

관광동굴이 포함된 철도관광상품의 시공간적 특성

김 원 진*

Time-Spatial Characteristics of Railroad Tour Package with Open Cave

Kim, Won-Jin*

I. 서론

관광교통업은 관광산업을 구성하는 기본적인 서비스요소로서 관광목적지와 관광출발지를 연결시켜주는 시설 및 서비스를 포함한다. 전통적인 관광교통서비스로서는 철도교통서비스를 들 수 있다. 하지만, 자동차, 항공교통이 발달하면서 그 기능이 많이 위축되었다. 그래도 철도교통서비스 중에서 고속철도, 대륙간 철도 등은 아직까지도 높은 경쟁력을 지니고 있으며 관광목적지를 대상으로 하는 관광열차서비스 등이 제공되고 있다(이연택, 2003). 철도교통이 자동차와 항공교통과 관련된 외부성을 감소시킬 수 있는 중요한 관광교통수단으로서 위치를 계속 누릴 수 있을지에 대한 의문은 있으나 최근에는 단기 휴가가 증가하고 있으며 또한 해외관광보다 국내 관광에 있어 철도교통은 여전히 중요한 역할을 담당하고 있다(장운정, 2002).

한편 최근에 중요한 자연유산이며 생태환경교육의 현장으로서 자연동굴이 각광받고 있으며 지역주민과 지자체에서 관광개발에 높은 관심을 보이고 있다.

본 연구의 목적은 대표적인 교통수단인 철도교통을 이용한 철도관광상품을 대상으로 현재까지 개발운영된 상품중 자연동굴과 연계한 철도관광상품의 특성을 살펴보고자 한다. 이러한

연구는 철도관광상품개발 및 기존 상품의 문제점을 파악하고 수정함으로써 관광객의 선호도와 만족도를 높이는 데 기초자료로 이용될 수 있다.

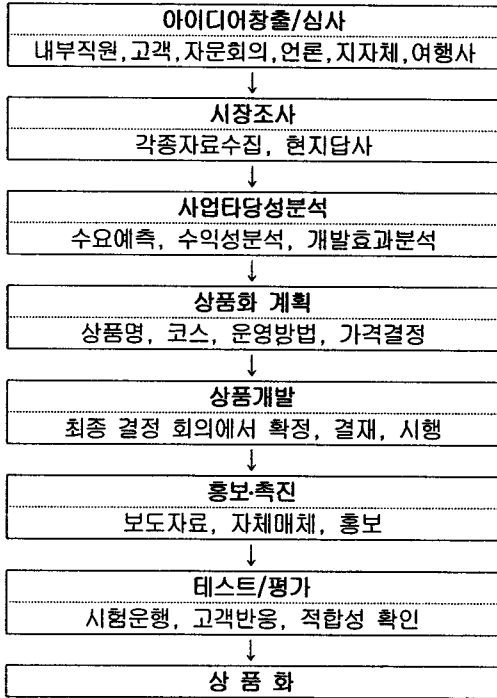
II. 철도관광상품의 개발 및 운영현황

1. 철도관광상품의 개발

철도관광상품은 기존의 철로를 이용하여 지역의 관광자원을 상품화한 것이므로 새로운 인프라를 구축하는데 들이는 시간과 비용에 따른 문제가 적다는 것과 접근성을 향상시키는 장점이 있다. 이처럼 철도교통을 매개로 한 철도관광상품은 우리나라의 경우 1985년 신혼열차를 그 시초로 하고 있는데 1997년 정동진 해돋이 열차가 큰 호응을 얻음으로써 다양한 관광상품이 개발되었다. 최근에는 철도청(철도공사)에서 일방적으로 개발운영되던 방식에서 벗어나 지자체에서 적극적으로 지역의 관광자원을 상품화하여 지역발전을 도모하는 경향으로 변모하였다.

관광상품의 개발에 있어서 신상품의 개발은 새로운 여행 목적지나 여행조건 변화에 대한 정보를 입수하거나 구성원들의 아이디어 연구를 통하여 상품화 계획에 따라 상품을 기획하게 된다. 철도관광상품의 개발과정은 [그림1]과 같다.

