
남북한 공동 해양관광개발의 방향과 정책지원 방안

신동주

강원대학교 관광학과 교수

E-mail: sdj@kangwon.ac.kr

관광은 국가간에 무역마찰도 없으면서 국제친선교류 확대, 소득 및 고용증대, 높은 외화기득권을 가능하게 해주는 분야이다. 관광개발은 자원의 공유를 통하여 지역간·국가간 협력이 가장 용이한 부분으로 손꼽히고 있다. 그리고 관광산업은 세계 최대산업중의 하나로서 부가가치가 재화산업보다 높음이 증명되었다.

북한도 대규모의 투자 없이 현재의 관광자원을 기반으로 많은 외화를 획득할 수 있다는 인식하에 관광분야에 많은 관심을 표명하고 있다. 내륙관광과 달리 남북 주민간 접촉을 차단할 수 있고 내륙접근성이 절대 미비한 북한의 사정상 북한의 해양관광개발에 대한 관심은 높을 수 밖에 없다. 그러나 해양관광개발은 대규모 투자, 전문기술 그리고 대량의 고급수요가 필수적이기 때문에 북한 단독으로 추진하기는 어려울 것이다. 따라서 해양관광개발은 어떤 협력사업보다 남북한 공동 협력사업으로서 우선순위가 높다고 볼 수 있다.

이러한 관점에서 본 연구는 그동안 동·서해 접경해역에서의 군사적 충돌과 대립으로 인한 남북한 긴장관계를 평화적인 협력체제로 유도하여 궁극적으로 남북통일에 기여하기 위한 우선적으로 선택가능한 해양정책으로서 해양관광 공동개발의 제 사안을 살펴보고 그 정책적 지원장치를 마련하고자 하였다.

<색인어> 해양관광, 공동관광개발, 해양정책

I. 서론

1. 연구의 배경과 목적

그동안 남북교류협력의 추진은 북한의 태도와 국제정세 등의 영향을 받아 어려운 장애도 있었지만 남북한 화해와 협력의 큰 흐름은 지속되어 왔다.¹⁵⁾ 2000년대 들어 2차례의 남북정상회담과 그에 따른 남북화해분위기의 조성으로 군사적 긴장 완화와 인적·물적 교류협력이 크게 활성화되고 있다.¹⁶⁾

그러나 동·서해 남북접경바다에서의 빈번한 군사적 충돌과 긴장상태의 연속은 남북 화해와 협력관계에 심각한 장애요인이 되고 있다. 그리고 과거 10여 년 동안 해양수산부문에서 논의 되었거나 이루어졌던 남북협력사업은 북한산 수산물 반입과 생산·유통시설 투자, 그리고 북측어장 입어사업정도라고 볼 수 있다. 현재까지 추진되었던 협력사업들을 평가해 볼 때, 북한산 수산물 반입사업을 제외하고는 성공적이라고 평가할 수 없다.¹⁷⁾

관광은 국가간에 무역마찰도 없으면서 국제친선교류 확대, 소득 및 고용증대, 높은 외화가득율을 가능하게 해주는 분야이다.¹⁸⁾ 관광개발은 자원의 공유를 통하여 지역간·국가간 협력이 가장 용이한 부분으로 손꼽히고 있다.¹⁹⁾ 그리고 관광산업은 세계 최대산업중의 하나로서 부가가치가 재화산업보다 높음이 증명되었다²⁰⁾.

북한도 대규모의 투자 없이 현재의 관광자원을 기반으로 많은 외화를 획득할 수 있을 뿐만 아니라, 이를 통해 북한을 해외에 선전할 수 있다는 인식하에 관광분야에 많은 관심을 표명하고 있다. 더욱이 북한의 여타 산업이 경쟁력이 없음을 감안 할 때 향후 관광을 중심으로 한 관련산업을 우선적으로 육성하는 것을 충분히 예측할 수 있다.

그러나 해양관광개발은 대규모 투자, 전문기술 및 고급 관광수요가 필수적이기

15) 김영봉외, 『평화벨트 구축을 위한 서해 남북접경지역 이용방안』, 국토연구원, 2004, 1쪽.

16) 김홍배·김영봉, “남북한 평화증진을 위한 접경지역의 협력적 이용방안”, 『통일정책연구』 제17권 1호, 2008, 401~402쪽.

17) 홍성걸·이현동·장학봉, 『남북수산협력기금사업의 효율적 추진방안 연구』, 한국해양수산개발원, 2006, 143쪽.

18) R. Cleverdon and A. Edward, *International Tourism to 1990*, ABT Associates Inc, 1982, pp.140~142.

19) A. Mathieson and G. Wall, *Tourism: Economic, Physical, and Social Impacts*, Longman Inc, 1982, p.3.

20) World Travel & Tourism Council, *2nd Annual Report*, Brussel, 1992, p.2.

때문에 북한 단독으로 추진하기는 어려울 것이다. 따라서 해양관광개발은 어떤 협력사업보다 남북한 공동협력 사업으로서 우선순위가 높다고 볼 수 있다.²¹⁾ 특히 바다는 육지와 달리 주민접촉을 최소화할 수 있으므로 북한체제에 미치는 정치적 부담이 적다.²²⁾ 북한은 또한 내륙으로 갈수록 산세가 험하여 접근성에 문제가 많다. 따라서 해안으로부터 내륙으로 단계적으로 관광지 개발을 추진해 나갈 필요가 있다²³⁾는 점도 현실적인 강점이다.

본 연구는 그동안 남북한 동·서해 접경해역에서의 군사적 충돌과 대립으로 인한 긴장관계를 평화적인 협력체제로 유도하여 궁극적으로 남북통일에 기여하기 위한 공동 해양관광개발의 제 사안을 살펴보고 이를 지원하기 위한 정책방안을 마련하는데 그 목적이 있다.

2. 연구의 범위 및 방법

본 연구의 공간적 범위는 남북접경 동·서해로 남북이 분단되기 전에는 동일 생활권으로 인적·물적 교류가 활발하게 이루어졌던 지역이지만 분단이후에는 해상에서의 남북한 분쟁이 빈번하게 일어나는 지역이 중심이 된다.

내용적 범위는 이 지역의 특수한 공간적 특성, 해양부문에서의 남북 교류 협력상의 경과를 살펴본다. 공동 해양관광개발 추진에 있어서의 문제점과 기대효과를 살펴보고 개발 기본방향과 실제 개발방안을 모색한다. 그리고 이를 뒷받침 할 수 있도록 정책지원 방안을 제시한다.

