

강릉공항 국제화와 영동지역 관광산업 발전방안

정 의 선*

〈 목 차 〉

- | | |
|----------------------|--------------------------------|
| I. 서 론 | Ⅲ. 영동지역 관광산업의 발전방안 |
| Ⅱ. 영동지역 관광산업의 구조적 분석 | 가. 강릉공항 국제노선 취향과 시설규모 |
| 가. 영동지역 관광산업의 현황 | 나. 강릉-오사카간 국제항공노선 취향과 관광산업의 발전 |
| 나. 외국인 관광객의 구조적 분석 | |
| 다. 외국인의 관광지별 선호도 분석 | |
| | Ⅵ. 결 론 |

I. 서 론

우리 나라 국토의 전부가 가는 곳마다 체증에 시달리고 있다. 땅과 길이 좁고 자동차는 기하급수적으로 늘고 있는데 싱가포르나 일본, 또는 다른 선진국에 비해 교통부문의 연구와 투자를 게을리 해왔기 때문이다. 따라서 교통체증으로 인한 낭비가 하루 1백 32억원, 연간 4조 8천억원에 달하고 있다.¹⁾ 매년 경부고속도로 절반정도를 건설할 수 있는 돈을 길에다 버리고 있는 실정이다.

우리 나라 제일의 청정관광지인 영동지역의 도로교통망도 예외는 아니다. 도로교통량 통계연보 1993에 의하면 지난 1992년말 현재 새말-강릉간 영동고속도로의 하루 평균통행량은 전년도에 비하여 15.3% 증가하여 약 1만 1천 6백대나

*경제학박사, 동해전문대학 교수

1) 주명건 「1993」 참조

된다. 또한 동해-강릉간인 동해고속도로의 하루 평균 통행량은 전년도에 비해 33.2%나 급증하여 1만 4천대를 훨씬 웃도는 양으로써 영동고속도로의 1만 6천 6백대보다도 21.9%나 크게 앞지르고 있다.

그러므로 2차선 고속도로의 하루 평균 적정통행량 9천대를 초과한지는 이미 옛날이야기가 되어버렸으며, 그 적정통행량 가운데에서도 화물차량 운행이 절반을 차지하고 있다. 영동지역을 둘러싸고 있는 도로교통망은 광업, 수산업을 중심으로한 2차, 1차 산업의 비중이 도내의 다른 지역에 비해 높은 산업구조상의 이유 때문에 물류이동에 따른 화물차의 통행량이 많다. 따라서 국도, 고속도로 할 것 없이 커브와 굴곡이 심한 비좁은 2차선 도로에서 화물차를 중심으로 차량들이 항상 복잡하게 뒤엉켜 있어 산업도로, 관광도로 그 어느 것도 역할을 수행하지 못하고 있는 실정이다.

특히 화물차량의 경우는 가속이 완만하고 기동성이 떨어져서, 교통흐름에 방해가 됨은 물론이고, 다른 운전자의 전망을 가릴 수 있기 때문에 많은 교통사고를 유발하고 있는 것이 현실이고, 나아가서는 교통혼잡비용까지도 크게 초래하고 있다.

이러한 열악한 도로교통망의 현실속에서 1992년 말 현재 우리 나라 총 입국 관광객의 4.9%, 강원도를 찾아온 외국인 관광객의 97.6%인 15만 7천명이 영동지역 11개 시군의 수려한 관광지를 찾아왔다.²⁾

외국인 관광객이 영동지역을 찾아와 여러 관광지를 이동하면서 체재하는 것은 관광산업내에서 산업간의 전후방연쇄효과를 크게 유발하여 우회도를 높임으로써 관광산업의 고부가가치를 실현할 수 있는데 기존 도로교통망은 교통체증 때문에 역부족이라고 판단된다.

따라서 영동지역에 있어서는 국도든, 고속도로든 모두 4차선이 요구되는 숙원사업인데 타당성조사라는 명분아래 시간끌기 작전에 휘말려 있는지 오래다.

또한 장차 4차선 확장계획이 입안된다 하더라도 도로 확·포장 건설에는 많은 기간이 소요되고 용지수용문제까지 안고 있기 때문에 영동지역의 관광산업의 발전도를 높이기 위한 단기적인 대책이 되지 못할 것이다.

이러한 시점에서 우리는 인식의 틀의 대전환이 필요하다고 생각한다. 하늘은

2) 여기서 영동지역 11개 시군이란 강릉시, 명주군, 평창군, 동해시, 삼척시, 군, 태백시, 정선군, 속초시, 양양군, 고성군을 의미함.

용지수용비도 안들고 도로건설비도 필요 없으며, 무제한으로 포개서 쓸 수 있는 초고속도로이기 때문에 도로망 확충만 기다릴 것이 아니라 관광객의 이동을 원활히 하여 관광산업이 지역선도산업으로 발전하기 위해서는 항공운송부문을 대폭 개선 체계화할 필요가 있다고 본다.

더욱이 관광산업이 국제적으로 가장 급속한 성장산업으로 부각되고 있고 국가 경제정책의 주요 관심산업으로 대두되고 있는 점을 감안하여 선 후진국을 막론하고 세계 모든 나라들이 관광산업 유치에 심혈을 기울이고 있다.

이러한 필요성에 입각하여 본 논문의 목적은 영동지역 관광산업의 발전방안의 일환으로 강릉공항의 국제항공노선 취항의 검토와 당위성에 관하여 제의하는 데 있다.

따라서 본 논문의 구성은 제 II장에서는 관광산업의 개념체계화속에서 영동지역 관광산업의 구조적 현황을 파악하고, 영동지역을 찾아온 외국인 관광객의 관광지별 선호도를 분석해 본다. 제 III장에서는 영동지역 관광산업의 발전을 위한 방안으로서 강릉공항 국제화의 당위성을 제의한다. 그리고 제 IV장에서는 요약과 제언으로 결론을 제시하고자 한다.

II. 영동지역 관광산업의 구조적 분석

가. 영동지역 관광산업의 현황

현대인의 여가 중 최고의 것은 관광여행으로서 지속적으로 증가하고 있다. 따라서 여기에 대한 지출경비는 거대한 마켓을 형성하고 있는데, 이 마켓을 담당하고 있는 관광산업은 아직까지 선 후진국을 막론하고 표준산업분류상 단일업종으로 취급받지 못하고 있어 국민경제상에 있어서 관광산업의 규모를 정확하게 평가하지 못한채 막연하게 평가하고 있는 실정이다.

