



저작자표시-비영리-변경금지 2.0 대한민국

이용자는 아래의 조건을 따르는 경우에 한하여 자유롭게

- 이 저작물을 복제, 배포, 전송, 전시, 공연 및 방송할 수 있습니다.

다음과 같은 조건을 따라야 합니다:



저작자표시. 귀하는 원저작자를 표시하여야 합니다.



비영리. 귀하는 이 저작물을 영리 목적으로 이용할 수 없습니다.



변경금지. 귀하는 이 저작물을 개작, 변형 또는 가공할 수 없습니다.

- 귀하는, 이 저작물의 재이용이나 배포의 경우, 이 저작물에 적용된 이용허락조건을 명확하게 나타내어야 합니다.
- 저작권자로부터 별도의 허가를 받으면 이러한 조건들은 적용되지 않습니다.

저작권법에 따른 이용자의 권리는 위의 내용에 의하여 영향을 받지 않습니다.

이것은 [이용허락규약\(Legal Code\)](#)을 이해하기 쉽게 요약한 것입니다.

[Disclaimer](#)

經營學碩士 學位論文

우리나라 크루즈 산업 활성화 방안에 관한 연구
- 환동해 크루즈를 중심으로 -

A Study on Revitalization Strategies for Korea Cruise Industry
- Focusing on the Cruise in the East-Rim Sea -



指導教授 辛容尊

2018年 08月

韓國海洋大學校 大學院

海運經營學科

趙 東 永

本 論文을 趙東永의 經營學碩士 學位論文으로 認准함.

委員長 趙 誠 哲



委 員 柳 東 瑾



委 員 辛 容 尊



2018年 6月 19日

韓國海洋大學校 大學院

목 차

Abstract	vi
제1장 서 론	1
제1절 연구의 필요성 및 목적	1
제2절 연구의 방법 및 범위	4
제2장 이론적 배경	6
제1절 크루즈 산업의 이해	6
1. 크루즈 개념 및 정의	6
2. 크루즈 산업	14
3. 크루즈 항의 유형	17
4. 크루즈 산업 지원정책	19
5. 크루즈 산업의 경제적 효과	22
제2절 크루즈 산업 활성화에 대한 선행연구	24
1. 관광	24
2. 항로	25
3. 터미널	26
4. 선용품	27
5. 제도	27
제3장 크루즈 산업 현황	28
제1절 세계 크루즈 산업 현황	28
1. 세계 크루즈 선사 현황	28

2. 권역별 크루즈 산업 현황	32
제2절 우리나라 크루즈 산업 현황	41
제4장 환동해 크루즈 활성화 방안 및 효과 분석	52
제1절 환동해 크루즈 활성화 방안	52
1. 크루즈 상품(항로)	53
2. 항만 인프라	66
3. 승무원	70
제2절 환동해 크루즈 SWOT 분석	72
제3절 크루즈 경제적 효과 분석 및 정치·사회 효과	75
1. 경제적 효과	75
2. 정치·사회 효과	98
제5장 결 론	99
제1절 연구내용 요약	99
제2절 연구의 한계와 향후 연구방향	103
참고문헌	104

표 목차

<표 2-1> 크루즈의 공유개념요소	6
<표 2-2> 해운법의 해상여객운송사업 구분	8
<표 2-3> 정기 여객선과 크루즈의 차이	9
<표 2-4> 크루즈에 대한 정의	10
<표 2-5> 크루즈의 분류	12
<표 2-6> 크루즈 모항(Home Port)의 요건	17
<표 2-7> 운영과 관리 비용 범주	23
<표 3-1> 세계 크루즈 브랜드	30
<표 3-2> 크루즈의 연도별 도입 예정 척수	31
<표 3-3> 미국 크루즈 산업의 직접적 경제적 효과 - 2016	35
<표 3-4> 국내 각 항만별 크루즈 기항 실적	42
<표 3-5> 제주도 크루즈 항	44
<표 3-6> 부산 크루즈 항	47
<표 3-7> 기타 크루즈 항	48
<표 3-8> 기항지 관광 만족도	49
<표 3-9> 기항지 관광 시 불편사항	50
<표 3-10> 향후 크루즈 한국 여행 시 관심 여행 테마	51
<표 4-1> 환동해 크루즈 입출항 현황	55
<표 4-2> Diamond Princess 호 선상 심사 현장	67
<표 4-3> 환동해 크루즈 시장 SWOT 분석	73
<표 4-4> 관광단일산업, 관광산업 평균, 전산업 평균의 각종 유발승수표	76
<표 4-5> 승객의 하선율	78
<표 4-6> 승무원의 상륙율	80
<표 4-7> 크루즈 2018년 부산항 기항 예정 척수 및 체류시간	82
<표 4-8> 부산항 크루즈 국내 선용품 현황	83
<표 4-9> 부산항 크루즈 국외 선용품 현황	84
<표 4-10> 크루즈 1척당 평균 국내외 선용품 신고 현황	84