이 연구의 접근방법은 북한자료 수집의 한계로 남한 및 해외의 각종 선행연구와 통계자료를 토대로 한다. 그리고 남북관계의 특성상 극도의 가변성(특히 최근의 천안함사건)으로 설문분석을 생략한다. 이에 따른 연구방법론적 한계를 남쪽의 해양관광관련 전문가와 정책관계자와의 심층면접을 통하여 보완하고자 한다.

II. 남북접경 동·서해의 특성과 해양부문 교류협력 여건

1. 남북한 대치와 교류협력 잠재지역

21) 한국관광연구원, “남북 관광교류협력의 문제점 및 잠재력”, 『한국관광정책』 2000, 가을호, 26~27쪽.

22) 홍성걸·이현동·장학봉, 『전계서』, 한국해양수산개발원, 2006, 93~94쪽.

23) 권영섭, “남북한 관광교류협력 활성화 방안” 『한국관광정책』, 한국관광연구원, 2000, 가을호, 30쪽.

1) 국토의 중앙

한반도의 중앙지대를 관통하고 있는 비무장지대의 연장선상에 있는 동·서해 남북접경지역은 해상군사분계선이라 할 수 있는 북방한계선을 중심으로 남북으로 연결해 있다.²⁴⁾ 백령도와 북한의 장산곶에 이르는 서해안 지역과 남북 강원도 고성 이 접해있는 이 지역은 역사적으로 대외교류 및 군사·교통의 중심 거점지역이었다.

2) 남북한 해상 대치지역

남북한 해상대치 지역으로 대규모 병력과 주요 군사시설이 집중 배치되어 있어 군사전략상으로 매우 중요한 요충지역이다²⁵⁾. 북방한계선(NLL), 어로한계선, 특정해역 등이 설정되어 있어 자유로운 해양수산 활동이 극히 제약되고 있다.²⁶⁾

3) 남북한 경제협력 활성화 잠재지역

접경지역은 우리의 주요항구, 도서와 북한의 연안지역이 마주하고 있기 때문에 해로를 통한 남북한 인적·물적 교류가 용이하고, 남북한 공동사업을 추진하는데 매우 유리한 지역이다. 특히 개방으로 인해서 북한사회에 미칠 영향에 대해 민감한 북한으로서는 중앙정부와 거리상으로 멀리 떨어진 변방지역이기 때문에 체제에 미치는 영향이 적고, 분단 전의 생활권을 중심으로 하여 교류협력을 추진할 수 있는 지역이라 볼 수 있다. 물류이동에 비용과 시간을 획기적으로 절감할 수 있고 남북한 자원의 상호 비교우위에 따른 협력이 가능하여 대내외적인 경쟁력을 높일 수 있으므로 상호 경제적 효과를 극대화할 수 있다.

4) 남북접경지역의 관광자원

서해 남북접경지역의 주요 관광자원은 백사장, 기암절벽, 동굴, 명산, 온천 등 매우 다양한 자연자원으로 이루어져 있다. 서해 5도를 중심으로 한 우리지역의 경우 주요 도서를 중심으로 형성된 자연경관과 해변으로 이루어져 있다. 북한지역에도 백사장과 온천, 명산 등이 연안지역을 따라 산재해 있어 아름다운 경관을 이루고 있다.

동해안 남북접경지역은 동해안과 백두대간의 해변과 산으로 형성되어 금강산,

24) 김영봉외, 『전계서』, 2004, 51쪽.

25) 한국해양수산개발원, 『전계서』, 2006, 69쪽.

26) 최정운·박성쾌 외, 『21세기 통일기반구축을 위한 남북한 수산협력방안』, 해양수산부, 2000, 118쪽.

설악산, 해수욕장 등 수려한 자연환경을 보유하고 있어 기본적인 관광자원이 풍부하다. 남한지역의 경우 해안에는 많은 해수욕장이 자리하고 있으며 또한, 설악산과 같은 국립공원과 경관이 뛰어난 하천이 분포하고 있어 관광자원으로서의 가치가 매우 높다. 북한 동해안은 상대적으로 개발이 덜 된 상태이며 원산시의 명사십리, 송도천 등이 있고 금강군에는 내금강, 금강천 등 빼어난 자연 경관을 보유하고 있다.

2. 남북관계의 변화와 해양수산분야 교류협력

1) 남북관광의 단절과 긴장고조

남북한은 지난 50여 년간 군사적 대립과 경제발전을 위한 경쟁의 시대를 거쳐 오면서 1974년 7·4 남북공동회담을 통해 공식적인 접촉기회를 갖게 되었고, 2000년대 들어 두 차례의 남북정상회담을 거쳐 금강산 관광, 개성공단 등 교류가 점진적으로 이어지고 있다. 그러나 2008년 7월 발생한 금강산 관광객 피살사건으로 인한 사고 진상조사 및 책임소재, 재발방지 대책 등을 둘러싸고 남북간 입장차가 첨예하게 대립하고 북한 핵문제 해결의 난항으로 남북관계는 급속도로 냉각되었다.²⁷⁾ 개성관광도 2008년 11월 개시 1년 만에 중단되면서 남북관광 사업은 전면 중단되는 상황을 맞이하게 되었다.²⁸⁾

2) 해양수산분야 남북협력사업

(1) 수산부문 협력사업의 난항

2000년 12월 제4차 남북장관급회담에서 북한당국은 '남북 당국자간 어업협력 회담'을 제의하였고, 북측은 '남측에게 북측어장의 일부를 제공할 의사가 있음'을 공식적으로 제의한 바 있다. 조·중 협정에 의해 300척의 중국어선이 입어하도록 되어 있었으나, 실제로는 900척 이상의 대형어선들이 조업하는 상황으로 파악되었다. 또한 서해 특정수역의 경우에도 중국 어선에 의한 자원고갈이 심각한 수준이었다. 그러나 제3차 남북장성급회담에서 북측이 서해상의 NLL 문제를 제기함에 따라 수산부문협력사업은 새로운 활로를 찾지 못하고 더 이상 진전되지 못하고 있다.²⁹⁾

(2) 남북해운 협력

2005년 8월 1일 정식으로 발효된 남북해운합의서와 그 부속합의서는 남북한 해

27) 통일부, 『2009 통일백서』, 2009, 104~105쪽.

28) 문화체육관광부, 『관광동향에 관한 연차보고서』, 2009, 31쪽.