더욱이 우리 나라의 경우 한국 표준산업분류상 세분류 및 세세분류항목에 관광산업의 부문산업들이 분산되어 있고, 실제 통계자료에는 그것마저도 다른 항목에 포괄적으로 집계되어 있어 관광산업의 얼굴을 정확하게 볼 수가 없다. 국민경제상 관광부문의 얼굴을 좀 더 분명하고 정확하게 비쳐보기 위해서는 무엇보다도 관광산업의 개념을 체계화하여야 할 것이다.

관광산업의 개념체계화를 시도하기 위해서는 산업의 개념을 따져 봐야 할 것이다. 구체적 구별 없이 흔히 사용하고 있는 산업은 세계의 개념으로 정의할 수

있다. 우선 수요의 교차탄력성(cross elasticity)에 의하여 동종 또는 대체품을 생산하는 기업의 집단을 산업으로 보는 산업조직론(industrial organization)적 개념과 현대 표준산업분류(standard industrial classification)에서 근거를 두고 있는 유사한 기술과 생산원료를 사용하여 상품과 서비스를 생산하는 기업의 집단을 산업으로 보는 산업연관론(inter industrial analysis)적 개념, 그리고 산업조직론적 산업과 산업연관론적 산업들을 특정 기준에 입각하여 유형화한 부문산업의 집단, 가령 최첨단 생산기술수준을 기준으로 전자산업, 신소재산업, 그리고 생명공학산업을 첨단산업의 집단으로 보는 산업구조론(industrial structure)적 개념으로 설명할 수 있다.³⁾

이러한 근거에 입각하여 관광산업이란 국민경제를 구성하고 있으면서 관광활동과 관련되어 있는 생산부문으로 개개의 관광영리목적의 기업집단이며, 집단이 동종유사산업별로 군집한 부문단위라 할 수 있다.

관광산업의 각 부문단위의 구성범위를 실현하기 위해서 실제의 관광행동을 생각해 보면 관광은 대개 준비, 이동, 숙박, 활동행위로 구성되어 있음을 알 수 있다.

준비는 관광에 관한 정보수집과 수배로 성립되어 있다. 준비는 교통기관, 숙박시설 등의 선택에서 예약표 입수에 이르는 일련의 행위를 가리키고 관광의 전 단계로서 없어서는 안되는 것이다. 그런데 준비에 관련하는 업종으로서 우선 여행이나 목적지에 관한 정보를 제공하는 방송 출판 등의 매스컴유니케이션을 생각할 수 있다. 확실히 관광목적의 형성에 매스컴유니케이션 각 업종의 역할은 적지 않다. 그러나 관광산업으로서의 관여정도는 높다고는 말할 수 없으며 오히려 준비에 관련된 업종으로는 관광알선업이 큰 위치를 차지하고 있다. 관광알선업의 역할에는 정보제공도 포함되어 있는데 업무중심은 교통기관, 숙박시설 등의 예약대행에 관한 것이다. 또 현재 관광알선업의 대표적 상품인 주최관광도 일체의 준비와 관광에 관한 정보패키지로 소비자의 비용을 저하시키는 장점의 측면도 가지고 있다. 따라서 관광알선업은 준비에 관련한 관광산업의 대표라고 해도 좋을 것이다.

관광알선업에는 내국인의 국외관광을 알선하는 국외여행업과 내국인의 국내관광을 알선하는 국내여행업 그리고 외국관광객의 유치 및 내국인의 국내 및 국외관광 모두를 알선하는 일반여행업으로 구분되어 있다.

3) 이경현 「1991, PP. 4-5」 참조

<표 1> 관광산업의 개념체계와 영동지역 관광산업의 현황, 1992

단위: 업체수

관광산업의 개념체계			영동지역			강원도 총 계	
			강릉권	영동남부	영동북부		총 계
준비	관광알선업	국외여행업	7	3	2	12	23
		국내여행업	16	16	10	42	72
이동	관광교통업	승용차	1,214	1,342	658	3,214	6,010
		버스	574	400	186	1,160	2,331
숙박	관광숙박업	관광호텔업	6	2	5	13	21
		보유객실 (이용율)	188,264 (46.9)	41,920 (52.1)	183,382 (48.9)	413,566 (48.3)	573,780 (46.0)
		콘도 여관	5 437	— 423	11 320	16 1180	16 2,254
외식	외식업	2326	2322	1325	5973	13,526	
활동	관광활동업	전문휴양업	3				3
		극장식당업	1				
		골프장업	2		1		3

자료: 강원도청, 관광과.

주: 1) 여기서 강릉권은 강릉, 명주, 평창군을 포함하고 있고, 영동남부는 동해, 삼척시 군, 태백, 정선을 포함하고 있으며, 영동북부는 속초, 양양, 고성을 포함하고 있음.

2) 관광교통업은 영업용 자동차 대수를 의미함.

3) 관광호텔업의 보유객실은 연간보유객실을 의미함.

<표 1>에서는 1992년 말 현재 영동지역 관광산업의 현황을 제시하고 있다. 영동지역에 있어서는 관광알선업 중 국외여행업은 12개의 업체, 국내여행업은 42개의 업체가 있다. 그 중 국외여행업체는 강릉권이 다른 지역에 비해 많으며, 국내여행업의 경우는 영동남부권이 영동북부보다 많은 업체가 있는 것으로 보여주고 있다.

한편 이동에 관련된 산업은 많으며 철도, 전세버스 렌트카 등의 자동차관련업종, 해운, 항공 등이 관광에서는 큰 역할을 한다. 더욱이 영리적 활동이라는 점

으로부터는 이탈하지만 자가용차의 보급이 관광이동에 준 영향은 부연할 수 없을 정도다. <표 1>에서와 같이 관광교통업의 영업용 자동차 권역별 보유대수를 보면 강릉권이 1800여대로 가장 많고, 이어서 영동남부권이 1700여대이고, 영동북부지역은 그 절반 정도의 수준을 이루고 있다.

그리고 숙박에 관련된 업종의 대표는 호텔과 여관이다. 숙박업은 이외에도 콘도미니엄, 유스호스텔, 가족호텔 등 새로운 형태의 시설이 점차 탄생하고 있다. 지금까지 관광산업하면 숙박업이 가장 고부가가치적 산업으로 평가되어 왔다. 그러나 최근에는 관광산업 중 타산업부문에 비하여 점차 감소하고 있는 추세이다.

1992년 말 현재 한국관광진흥법의 규정에 따라 등록된 영동지역의 관광숙박업 중에는 관광호텔업이 13개의 업체가 존재하고 있는데 강릉권에 6개의 호텔이 있어 가장 많고, 콘도는 영동북부지역이 11개업체가 있어 가장 많이 있는 실정이다.