<표 4-11> 크루즈 1척의 직접적 경제적 효과	86
<표 4-12> 크루즈 1척의 경제적 효과	87
<표 4-13> 2017년 부산항 크루즈 직접적 경제적 효과	88
<표 4-14> 2017년 부산항 크루즈 경제적 효과	89
<표 4-15> 우리나라 모항 크루즈 1척의 직접적 경제적 효과	91
<표 4-16> 우리나라 모항 크루즈 1척의 경제적 효과	92
<표 4-17> Glory Sea 호의 제주도 기항 실적 (2016~2017)	94
<표 4-18> 속초항 Glory Sea 호의 예상 직접적 경제적 효과 (90항차)	95
<표 4-19> 속초항 Glory Sea 호의 예상 경제적 효과 (90항차)	96



그림 목차

<그림 2-1> 크루즈의 공유개념요소	7
<그림 2-2> 크루즈 산업의 자금 및 재화 & 서비스의 흐름도	15
<그림 2-3> 세계 크루즈 승객 추이	16
<그림 2-4> 크루즈 항의 유형	18
<그림 2-5> 크루즈 산업 육성 비전 및 정책목표	20
<그림 3-1> 2016년 기준 세계 크루즈 시장의 국가별 크루즈 수요	32
<그림 3-2> 미국 크루즈 산업의 직접적 경제 및 고용 효과, 2011-2016	34
<그림 3-3> 유럽 내 크루즈 산업에서 분야별 직접 지출 비중	38
<그림 3-4> 부두(선석) 위치도	45
<그림 4-1> 구상 항로도	53
<그림 4-2> 속초 모항 크루즈 항로	59
<그림 4-3> 속초 모항 크루즈 항로 (한-일)	59
<그림 4-4> 서울 - 강원도 간 교통 인프라	60
<그림 4-5> 부산 및 속초가 포함된 환동해 크루즈 항로(a)	62
<그림 4-6> 부산 및 속초가 포함된 환동해 크루즈 항로(b)	62
<그림 4-7> 진료유형별 외국인 실환자 현황	64
<그림 4-8> 한·북·러 평화 크루즈 항로	65
<그림 4-9> 승객 동선과 선적 작업장소의 구분	69
<그림 4-10> 크루즈 기항시 직접지출 기대효과	76

A Study on Revitalization Strategies for Korea Cruise Industry
- Focusing on the Cruise in the East-Rim Sea -

Cho, Dong-Young

Department of Shipping Management
The Graduate School of
Korea Maritime and Ocean University

Shin, Yong John

Abstract

The global cruise industry is continuously growing with the increase in the number of passengers on the basis of various reasons which includes increased income level, life style changes, the pursuit of diverse experience and etc.

The number of cruise passengers worldwide in 2009 was about 17.8 million and until 2017, there was an annual average increase of 5.6%.

Cruise Line International Association(CLIA) has forecasted that 27 million of passengers will enjoy the cruise on 2018.

The cruise industry in Asia is also growing with the economic growth of Northern-East Asia.

Especially, Chinese cruise industry has started to grow sharply from 2012 and according to the report of CLIA, the number of Chinese outbound passengers in 2016 has been recorded as 2.1 million, which is the second largest demand of cruise in the world followed by 11 million passengers in North America.

The remarkable Chinese cruise boom, as stated above, has positively influence on Korean cruise industry because many cruises starting from Chinese ports have called at Korean ports with making the economic effect.

However, the development of Korean cruise industry could not last for a long time due to political conflicts between Korea and China.