29) 홍성길·이현동·장학봉, 『전계서』, 한국해양수산개발원, 2006. 65~69쪽.

운협력에 있어서는 가장 기본적인 질서를 규율하고 있다고 할 수 있다.

남북해운합의서의 적용범위는 남과 북의 선박이 제4조 제2항에 지정된 항구간을 직접 운영하거나³⁰⁾ 제3국을 경유하여 남과 북 사이의 항구간을 운항하는 경우에 해당되며, 제3국과 상대측 항구간의 화물 또는 여객을 운송하는 경우에는 적용되지 않는다. 남과 북은 쌍방간의 해상항로를 나라와 나라 사이가 아닌 민족내부의 항로로 인정하고, 남측의 인천·군산·여수·부산·울산·포항·속초항과 북측의 남포·해주·고성·원산·홍남·청진·나진항간에 해상항로를 개설하며, 향후 남과 북이 합의하여 추가 해상항로를 개설하여 운영하기로 하고 이를 일부 실행중에 있다.³¹⁾

Ⅲ. 남북한 공동 해양관광개발의 방향

1. 공동 해양관광개발의 문제점과 효과

1) 공동 해양관광개발의 문제점

지금까지의 남북한 관광교류협력의 진행추이를 검토해 볼 때, 남북한간의 공동해양관광개발에는 여러 가지 문제점들이 내포되어 있다.

첫째, 분단상황이 50년에 이르러 상호불신과 군사적 경쟁관계로 인한 냉전체제가 가져오는 인식의 차이이다.

둘째, 관광외적 상황에 의해서 관광교류협력이 크게 영향을 받는다는 점이다. 금강산관광에서처럼 관광교류협력이 군사문제나 정치문제와 연계되어 작용하는 한, 남북한 관광교류협력의 진정한 발전은 이후에도 기대하기가 어렵다.

셋째, 관광협력을 위한 정부차원에 있어서의 구체적인 보장이 아직까지 마련되어 있지 못하다는 점이다. 이 문제는 향후 내륙에서나 해양에서나 남북한 관광교류협력의 실질적인 진전을 위해 최우선적으로 해결되어야 할 과제라고 할 수 있다. 정부간의 공식협정이 없이는 민간기업들의 적극적인 참여를 기대할 수 없으며 분쟁이나 사고 발생시 그 해결대책이 마련되기도 어렵다.³²⁾

30) 남측의 인천·군산·여수·부산·울산·포항·속초항과 북측의 남포·해주·고성·원산·홍남·청진·나진항간의 해상항로와 향후 남과 북이 합의하는 추가 해상항로.

31) 한국법제연구원, 『남북한의 해양관련법제와 남북한 협력방안 연구』, 2008, 90~91쪽.

32) 이연택, “남북관광협력을 위한 기본구상”, 『남북관광자원 공동개발에 관한 연구』, 교통개발연구원, 1993, 194쪽.

2) 남북한 공동 해양관광개발의 의미와 효과

남북한 공동 해양관광개발은 정치적으로 남북관계 개선, 한반도 긴장 완화 및 평화체제 구축기반 조성 등에 기여할 것이다. 이 과정에서 남북한 당국간에 신뢰가 형성되면 이는 여타의 남북교류협력 확대, 나아가 전반적인 남북관계 개선으로 이어진다.

경제적으로 남북관광사업은 직접적으로 북한의 경제난 완화에 기여한다. 공동 해양관광개발로 인한 투자와 개발완료 후 남한 관광객의 방문은 조건 없는 무상경제원조 효과와 같기 때문에 북한의 경제회생에 도움이 될 수 있고, 향후 남북간의 경제적 격차도 줄이는 길이므로 통일비용도 절감될 수 있다.³³⁾ 관광사업은 북한의 외국인 투자 유치확대에도 기여한다. 남한에 대한 외국인 투자자는 한반도 정세에 민감한 영향을 받기 때문에 남북관광사업은 남한의 유리한 투자 환경 조성에도 공헌할 것이다.

사회문화적 측면으로 남북관광사업은 남북한 주민의 문화적 이질감을 해소하고 민족적 동질성을 회복하는 데 기여할 것이다. 상대방 지역에 대한 접근과 방문이 자유롭지 못했기 때문에 상대방에 대해 가질 수밖에 없었던 오해와 불신을 해소하는데 관광교류는 중요한 역할 수행이 가능하다. 아울러 국민여가공간의 확대 및 국내외 관광객의 해양관광에 대한 욕구충족에도 도움이 된다.³⁴⁾

2. 남북한 공동 해양관광개발의 기본원리와 방향

남북한 공동 해양관광개발이란 남북교류협력의 공동목표를 달성하기 위하여 남북한 해양관광자원의 관광적 가치를 상호보완의 차원에서 최대한 표출시키는 동시에 잠재관광시장과 표적관광시장의 요구와 욕구를 충족시키며 외래관광객의 적극적 유치를 도모하기 위한 남북한 간의 체계적이고 협동적인 프로그램의 총체적 공동 수행체계를 의미한다.

남북한 공동 해양관광개발의 기본원리와 방향은 다음과 같이 설정할 수 있을 것이다.³⁵⁾

33) 권영섭, “남북 관광교류협력의 문제점 및 잠재력”, 『한국관광정책』, 2000. 가을호, 한국관광연구원. 28쪽.

34) 양문수, “관광을 통한 남북협력증대방안”, 『한국관광정책』, 2007. 가을호, 한국문화관광연구원, 39~40쪽.

1) 남북한 해양관광개발의 기본원리

① 평등성

남북한은 공동 해양관광개발의 수행과 그 성과의 배분에 있어 동등한 자격을 가지며 공동협력의 원인과 결과에 있어 공동의 책임을 갖는 것을 원칙으로 한다.

② 상호협력

남북한은 공동 관광개발 관련 활동의 수행에 있어 안전보장, 정보제공 등 공동의 목표를 위해 필요로 하는 모든 편의를 제공할 것을 원칙으로 한다.

③ 상호보완

남북한은 공동 관광개발의 부문별 수행에 있어 남북한이 각기 보유하고 있는 약점을 상호보완하고 장점을 극대화할 수 있도록 함을 원칙으로 한다.

2) 남북한 해양관광개발 기본방향

① 관광상품의 매력극대화

남북한 해양관광자원의 공동개발은 그 대상이나 소재의 선정에 있어서 관광객의 최대 만족을 도모하기 위하여 관광매력성의 극대화에 역점을 둔다.