또한 외식업은 식량이 가공되어 식품이 되고 그 위에 서비스가 융합한 것으로서 순수 관광객뿐만 아니라 풍요로운 인간관계를 즐기려는 경우가 많아져 크게 증가하고 있다. 외식업의 부가가치율은 관광산업 중 타부문에 비하여 높은 것으로 평가되고 있고, 부가가치의 구성내역에서도 피용자보수가 각각 47.1%나 차지하고 있어 관광산업내에서도 고부가가치화 되어가고 있는 추세이다.⁴⁾

영동지역의 외식업체는 강릉권과 영동남부권이 2300여개로 비슷한 수준을 이루고 있다.

마지막으로 여기서 말하는 활동이란 체재지에 있어서의 레저활동, 레크레이션 활동을 가리킨다. 특정지역에 장시간 머무르는 체재형 관광이 일반화함에 따라 체재지에서의 레저, 레크레이션 활동에 관계하는 업종은 다종다양하다. 골프 스키 수영 불링 등의 스포츠시설, 박물관 미술관 동식물원 등의 교육문화시설, 유원지로 대표되는 휴양업, 토산품 및 관광기념품 등의 쇼핑업, 유흥업, 관광농장 관광목장 관광어장 관광산림에 이르기까지 매우 다양하다. 이러한 체재지에 있어서의 모든 활동에 관계하는 업종을 일괄하여 관광활동업이라고 한다.

동해안 해안선을 따라 고성외 알프스스키장, 속초외 프라자랜드, 강릉외 용평스키장 등의 관광활동업은 전문휴양업체로서 다양한 관광욕구를 충족시켜주고 있는 것이 특색이다.

4) 참고, 「1993. p.19」 참조

그런데 스포츠용구, 토산품의 제조 등 관련의 제조업도 관광산업에 포함되는 것일까, 레저산업으로는 레저관련 용품용구의 제조업도 포함하여 생각하는 것이 일반적이다. 그러나 관련의 제조업까지 포함하면 관광산업의 범위는 끝이 없이 넓고 초점이 희미해질 우려가 없지 않다. 관광산업을 생각하는 경우에는 서어비스의 제공산업 특히 최종소비자를 대상으로 하는데에 한정하는 경향이 있고 제조업이나 관광에 관련을 가지는 서어비스업 중에서도 산업서어비스적 색채가 강한 업종에 한정하는 것이 일반적이다.

우리 나라의 경우 「'92 관광동향에 관한 연차보고서, 교통부, pp.247-276」 관광과 관련된 제산업은 한국관광진흥법의 규정에 따라 등록되어 분류된 관광숙박업, 여행업, 관광객이용시설업, 국제회의용역업, 관광객편의시설업을 관광산업으로 분류하고 있다. 따라서 대부분 학계나 관계에서는 관광진흥법에 근거하여 분류하거나 아니면 뚜렷한 목적없이 비순서화하여 분류하고 있는데 이러한 분류방법에 의한 관광산업의 평가는 실제보다 과소평가 될 소지가 크고 국민경제상에서 관광부문의 얼굴을 정확하게 비쳐 볼 수가 없다.

그러나 관광이 주로 준비-이동-숙-식-활동 행위로 구성되어 있으므로 <표 1>과 같이 준비에 관광알선업, 이동에 교통업, 숙식에 숙박업과 외식업, 그리고 활동에 관광활동업(종합 및 전문휴양업, 스포츠관련업, 유흥업, 문화오락업, 쇼핑업 등), 기타 컨벤션 산업으로 분류하는 것이 바람직할 것으로 판단된다.

이상 <표 1>의 관광산업의 개념체계에 입각하여 본 영동지역 관광산업의 현황에서 특이한 점은 제일의 관광지 영동지역에는 외국인 관광객의 유치를 주업무로 하고 있는 일반여행업체가 전무한 상태이고, 많은 투자자본이 소요되는 관광호텔의 경우 연간 보유객실에 대한 객실이용률이 저조하다는 점이다.

따라서 <표 2>에서는 영동지역의 관광호텔의 영업실적을 접근해 보기 위해 관광호텔 객실이용률을 제시하고 있다. 영동지역의 평균 객실이용률은 48.3%로 강원도 전체의 평균수준보다는 약간 상회하나 서울 71%, 제주 69%, 광주 68%, 대구 67% 수준에 비하면 심한 격차를 보이고 있으며, 전국 평균수준 64%에도 크게 미달하고 있어 경제적 효율성이 낮음을 보여주고 있다. 이러한 이용률은 자연경관을 만끽하려 청정지역에 찾아오는 내국인 관광객들은 비용부담을 초래하는 고급스런 호텔보다는 주로 관광숙박업으로 집계되지 않고 있는 여관을 선호하고 있는 것으로 예상되므로 여관의 서비스 개선체계와 이용률에 대한 통계적 실태가 요망된다.

<표 2> 영동지역 관광호텔의 연간 객실이용률, 1992

단위 : %

강릉권						영동북부				
드레곤 벨리	경포 비치	동해 관광	코리 아나	강릉 관광	임페 리얼	설악 파크	속초 비치	설악산	뉴설악	낙산
32.6	72.8	63.7	53.7	46.8	35.4	59.5	40.9	41.1	43.3	51.8
영동남부		영동 평균	강원도 평균	서울 평균	부산 평균	제주 평균	전국 평균			
뉴동해	태백									
49.6	54.1	48.3	46.0	70.0	60.0	68.0	63.0			

자료: 교통부, '92 한국관광통계, 1993

강원도청, 관광과.

주: 여기서 강릉권은 강릉, 명주, 평창군을 포함하고 있고, 영동남부는 동해, 삼척시 군, 태백, 정선
을 포함하고 있으며, 영동북부는 속초, 양양, 고성을 포함하고 있음.

또한 관광호텔의 객실이용률이 전국의 평균수준을 크게 하회하고 있는 중에서도, 용평의 드레곤벨리호텔의 객실이용률이 32.2%로 극히 낮은 수준을 보여주고 있는 반면에 강릉권 경포비치호텔과 동해관광호텔 및 코리아나호텔 즉 경포의 해변에 위치한 호텔들의 객실이용률은 평균수준을 상회하는 매우 높은 수준을 보여주고 있다.

이러한 현상은 일반적으로 관광활동은 주로 산악에서 하더라도 숙박은 일출광경을 만끽하기 위하여 해변에 위치한 업체를 선호하는 속성이 있다는 점을 예상케하게 있다. 따라서 다음절에서는 외국인 관광객의 영동지역 관광지에 대한 선호속성을 구조적으로 분석해 본다.

