남미(中·南美)

- 세계에서 가장 아름다운 바다의 낙원이라는 카리브해는 가장 인기높은 항해권임. 마이애미 상환을 기지로 한 바하마, 푸에르토리코, 멀티니, 자마이카를 항해하는 유람선은 호화로움과 서비스를 겨루는 유람선이 아주 많음. 매력있는 명승지가 가까이 있어 4~5일의 단기항해가 많은 것도 유리한 점임.
- 파나마 운하를 지나 카리브해와 태평양연안의 아카팔카를 잇는 「운항경유항해(Trans Cannal Cruise)」도 유명함.

○ 유럽

- 역사와 문화의 뿌리를 자랑하는 지중해, 에게해지역도 세계를 대표하는 항해권임. 봄~가을 동안이 성수기임. 대형 호화여객선에서부터 요트형에 이르기까지 여러가지 유람선들이 아드리아해, 흑해까지 돌아다니기도 함.
- 북해나 발트해도 유럽을 대표하는 항해권임. 피올드(Fjord)의 웅장한 풍경이나 코펜하겐, 스톡홀름, 헬싱키 등 북유럽의 아름다운 도시들이 매력 포인트임. 이 지역은 성수기가 여름에 한정되기는 하지만 인기가 매우 높음.

○ 아세아 태평양 지역

- 최근 높은 관심을 끌기 시작한 지역임. 해양레저대국을 자처하는 일본이나 일본을 시발점으로 한 중국, 한국, 대만, 홍콩 등에서의 단기항해나 괌, 사이판, 싱가포르 등을 시발점으로 한 항공·항해 등 여러가지 상품이 여러 해운회사에서 제시되고 있음.
- 한국, 중국, 대만과 일본을 연결하는 국제 페리나 정기 여객선들도 유람선과 또 다른 항해를 맛보게 함.
- 일본의 북해도 끝에서 발리섬까지 남~북으로 길게 펼쳐진 권역의 특성으로 폴리네시아, 미크로네시아의 섬들, 특색있는 풍물들을 자원으로 하는 항해는 그 성장성이 높음.
- 일본의 외항유람선들이 경쟁적으로 주력하며 시장개척에 뛰어들고 있으며 항공·항해, 세계일주항해 등 특별상품으로서 크루즈상품들도 선보이고 있음.

■ 일본 사례

○ 운항업체 현황

- 일본에는 총 5개의 유람선회사가 모두 10척의 장거리 유람선을 보유하고 있으며, 이 가운데 2개 회사가 보유한 4척은 해외여행을 주목적으로, 나머지 2개 회사의 2척은 일본 자국내 여행을 주목적으로 각각 영업활동을 하고 있음. 4개사(6척)의 유람선회사가 모두 1년에 1회 정도는 자국내 일본해안 열도(列島)일주여행을 실시하고 있음(표 12)

○ 운항 형태

- 취항항로를 해외 및 국내로 구분하여 관광객을 대상으로 하는 여행상품을 판매하고 있는데, 3~5년 후까지 운항계획을 세우고 승객을 모집함. 이미 「2001년 설날맛이 적도유람」 승객 모집을 시작하는 경우도 있음.
- 단체의 특별수요에 따라 희망일수 및 운항구간을 협의조정 운항하는 단체에 의한 전세(Charter)운항도 많음.

- 주로 4월 하순~5월 상순, 7월말~8월 중순의 여름휴가, 11월 중순에서 연말연시기간에 걸쳐 대개 8~10일간의 일정으로 일본해안전역을 일주하는 일본열도(列島) 일주항해의 운항형태로 유람선을 운영하고 있음.
- 운항중 정박항구의 선정은 주로 주요항구 주변의 명승지나 역사적 유물 등 관광자원이 우수한 지역을 설정하여 정박하는데 모두 100여개 장소에 이룸.
- 단체 탑승객 주요 판매전략
 - 청소년의 배, 노인의 배 등의 특정계층을 대상으로 한 연수여행
 - 수학여행, 학술회의 해상세미나, 교직원, 해상대학의 연수여행
 - 기업 신제품발표회 및 전시회, 판매촉진, 판매상 및 특정인의 초대여행
 - 기업 및 조합 등의 연수와 친목여행, 대형단체 수송여행
 - 창립기념행사, 각종 후원회행사, 시원연수 및 관광여행
- 일정별 주요코스
 - 10일간 코스
 - ㉠ 도오쿄오~고오베~마쯔야마~나나오~오하루~도오쿄(넵폰마루)
 - ㉡ 도오쿄오~고오베~사세보~가네자와~무로란~도오쿄(뉴유포피아호)
 - ㉢ 도오쿄오~센다이~무로란~하꼬다떼~시모노세끼~하까다~오오사까~도오쿄(선사인 후지호)
 - 8일간 코스 : 도오쿄오~센다이~무로란~하꼬다떼~시모노세끼~하까다~오오사까~도오쿄(송오브플라워호)

<표 12> 일본유람선의 톤급별 현황

선박	정원(인)	총톤수(톤)	층수	객실	건조년도	소유회사
아스까	584	28,717	11	292	1991	유우센크루즈
오세아닉그레이스	120	5,218	7	60	1989	쇼와해운
오리엔트비너스	606	21,906	8	195	1990	넛븐크루즈객선
크리스탈하모니	960	49,400	12	480	1990	유우센크루즈
송오브플라워	172	8,282	7	100	1986	가와사끼기선
후지마루	600	23,340	10	163	1989	쇼센미쓰이객선
신사쿠라마루	552	17,389	7	142	1981	"
넵폰마루	600	21,903	9	202	1990	"
뉴유포피아	594	12,378	7	174	1974	넛븐크루즈객선
선사인후지	955	7,262	3	81	1983	쇼센미쓰이객선

3. 남해안 관광유람선 항해구역 및 사업내용 설정

1) 항해구역 검토

(1) 항해구역 설정조건

■ 기본조건

- 관광유람선 사업은 지역 및 시대 환경에 적합해야 함.
 - 첫째, 특정지역의 바다 및 육지의 경치나 풍토가 아늑한 휴식공간적 기능과 함께 새로운 체험을 얻을 수 있는 관광휴양의 기본적 조건을 지니고 있어야 하며,
 - 둘째, 모임터와 행사의 마당 역할이 많아지는 파티, 레스토랑항해의 추세에 비추어 항해지역이 이러한 관광유람지적 특성을 지니고 있어야 하며,
 - 셋째, 지역적, 사회적으로 해양관광의 풍토가 마련되어 모집관광 형태에 의한 관광유람 활동의 보급이 이루어져 있어야 함.
- 관광유람선 사업구역은 항만, 항로, 자원 등 3가지 기본적 조건이 충족되어야 함.
 - 첫째, 관광유람선은 일반적으로 적게는 수천톤 규모에서 크게는 수만톤 규모의 대형선이 이용되고 있는 것으로 보아 대형선의 입출항이 가능한 부두의 조건이 충족되어야 함.
 - 둘째, 항로의 조건은 5,000톤 규모의 여객선일 경우 선석 수심이 6.5m 이상이고 10,000톤 규모의 여객선은 8m 이상이 되어야 하는데, 남해안의 경우 3~5m의 조위차가 있어 실제 11m 이상이라야 함.
 - 셋째, 관광유람선의 경우는 일반관광지와 마찬가지로 자원의 변화성, 매력성이 충분한 지역에서 사업의 당위성을 찾을 수 있음.
- 항내항해(Harbour Cruise)에도 유리한 조건
 - 남해안지역은 전국적으로 알려진 거제도, 한산도, 흑산·홍도, 거문·백도를 비롯하여 보길도, 관매도, 죽도 등 풍경이 뛰어난 섬들과 연안육지의 관광자원이 많아 단기항해 유람에도 유리함.
 - 남해안지역은 유인 도서가 상대적으로 많아 항로 개설이 많은데다 비교적 고요한 해수면을 이루고 있어 유람선 운항 및 이용효과면에서 유리함.
 - 남해안지역은 특수한 먹거리와 놀거리 문화가 형성되어 있어 행사나 모임터로서의 「레스토랑 크루즈」나 「파티 크루즈」에 매우 적합함.