② 남북한 관광자원 및 노하우의 상호보완적 결합

남북한 공동개발은 남북한의 해양관광 자연 및 문화자원과 남측의 노하우를 최적의 형태로 결합시킴으로써 개별 자원요소의 가치를 향상시킨다.

③ 한반도 관광이미지 제고 고부가 상품의 개발

첫째, 분단국의 특수성과 평화적 공간이미지를 창출할 수 있는 이미지 제고상품을 적극 개발함으로써 기존에 형성된 부정적 측면의 한반도 이미지를 개선하며, 관광매력성을 증대시킨다. 이를 위하여 한반도에 자유와 평화를 상징하는 지역이미지를 강화한다.

둘째, 기존의 부정적인 북한이미지를 개선할 수 있는 매력적인 북한의 관광이미지를 개발한다. 이를 위하여 북한의 우수한 자연경승지를 국제관광시장에 마케팅 포지셔닝 한다.

셋째, 남북한의 지역별 특수성을 부각하고 계절성을 극복할 수 있는 관광상품을 자원성의 상호보완차원에서 남북한 공동연계상품을 개발한다. 동해와 서해의 차별화된 해양문화관광상품의 고부가가치화와 자연관광자원이 가지는 한계인 계절성을 극복할 수 있는 21세기형 첨단·복합 해양상품개발이어야 한다.

35) 한국관광공사 . 『관광목적지로서 북한의 매력도 구조체계에 관한 연구』 1993, 149~155쪽.

3. 남북한 공동 해양관광개발의 실제방안

남북관계가 어려울 때 일수록 공동사업에 대한 연구와 고민을 깊이 하여야 하며 논리적으로나 현실적으로 북한을 설득해서 공동으로 추진할 수 있는 사업분야를 만들어 내야한다. 여기서는 남북한 공동 해양관광개발사업으로 실현가능한 분야를 기존연구를 기초로 하여 발전시키고자 한다.

(1) 서해연안 해양평화공원 지정 관리를 통한 생태관광 육성

해양평화공원은 연안·해양에서 생물종 다양성, 천연자원, 문화자원의 보호를 위해 법제도를 비롯한 관리수단을 활용하여 효과적으로 관리하는 보호구역을 국가 또는 지역 간 갈등이 존재할 경우 접경보호구역의 틀을 평화 정착까지 확대한 것이다. 그러나 국제사회의 해양평화공원의 틀을 그대로 남한과 북한에 도입·적용하는 것은 한계가 있다. 남한과 북한의 정치·군사적 특수 관계, 접경 연안지역의 사회경제적 낙후성을 충분히 고려해야 한다. 즉, 한반도 해양평화공원은 평화정착과 생태적 가치의 보전에 충실하면서도 ‘낙후한 지역경제의 발전, 안보불안 해소를 통한 남북경제의 공동번영을 실현할 수 있는 사회발전 전략이 되어야 한다.³⁶⁾ 관광적으로는 지속가능한 생태관광의 개념으로 접근해야 한다.

이와 유사한 해외사례로 홍해(Red Sea)의 북쪽 끝에 있는 아카바만(Gulf of Aqaba)에서 시사점을 얻을 수 있다. 아카바만 북부의 해안선 41km를 공유하고 있는 적대적인 요르단과 이스라엘은 이 지역의 산호초를 대상으로 한 생태관광사업을 활성화하기 위하여 다양한 개발 사업을 진행하고 있다. 1994년 체결된 요르단과 이스라엘 사이의 ‘평화조약과 그 부속서는 두 나라의 국경에 있는 아카바만의 개발과 보호를 위한 협력을 규정하고 있으며, 이 조약에 따라 1996년 체결된 아카바-아일랏 특별협약(Agreement on Special Arrangements for Aqaba and Eilat)은 아카바만의 환경을 보호하기 위한 공동노력에 관한 조항을 포함하고 있다. 이 특별협약에 의해 두 나라의 공유 관광자원인 아카바만의 산호초생태계를 보호하고 지속 가능하게 이용하기 위한 협력관리프로그램으로 홍해해양평화공원(RSMPP, Red Sea Marine Peace Park)프로그램을 만들었다.³⁷⁾

36) 남정호, 『서해연안 해양평화공원 지정 및 관리 방안 연구-II』, 한국해양수산개발원, 2006, 5쪽.

37) Crosby, M.P., B. Al-Bashir, M. Badran, S. Dweiri, R. Ortal, M. Ottolenghi, and A. Perevolotsky. 2002. "The Red Sea Marine Peace Park: Early lessons learned from program". Proceedings of cooperative research, monitoring and management program".

(2) 서해벚길 복원 및 생태·역사문화 연안 크루즈 도입

강화도~한강~임진강~예성강 하구에 이르는 삼각크루즈(Triangle Cruise)항로를 개발하는 것은 평화정착의 상징성을 높이고, 지역경제 활성화에 필요한 재원을 확보하는데 기여할 수 있다. 삼각크루즈 개발 방향은 다음과 같다.

첫째, 한강 하류 수중보에 중급규모 출항지를 관광 어메니티, 생태 워터프런트와 연계하여 건설하도록 한다. 삼각크루즈에는 지역의 역사문화, 하구습지(한강, 예성강), 생활민속을 소재로 생태·역사문화 관광을 주요 주제로 설정한다.

둘째, 크루즈 선박과 육상관광, 해외관광을 연계하여 시너지 효과를 극대화 할 수 있도록 한다. 크루즈 선박의 생태문화 관광을 강화군, 예성강 하구, 개풍군일대 등 육상관광과 연계하도록 한다. 또한 강화군~해주항~장산곶~백령도를 연계하는 외해 크루즈는 별도 노선으로 운행하며, 물범의 서식지 및 초여름·가을 이동 경로를 활용한 생태관광은 별도로 추진한다.

셋째, 장기적으로 북한의 '개성~해주~웅진군을 연결하는 육로관광' 및 '북한~백령도 연계 관광' 사업을 검토할 수 있다.³⁸⁾

(3) 해주항을 아시아의 미항, 지구촌 평화의 항만으로 개발

북한 서해안의 대표항구인 해주항 개발은 환경친화적 수변공간(waterfront)으로 조성하고, 다목적 기능을 담당하는 경쟁력 있는 미항으로 개발할 필요가 있다.