나. 외국인 관광객의 구조적 분석

영동지역의 외래관광객은 1990년 이후 매년 25%이상의 증가현상을 보이고 있다. <표 3>에서 보는 바와 같이 지난 1990년에는 9만 7천여명의 외국인관광객이 영동지역을 찾아 옴으로써 우리 나라 총 입국관광객 중 3.3%의 비중을 차지하던 것이 1992년 현재 15만 7천여명으로써 우리 나라 총 입국 관광객 중 4.9%의 비중을 차지하고 있다.

이러한 증가추세는 강원도 전체의 외래관광객의 흐름에서도 찾아볼 수 있다.

1990년 강원도를 찾아온 외래관광객은 우리 나라 총 인바운드 관광객 중 3.5%를 차지하던 것이 1992년에는 5.0%의 비중을 차지하고 있다. 따라서 영동지역 뿐만 아니라 강원도 전체에 있어서도 외래관광객의 증가현상은 뚜렷하다고 볼 수 있다. 특히 영동지역의 증가현상은 우리 나라의 총 입국 관광객수의 증가율에서 뿐만 아니라 강원도 전체의 외국인 관광객의 증가율을 완전히 압도하면서 1992년 현재 전년도에 비하여 29.1%의 성장률을 보이고 있다.

<표 4>에서는 1990-1992년 기간 영동지역의 외국인 관광의 구조와 성장률의 흐름을 관광지별 및 권역별로 제시하고 있다. 영동지역을 찾아온 전체 외국인 관광객 중 용평리조트는 1990년 현재 58.7%로 가장 큰 비중을 차지하고 있으며, 매년 크게 증가하여 1992년 현재에는 전년에 비하여 32.8% 증가하므로써 영동지역의 전체 관광객 중 62.0%로 여전히 가장 큰 규모를 형성하고 있다. 또한 알프스리조트는 1992년 현재 전년에 비해 무려 21배나 증가하였으며, 6.7%의 비중을 차지하고 있다.

그리고 국립공원 설악산의 경우는 1990년 현재 23.2%의 비중으로 용평리조트 다음으로 많은 외국인 관광객들이 찾아오고 있으며, 매년 증가하여 1992년 현재에도 규모의 비중상에서는 약간 감소하였으나 여전히 용평리조트 다음으로

<표 3> 영동지역의 외국인 관광객의 구조적 현황, 1990-1992

단위 : 명, %

	영동지역				강원도		한국 총입국 관광객수
	외국인 관광객수	한국전체에 대한 구성비	강원도전체에 대한 구성비	성장률	외국인 관광객수	구성비	
1990	96,760	3.3%	93.1%	—	103,971	3.5% (8.2)	2,958,839 (8.5)
1991	121,593	3.8%	93.5%	25.7%	130,110	4.1% (25.1)	3,196,340 (8.0)
1992	156,973	4.9%	97.6%	29.1%	160,836	5.0% (23.6)	3,231,081 (1.1)

자료: 교통부, 한국관광공사,

강원도, 강원통계연보, 1992

주: 1) 여기서 영동지역이란 <표 4>와 같이 영동지역의 각 관광지별 및 권역별로 집계하여 작성한 합계임.

2) ()는 강원도 및 우리 나라의 성장률을 의미함

<표 4> 영동지역 권역별 및 주요 관광지별 외국인 관광객의 구조와 성장률

단위 : 명, %

권역	관광객의 구성비 및 성장률	1990년		1991년			1992년		
	관광지별	관광객수	구성비	관광객수	구성비	성장률	관광객수	구성비	성장률
북부영동	무릉계곡	581	0.6	1,810	1.5	212	1,074	0.7	-41
	죽서루	9	0.0	0	0	-100	0	0	—
	태백산도립공원	480	0.5	75	0.1	-84	50	0.0	-33
	화암	0	0	0	0	0	0	0	—
	망상해수욕장						669	0.4	
	삼척해수욕장						66	0.0	
	기타 해수욕장						54	0.0	
	계						1,913	1.2	
중부영동	경포도립공원	240	0.2	1,326	1.1	453	3,074	2.0	132
	오죽헌	1,381	1.4	1,474	1.2	6.7	1,650	1.1	11.9
	오대산국립공원	370	0.4	1,192	1.0	222	1,187	0.8	-0.4
	용평리조트	56,829	58.7	73,228	60.2	28.9	97,253	62.0	32.8
	경포해수욕장						90	0.1	
	기타 해수욕장						48	0.1	
	계						103,302	65.8	
남부영동	설악산국립공원	22,459	23.2	33,530	27.6	49.3	35,509	22.6	5.9
	알프스리조트	0	0	486	0.4	—	10,548	6.7	2070
	낙산도립공원	2,679	2.8	2,817	2.3	5.2	1,904	1.2	-32
	오색	1,218	1.3	724	0.6	-41	1,234	0.8	70.4
	장아리조트	1,956	2.3	2,003	1.6	2.4	932	0.6	-53
	통일전망대	2,888	3.0	1,456	1.2	-50	1,118	0.7	-23
	낙산해수욕장						268	0.2	
	속초해수욕장						90	0.1	
	기타 해수욕장						127	0.1	
	계						51,730	33.0	
기타 간이해수욕장							28	0.0	
영동지역의 총계		96,760	100	121,593	100	25.7	156,973	100	29.1

자료: 강원도청, 강원통계연보, 1990-1992.

주: 1) 영동남부의 기타해수욕장은 맹방, 노봉, 어달, 추암, 후진, 덕산, 궁촌, 장호, 호산, 용화, 임원, 작은 후진의 합계임.

2) 경포도립공원은 경포대를 포함한 것임.

2) 강릉권의 기타해수욕장은 주문진, 옥계, 연곡, 안인, 등명의 합계임.

3) 오대산국립공원은 월정사와 소금강을 포함하고 있음.

4) 영동북부의 기타해수욕장은 송지호, 삼포, 하조대, 화진포, 남애, 설악, 죽도, 백도, 오산의 합계임.

22.6%를 차지하고 있다.

용평리조트와 근거리에 위치하여 산과 바다라는 상호연계성이 강한 경포도립공원의 경우는 1990년 현재 0.2%의 비중을 보여주던 것이 1992년에는 전년에 비하여 1.3배의 증가율을 보이면서 전체구성에 있어서 2.0%의 규모를 보이고 있는 반면에 국립공원 오대산과 낙산도립공원의 경우는 1992년 현재 전년에 비하여 -성장률을 보이면서 각각 0.8%와 1.2%의 비중을 보이고 있다.

다. 외국인의 관광지별 선호도 분석

<표 5>에서는 지난 1992년말 현재 영동지역 11개 시군의 관광지에 찾아온 외국인 관광객의 구조적인 특징을 찾기 위해 내국인 관광객의 구조와 상호비교하면서 ① - ⑩까지의 선호도를 나타내어 설명하고 있다.