■ 항만실태

- 남해안에 분포한 주요 거점항으로 활용될 수 있는 항만은 부산, 마산, 삼천포, 통영, 진해, 광양, 목포, 완도, 여수항 등을 들 수 있는데, 부산·경남지역의 항만은 물론, 비교적 소규모인 전남지역의 항만들도 확장사업이 추진되고 있어 관광유람선 기항에는 문제가 없을 것임(표 5).
 - 목포내항의 경우 여객전용부두중 3,000톤급, 4,000톤급, 5,000톤급의 각 1선좌가 대형선의 부두로 이용되고 있으며, 현재 5,000톤급 선좌를 확장해서 10,000톤급 부두로의 확

장을 계획하고 있음.

- 완도항의 경우는 제주~완도간 카페리 전용부두가 5,000톤급의 선박 접안이 가능하며, 녹동항이 1,000톤급, 여수항은 3,000톤급의 선박접안시설을 갖추고 확장이 계획되어 있음.
- 결론적으로 대부분의 항구가 최소 5,000톤급 유람선까지는 별도의 상륙선(Tender Beat) 없이도 활용이 가능함.

(2) 단계별 항해구역 설정

■ 1단계

- 남해안지역의 우수한 자원적 매력성을 이용한 해양·도서구간
 - 항만조건이 충분하면서 배후 관광·문화자원을 보유하고 있는 부산, 삼천포, 진해, 목포, 완도, 여수항을 1차 기점으로 한 부산~목포구간을 원칙으로 하되, 최종적으로는 흑산항을 확충하여 부산~홍도·흑산권을 1단계 항해구역으로 설정함.
 - 목포(흑산도)~완도(보길도)~거문도~여수~삼천포~통영(한산도, 해금강)~마산~부산

■ 2단계

- 서해안, 동해안과 연계한 전국해역
 - 서해안 : 목포(흑산도)~선유도(군산)~안면도~태안연안~인천~백령도
 - 남해안
 - 목포~흑산도~거문도~거제도(해금강)~부산
 - 목포~흑산도~거문도~제주~거제도(해금강)~부산
 - 동해안 : 부산~포항~울릉도(독도)~(동해)~속초~금강산
 - 전국일주 : 인천~태안~군산~목포(흑산도)~제주~거제~부산~울릉도(독도)~금강산

■ 3단계

- 인천, 목포, 부산항을 기점으로 일본, 중국, 동남아해역 연계
 - 「New VPMS」 국제화 전략의 효율적 추진 및 다양한 관광수요에 부응하기 위한 해상관광유람코스
 - 블라디보스톡~금강산~부산~거제~여수~제주~목포~상해
 - 환황해경제권 연계코스
 - 상해~목포~제주~여수~거제~부산~하카다

(3) 1단계 항로(남해안) 및 정박지 설정

- 출항지를 부산과 목포로 하고, 정박지는 운항노선을 고려하여 결정함.
- 항로는 부산(목포)을 기점으로 다도해를 거쳐 목포(부산)에 이르는 항로와 중간에 제주를 경유하는 2가지 안을 상정할 수 있는데, 본고에서는 제주를 경유하지 않는 전자를 상정함.
- 따라서 항만, 항로, 자원의 3대 기본조건을 고려하여 남해안 관광유람항로 및 정박지는 다음과 설정함.
 - 부산~마산~거제~삼천포~여수~완도~진도~목포~흑산도

- 이상의 남해안항로를 단계적으로 서해안과 동해안코스로 확대시키고, 나아가 흑산도~상해, 부산~후쿠오카(博多) 코스를 부산, 경남, 전남이 공동으로 개발하여,
 - 후쿠오카~부산~마산~거제~삼천포~여수~완도~진도~목포~흑산도~상해간 동북아 항로를 개설함.

<표 13> 남해안 관광유람항로 및 정박지 주변 관광자원

구분	정박지	주변 주요 관광자원
부산·경남	부 산	부산도심, 해운대, 태종대
	마 산	마금산은천
	거 제	도남관광단지, 해금강, 한산도 층무공유적, 상족암, 진해벚꽃
	삼 천 포	진주성, 남해, 오목내
전 남	여 수	오동도, 거문도·백도, 항일암 일출
	완 도	청해진 장보고유적, 보길도 윤선도 가사문화유적
	진 도	신비의 바닷길, 관매도, 남도석성
	목 포	유달산, 남농기념관, 해양·농업박물관
	흑 산 도	홍도기암괴석, 홍도낙조

2) 단계별 사업내용 설정

- 단계별 사업내용을 설정하면 다음과 같음.

단계별	주요 사업내용
1 단계	<ul style="list-style-type: none"> - 방향 : 남해안 거점항 중심의 외항순항유람선 - 사업내용 : 부산, 목포를 기·종점항으로 운항 · 거점항 접안능력 확장 · 거점항 주변 관광지 경관성 개발 및 수용능력 확충(편의시설) · 거제~해금강, 여수~백도, 완도~보길도, 진도~관매도, 목포~흑산도 간 파티 중심 1일형 보조항로 개설 · 남해안의 다양한 먹거리를 토대로 한 먹거리항해(Gourmet Cruise) 기반 구축 · 거점항과 주변 도시간 교통망 확충으로 시장성 확보 · 기존 해양관광객 수용
2 단계	<ul style="list-style-type: none"> - 방향 : 전국 대상의 외항순항 관광유람선 사업 - 사업내용 · 대형선박의 확보 · 유람선내 다양한 관광프로그램 개발 · 주요 거점지역의 연계코스 개발 및 관광수용력 개발 · 성수기, 비수기 활용의 유람코스, 일정 등의 개발
3 단계	<ul style="list-style-type: none"> - 방향 : 동북아 국제적 유람코스의 개발 · 국제항로의 설정 · 한·중·일간 대외지향적인 이벤트 개발 · 거점항 연관사업의 추진(숙박, 쇼핑, 교통, 면세 등) · 내륙연계교통망의 확충 · 국제항공노선의 확보(Fly & Cruise 대비)

4. 관광유람선의 확보방안

1) 신조선 도입의 경우

(1) 「계획조선」 방식

- 현행 제도하에서 관광유람선을 도입하는 방법은 「계획조선」 방식과 「BBC/HP」 방식의 2 가지를 들 수 있음.
- 해운산업육성법에 따라 1976년부터 시행된 이 제도는 신조선 확보방안의 주류를 이루었으나, 1989년부터 BBC/HP 금융제도가 시행되면서 거의 활용되지 못하고 있음.
- 산업은행의 외화표시 시설자금 성격으로 선박가격 평가금액의 80%를 융자해 주고 5년 이내 거치 8년 분할상환에 산업은행의 분기변동 이자율이 적용되는 비교적 유리한 조건이지만, 산업금융채권을 구입해야 하고, 수입기자재의 관세(수입가격의 130%)를 부담해야 하는 단점도 있음.
- 이러한 계획조선 금융지원은 상기 단점 때문에 1995년 이후 이용되지 않고 있으며, 배방액은 매년 500억원 수준임.