남북이 공동으로 해주항 개발을 추진하면서 '아시아 미항, 평화의 항만으로 개발 방향을 설정할 경우 국제금융기구 등으로 부터 재원을 조달할 때 유리할 뿐만 아니라 국제사회에 평화 이미지를 높일 수 있을 것으로 기대된다. 개성공업지구와 차별성을 유지하고, 해주만의 가치와 독특한 특성을 고려할 때 해수에 입지할 산업은 수산물 가공, 유통, 해양관광을 개발하는 것이 경쟁력을 확보할 수 있을 것으로 판단된다. 서해5도와 북한 황해도를 통합한 환상형 관광거점으로서 뿐 만 아니라 고급휴양지로 개발하여 다른 지역과 차별화를 꾀하도록 한다.³⁹⁾

(4) 개성~강화 역사 문화 관광연계 개발

개성과 강화는 지리적으로 연접한 지역이다. 개성의 선죽교, 박연폭포 등 고려문화유산과 강화도의 고려 및 조선 역사문화 유적을 결합함으로써 이 지역의 역사문

Proceedings of IUCN/WCPA-EA-4 Taipei Conference, March 18~23, 2002, Taipei Taiwan pp. 233~248

38) 남정호, 『상계서』, 한국해양수산개발원, 2006, 198~199쪽

39) 한국해양수산개발원, 『서해연안 해양평화공원 지정 및 관리방안연구(III)』, 2007. 183~185쪽.

화 관광을 활성화 할 수 있다. 또한, 개성~강화 연접지역은 인천경제자유구역과 개성공업지구로 대표되는 남북간의 산업엔진의 중심 및 연계지역으로서 물류 및 인적 교류의 중심축을 형성하리라 전망된다. 특히, 인천경제자유구역과 개성공업지구를 연결하는 교통인프라 연결에 강화가 최적지로 등장함에 따라 개성과 강화의 역사·문화 관광연계가 현실화 될 가능성이 많아지고 있다.⁴⁰⁾

(5) 동북아 관광패키지 및 크루즈 상품의 개발

남북한과 주변국가(일본, 중국, 러시아)를 연결하는 관광상품을 개발하여 지역의 관광매력성을 향상시킴으로써 외래관광객의 유치를 촉진한다. 동해시는 「일본 사카이미나토~동해~러시아 블라디보스톡」을 연결하는 신 국제항로를 운영 중에 있고, 속초시를 중심으로 한 「속초~일본 니이가타~러시아 자루비노~중국 훈춘」을 연결하는 항로 개설에 대한 한, 중, 일, 러 4개국 간의 합작회사가 설립되어 운영되고 있다.⁴¹⁾

속초와 동해에서 운항되는 기존의 노선에 북한의 원산이나 나진, 선봉을 잇는 남·북한~일본~중국~러시아의 동북아 관광패키지 및 크루즈 상품을 만들면 동북아 역내관광을 완성할 수 있다.

(6) 설악산-금강산 연계개발 : 남북 강원 속초-원산지역의 국제관광 특구화

기존의 금강산관광 프로그램이 종전의 '모기장 관광', '등산관광' 스타일에서 벗어나지 못하는 한, 우리 정부의 보조금 지급 없이는 그 자연적 수명은 단명이 될 공간이 크다. 따라서 남한 최대의 대표적 관광지인 설악산권과의 연계를 통한 내륙·산악·해양을 아우르는 연계개발 시너지의 극대화를 도모해야 한다. 속초와 원산을 중심으로 한 넓은 권역을 대상으로 걸출한 자연관광자원을 바탕으로 해양수족관, 워터파크, 수상호텔, 마리나 등의 최첨단·대규모 21세기형 복합 해양관광시설, 한 국적 문화콘텐츠 개발과 다양한 국제이벤트 개최 등을 통해 매력적인 국제관광 특구화 하여야 한다.⁴²⁾ 세계유일의 분단지역을 연결하는 관광특구 설치로 국제적 경쟁력과 세계평화의 상징지역으로서의 브랜드를 확보할 수 있다.

40) 김영봉·이문원·조진철, 『북한 관광자원의 효율적 활용방안에 관한 연구』, 국토연구원, 2006, 101~102쪽.

41) 김영봉외, 『남북경협 활성화 시대에 대비한 동해연안 남북접경지역의 평화적인 이용방안』, 국토연구원, 2008, 94쪽.

42) 신동주, 『21세기를 향한 동해안 종합 해양관광개발방안』, 강원발전연구원, 1998, 55~61쪽.

IV. 남북한 공동 해양관광개발을 위한 정책지원방안

남북한이 동·서해 접경해역에서 공동 해양관광개발을 포함한 남북교류 협력 사업을 추진하기 위해서는 정치적으로는 남북한 긴장완화 및 상호신뢰 구축이 필요하며 이와 동시에 당면한 북한 핵개발 문제의 평화적 해결이 선결과제이다.⁴³⁾

남북 공동 해양관광개발을 수행하기 위하여 공동 해양관광자원의 조사 및 시스템 구축, 재원조달 방안의 마련, 법규 및 제도 정비와 민·관간 역할분담 등으로 해양관광정책지원을 유형화하여 제시하고자 한다.

1. 해양관광자원의 조사 및 시스템 구축

첫째, 해양관광정책적 관점에서 중요한 과제 중 하나가 남북 해양관광자원에 대한 공동조사 추진이다. 어떤 가치를 지닌 자원이 어느 정도 있는지를 먼저 파악하는 것이 장기적인 정책 수립과 실제 개발사업 추진을 위한 기초적인 작업이기 때문이다.

둘째, 남북 해양관광자원 통합 데이터베이스 구축이다. 남북 해양관광자원의 공동조사가 이루어지면 조사 결과를 토대로 북한의 관광자원 데이터베이스를 구축하고, 남한에서 구축한 관광자원정보 데이터베이스와 연동하여 한반도 해양관광자원 통합 데이터베이스를 구축할 수 있다. 보다 장기적으로는 관광자원뿐만 아니라 관광통계, 관광법규, 관광투자 등 관련 데이터베이스를 확대하여 종합적인 관광정보 제공이 가능한 한반도의 관광종합정보시스템으로 확대해 나가는 것이 바람직하다.⁴⁴⁾

2. 소요재원 조달방안

(1) 정부단위 조달방안

동·서 접경해역에서의 남북 협력 사업은 국가적 숙원사업인 남북한 평화통일을 위한 기본 사업이므로 국가가 주도해야 할 책임과 권한이 있다. 따라서 남북 협력 사업에 대한 기본적인 재원 조달은 국가가 부담하는 것을 기본으로 하고, 남북 협력 사업으로 인해 혜택을 얻는 강원도, 경기도 등 지방자치단체나 민간단체가

43) 김영봉외, 『전계서』, 국토연구원, 2004, 86쪽.