총 15만 7천명의 외국인 관광객 중에는 62.0%가 용평리조트를 찾아 가장 선호도가 높으며 그 다음이 국립공원 설악산으로 22.6%의 비중을 이루고 있으며, 그리고 알프스리조트와 경포도립공원은 각각 6.7%와 2.0%의 비중을 차지하고 있다.

권역별로 분석해 볼때에는 영동지역의 중심부인 강릉권은 전체 외국인 관광객 중 65.8%를 차지하고 있어 영동지역내에서도 외국인들로부터 가장 선호되고 있는 지역이란 점을 알 수 있는 반면에, 흔히들 외국관광객들로부터 가장 선호도가 높을 것으로 예상되고 있는 국립공원 설악산을 중심으로한 영동북부지역은 외국관광객의 비중이 33.0%를 차지하고 있으며, 망상 무릉계곡 삼척 태백산 도립공원을 중심으로한 영동남부지역은 1.2%의 비중을 보이고 있어 외국인 관광객으로부터 철저히 외면당하고 있다는 점을 알 수 있다.

외면당하고 있는 영동남부지역의 관광지 중에서도 무릉계곡은 선호도에서 10위를 차지하고 있으며, 영동지역의 수려한 해안선을 따라 전개되고 있는 해수욕장 중에서는 망상해수욕장이 영동지역의 다른 여타 해수욕장을 압도하면서 0.4%의 비중을 차지하고 있어 외국인 관광객들로부터 인기 있는 해수욕장으로 각광받고 있음을 알 수 있다. 그러나 전반적으로 영동남부지역의 외국인 관광객의 비중이 낮은 것은 다른 지역에 비해 도로 교통망이 극히 열악하다는 점이 그 한 이유라고 판단된다.

이러한 근거는 내국인 관광객의 선호도에서도 그대로 반영되고 있다. 내국인 관광객의 선호도에서는 영동남부지역은 하나도 10위권에 들지 못하고 있는 실정이다.

<표 5> 외국인과 내국인의 영동지역 관광지별 선호도 비교, 1992

단위 : 명, %, 순위

영동지역	관광객의 구성비 및 선호도	외국인			내국인		
		관광객수	구성비	선호도	관광객수	구성비	선호도
북부영동	무 룡 계 곡	1,074	0.7	⑩	407,703	2.6	
	죽 서 루	0	0		109,246	0.7	
	태백산도립공원	50	0.0		70,063	0.4	
	화 압	-	0		76,121	0.5	
	망상해수욕장	669	0.4		384,076	2.4	
	삼척해수욕장	66	0.0		73,487	0.5	
	기타 해수욕장	54	0.0		244,048	1.5	
	계	1,913	1.2		1,364,744	8.6	
중부영동	경포도립공원	3,074	2.0	④	1,384,437	8.7	②
	오 죽 현	1,650	1.1	⑥	876,912	5.5	⑦
	오대산국립공원	1,187	0.8	⑧	990,531	6.2	⑤
	용평리조트	97,253	62.0	①	674,142	4.2	⑨
	경포해수욕장	90	0.1		747,782	4.7	⑧
	기타 해수욕장	48	0.0		170,854	1.1	
	계	103,302	65.8		4,844,658	30.4	
남부영동	설악산국립공원	35,509	22.6	②	4,401,610	27.6	①
	알프스리조트	10,548	6.7	③	336,702	2.1	
	낙산도립공원	1,904	1.2	⑤	1,289,083	8.1	③
	오 색	1,234	0.8	⑦	314,645	2.0	
	장아 리조트	932	0.6		913,531	5.7	⑥
	통일전망대	1,118	0.7	⑨	1,174,541	7.4	④
	낙산해수욕장	268	0.2		571,592	3.6	⑩
	속초해수욕장	90	0.1		47,650	0.3	
	기타 해수욕장	127	0.1		384,732	2.4	
계	51,730	33.0		9,434,086	59.2		
기타 간이해수욕장	28	0.0		281,109	1.8		
영동지역의 총계	156,973	100		15,924,597	100		

자료: 강원도청, 강원통계연보, 1990-1992

- 주: 1) 영동남부의 기타해수욕장은 맹방, 노봉, 어달, 추암, 후진, 덕산, 궁촌, 장호, 호산, 용화, 임원, 작은 후진의 합계임.
 2) 경포도립공원은 경포대를 포함한 것임.
 2) 강릉권의 기타해수욕장은 주문진, 목계, 연곡, 안인, 동명의 합계임.
 3) 오대산국립공원은 월정사와 소금강을 포함하고 있음.
 4) 영동북부의 기타해수욕장은 송지호, 삼포, 하조대, 화진포, 남애, 설악, 죽도, 백도 오산의 합계임.

외국인 관광객의 선호도와는 달리 내국인 관광객에게는 국립공원 설악산이 27.6%로 가장 선호도가 높고, 경포도립공원(8.7%)과 낙산도립공원(8.1%), 그리고 통일전망대(7.4%)와 오대산 국립공원(6.2%) 순으로 되어 있다. 외국인 관광객으로부터 가장 선호도가 높았던 용평리조트의 경우는 내국인 관광의 구성비중에서는 4.2%로 9위를 차지하고 있다.

이러한 구조분석을 통해서 알 수 있는 점은 영동지역을 찾아온 외국인 관광객들은 주로 산악과 바다의 아름다움을 함께 만끽하기 위하여 골프, 스키, 눈썰매를 중심으로 관광활동산업이 활성화되고 있는 용평리조트와 이와 근접한 경포도립공원을 중심으로한 강릉권(65.8%)을 크게 선호하고 있는데 반하여 내국인 관광객들은 설악산 국립공원을 중심으로 한 영동북부지역(59.2%)을 크게 선호하고 있는 점을 알 수 있다.

따라서 강릉권은 많은 외국인 관광객들이 찾아 오고 있는 국제 관광지이기 때문에 외국인 관광객들에게 편의를 제공할 수 있는 동시에 영동지역 관광산업이 지역선도산업으로 발전하기 위해서는 강릉을 중심으로한 영동남부지역, 영동북부지역, 그리고 영서지방을 잇는 도로교통망의 확충과 강릉공항의 국제화는 시급한 과제라고 생각한다. 그러나 도로교통망의 확충은 적정통행량을 초과한지가 이미 옛날 이야기가 되었는데도 정부의 시간끌기 작전에 휘말려 있는지 오래되었고 장차 건설계획이 수립된다 하더라도 용지수용문제까지 안고 있어 장기간의 시간이 소요될 것으로 예상된다.