(2) 「BBC/HP(新造國籍取得條件附裸傭船)」 방식

- 현재 화물선에 주로 적용되는 제도로 우리나라 선박회사가 외국 금융기관으로부터 선박 건조자금을 빌려 새 선박을 확보하는 방법임.
- 외국의 금융기관이 제3국에 「Paper Company」를 설립하여 이 회사 이름으로 우리나라 조선소에 선박 건조를 발주하고 우리나라 선박회사가 이 배를 연불구매조건으로 빌려 쓰면서 선박대금 상환이 끝나면 우리 국적을 얻게 됨.
- 해외금융기관이 LIBOR 금리 기준으로 선박가격의 100%를 융자해 주고, 선박 인도 후 12년간에 상환, 선박가격 2.5%의 관세 등의 유리한 조건인 BBC/HP 방식은 우리나라 선박회사들이 가장 선호하고 있는데, 1996년의 경우 한도액이 18억달러로 수요(39억달러)의 46% 수준임.

(3) 관광유람선의 도입 방식

- 관광유람선을 새로이 건조하여 도입하는 방식은 다음의 3가지를 생각할 수 있음.
 - 첫째, 정부의 계획조선 융자방식을 선택할 경우 선박가격(600명 기준 480억원)의 80%인 384억원의 융자지원을 받을 수 있으며, 이는 5년 거치 8년 분할상환 조건으로 사용할 수 있어 자체자금은 96억원만 필요함.
 - 다만, 1995년 이후 계획조선에 의한 자금신청실적이 없고, 1996년 배정액이 500억원인 점을 감안하면 이 방식에 의한 자금확보는 어려움이 없겠으나, 유람선에의 적용사례가 아직 없음.
 - 둘째, BBC/HP 방식을 선택할 경우 선박가격의 100%인 480억원 전액을 지원받을 수 있어 선박도입을 위한 자체자금 부담은 없음.
 - 다만, 이 방식을 희망하는 회사가 많고, 1996년의 경우 한도액이 소요액의 46% 수준이

라는 문제 때문에 자금확보가 쉽지 않고, 특히 화물선을 우선하고 있음.

- 셋째, 유람선의 건조, 운영경험이 풍부한 일본이나 노르웨이를 비롯한 외국자본과 합작으로 도입하는 방법을 들 수 있는데, 이 경우 50:50의 비율이 되며, 각각 4,000만달러 정도를 부담해야 함.

2) 중고선 도입의 경우

(1) 일반여건

- 현행 제도상 총선박소요의 30% 이내에서 허용되는 중고선은 한국은행 보유 외환자금으로 지원되는데, 1995년 12월 이후 「원칙자유제도(Negative System)」를 기본으로 하여 1,000톤 미만, 20년 이상된 선박만을 수입하도록 제한하고 있음.
- 중고선은 신조선에 비해 가격이 선령(船齡)에 따라 30% 내외까지 저렴하기 때문에 매우 유리할 수도 있음. 1996년도 중고선 도입용 배정자금은 2억달러임.

(2) 관광유람선 중고 도입의 경우

- 이미 유람선으로 건조되어 운항중인 중고선의 도입은 외국유람선시장에서 매각대상선박이 있는지 상당기간 시장탐색이 필요함.
- 유람선으로 전용이 용이한 일반여객선이나 특수한 선박(군함 등)도 구입을 위한 탐색대상이 될 수 있음.
 - 러시아가 군함을 중심으로 많은 중고선을 시장에 내놓고 있어 이를 매입하여 개조하는 방법도 검토해 볼만 함.
 - 러시아 중고선의 경우 선령 10년 이내가 개략적으로 신조선의 30% 수준임.
- 계획유람선의 경우 이처럼 중고선을 도입하면 자금부담이 가벼운 이점이 있으나, 정책지원대상에 포함되기가 어렵기 때문에 선박보유국과의 합작형식이 바람직할 것으로 판단됨.

5. 관광유람선사업의 일반적 타당성

1) 자연·인문적 타당성

(1) 해상·연안에의 영향

- 관광유람선은 바다에 떠있는 선박에서 여가를 즐기게 하는 것이므로 특별한 경우를 제외하고는 연안이나 해상에 자연환경적인 피해를 주는 경우는 없음.
- 많은 인원의 식사, 행사 등의 활동과정에서 오·폐수 등이 발생하겠지만 유람선들은 건조과정에서부터 철저한 환경관리시설을 마련하기 때문에 문제될 것이 없음.

(2) 자연친화성 여가활동 증진

- 유람선은 개인적으로는 찾아가기 어려운 외딴 섬이나 외진 해변의 뛰어난 경치나 바다 속

의 자연현상 등을 즐길 수 있는 기회를 준다는 점에서 자연친화형 여가활동임.

- 외양항해유람선이나 파티유람선 및 전세(Charter)형 유람선 등에서는 해양레저활동의 지지 역할을 함으로써 해양레저의 증진을 꾀할 수 있음.

(3) 다도해의 자원으로서의 타당성

- 남해안은 관광유람선의 이용잠재력으로서의 여가인구가 많지 못하고 서울 등 대형시장에서 멀다는 단점이 있으나 유일한 도서관광자원이란 점에서 어떤 형태이던 유람선사업기반으로는 가장 뛰어난 여건을 지니고 있음.
- 2,400여개의 크고 작은 섬들이 어울려 있다는 특성만이 아니라 그 자연현상이나 문화적 유래, 역사성 등에서도 특이한 자원성을 지니고 있음.
- 남해안지역은 공업화 단계에서 소외되었기 때문에 오히려 깨끗한 바다환경을 간직하고 있다는 점도 유리한 자원성이 되고 있음.
- 다만 유람선과 내륙, 연안지역의 연계관광권 조성을 위한 내륙, 연안의 관광기지 개발단계에서 자연환경에 불합리한 영향을 미칠 수 있다는 점을 감안하여 이를 예방해야 함.

(4) 지역사회 활성화

- 남해안지역은 우리나라의 대표적인 임해연안지역이며 해양국립공원으로 지정되어 있으나 실제 자연경관을 이용하는 관광 등 지역사회발전을 위한 활용은 뒤쳐져 있어 오히려 피해의식마저 있는 실정에서 관광유람선에 의한 도서·해양의 여가공간화는 지역활성화에 크게 도움이 될 것임.
- 관광권으로서의 개발성장을 꾀하고 있는 남해안지역에서의 관광유람선 도입은 이를 계기로 연안지역 관광투자를 활성화하는 계기가 되는 한편, 보다 많은 관광객의 유치에 도움될 수 있어 계획만 세워둔 채 지연되고 있는 지역의 관광개발계획들의 실현에 도움이 될 것임.
- 관광유람선은 비교적 넓은 범위와 먼 거리의 관광객을 유치할 수 있으므로 남해안지역이 지닌 품물, 전통 등을 널리 알리는 계기가 될 뿐 아니라 지역특산품, 음식먹거리 등을 널리 팔려가게 하는 등 지역활성화에 도움이 될 것임.