* 건국대학교 감사



출처: 문보영, 1999, p.114.

그림 1. 철도관광상품 개발과정

2. 철도관광상품의 운영 및 이용 현황

철도관광상품은 그 기준에 따라 다양하게 분류될 수 있는데 철도청의 분류방식을 따르면 크게 국내관광상품과 외국인을 대상으로 하는 관광상품으로 나누고 국내관광상품은 다시 일반관광상품, 패키지 관광상품, 지역단위 관광상품의 3가지로 분류된다. 일반관광상품은 관광지 인근역까지 열차단위 관광열차를 운행하고 도착한 이후에는 자유관광을 한 후 다시 관광열차를 타고 돌아오는 상품을 말한다. 패키지 관광상품은 철도공사가 기획·개발하고 주관여행사를 지정하여 상품의 홍보 및 판매, 좌석의 운영, 연계교통 및 숙박제공, 관광안내 등을 대행하는 관광상품이다. 지역단위관광상품은 철도공사가 아니라 지역단위의 역에서 주관여행사를 선정하여 그 지역의 관광객을 모객하여 열차단위로

관광열차를 운행하는 패키지 관광상품을 말한다(장윤정, 2002).

최근 운영중인 철도판매상품은 크게 연중상품, 계절별상품, 지역단위상품, 외국인상품으로 분류된다. 2001년과 2003년의 철도상품의 판매현황을 비교하면 전체이용객은 2001년에 592,538명에서 2003년 540,963명으로 다소 감소하였으나 판매수입액은 115억 1천만원에서 117억 3천으로 약간 증가한 것으로 나타났다. 세부적으로 살펴보면 연중상품과 계절별상품은 이용객수와 판매액 모두 증가하였으나 지역단위상품과 외국인상품은 이용객수와 판매액 모두 감소하였다. 특히 계절별상품중 여름피서열차와 눈꽃, 해돋이열차는 이용객수에서 증가폭이 두드러졌으나 단풍, 첫갈열차는 상대적으로 대폭 감소하는 특징을 나타냈다(표 1).

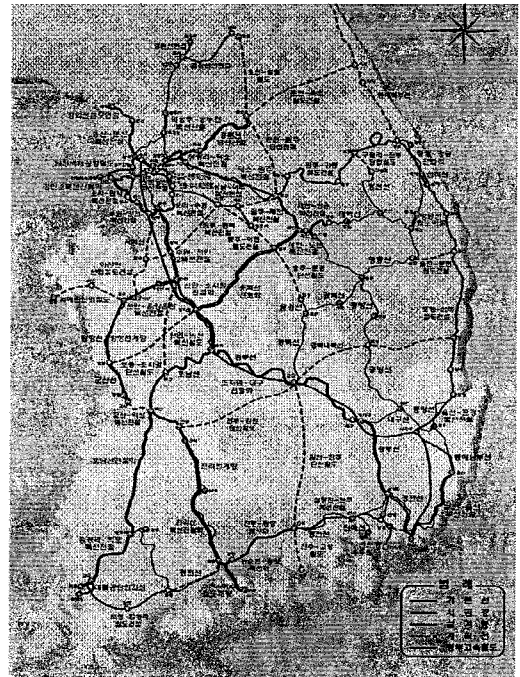


그림 2 전국 철도노선 현황

표 1. 철도상품 이용 현황

(단위: 명, 천원)