그런데 하늘의 경우는 용지수용비도 안들고 도로건설비도 필요 없으며 무제한으로 포개서 쓸 수 있는 초고속도로이기 때문에 1994년 6월초 개 보수가 완공되는 강릉공항을 국제항공노선의 취항이 이루어지도록 검토해 볼 필요성이 있다고 생각된다.

그러므로 다음 장에서는 영동지역 관광산업의 발전방안의 일환으로 강릉공항의 국제선 취항의 당위성을 제외해 보고자 한다.

III. 영동지역 국제 관광산업의 발전방안

가. 강릉공항 국제노선 취항과 시설규모

"Fly and drive" 유형 즉 목적지까지는 항공기를 이용하고 목적지에서 자동차로 바꾸어 타고 관광여행을 하는 방법이 일반적으로 정착되고 있다. 그런데 우

리 나라 제일의 청정지로서 생활의 구김살을 정화해 주는 데 손색이 없는 전천후 관광지인 영동지역은 김포, 김해, 제주공항에서 연결되는 열악한 연계교통망 때문에 Ⅱ장에서 분석해 본 바와 같이 찾아오는 외국인 관광객이 우리 나라 총 입국관광객 중 4.9%에 불과하다.

따라서 우리 나라 제일의 청정관광지인 영동지역에 있어서 관광산업이 지역선도산업이 되기 위해서는 외국인관광객 유치를 위한 직접적인 통로가 열려야 되는 대책이 요망되고 있다.

물론 군용공항이라 국방과 안보란 명분 때문에 성역화되어 있어 구체적인 기술적 상황은 알 수 없으나 <표 6>에서 제시하는 바와 같이 활주로의 길이와 폭이 김해국제공항이나 광주, 대구, 예천공항과 같다. 또 <표 7>와 같이 광주, 대구공항과 같이 A-300항공기 2대를 동시계류할 수 있는 처리능력을 갖추고 있다.

대구공항의 경우 국제공항화를 추진하기 위해 일본에 전세기를 취항시키고, 국제선 전용시설은 1996년까지 신설하여 1997년부터 정기노선을 취항시킬 계획으로 되어 있다.

1994년 6월초 개 보수가 완공되는 강릉공항의 경우 이미 잠정적 결정을 한 강릉-부산과 강릉-서울간의 노선 다변화는 많은 새로운 관광수요를 창출할 것으로 기대된다. 하지만 국토의 균형적 안배와 발전이라는 차원에서 항상 뒷전에 밀려 오기만 한 영동지역이 국제관광지로 등장하여 우리 나라 입국관광객 중 거의 50%이상을 차지하다가 최근 감소추세에 있는 일본관광객의 감소를 막고, 우리 나라 관광여행수지의 적자속에서도 유일하게 큰 폭의 흑자수준을 유지하고 있는 일본 관광여행수지의 흑자규모를 더 크게 하는데에는 강릉공항의 국제화가 기여할 수 있을 것으로 판단된다.

프랑스, 스페인, 이탈리아의 관광수입은 1990년 현재 각각 2백 2십억\$, 1백 8십억\$, 그리고 1백 75억\$를 기록하고 있다.⁵⁾

그런데 우리 나라의 관광수입규모는 1992년 현재 이들 나라의 관광수입규모에 불과 약 15%-18%인 3십 3억\$에 불과한 실정이다. 따라서 굴뚝없는 산업, 관광산업의 수입을 높일 수 있는 획기적인 인식의 틀의 대 전환이 우리 나라 최고의 청정관광지인 영동지역에 적용시킬 필요성이 높은 시절이라고 생각한다.

5) 한국관광개발연구원 「1993 한국관광연감, p.920」 참조.

<표 6> 우리나라 공항의 공항별 시설규모

공 항 별		활주로 (m)	계류장 (m ²)	주차장 (m ²)	여객청사 (m ²)	화물청사 (m ²)	부지면적 (m ²)
김포	국제	3,200×60	1,047,976	199,983	165,801	75,649	7,317,640
	국내	3,600×45			35,188	4,034	
김해	국제	2,470×45	195,000	68,666	19,292	7,860	561,102
	국내				34,224	8,472	
제주	국제	3,000×45	123,850	19,470	16,000	—	2,666,783
	국내	2,000×45			30,650	3,980	
광 주		2,740×45	16,000	13,711	3,821	—	116,920
대 구		2,740×45	15,132	14,600	7,809	264	94,184
사 천		2,740×45	10,338	1,800	1,137	—	16,333
여 수		1,550×30	8,870	5,500	1,500	—	378,607
포 향		2,100×45	11,000	4,282	1,765	—	61,937
울 산		1,500×30	14,391	4,965	983	—	611,760
예 천		2,740×45	3,000	2,600	1,318	—	5,576
강 릉		2,740×45	12,558	3,333	2,048	—	70,280
속 초		1,560×30	8,101	3,272	1,017	—	126,749
목 포		1,500×30	6,275	3,500	1,584	—	72,527
군 산		2,740×45	4,968	4,621	2,033	—	94,488

자료: 교통부 항공국 공항개발과, 1993. 주: 1992년 4월말 현재의 자료임.

나. 강릉-오사카간 국제항공노선 취향과 관광산업의 발전

지난 1992년 말 현재 우리 나라를 찾아온 외국관광객수는 323만명으로써 <표-8>에서 보는 바와 같이 약 33억\$의 관광수입을 올렸는데 반해서 우리 나라 사람들이 해외로 나간 관광객수는 204만명으로써 약 38억\$의 관광지출을 하였다. 따라서 5억\$의 관광수지 적자를 가져왔다. 1인당 소비지출을 볼 때에도 우리 나라 사람들이 해외에 나가서 쓴 돈이 1857\$로써 외국관광객이 우리 나라에

<표 8> 한국 관광산업 주요국의 관광수지, 1988-1992

단위 : 백만\$

주요국	수지 연도	1988	1989	1990	1991	1992
미 국	수 입	1,188	1,277	1,155	1,133	1,211
	지 급	852	1,526	2,164	2,721	2,653
	수 지	336	-249	-1,009	-1,588	-1,442
일 본	수 입	1,953	2,159	2,287	2,159	1,895
	지 급	318	414	599	772	807
	수 지	1,615	1,745	1,688	1,387	1,088
전 체	수 입	3,265	3,556	3,559	3,426	3,272
	지 급	1,354	2,602	3,166	3,784	3,794
	수 지	1,911	954	393	-358	-523

자료: 한국은행, 외환통계연보, 1993

주: 미국, 일본 이외의 관광여행수지는 규모가 작아 제외하였음.