44) 한국관광공사, 『남북관광사업 추진체계에 관한 연구』, 2006, 59~66쪽.

그 비용의 일부를 부담하는 것으로 한다.⁴⁵⁾ 해당 지방자치단체에 중앙정부가 교부금이나 보조금을 지원할 수도 있다.

그리고 정부가 직·간접으로 운영하는 각종기금의 활용이 매우 중요하다.

첫째, 접경지역의 교류협력 사업을 위한 국가단위의 재원은 단기적이고 간헐적인 확보보다는 보다 안정적인 지원이 따라야 할 것이다. 이를 위해서 '접경지역지원기금'을 충분히 조성하면 접경해역의 공동 해양관광개발의 지원도 가능할 것이다.

둘째, 관련법규의 개정을 통해서 개도국 지원을 목적으로 하는 대외경제협력기금을 북한에 대해서도 지원할 수 있도록 유도하는 것도 하나의 방법이다.

셋째, 남북협력기금은 1991년에 정부출연으로 250억원이 조성된 이래 2008년 12월말까지 총 9조 3,699억원이 조성되었다.⁴⁶⁾ 2005년 7월에 있었던 제10차 남북경제협력추진위원회에서 남한과 북한은 호혜와 상생의 원칙에 입각한 새로운 방식의 경제협력사업을 추진하기로 합의하였다. 합의된 사항의 이행과 관련하여 해양수산분야 협력사업에는 1,000억 원이 배정되어 있다. 이 자금의 효율적 활용이 요구된다.

넷째, 관광진흥개발기금은 2008년 말 기준으로 규모가 1조 3,874억 원으로 확대되어 관광개발 투자재원으로서 중추적인 역할을 수행해 오고 있다. 관광진흥개발기금은 금강산 관광사업에 투자된 전례가 있다.⁴⁷⁾ 이 기금의 활용역시 중요한 정부단위 조달자금이 된다.

다섯째, 농림수산식품부에서 주변국과의 어업협정체결, FTA, WTO-ODA(공적개발원조)협정 등에 따라 어업인 및 관련산업에 지원하기 위해 운영하는 수산발전기금의 용도를 확대하여 남북한 공동 해양관광개발사업에 투자하는 방법도 있다.⁴⁸⁾

(2) 민간자본 조달방안과 인센티브 제공

남북한 간 해양관광 개발사업은 초기단계에 투자비용이 막대하고 투자회수가 장기간에 걸친다는 점에서 민간자본을 유치하기 쉽지 않을 것으로 판단된다. 그러나 앞에서 살펴본 설악산·금강산 연계관광사업과 같은 경제적 타당성이 높은 사업들을 중심으로 민간자본 유치에 노력을 기울일 필요가 있다. 민간자본을 유치하고자 하는 사업들은 BTL(Build-Transfer-Lease) 등의 프로젝트 파이낸싱(PF: Project

45) 김영봉외, 『전계서』, 2006, 123~125쪽.

46) 통일부, 『전계서』, 2009, 54쪽.

47) 문화체육관광부, 『2008 관광동향에 관한 연차보고서』, 2009, 264~265쪽.

48) <http://www.susanfund.com>.

Financing)을 적극적으로 활용하여 사업을 효율적으로 추진할 필요가 있다.

이와 더불어 투자 국내·외 기업들에 대한 조세감면이나 보조금 등의 인센티브 등을 제공할 필요가 있을 것이다. 현재 외국인투자촉진법에서 외국인투자가에 대하여 내국인에 준하는 각종 법률적 혜택을 부여하고 있다. 각종 세금면제 및 제조기업에 준한 면세제도 운영, 지방정부의 토지 제공, 인·허가의 통합적 의제처리, 민관공동투자 등을 통하여 자금을 유치해야 할 것이다.⁴⁹⁾

(3) 국제기구 재원

남북 해양관광 공동개발 사업 부문에 활용할 수 있는 국제기구의 재원은 지원 성격의 재원과 융자 성격의 재원, 두 가지 측면에서 생각해 볼 수 있다. WTO-STEP, UNDP 등의 지원프로그램이 전자에 해당하고 World Bank(세계은행), IBRD(국제부흥은행), ADB(아시아개발은행)와 같은 국제금융기관을 통한 융자가 후자에 속한다.

후자인 국제금융기관이 자금력은 풍부하지만 현재 북한의 폐쇄적인 투자환경과 국제적 신뢰도를 생각할 때 현재로서는 융자가 어려운 게 현실이다. 따라서 현실적으로는 자금력은 낮지만 실현성이 높은 WTO-STEP, UNDP의 지원을 활용한 소규모 사업부터 접근하는 것이 바람직하다. 특히 UNDP는 이미 북한의 고위관리들의 경제연수 및 교육 등을 지원하고 있으며 WTO-STEP의 경우는 재단 본부가 우리나라에 설치되어 있으므로 유리한 조건을 적극적인 활용하는 것이 필요하다. 자금력이 풍부한 금융기구의 융자는 이러한 지원 프로그램에 북한이 적극적으로 참여하여 국제사회의 신뢰를 얻고 국제적 신인도가 향상된 후 대규모 개발계획에 이용하는 것이 바람직할 것으로 보인다.⁵⁰⁾

3. 남북한 해양수산협력에 관한 특별법 및 남북한 해양관광협정 체결

현재 남북관계에 관한 국내 법체계를 살펴보면 「남북관계 발전에 관한 법률」, 「남북교류협력에 관한 법률」, 「남북협력기금법」 등 세 법률이 기본3법의 역할을 하고 있다. 그러나 현행 한정된 남북한 관련법에 의해서는 정부 각 부처를

49) 신동주, “해양관광발전을 위한 여건분석과 정책과제” 『해양정책연구』, 제22권 2호, 2007, 211쪽.

50) 신용석외, “북한의 관광개발 확대 예상에 따른 과제와 대책”, 『남북관광 교류협력 활성화 방안』, 한국문화관광연구원, 2005. 103~104쪽.