(5) 지역문화성 신장

- 남해안지역의 문화는 비교적 폐쇄적이고 비판적이거나 세속을 떠난 은둔형인 것으로 이해되어 왔으며, 이는 많은 문화적 대표성을 지닌 옛사람들의 유배생활과도 관련이 있으나 그 내면에 있는 진취적이고 긍정적인 참여감각은 몇시간의 관람보다는 관광유람선과 같은 체재성 기능을 지닌 환경에서 이루어지는 행사형 체험을 통한 이해가 훨씬 효율적임.
- 관광유람선은 운영주체가 자체적인 프로그램으로 다양한 주제를 내세워 행사나 서비스를 제공하는데, 여기에는 남해안지역의 품물, 전통적 축제와 함께 국내·외의 품물들도 주제가 될 수 있으므로 지역문화의 발굴·보급과 외부 문화의 소개 등을 통한 문화의 질적, 범역적 수준 향상을 기할 수 있음.

- 새로운 유형의 관광여가활동이 도입되면 그 지역사회에는 새로운 풍물, 전통으로서의 문화적 환경이 조성되는데 해양·도서지역의 경우 지금까지 교통수단으로만 이용되던 선박에 의한 유람활동이 도입되면 선박 자체의 이용에 새로운 기능이 설정되고 바다와 해안지역의 이용범위가 넓어짐으로써 새로운 생활문화기반이 마련될 것임.
- 문화적 영향으로서 부정적인 측면의 검토가 있어야 할 부문은 유람선의 영업형태가 섬이나 해변도시에 있는 숙박, 요식, 상점들과의 결합이 심해질 경우 지역사회와 관광유람선 사이에 갈등이 있을 수 있음. 또한 관광유람선의 이용자들이 지역주민의 생활패턴과 지나치게 동떨어지거나 거부반응이 있는 형태를 드러낼 경우 서로의 위화감을 조성할 우려가 있음.
- 그러나 이러한 갈등, 위화감 등은 사전에 지역사회와 관광유람선 운영주체 사이에 충분한 협의를 통한 조화가 가능함.

2) 관련제도 측면의 타당성

(1) 관광진흥 관련제도

- 관광여가산업은 경제적인 측면에서 새로운 성장산업으로 적극적인 진흥시책이 펼쳐지고 있을 뿐 아니라 여가활동을 통해 심신의 피로회복과 새로운 활력을 얻으려는 국민적 수요 충족을 위한 정부의 중요한 책무로서도 그 중요성을 더해가고 있음.
- 삼면에 바다를 지닌 우리나라는 해양의 효율적 이용을 위해 여러가지 정책을 시행하고 있으나 특히 관광여가활동을 지원하기 위한 제도로써 해상숙박시설, 해상유람선 등의 도입을 유도하고 있으므로 관광제도면에서도 적극적인 지원이 기대됨.
- 세계적인 국경없는 관광활동으로 해상여가활동, 유람선 운항에서 앞선 일본, 미국, 홍콩, 중국 등의 주변국가 소속 유람선들이 항공·항해상품으로 국내에 마케팅을 시작하고 있어 국가경쟁력 제고 차원에서 관광유람선 도입은 필수적임.

(2) 해양 관련제도

- 해양수산부의 발족으로 해양이용의 합리화, 다양화와 함께 보존적 이용이 강조되고 있으나 관광유람선은 연안이나 해중의 국토자원성을 훼손하는 일이 없이 이루어지는 여가활동으로 제도적으로 문제될 사항이 없음.
- 해상안전, 해양질서 등을 위한 관광유람사업의 인·허가 절차가 필요하겠으나 이 또한 제도적인 문제점이 없으며 남해안지역은 이미 해양관련제도의 적응에 숙달되어 있어 실제적인 어려움은 없을 것으로 보임.

(3) 기타 관련제도

- 남해안지역은 해상국립공원으로 지정되어 있어 부당한 개발·이용이 규제되고 있는데, 관광유람선의 경우 국립공원구역내에서 토지이용의 형상을 변경하는 개발행위는 전혀 없으므로 문제될 것이 없음.

- 이용의 측면에 있어서도 관광유람선의 항로는 이미 정기여객선 등이 운항하는 일반·명령 항로인 경우가 대부분이므로 문제점이 없으며 승선이용객이나 관광유람선의 운영에서 오는 해양오염 등은 자체적인 관리가 충분히 가능함.
- 남해안 다도해의 관광유람선 도입은 여러 가지 제도면에서 볼 때, 자연환경에 피해를 주지 않고 국민의 여가수요를 충족하면서 넓고 풍족한 해양자원을 이용한다는 측면에서 제도면의 타당성이 높음.

3) 자원조달 측면의 타당성

(1) 투자규모 측면

- 관광유람선 사업 가운데 숙박시설을 갖춘 장기 외항유람선(승선인원 600명 기준)의 경우 1·2단계마다 각각 약 240억원의 투자가 예상되고 단기항역 유람선인 파티·레스토랑 유람선의 경우에는 각 100억원 안팎의 투자가 예상된다.
- 이들 선박건조 투자규모는 새로운 배를 마련하는 신조선을 기준으로 가장 높은 수준의 단가를 적용한 것이므로 사업규모 특히 민자유치사업이란 측면에서 과도하지 않는 규모라 할 수 있음.

(2) 자원확보 측면

- 관광유람선은 정부가 마련한 규정에 따라 등록된 선박회사인 경우 여러가지 재정적 지원을 받을 수 있으며 전액지원(BBC/HP) 또는 80% 지원(계획조선 지원) 등의 제도금융은 사업착수 당시의 투자부담을 덜어주어 자원확보에 어려움이 없음.
- 특히 낮은 이자율과 선박확보 후 12년 분할상환(BBC/HP)이나 5년 거치 8년 상환(계획조선) 조건은 민자유치에 의한 사업주체의 자원확보에 매우 유리함.
- 또한 해외선박시장에는 유람선으로 개조 가능한 선박들이 많으며 그 가격이 신조선의 30% 수준으로 도입할 수 있어 선박 1척당 80억원, 50억원이면 도입이 가능한데다 중고선 도입 제도가 네거티브시스템으로 바뀌면서 1,000톤 이상으로 건조된지 15년 미만인 선박은 정부의 수입 추천없이 자유로이 수입이 가능하게 되어 자원확보가 어렵지 않을 것임.