다는 점을 알 수 있다. 특이한 사실은 한일간의 누적적인 무역역조와는 정반대 현상이 관광산업에서는 지속적으로 유지되고 있다는 점이다. 지난 1992년말 현재에도 한일간의 무역역조는 55억 9천 7백만 달러인데 반해, <표 8>에서와 같이 관광수지에서는 약 11달러의 흑자를 이루고 있는 것이 특징이다.

한미간에는 서울올림픽이 개최되던 1988년을 제외하고는 계속해서 큰 폭의 적자를 시현해 오면서 1992년 현재에는 14억\$의 규모를 이루고 있다. 그런데 한일간의 관계는 관광지급에 비해 관광수입의 규모가 압도하면서 우리 나라 국제 관광산업의 수입규모를 주도하고 있다.

우리 나라 유일의 청정지인 영동지역은 설악산, 오대산 등 2개의 국립공원과 낙산, 경포, 태백산 등 3개의 도립공원이 있고, 지정관광지 14개소와 관광휴양지 10개소 그리고 수 많은 명사들의 자취가 숨쉬고 있는 문화유적들을 보유하고 있어 4천만 국민의 전천후 휴양지로서 생활의 구김살을 정확해 주는데 손색이 없는 제일의 관광지인데 외국인 관광객들이 직접 들어올 수 있는 길이 열려 있지 않아 영동지역의 관광산업뿐만 아니라 우리 나라 관광산업의 발전에도 커다란 문제점으로 제기되고 있다.

전술한 제 II장에 분석해 본 바와 같이 지난 '92년 말 현재 영동지역을 찾은

외국 관광객수는 약 15만 7천명으로 강원도를 찾은 외국인 관광객 중에는 97.6%를 차지하고 있으며, 우리 나라 전체 입국 관광객수에 비해서는 4.9%에 불과하다. 인바운드 관광객이 한 번에 영동지역의 여러 관광지를 같은 기간에 찾고 있는 점을 감안 한다면 입국 관광객수는 이보다 훨씬 낮은 비중을 나타내고 있을 것으로 예상된다.

따라서 외국인 관광객들이 영동지역을 직접 찾아올 수 있는 국제항공노선의 취항이 시급한 과제라고 판단된다.

관광 외화수입은 무형의 수출로서 외화가득율이 90% 이상에 이르고 있다. 이에 반해서 제조업 수출에 대한 외화가득율의 평균수준은 해외로 다시 빠져나가는 누출율이 높기 때문에 65%수준에 불과하다.⁷⁾

따라서 우리 나라를 찾아온 외국관광객의 1인당 소비지출액이 1013 달러임을 감안할 때 외국관광객 10명만 유치해도 1만 달러치 제조업제품을 수출하는 것보다 더 큰 경제적 이익을 얻을 수 있다는 점을 알 수 있다. 그렇기 때문에 제조업부문의 완전자기충족적 구조가 취약한 우리 나라로서는 그 보완적 수단으로 외국관광객 유치가 절실한 입장이다.

그러므로 이를 위해서는 무엇보다도 영동지역의 국제항공노선 취항이 시급한 과제인데, 선거 공약으로 기대에 부풀어 있던 양양의 영동신국제공항 건설도 내부적으로는 타당성 무(국무총리실 심사분석결과, 1990. 10. 22)라고 판정이 나 있는 상태이다.

따라서 현실적으로 가능성을 도출할 수 있는 강릉공항을 국제공항으로 승격시켜 국제관광 수요를 창출하는 것이 영동지역의 관광산업을 고부가가치화하는 데 크게 기여하리라 판단된다. 물론 군용공항이라 여러 가지 제도적인 어려움이 따르겠지만, 영동지역에 국한된 지역이기주의 문제라고 몰아붙이거나, 외면할 것이 아니라 국가경제의 정책적 차원에서 적극 연구 검토되어야 한다고 생각한다.

무엇보다도 중요한 것은 지난 '89년까지 우리 나라 총입국관광객 중 50.6% 수준으로 가장 큰 비중을 차지하면서 꾸준히 증가하다가 지난해 말 현재 43.3%인 약 140만명으로 매년 점차 감소 추세에 있는 일본 관광객의 유치를 높여야 한다고 생각한다. 일본관광객의 1인당 소비지출액은 1355 달러로써 전체 입국 관광객의 평균 소비지출보다도 34%나 높은 것이 특징이다.

7) 한국관광개발연구원 「1993 한국관광연감, P.253」 참조.

그리고 <표 9>에서 보는 바와 같이 약 140만 일본인 입국객 중 95.5%가 항공기를 이용하고 있는데 그중 68.9%가 김포공항으로, 18.0%가 김해공항으로, 그리고 8.6%가 제주공항으로 입국하고 있다. 미국인 입국관광객들의 92.3%가 김포공항을 이용하고 있는데 비하면 일본인 입국관광객들은 김해나 제주 등 지방국제항공을 많이 이용하고 있다는 점을 알 수 있다. 더욱이 근접한 거리에 있는 일본인 입국객들이 미국인 입국관광객들에 비해서 항구의 여객선 이용보다는 항공기를 더욱더 선호하고 있는 것으로 <표 9>에서는 설명하고 있다.

따라서 우리 나라 총 입국교포 관광객 31만명 중 60%가 일본교포이고, 일본에 거주하고 있는 총 71만명의 교포 중 37%가 오사카에 살고 있는 점을 감안하여 오사카와 강릉간의 국제선 취항을 검토해 볼 필요성이 있다고 판단된다.

오사카 국제공항은 나라타, 홍콩, 김포공항에 이어 아시아의 새로운 허부(Hub)공항으로 등장하고 있다.

전술한 바와 같이 강릉은 영동지역의 중심지역으로서 지난 '92년 말 현재 영동지역을 찾아온 외국인 관광객 중 65.8%가 강릉권을 찾아 왔다는 점을 감안한다면 영동지역의 국제공항은 영동북부지역이 아니라 강릉공항이 매우 바람직할 것으로 판단된다.

많은 건설기간이 소요되고 용지수용문제까지도 안고 있는 도로교통망 확충만 무작정 기다릴 것이 아니라 하늘은 용지수용비도 안들고 도로건설비도 필요 없

<표 9> 우리나라 외래관광객의 공항별 및 교통수단별 입국현황, 1992

단위: 명, %

공항 및 교통 관광객수단별	공 항				항 구
	김포공항	김해공항	제주공항	공항 계	
총 입국관광객 2,408,035(100)	78.1	10.6	5.6	94.3	5.7
일본 입국관광객 1,368,680(56.8)	68.9	18.0	8.6	95.5	4.5
미국 입국 관광객 268,972(11.2)	92.3	0.9	0.3	93.5	6.5

자료: 교통부, 1992 한국관광통계, 1993

주: 교포와 승무원을 제외한 총 입국관광객 중 78%가 일본과 미국 관광객이기 때문에 기타국은 나타내지 않음.