상품별	연도별	2001년		2003년			
		인원	수입	인원	수입		
연 중 상 품	정동진해돋이열차		72,517	1,306,949	52,423▼	927,829▼	
	해안선(동해추암일출)기차여행		29,883	533,640	33,637▲	847,204▲	
	등산열차		3,182	62,147	1,714▼	33,115▼	
	정선5일장열차		14,950	267,928	14,631▼	328,590▲	
	섬진강나들이열차		8,216	154,747	1,344▼	24,038▼	
	달빛소나타열차		743	5,708	1,221▲	20,429▲	
	패키지상품(온천, 섬관광 등)		127,834	2,815,852	180,236▲	4,231,924▲	
	소 계		257,325	5,146,971	285,206▲	6,413,129▲	
계 절 별 상 품	봄	벚꽃,매화,철쭉열차		18,388	484,473	19,865▲	471,549▼
	여름	여름피서열차		19,960	317,867	50,480▲	814,660▲
	가을	단풍,젓갈열차		24,599	534,573	8,123▼	226,284▼
	겨울	눈꽃,해돋이열차		39,844	941,379	122,480▲	2,639,142▲
	소 계		102,791	2,278,292	200,948▲	4,151,635▲	
지역단위상품		221,655	3,900,413	48,907▼	997,947▼		
외국인상품		10,767	192,384	9,902▼	170,471▼		
합 계		592,538	11,518,060	540,963▼	11,733,182▲		

주: 필자 제작성, ▲증가 ▼감소
자료: 문화관광부, 2003, 2005.

표 2. 관광동굴이 포함된 철도관광상품 현황

상품명	동굴명	출발지	목적지	주요 연계 관광지	일정
충주수안보	고수굴	서울	제천	도담삼봉, 충주댐	당일
충주수안보	고수굴	서울	제천	도담삼봉, 충주댐	1박2일
백암II	성류굴	청량리	영주	백암온천, 소수서원, 부석사	1박2일
덕구온천	천곡굴	청량리	동해	덕구온천, 무릉계곡	1박2일
삼척후진해수욕장	천곡굴	청량리	후진	무릉계곡, 환선굴	무박2일
동해추암촛대바위일출관광	천곡굴	청량리	동해	무릉계곡, 망상해수욕장	무박2일
정선피서	화암굴	청량리	정선	화암약수, 아우라지, 소금강	당일
정선5일장	화암굴	청량리	정선	화암약수, 아리랑창극공연	당일
신기환선굴	환선굴	청량리	동해	정동진	무박2일
삼척후진해수욕장	환선굴	청량리	후진	무릉계곡, 천곡동굴	무박2일

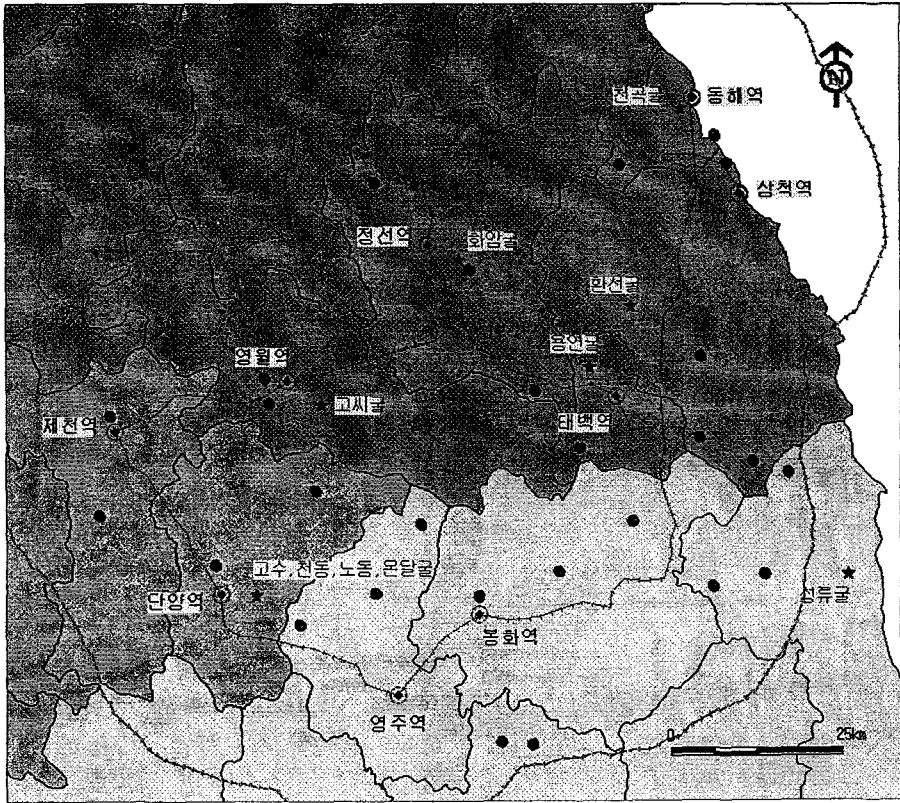


그림 3. 철도노선 주변 주요 관광자원의 분포(20km Buffering)