(3) 관련투자 측면

- 관광유람선의 도입과 함께 관련 연안·도서지역의 개발을 함께 추진하려는 것은 지역개발의 종합적인 추진이란 점에서는 충분히 고려할 수 있는 방법이며, 특히 외항유람선의 경우 그 선박규모가 커서 명승풍경지나 유적지 등에 접근을 위해서는 항만 개발은 물론, 연안·섬의 소득향상을 위한 체재형 상업시설의 개발도 필요함.
- 이들 관련시설의 투자는 지역사회개발이란 차원에서 필요하다 하겠으나 그 규모가 유람선 확보비용의 몇십배에 달하는 큰 규모여서 그 재원을 관광유람선사업과 일괄하여 확보하는 데에는 어려움이 많음.
- 관련시설들의 투자는 해당지역이 개별사업마다 별도의 민자유치나 공공투자 등으로 재원

을 조달하고, 극히 일부의 접안시설과 수익성 부두시설에 한하여 이를 하나로 묶어 관광 유람선 사업자가 부담하는 방안이 검토될 수 있겠음.

6. 사업시행절차 및 행정지원사항 검토

1) 사업시행 단계별 과제와 지원사항

(1) 관광유람선사업 시행단계

① 사업주체 설립단계

- 관광유람선 사업의 시행을 위해서는 먼저 해운법상의 면허를 받아야 하는데, 필요한 자격 기준으로서 내항 여객운송사업은 100톤 이상의 선박과 1억원 이상의 자본금을, 외항 여객운송사업인 경우에는 3천톤 이상인 선박 1척 이상에 3억원 이상의 자본금을 보유해야 함.
- 이러한 자격 기준에서 볼 때 관광유람선 가운데 국내운항에 한정되는 경우에는 「내항여객운송사업」의 면허를 얻어야 하고 외국항해까지 계획하는 외항항해 유람선의 경우에는 「외항여객운송사업」의 면허를 받아야 함.
- 해운항만청장이 이들 면허를 부여할 경우에는 미리 항로권역에 있는 주민과 한국해운조합 및 지방자치단체장의 의견을 들어야 하는 절차가 있음.

② 선박확보 단계

- 관광유람선 사업을 위한 선박의 확보는 이미 해상여객운송사업을 운영하고 있는 선박회사가 아니면 미리 선박을 확보해야 하는데(내인가 단계에서), 전액 자기자본 출자에 의한 경우를 제외하면 선박회사를 설립하여 해운사업육성법상의 「계획조선자금」이나 「BBC/HP」 제도의 지원을 받아야 함.
- 외국인자본과 합작투자를 하는 경우에는 자본도입을 위한 사전승인 부담이 면제되더라도 법인설립과 선박확보를 위한 지원을 받기 위한 절차로서 외자도입 신고가 선행되어야 함.
- 새로 건조한 선박을 인수하는 방법인 경우에는 국내 조선업체를 선택해야 하고, 이 조선업체로부터 계획조선, BBC/HP제도의 활용을 위한 절차상의 지원을 받을 수 있으나 유람선의 규모·구조에 따라 국내업체의 건조경험 등이 검토되어야 함.
- 중고선박을 도입하는 경우, 유람선이나 유람선으로 개조가능한 선박을 보유한 국가가 극히 제한되어 있으므로 이들 국가와 교섭절차가 검토되어야 함.

③ 유람선 구색 갖추기

- 실제로 관광유람선 사업주체가 선박을 확보하고 필요한 행정절차를 거쳐 유람선을 띄우기까지는 여러 가지 관련사항이 많음.
 - 인력 확보
 - 먼저 유람선은 일급 호텔이나 휴양시설과 같은 수준의 서비스가 전제되어야 하므로 이에 알맞는 각종 인력이 확보·훈련되어야 함. 외항 항해유람선의 경우에는 국제수준의

승무원들이 갖추어져야 하는데 일급호텔 종업원 자격을 지닌 인력이어야 함.

- 또한 선박의 항해와 관련해서는 세계 공통수준의 부문별 인력이 양과 질의 면에서 확보되어야 하며, 국내유람선의 경우에도 지역정서에 밝으면서 서비스 기능이 갖추어진 승무원이 확보되어야 함.

- 부대시설 관리

- 유람선은 그 종류에 따라 물량에 차이가 있겠으나 식·음료 등 먹거리에서 각종 위생시설, 기념품 등 판매물품, 위락시설 등이 갖추어져야 하며 이들을 운영하기 위한 자재, 원료 등은 항상 최고의 수준으로 공급·확보되어야 함
- 특히 먹거리나 신선식품이 자랑인 남해안의 경우 식·음료와 토산품은 알맞는 가격과 좋은 품질이 보장되어야 함.

- 프로그램 개발

- 유람선은 물 위에 떠있는 선박이란 한정된 공간에서 상당한 시간을 보내는 것이므로 식사, 파티, 장거리 항해 등 어떤 경우에도 지루하지 않고 즐거우며 추억이 되는 먹거리, 볼거리, 체험 등이 마련되어야 하는데, 휴양, 여가와 함께 모험터로서의 훌륭한 사교의 장이 될 수 있는 프로그램이 마련되어야 함.

- 외양항해 관련

- 외양운항유람선의 경우에는 외국화폐를 취급하게 되므로 외국환관리에 따르는 정부의 승인을 얻어야 하고 외국항예의 입출항과 관련되는 절차를 받아야 함.
- 또한 호텔업, 유흥업(무도장, 카바레 등), 유기장(스룻모신, 카지노) 등과 관련된 관계 제도에 따르는 대비도 필요함.

- 관련개발계획 관련

- 유람선사업과 관련하여 연안의 관광단지 개발이나 접안시설, 임항시설 등의 개발을 함께 추진하려 할 경우에는 유람선 사업주체에게 상당한 부담이 될 수 있음.
- 외항 운항유람선의 경우에는 선착장을 비롯하여 기항지와 주변 경관지역의 탐방 등을 위해 그들 지역에 적정수준의 시설들이 마련되어 있을 것을 기대하며, 지역주민의 입장에서 유람선의 취항을 소득증대의 기회로 삼으려는 바람이 있을 수 있음.
- 그러나 실제에 있어서는 연안 또는 육상시설이 유람선 사업주체의 수익증대에 도움이 되지 못하고 오히려 투자부담이 된다면 어려운 결림돌이 될 수 있으며, 유람선사업이 민자유치사업이라는 점을 감안하면 사업자에게 부담을 지우는 것은 부적합함.

(2) 단계별 지원사항

① 사업주체 설립

- 관광유람선사업을 위한 사업주체는 이미 해운업법상의 선박회사 면허를 받은 사업체가 유리할 것은 물론이나 신규 참여를 희망하는 사업자에게 사업과 관련한 자료, 정보의 제공, 행정절차의 안내 등 행정지원이 필요함.
- 사업주체는 면허취득을 위해 선박을 확보해야 하고 선박을 유리한 조건으로 확보하기 위해서는 선박회사로서의 면허가 있어야 하는 바, 이와 관련하여 선박확보를 전제로 한 해

운회사 면허의 인정(정부의 선박회사 설립에 대한 내인가) 등을 위한 지원이 필요함.

② 선박 확보

- 선박확보를 위한 재원조달은 계획조선방식보다는 BBC/HP방식이 유리하지만 정부의 외환 관리 계획에 따라 해마다 그 인정범위가 수요의 40% 수준에 머무르고 있는 점을 고려할 때 정책적인 지원이 필요함.
- 특히 현재의 해운사업육성법이 컨테이너 등 화물수송선의 지원에 주력하고 유람선 등への 지원에 적극성이 부족한 것을 고려할 때 강력한 정책적 지원이 필요함.