으며, 무제한으로 포개서 쓸 수 있는 초고속도로이기 때문에 강릉공항을 거점으로 하여 찾아온 외국인 관광객의 이동은 영동남부와 영동북부지역의 수려한 해안선을 따라 어디라도 1시간내의 이동이 가능하다고 판단된다.

따라서 현존하는 국제공항으로부터 연결교통이 불편하여 찾아오지 못하고 있는 외국인 관광객의 이동을 원활히 하기 위해서는 강릉공항의 항공운송부문을 대폭 개선 체계화할 필요가 있다고 본다.

그렇게 되면 낙후된 도로교통망을 보완하면서 관련된 여러 관광산업들이 활기를 되찾아 윤택한 우리 나라 제일의 영동지역, 제일의 강릉으로 발돋움할 수 있을 것으로 기대되며 우리 나라 관광수입의 획득에도 크게 기여하리라 판단된다.

IV. 결 론

우리 나라 유일의 청정지인 영동지역은 설악산, 오대산 등 2개의 국립공원과 낙산, 경포, 태백산 등 3개의 도립공원이 있고, 지정관광지 14개소와 관광휴양지 10개소 그리고 수 많은 명사들의 자취가 숨쉬고 있는 문화유적들을 보유하고 있어 4천만 국민의 전천후 휴양지로서 생활의 구김살을 정화해 주는데 손색이 없는 제일의 관광지이다. 따라서 1992년 현재 영동지역을 찾아온 외국인 관광객 수는 우리 나라 총입국 관광객수의 4.9%이고, 강원도를 찾은 외국인 관광객에 비하면 97.6%의 비중을 차지하고 있다.

그런데 영동지역을 찾아온 외국인 관광객 중에는 65.8%가 용평리조트와 경포도립공원을 포함하고 있는 강릉권을 찾고 있다. 그러므로 영동고속도로, 동해고속도로를 비롯한 영동지역을 둘러싸고 있는 비좁은 2차선 도로교통망은 수산업과 광업 등 1차 2차산업의 물류이동이 도내의 다른 지역에 비해 많다는 이유 때문에 비교적 구조적으로 화물차의 통행량이 많다. 더욱이 고속도로의 적정통행량을 초과한지는 이미 오래되었고, 이 적정통행량 중에는 절반가량의 화물차가 운행되고 있다. 따라서 도로교통망은 늘 화물차와 뒤엉켜 산업도로, 관광도로 그 어느 것도 역할을 수행할 수 없는 경지에 이른 것이다.

따라서 영동지역을 둘러싸고 있는 도로교통망은 국도든, 고속도로든 모두 4차선 확충이 필연적인데 정책적 의사결정에서는 항상 뒷전으로 밀리고 있는 것이 현실이다. 그런데 앞으로 건설계획이 수립된다 하더라도 건설기간이 많이 소요되고 용지수용문제까지도 안고 있어 도로교통망 확충만 무작정 기다릴 것이 아

나라, 하늘은 용지수용비도 안들고 도로건설비도 필요 없으며, 무제한으로 포개서 쓸 수 있는 초고속도로이기 때문에 내년 6월초 개보수가 완공되는 강릉공항을 강릉-오사카간 국제항공노선의 취항이 이루어 지도록 검토해 볼 필요성이 있다고 생각된다.

이미 잠정적 결정을 한 강릉-부산과 강릉-서울간의 노선 다변화는 많은 새로운 관광수요를 창출할 것으로 기대되지만 우리 나라 입국관광객 중 거의 50% 이상을 차지하다가 최근 감소추세에 있는 일본관광객의 감소를 막고, 우리 나라 관광여행수지의 적자속에서도 유일하게 큰 폭의 흑자수준을 유지하고 있는 한일간의 관광여행수지의 흑자규모를 더 크게 하는데 강릉공항의 국제화가 기여할 수 있을 것으로 판단된다.

그렇게 되면 낙후된 도로교통망을 보완하면서, 현재 객실이용율이 우리 나라 전체의 평균 수준을 밑돌면서 최저수준을 형성하고 있는 영동지역 관광호텔의 경영수익에도 이바지 할 수 있을 것이고, 최근 석탄산업의 사양화로 인한 지역 공동화 현상을 막기 위한 태백을 비롯한 영동남부지역에도 골프, 스키, 눈썰매장을 비롯한 고원관광개발이 활발해 질 것이다. 따라서 관련된 영동지역의 여러 관광산업들은 상호 전후방연쇄효과를 크게 하면서 활기를 찾아 지방화시대, 국제화시대를 선도하면서 윤택한 우리 나라 제일의 영동지역으로 발돋움할 수 있을 것으로 기대된다.

[참고문헌]

- 강원도관광협회, 「강원도 관광사업채명부」, 1992.
 강원도청, 「강원통계연보」, 1990-1993.
 교통부 한국관광공사, 「관광동향에 관한 연차보고서」, 1992.
 ———, 한국관광통계 1992, 1993.
 김사헌, 「관광경제학」, 경영문화원, 1989.
 정의선, 「한국 관광산업의 체계화와 산업연관효과 분석」, 동해전문대 논문집 제 1집, 1993.
 ———, 「한국 관광산업의 구조와 문제점분석」, 호텔관광경영연구 제7집, 세종대학교 관광산업연구소, 1992.
 주명건, 조선일보 시론 “하늘의 물류”, 조선일보 1993. 9. 24.

- 민경휘 · 김인중 · 박민순, "서비스산업의 성장과 구조변화", 산업연구원, 1986.
- 안중윤, 「관광법규해설」, 창문각, 1993.
- 이경헌, "산업구조론과 산업구조정책의 체계분석", 세종대학교 논문집, 1991.
- 한국관광개발연구원, 「한국관광연감」, 1993.
- 한국도로공사, 「도로교통량 통계연보」, 1993.
- 한국은행, 「외환통계연보」, 1993.
- 內閣總理大臣官房審議室編, "관광의 현대적의의와 그 방향," 1970.
- 稻垣勉, 「관광산업의 지식」, 일본경제신문사, 1988.
- 宮譯建一, 「산업의 경제학」, 동양경제, 1988.
- IMF, Balance of payments statistics yearbook.
- J.Smith, Stephen L., Definning tourism : A supply side view, Annals of tourism research, Vol.15, 1988.
- Krippendorf, J., Tourism in the system of industrial society, Annals of tourism research, Vol.13, 1986.