포함한 중앙행정기관들이나 지방자치단체들이 각 기관의 특성과 전문성을 살려 남북간 교류협력사업을 추진하기에는 상당한 애로가 따른다. 따라서 이러한 사항을 체계적·현실적으로 규율할 수 있는 법규범, 즉, 남북간 교류협력사업의 수행에 관해 구체적으로 규율하는 법규범이 필요하다는 것이다.⁵¹⁾

남북접경바다에서의 협력사업 추진을 제도적으로 뒷받침 할 수 있도록 하기 위해서 남북간에 가칭 '남북한 해양수산협력에 관한 법'이라는 특별법을 제정해야 할 것이다. 혹은 이러한 특별법 제정이 여의치 않다면 기존의 '남북교류협력에 관한 법률'을 정비하고 나아가 군사시설보호법, 수도권정비계획법 등을 개선·보완하도록 해야 한다.⁵²⁾

북한이 금강산 및 개성에 이어 북한해역을 관광개방 할 경우 북한에 대한 관광수요는 대폭 증가할 것으로 예상되며, 이를 효과적으로 처리하기 위해서는 우선적으로 이를 제도적으로 뒷받침 할 수 있는 남북한 해양관광협정 체결이 반드시 필요하다고 본다. 남북한 당국간의 해양관광협정체결은 남북간의 교류를 활성화 할 수 있는 제도적 시스템을 갖추는 것을 의미하며, 이는 상호 행정적 비용과 부담을 줄이는 동시에 관광객의 불안감을 해소하고 남북한 교류를 활성화하는 데 크게 기여할 수 있을 것이라 생각된다.⁵³⁾ 해양관광협정 체결 당사자는 남한의 통일부와 국토해양부, 북한의 국가관광총국과 수산성 등이 될 수 있을 것으로 판단된다.

4. 남북해양관광교류협의회 또는 남북해양수산관광협력추진위원회 구성

남북한간에 해양관광개발과 관련된 협력사업을 계속적으로 추진해 나갈 주체에 대해서도 합의가 이루어져야 할 것이다. 이의 효과적인 추진을 위해서는 '남북해양관광교류협의회'를 구성할 필요가 있다. 남한측의 통일원과 국토해양부, 한국관광공사 등의 대표와 북한측에서는 수산성, 국가관광총국과 조선국제여행사 등이 대표로 참가하여 해양관광 교류협력 사항을 조정·협의하고 여기서 발생할 수 있는 분쟁을 해결할 수 있는 방안이 마련되어야 할 것이다.⁵⁴⁾

2007년 남북정상회담 이후 남북한 경제분야 총괄 협의체가 기존의 차관급인 남북경제협력추진위원회에서 부총리급의 남북경제협력공동위원회로 격상되었다. 이

51) 한국법제연구원, 『전개서』, 2008, 106쪽.

52) 김영봉의, 『전개서』, 국토연구원, 2004, 159쪽.

53) 박기홍, 『북한의 관광개방 확대 예상에 따른 과제와 대책』, 한국관광연구원, 2007, 36쪽.

54) 김영윤, 『북한의 관광실태와 남북한 관광분야 교류·협력방안』, 민족통일연구원, 1997, 2쪽.

에 따라 남북경제협력공동위원회 제1차 회의가 2007년 12월 4일 부터 6일까지 서울에서 개최되었다. 여기서는 조선협력단지 건설과 민간선박의 해주 직항로 통과, 통행질서 등의 문제들을 협의추진하기 위하여 「남북 조선 및 해운협력분과위원회」를 구성하기로 하였다. 이 위원회를 해양, 수산, 항만, 환경분야 뿐만 아니라 관광분야를 포괄하는 「남북해양수산관광협력추진위원회」로 확대 개편하는 것도 바람직하다고 생각된다.

5. 정부, 민간의 역할 분담과 국제기구 등의 참여

정부와 민간의 역할 분담이 중요하다 우선 정부 역할에 대한 범위 설정 및 근거를 마련하는 것이 필요하다. 예컨대 정부는 어느 수준과 범위에서 지원자와 기획자의 역할을 수행할 것인가 하는 문제부터 정리해야 한다. 원론적인 수준에서 보면 사업성 확보를 위한 정부의 지원은 불가피 하지만 정부에 대한 기업의 과도한 의존·요구 및 도덕적 해이의 문제 또한 부정하기 어렵기 때문이다. 또한 정부의 기획자 역할이 과도하면 민간 기업을 위축시킬 우려가 있다. 결국, 정치적인 불안정 상황 하에서 남북교류협력의 일환으로 남북 해양관광 공동개발은 민간이 적극적으로 개입하고 정부의 역할은 '초기 총괄적인 조정과 후기 지원'의 역할에 국한되어야 한다.

남북 해양관광개발 사업에서도 시장의 효율성을 높이기 위한 민간 참여 확대가 필요하지만 민간 단독으로 북한과의 협상을 통한 사업권 획득은 과다경쟁의 피해나 금강산관광 같은 문제가 나타날 수 있으므로 우리 내부적으로 컨소시엄 형태를 취하고 컨소시엄 내에 다양한 민간 기업이 참여하는 형태가 바람직할 것이다. 컨소시엄의 구성방법은 주사업자를 주축으로 크고 작은 업체들이 참여하는 것이 일반적이다. 보통 컨소시엄을 구성할 때는 투자위험 분산, 부족한 기술의 상호보완, 개발이익의 평등분배 등이 고려되어야 한다.

남북관계의 유동성과 동·서해 접경해역의 입지적 특수성을 감안할 때 이 지역에서의 남북한 공동 해양관광개발사업을 추진하기 위해서는 국제기구나 국내의 NGO의 역할이 중요하며, 남북한 정부도 이들을 전략적으로 활용하는 것이 필요할 것이다. 국제기구나 NGO들은 동원 가능한 재원은 크지 않으나 남북한의 문제발생시 중재자나 감시자의 역할을 할 수 있다. 그리고 북한의 국제적 이미지 개선, 지속가능한 생태관광에 대한 모니터링, 남북한 공동 해양관광개발사업의 홍보를 위하여 중요한 역할을 할 수 있을 것이다.

V. 결 론

관광개발은 외화가득율이 높고 자원의 공유를 통하여 지역간·국가간 협력이 가장 용이한 분야로 손꼽히고 있다. 북한도 대규모의 투자 없이 현재의 관광자원을 기반으로 많은 외화를 획득할 수 있다는 인식하에 관광분야에 많은 관심을 표명하고 있다. 특히 내륙과 달리 남북 주민간 접촉을 차단할 수 있고 내륙접근성이 절대 미비한 북한의 사정상 북한의 해양관광개발에 대한 관심은 높을 수 밖에 없다. 그러나 해양관광개발은 대규모 투자, 전문기술 그리고 대량의 고급수요가 필수적이기 때문에 북한 단독으로 추진하기는 어려울 것이다. 따라서 해양관광개발은 어떤 협력사업보다 남북한 공동 협력사업으로서 우선순위가 높다고 볼 수 있다.