③ 유람선 구색 갖추기

- 인력 확보
 - 관광유람선의 사업시행을 위해서는 선박운항관련 선원을 비롯한 식·음료, 객실분야별 호텔종업원 및 유기장, 카지노, 무도장 등 여러 분야의 전문적인 인력이 필요한데, 이들을 적정한 조건으로 채용·확보하여 필요한 훈련을 받을 수 있도록 하는 지원이 필요함.
 - 특히 노동쟁의 등의 분쟁이 있을 경우 외항유람선에서는 선상파업 등 국제적 문제로까지 번질 우려도 있으므로 행정지원 차원에서의 종사자 선발에서의 신원파악 지원도 필요함.
- 부대시설 관리
 - 유람선의 선박관리는 물론, 승객들을 위한 식·음료를 비롯한 각종 구매대상물품의 품질과 가격이 적정하게 유지되도록 하는 지원이 있어야 함. 대부분 지역사회로부터 납품되는 것이 신선도 등 품질면에서 유리하겠으나 지역소득을 내세운 가격면에서의 어려움이 예상되므로 이를 알맞게 조정하는 지원이 필요함.
- 프로그램 개발
 - 다양한 계층으로 이루어지는 유람선의 승객은 저마다의 취향이 다를 수 있으며, 특히 외양항해유람선의 경우에는 외국인도 있는만큼 다양한 성향을 고려한 프로그램이 개발되도록 지원해야 함.
 - 다도해라는 지역적 특성과 그 풍물이 충분히 반영되면서 승객의 호기심을 충족시키는 프로그램이 마련될 수 있도록 유람선 취항준비단계에서부터 많은 소재가 지원되어야 함.

2) 시행절차상의 행정지원사항

(1) 자치단체의 지원

① 회사 설립단계 - 법인 설립 등의 대행지원

- 유람선업체가 되기 위한 선박회사 설립 및 해운사업체로서의 면허를 받기까지 필요한 절차 가운데 1차적으로 법인설립을 지원함.
- 선박, 해운업에 경험이 있는 사업체가 아닐 경우 필요한 인·허가 절차를 자치단체가 대행하는 등의 지원이 필요함.

② 선박 확보단계 - 외국기관에의 보장

- 유람선의 확보를 위해서는 중고선박의 도입이나 BBC/HP 방식에 의한 신조선 확보방안이 가장 적합한데, 선박운영에 경험이 많은 경우를 제외하고는 종합상사나 국제적인 알선업자를 통하여 하는데 사업주체의 신용에 따라 거래조건에 큰 차이가 있을 수 있음.
- 선박확보시 자치단체가 직접 신용을 보장하고 거래의 공정성을 확보해 주는 것이 외국 또는 국내 관계자들과의 교섭에 결정적으로 유리함.

③ 취항 준비단계 - 지역진흥시책의 시행

- 유람선의 취항준비 단계에서는 인력확보·훈련, 물자구매, 시설관리, 사무실 개설, 접안 부두 확보 등 세부적이며 현실적인 문제들이 많은데, 지역발전 차원에서 취업과 고용, 생산·납품과 소비·구매, 유람선과 지역소득 등 양면성을 조화시켜 지원해야 함.
- 특히 유람선이 활발한 영업활동을 펼치는 것이 지역발전에 도움이 된다는 점을 강조한 나머지 지역주민 소득증대에만 치우치다가 유람선 자체의 경영부실에 이르는 일이 없도록 해야 함.

(2) 중앙정부의 지원

① 법인면허 - 신속처리 요청

- 관광유람선을 경영하기 위한 선박회사의 설립 및 외항(또는 내항) 여객운송 사업자면허는 그 조건이 까다로우며 실제로는 어려움이 있으므로 광역자치단체인 도의 강력한 신속처리 요청이 있어야 함.

② 선박 확보단계 - 외국기관에의 보장

- 관광유람선의 도입시 신조선 건조를 위해서는 외국회사의 이름으로 선박을 발주하고 그 대금을 외국 금융기관에서 조달하는 방식이 되므로 사실상 외자도입이 되며 이는 총외자 관리의 대상이 됨. 정부의 승인범위는 연간 소요의 40% 수준이므로 여기에 포함되게 하는 노력이 필요함.

③ 외양항해유람선의 조건 구비 - 각종 인·허가 처리 요청

- 외항유람선의 경우 외국환, 카지노 등을 비롯한 개별법의 인·허가사항이 많은데, 부문별 인·허가 가운데 한 가지만 결여되어도 선박운항이 어려워지므로 선박취항에 차질이 없도록 처리될 수 있게 촉구해야 함.

3) 민자유치를 위한 지원사항

- 유람선 도입의 경우 민자유치촉진법이 규정한 혜택을 지원받기 위해서는 동법 제2조와 제20조 규정에 따라 유람선이 기항·정박하는 항구의 개발사업을 시행해야 하는데, 실제로

는 유람선사업에 비해 그 투자규모가 크다 할 수 있음.

- 따라서 유람선사업은 민간자본유치촉진법의 테두리가 아니라 지역발전을 위한 사업의 하나로 민간투자 유치를 중심으로 하는 개별법, 제도들에 의한 지원이 바람직함.
 - 현실적으로는 사업주체의 면허, 선박확보 관련 인·허가 등에 대한 행정·제도적인 지원을 극대화해야 하며,
- 실제로 유람선사업 자체가 수익성이 있기 때문에 신중한 검토를 통해 전반적인 경기가 유지되면 투자참여가 있을 것으로 보임.

4) 금융·세제 지원사항

(1) 관광유람선사업의 금융·세제상 성격

- 관광유람선사업은 관광진흥법과 해운산업육성법이 규정한 지원을 받을 수 있는데, 관광진흥법에서는 운영비의 지원을 받을 수 있고, 해운산업육성법에서는 선박확보와 관련한 지원을 받을 수 있음.
- 이들 두 법률에 의해 낮은 금리(5~6%)로 장기간(8~12년)에 나누어 상환할 수 있으나 해마다 그 자금의 규모가 한정되어 있어 지원범위에 들기가 쉽지 않음.
- 관광유람선사업의 경우에는 그 투자소요의 규모가 크지 않고 개별법에 따른 지원의 규정이 있으므로 특별히 새로운 제도적인 지원은 필요하지 않음.

(2) 관광유람선사업의 지원

- 관광유람선사업에 대한 금융면에서의 지원은 해운산업육성법에 따른 계획조선이나 BBC/HP 방식의 혜택을 얻을 수 있는데, 비교적 유리한 BBC/HP는 약 2:1의 경쟁상태에 있는데 비해 계획조선에 의한 지원은 어렵지 않음. 오직 필요한 조건을 충족한 사업주체로서의 면허가 있으면 됨.
- 세제면에 있어서는 관광유람선이 해상운송사업 면허를 받는다 해도 관광사업이기 때문에 (외항 유람선의 경우 외화수입 효과 등) 그에 해당하는 혜택지원을 받을 수 있음.