Ⅲ. 관광동굴과 연계한 철도상품의 특성

운영중인 철도관광상품 가운데 관광동굴이 포함된 상품은 총 10개인 것으로 나타났다. 관광동굴 연계 철도상품의 시발역으로는 대도시에 위치하고 있는 서울역과 청량리역이며 주요 종착역으로는 제천시, 영주시, 정선군, 동해시로 나타나 지역적으로는 강원도 내륙과 해안지역, 충북 내륙지역에 한정되어 운영중임을 알 수 있다(표 2).

철도관광상품에 연계된 관광동굴로는 강원도의 천곡굴, 화암굴, 환선굴 등의 3개와 충북의 고수굴과 경북의 성류굴로 모두 5개로 나타났으며 지역별로는 강원도의 비중이 높음을 알 수

있다.

철도관광상품의 시간적 특성으로는 당일, 무박 2일, 1박 2일 형태로 운영되며 계절적으로는 해수욕장과 연계한 여름상품이 있다. 공간적 특성으로는 철도노선에 인접한 자연관광자원과 문화적 관광자원을 연계한 상품형태를 보이고 있다(그림 3).

Ⅳ. 요약

운영중인 철도패키지 관광상품 중 관광동굴이 포함된 철도관광상품의 특성을 살펴보았다. 모든 상품이 당일 또는 1박 정도의 철도노선 주변에 위치한 자연관광자원과 주로 연계된 상품 특

성을 보였다.

철도관광상품의 이용활성화를 위한 방안으로 보다 다양한 시장세분화가 요구되며 적극적인 홍보전략이 필요한 것으로 나타났으며 패키지 상품의 차별화도 고려해야 할 것이다. 또한 철도관광상품에 포함된 지자체의 경우 수요관광객에 대한 질적인 서비스 향상과 지역간 관광협력 네트워크구축이 이루어져야 할 것이다.

철도관광상품을 이용한 경험이 있는 관광객에 대한 만족도와 경험하고자 하는 예비관광객에 대한 수요조사도 아울러 필요하다.

文 獻

건설교통부, 2000, 철도통계연감.
 권석창, 1999, “일일관광열차 상품판매전략에 관한 소고”, 한국철도, 3월호,
 김병문, 2004, 관광지리학, 백산출판사,
 김홍운, 1989, 관광지리학, 일신사.
 나종선·이승곤, 2003, “남북한 관광자원 공동개발 정책에 관한 연구-경의선 철도 복원을 중심으로-”, 관광연구저널, 17(1), 1 ~ 18.
 문보영, 1999, “철도관광상품 개발에 관한 연구”, 호텔관광연구, 109 ~ 129.
 민덕규, 2000, 철도관광상품의 계절적 특성, 건국대학교 교육대학원 석사학위논문.
 신윤숙, 2001, “유라시아 횡단철도 연결에 따른 철도여행의 관광상품화 전망”, 문화관광연구, 3(2), 109 ~ 133.
 유영준, 1999, “’98 경주 세계 문화 엑스포를 중심으로 한 관광상품 개발”, 한국지역지리학회지, 5(1), 91 ~ 100.
 이경철, 2004, “고속철도의 개통과 관광-컨벤션 산업의 발전방안”, 지방행정, 4월호, 37 ~ 45.
 이연택, 2003, 관광정책론, 일신사.
 장윤정, 2002, 철도관광상품이 지역개발에 미친 영향에 관한 연구, 서울대학교 환경대학원 석사학위논문.

한국관광개발연구원, 2004, 한국관광연감.

한국관광공사, 2004, 관광동향에 관한 연차보고서.

철도청 홈페이지(www.korail.co.kr)

삼척시청 홈페이지(www.samchok.or.kr)