이러한 관점에서 본 연구는 그동안 동·서해 접경해역에서의 군사적 충돌과 대립으로 인한 남북한 긴장관계를 평화적인 협력체제로 유도하여 궁극적으로 남북통일에 기여하기 위한 우선적으로 선택가능한 해양정책으로서⁵⁵⁾ 해양관광 공동개발의 제 사안을 살펴보고 그 정책적 지원장치를 마련하고자 하였다.

이 연구의 한계는 첫째, 최신 북한자료 수집의 한계와 이 부문에 대한 국내의 연구의 절대부족, 둘째, 현재 극도로 악화된 남북상황에 따른 설문분석 결과의 수용 문제, 셋째, 북쪽 관련당국자에 대한 접근 불가 등의 이유로 이 연구의 주제가 '남북간 공동 해양관광개발 방안' 이면서도 제한적이고 정성적으로 남한의 관점에서만 접근했다는 한계가 있다.

참고문헌

- 권영섭, " 남북 관광교류협력의 문제점 및 잠재력", 『한국관광정책』 가을호, 한국관광연구원, 2000.
- 김영봉·이문원·조진철, 『북한 관광자원의 효율적 활용방안에 관한 연구』, 국토연구원, 2006.
- 김영봉의, 『남북경협 활성화 시대에 대비한 동해연안 남북접경지역의 평화적인 이용방안』, 국토연구원, 2008,

55) 해양정책에 있어서 다른 부문의 해양활용보다 해양관광개발에 더 높은 우선순위를 부여해야 하는 당위성은 해양개발의 선협국인 미국 등의 해양관련산업의 경제성과 성장률이 높게 나타나고 있다는 선례에서도 찾을 수 있다. 미국의 해양관련산업의 투자효율예측을 이익 대 비용으로 분석한 결과를 보면 그 중에서도 해양관광개발은 8.1배에 달하여 어업 5.8배, 해저광물채굴 3.7배 보다 이익이 높다(광주·전남발전연구원, 『광주·전남비전 21』, 1996, 32쪽.).

- _____, 『평화벨트 구축을 위한 서해 남북접경지역 이용방안』, 국토연구원 2004.
- 김영윤, 『북한의 관광실태와 남북한 관광분야 교류·협력방안』, 민족통일연구원, 1997.
- 김홍배·김영봉, “남북한 평화증진을 위한 접경지역의 협력적 이용방안”, 『통일정책연구』 제17권 1호, 2008.
- 남정호, 『서해연안 해양평화공원 지정 및 관리 방안 연구-II』, 한국해양수산개발원, 2006.
- 문화체육관광부, 『2008 관광동향에 관한 연차보고서』, 2009.
- 박기홍, 『북한의 관광개방 확대 예상에 따른 과제와 대책』, 한국관광연구원, 2007.
- 신동주, “해양관광발전을 위한 여건분석과 정책과제” 『해양정책연구』, 제22권 2호, 2007.
- _____, 21세기를 향한 동해안 종합 해양관광개발방안, 강원발전연구원, 1998.
- 신용석외, “북한의 관광개방 확대 예상에 따른 과제와 대책”, 『남북관광 교류협력 활성화 방안』, 한국문화관광연구원, 2005.
- 양문수, “관광을 통한 남북협력증대방안”, 『한국관광정책』, 가을호, 한국 문화관광연구원, 2007.
- 이연택, “남북관광협력을 위한 기본구상”, 『남북관광자원 공동개발에 관한 연구』, 교통개발연구원, 1993.
- 최정윤·박성쾌 외, 『21세기 통일기반구축을 위한 남북한 수산협력방안』, 해양수산부. 2000.
- 통일부, 『2009 통일백서』, 2009.
- 한국관광공사 . 『관광목적지로서 북한의 매력도 구조체계에 관한 연구』 1993.
- _____, 『남북관광사업 추진체계에 관한 연구』, 2006.
- 한국법제연구원, 『남북한의 해양관련법제와 남북한 협력방안 연구』, 2008.
- 한국해양수산개발원, 『서해연안 해양평화공원 지정 및 관리방안연구(III)』, 2007.
- 광주·전남발전연구원, 『광주·전남비전 21』, 1996.
- 홍성걸·이헌동·장학봉. 『남북수산협력기금사업의 효율적 추진방안 연구』, 한국해양수산개발원, 2006.
- A. Mathieson and G. Wall, *Tourism: Economic, Physical, and Social Impacts*, Longman Inc, 1982.

Crosby, M.P., B. Al-Bashir, M. Badran, S Dweiri, R. Ortal, M. Ottolenghi, and A. Perevolotsky. 2002. "The Red Sea Marine Peace Park: Early lessons learned from program". Proceedings of cooperative research, monitoring and management program". Proceedings of IUCN/WCPA-EA-4 Taipei Conference, March 18~23, Taipei Taiwan 2002,

<http://www.susanfund.com>.

R. Cleverdon and A. Edward, International Tourism to 1990, ABT Associates Inc, 1982.

World Travel & Tourism Council, 2nd Annual Report, Brussel, 1992.

The Marine Tourism Co-Development of the South-North Korea and Policy Support Devices

Abstract

North Korea is hoping get more international aids and cooperations with facing serious difficulties in the domestic economies, but it is expected to be hard to induce foreign direct investments due to the lots of existing negative factors in the credibility, profitability, bad images, and so on.

On the other hand, in South Korea, the demands of the places and facilities for the leisure & tourism have been skyrocketed with the fast economic growth during the last three decades, especially in marine tourism. As the Korea peninsula is surrounded with sea in three sides, North and South Korea must utilize these area qualitatively and quantitatively for advance of entire cooperation. The cooperation through sea has some restraint factors. They may occur unexpected conflict and need enormous infrastructure investment for the further cooperation. In the other side, it has some advantages such as, it can avoid direct contact between both people for North government.

Even though inter-Korean relationship is facing temporary cooling time recently, The marine tourism co-development of the South-North Korea is a potential and important factor for enhancement of the reconciliation and cooperation. Furthermore, it can achieve unification of two Koreas. This study reviews many factors and suggests marine policy Support devices for The marine tourism co-development between South-North Korea.

Key Words : marine tourism, co-tourism development, marine policy