7. 사업의 효과적 관리 및 집행방안

1) 국가와 지방간의 기능분담

(1) 유람선사업의 관리·집행 특성

- 관광유람선사업은 정부, 지방자치단체 등 공공기관의 유치, 지원에 의하여 창업·운영되더라도 그 실제에 있어서는 완전한 민간자본에 의한 민간사업으로 운영되는 성격을 지니고 있음.
- 단순히 창업을 위한 법인설립과 선박의 확보, 항해를 위한 여러 수속이나 절차에 있어서는 공공기능에 의한 지원이 필수적이라 할 수 있으나 민간에 의한 추진과정에서의 참여, 지원의 범위를 벗어날 수는 없음.

- 다만 공공기능이 제3섹타 방식에 의한 사업참여를 할 경우에는 담당할 기능이 있음.

(2) 기능분담 방안

- 관광유람선사업이 지역발전을 위한 민자유치사업이라는 특성에서 몇가지 방안이 검토될 수 있음.
- 국가의 분담 기능
 - 관광유람선사업을 위한 사업면허의 조속한 허가
 - 선박 확보를 위한 제도·금융적 지원
 - 관광유람선사업 관련 인·허가의 신속처리
 - 관광유람선 이용 증대를 위한 지원
 - 유람선 운영에 대한 정책지원
 - 관광유람선 이용단체 등에 대한 비용처리 인정
 - 관광유람선사업에 대한 세제 지원
 - 사회단체나 국가시책에 따른 모임, 연수의 유람선 이용 권장
 - 각급 학교의 수학여행, MT활동의 유람선 이용
- 지방의 분담기능
 - 관광유람선사업의 창업활동에 대한 지원
 - 관광유람선사업 관련 중앙정부에의 건의 및 시행 촉구
 - 관광유람선사업 관련 지방관련 인·허가
 - 관광유람선 이용증대를 위한 지원
 - 자치단체, 민간기업, 각급 학교 각종 연수, 회의, 축제 등에 의한 유람선 이용의 권유
 - 지방기관의 유람선을 이용한 합동 해외연수·시찰 등의 시행

2) 공공부문과 민간부문의 기능분담

(1) 공공부문의 분담기능

- 관광유람선사업에서 공공부문이 분담할 기능으로서는 도당국에 의한 각종 지원사항이 우선적으로 이루어져야 함.
- 공공부문이 제3섹타 방식으로 관광유람선사업에 참여할 경우에는 그 참여비율에 따른 출자를 위한 수속절차가 필요하고 그에 걸맞는 기능을 분담하여야 함.
- 관광유람선사업을 위한 공공부문의 일반적인 분담기능으로서는 지역주민 및 해양사업 관련업체 등이 관광유람선사업에 협조적인 자세가 되게 하는 환경조성이 중요한 부문임.

(2) 민간부문의 분담기능

- 민간부문은 독자적인 투자에 의한 사업을 추진할 경우에는 공공부문의 지원을 받아 추진해야 함.
- 공공부문 참여에 의한 제3섹타 방식이 되는 경우에는 이에 알맞는 기능으로 추진해야 함.

- 민간부문이 관광유람선사업에 참여할 경우에는 관련공공기능은 물론 지역주민, 특히 개념상 결합이 예상될 수 있는 지역주민(숙박업, 식·음료업, 상가)들과의 조화에 노력해야 함.

3) 효과적인 관리체제 구축 방안

(1) 관리체제의 성격

- 관광유람선사업의 추진을 위한 관리체제는 행정기관(도청)과 민간기관(사업주체)이 서로 합당한 관리기능을 마련하고 이들이 서로 효율적인 연계성을 지녀야 함.
- 관광유람선사업 추진 관리체제는 사업의 창업단계에서만 아니라 사업의 경영단계에서도 효율적인 관리기능이 될 수 있도록 마련되어야 함.
- 따라서 행정구역이 상이한 남해안 관광유람선사업의 경우에는 부산, 경남, 전남이 동시에 참여하는 광역적 관리체제가 구축되어야 함.

(2) 행정기관의 관리체제

- 관광유람선사업의 추진을 효율화하기 위해서는 민간기업의 자체적인 창업활동이 필요하겠으나 민간유치사업이란 특성을 감안하여 도청에 지원기구가 마련되는 것이 바람직하며, 남해안 관광유람선사업의 경우에는 부산, 경남, 전남도청 가능데 한 곳에 지원본부가 설치되어야 함.
- 사업의 성격에 따라 도단위에 민자유치기획단이 있을 경우에는 그 기구를 활용하고 그렇지 않는 경우에는 지역경제나 관광업무를 담당하는 기구가 그 기능을 담당하는 것이 바람직함.

(3) 민간주체의 관리체제

- 사업시행의 주체인 민간사업체(제3섹터 주체 포함)는 민자유치사업이며 정부기관의 인·허가와 지원이 중요한 사업성취요인이라는 점에서 관광유람선사업이 행정기관과 직접 연계되는 관리체제를 마련해야 함.
- 민간주체의 관리체제를 효율화하기 위해서는 해양운송(특히 여객운송)사업의 경험자와 관련행정업무 경험자를 주축으로 한 연계관리체계가 형성되는 것이 바람직함.

V. 결론 및 정책 건의

이상과 같이 남해안의 관광유람선사업은 연안·해양지향적·국토개발정책 비중이 증대되는 과정에서 중앙정부도 남해안국제관광벨트 조성사업계획을 금년말까지 수립할 계획이며, 민선자치시대를 맞아 지역의 자립의식 및 지역간 경쟁분위기가 고조되면서 지역의 비교우위성 자원을

활용한 지역발전전략을 추진하는 분위기가 성숙되는 등, 국가·지역적인 여건과 합치하고 있으며, 그 위에 남해안의 관광유람선사업은 동서협력 차원에서 유익한 사업으로 기대된다. 실질적인 동서화합은 상호 인·물적 교류를 통해 과실을 함께 얻을 수 있는 기반이 마련될 때 이루어진다는 측면에서 관광유람선사업은 동서협력의 대표사업이다.

관광유람선이 운항되면 양지역주민들의 상호 방문이나 자치단체간 상호 친선방문 등이 이루어짐으로써 인적 교류가 활성화되는 계기가 될 것이며, 관광유람선이 운항되면 남해안에 풍부하게 부존되어 있는 수산자원과 특산물 등 물적자원의 교류가 이루어짐으로써 남해안지역의 수산물과 특산물 관련산업 진흥에 기여할 것이며, 관광유람선 운항을 위해서는 사전 준비단계에서부터 운항에 이르기까지의 과정에서 부산, 경남, 전남 등 자치단체의 협력이 전제되어야 하는데, 이러한 협력체제가 동서협력으로 성숙될 가능성이 높고, 또한 관광유람선의 운항범역이 단계적으로 중국, 일본에까지 확대되면 남해안지역의 세계화에도 기여할 것이다.

이처럼 남해안지역의 발전과 동서협력 차원에서 중요한 비중을 차지할 동서유람선 운항사업을 효율적으로 추진하기 위해서는 다음과 같은 점에 유의해야 한다.

㉔ 사업타당성 확신과 증점사업화

남해안지역개발의 일환으로 구상되는 관광유람선사업은 경제적, 자연환경, 인문·사회, 제도적 측면 등 모든 면에서 타당성이 있으며 특히 국경없는 개방시대에 외국의 관광유람선사업과 겨룰 수 있는 사업체를 육성한다는 면에서도 국가적·지역적 증점 사업화가 기대됨.

㉕ 적정사업자의 선정

민자유치사업은 자칫 특정 민간기업에 대한 특혜성 사업으로 오해될 수 있으나 관광유람선사업은 비록 수익성이 보장된다 하더라도 실제에는 해운업, 운송업, 호텔업, 식음료업, 유흥업 등을 경영한 경험이나 운영능력을 지녀야 하는 데에다 투자회임기간이 비교적 긴 사업이다.

따라서 경영능력과 자본력에서 일정 수준의 적합성을 지녀야 하므로 민간사업자의 선정이 알맞게 되어야 관광유람선사업이 성공할 수 있음.

㉖ 행정당국의 적극적인 유치

관광유람선사업은 그 성격이나 정책지원 내용 등으로 보아 행정기관의 지원이 있으면 사업주체로서 참여하려는 민간업체는 많을 수 있으나, 관광유람선사업의 복합성과 필요한 공신력 등으로 보아 객관적인 적합성을 지닌 민간기업은 극히 제한적이라 할 수 있다.

자치단체는 사업추진계획이 확정되면 객관적인 적합성을 지닌 민간기업을 대상으로 종합적이고 집중적인 노력으로 유치에 적극성을 띄워야 한다.

관광유람선사업에 참여한 민간기업은 이를 발판으로 지역내에 새로운 투자도 함께 될 것이 충분히 예견되므로 사업기회를 준다는 「혜택주는 입장」이 아니라 다른 곳에 갈 수 있는 사업주를 이끌어 온다는 「모셔오는 입장」이 절대적으로 필요하다.

㉗ 지역적인 지원자세 조성

지역개발과 관련한 민간투자에서 그 지역에 의한 텃새 구실이나 저항감은 결정적인 걸림돌이 될 수 있음. 정부나 외부의 민간투자가 확정될 경우 대상후보지 땅값 상승이나 보상비 더받기 운동 등이 지역보호운동으로 부상하여 투자가 백지화되는 경우마저 있을

수 있다.

관광유람선사업은 토지나 보상비와는 큰 관련이 없으나 기존의 소형선에 의한 항역운항 등이나 숙박, 식·음료업체들이 경합의식을 느낄 수 있다는 점에서 기초자치단체나 그 의회의 적극적인 지원, 참여가 이루어져야 함. 이는 각 지역(섬과 연안들)에서 생산되는 식·음료, 수산 상품 등의 납품판매와 관련해서도 충분한 지원이 필수적이다.

㉔ 투자수익성의 보장

민자유치에 의한 투자는 당연히 수익성을 추구하게 되므로 기대되는 정상 수입이 어려운 경우에는 부당한 영업행위 등이 나타날 수도 있다.

자치단체가 광역·기초단체를 가릴 것이 없이 각종 행사나 축제와 회의 등은 최대한 유람선을 이용하고 특히 관계기관과의 협조로 각종 직원연수, 위로, 축하행사 등에 유람선을 이용하게 하는 보장을 할 수 있으면 유리함. 일정수준 이상의 이용율이 보장될 경우 민간자본의 유치는 훨씬 쉬워질 것이다.

㉕ 공공자본의 참여(제3섹터 방식)

관광유람선사업 자체는 공공성이 높다 할 수 없으나 그 관련기능이나 사업의 수익성 보장 및 지역사회에 대한 상징성과 관심 등으로 보아 공공기능의 참여가 매우 바람직하다.

광역자치단체와 함께 남해안에 속하는 기초자치단체들이 일정 비율로 투자에 참여할 경우 공공투자기관의 투자성과만이 아니라 민간투자 주체로서도 일정한 「고객확보」라는 면에서 긍정적이다.

자치단체 입장에서는 개별적인 투자규모가 크지 않아 부담이 크지 않다는 유리점과 함께 관광유람선을 통한 지역이미지 홍보 측면에서도 매우 유리하다.

다만 자치단체들이 투자참여와 운영지원(홍보, 이용을 보장 등)외에 경영실체에 참여하는 범위를 최소화 하는 것이 민간기능의 경영효율을 기대하는 민자유치의 기본의도에 비추어 바람직하다.

㉖ 전문성(Professional)의 활용

관광유람선사업에는 그 영업형태나 선박의 운항, 유지관리 등에 이르기까지 여러 전문직업인과 종사원이 필요함. 영업기술, 판매전략, 운영프로그램 등 전문적인 기획가(Planner)로부터 연예인, 기능인들과 같은 외부의 지원·참여 인력도 필요함. 그밖에 전국의 여행알선업체와 여행자단체들과의 연계도 필요하다.

이처럼 광범위한 분야에 대해 조직적이고 효율적인 상관관계를 유지하기 위해서는 저마다의 기능·부문을 엮어 그 효율을 극대화하는 총괄추진전문가(Fixer 또는 Producer) 체제의 조성이 바람직하다.

㉗ 지역관광진흥전략의 전개

남해안지역은 유람선사업을 위해 전국 또는 세계에 그 자원성과 여가공간기능을 홍보해야 하는데, 이러한 과정에서 지역별 체계있는 관광진흥전략이 재검토될 것이며, 이를 위한 여러 가지 구상들이 관광유람선 운영프로그램 속에도 충분히 포함됨으로써 지역관광이 진흥되는 결과를 낳을 것이다.

㉘ 지역마다 자체적인 특색있는 자원의 조성

남해안 해양·도시의 관광개발을 위한 일반적인 사항이라 하겠으나 특히 관광유람선은

「배를 타고 돌아다닌다」는 특성이 있으므로 멀리서 또는 앞바다에서 바라보아 다가가고 싶은 섬, 해안, 마을의 이미지를 마련하는 것이 바람직하다.

꽃이나 나무를 심고 가꾸되, 식목(Planting)이 아닌 풍경만들기(Painting) 차원에서 한 다던지, 집단장이나 마을꾸미기를 수선(Repair)만이 아닌 단골(Repeater)을 위한다는 차원에서 추진함으로써 현대 도시생활인이 목말라 찾는 밝은 햇살(Bright sunshine), 맑은 바다(Blue sea), 넘치는 나무들(Rich Green)이 갖춰진 분위기에 차별화된 특성까지 지니게 되어 관광유람선 사업의 효과를 극대화 할 수 있다.

㉔ 점진적인 사업확장

관광유람선사업은 남해안의 해양·도서라는 특성을 바탕으로 타당성이 있고 추진 적합성을 지니고 있음. 처음부터 국제적인 범역을 대상으로 시작할 수 있겠으나 아직 우리 주변의 실정에서 어려움이 있을 것으로 예상되므로 점차적인 추진이 바람직하다.

1차적으로 세계선박시장에서 중고선박을 확보하게 되면 새 배를 건조하기까지의 시간적 지연을 단축할 수 있으며 경영수지면에서도 유리하므로 중고선에 의한 국내유람사업부터 시작하여 점차 외항관광유람선사업으로 진출하는 것이 합당할 것으로 보인다.

참 고 문 헌

경상남도 (1995), 남해안 관광일주도로.
 광주·전남발전연구원 (1998), 광주·전남보고서.
 국토개발연구원 (1998), 21세기 국토구상(안).
 전라남도 (1995), 남해안개발계획.
 전라남도 (1997), 전남해양종합개발계획.
 해양수산부 (1997), 21세기 해양수산비전.