Korean Ministry of National Defense has officially determined deployment of THAAD(Terminal High Altitude Area Defense) in the Korean Peninsula on July 2016. This Korean determination has forced Chinese government, which has been insisting the opposite of the deployment of THAAD, to begin unofficial economic revenge on Korea.

As the above results, cruises which are chartered to the Chinese travel agency and planned to call at Korean ports from Chinese ports have been cancelled after February 2017.

Korean cruise industry, which highly depends on Chinese passengers, were shocked and frustrated. This allowed Korean cruise industry to realize that securing stability by searching other cruise market is crucial.

The cruise market in the East-Rim sea is not currently active and remains as a potential cruise market. This market has to be researched and developed in order for

Korean cruise industry to have stability. It is also the purpose of this study.

This thesis suggests some sea routes in the East-Rim sea including Korean ports(Busan, Sokcho) and improvements of the various cruise infrastructure.

First, as the aspect of passengers, infrastructures in land & air transportation must be developed in order for them to use cruise easily by decreasing moving time. It will be also helpful for cruise ship to have a chance of crew change.

Decreasing moving time from airport to cruise terminal will increase passenger's tour time and positively affect the local economic.

Second, cruise terminal has to be designed and developed on the basis of dividing passenger's path and location of ship's store loading operation for safety & convenience of passengers.

Lastly, Korean government support is needed to increase the attraction of Korean cruise ports in order to invite cruise and revitalize cruise market.

SWOT(Strength, Weakness, Opportunity, Threat) analysis by understanding internal and external environmental factors was conducted to discover proper strategies on each environmental factors in the East-Rim sea.

For the revitalization of Korean cruise market in the East-Rim sea, the below strategies should be planned and taken with the SWOT analysis in this study.

SO Strategy : To pioneer a new cruise market in the East-Rim sea.

ST Strategy : To increase the attraction of Korean ports in the East-Rim Sea.

WO Strategy : To improve and reorganize laws and institutions about cruise industry.

WT Strategy : To develop Korean style cruise through establishment of Korean cruise company.

Additionally, the economic effect of the cruise was also analyzed with clarifying cases which are classified by home port and transit port.

The direct economic effect of a cruise (GRT : 100,000 t / Passengers : 2,800 / Crew : 1,000) in Busan port was calculated at about 700 million won. Based on the direct economic effect, each economic effects were calculated as follows. Production inducement - 1.2 billion won, Income inducement - 200 million won, Employment inducement - 16 people, Labor inducement - 8 people, Value added inducement - 500 million won, Tax revenue inducement - 67 million won, Import inducement - 200 million won

In the case of the Costa Serena (from Busan port to Russian & Japanese ports via Sokcho port), the direct economic effect in Korean ports was calculated at about 810 million won

(Production inducement - 1.4 billion won, Income inducement - 250 million won, Employment inducement - 19 people, Labor inducement - 10 people, Value added inducement - 580 million won, Tax revenue inducement - 80 million won, Import inducement - 230 million won)

Based on the future voyage plan of the Glory Sea, which is scheduled to sail from Sokcho to Russian & Japanese & Korean domestic ports about 90 times, the total direct economic effect in Sokcho port was calculated at 32.4 billion won.

(Production inducement - 55.3 billion won, Income inducement - 9.7 billion won, Employment inducement - 742 people, Labor inducement - 392 people, Value added inducement - 23.2 billion won, Tax revenue inducement - 3.1 billion won, Import inducement - 9.3 billion won)

The cruise industry has economic effects on varied industry, including tourism,

port-logistics, transportation, so it is very significant in the economic.

As previously mentioned, although the cruise industry is important in various sectors, there are lack of analysis on Korean cruise industry and also rare to find on this subject.

Considering the above circumstance, this study on revitalization for Korean cruise industry with focusing on the cruise in the East-Rim sea will be meaningful and worthwhile.

If there were many data of the cruise market in the East-Rim sea, this thesis would have more accurate and additional analysis. This is the limitation of this study, and it will be the direction of research in the future.



제1장 서론

제1절 연구의 필요성 및 목적

오늘날 세계 크루즈 산업은 소득의 증대, 여가 시간의 중시, 크루즈 선상 위락(慰樂) 상품 개발 등에 의해 크루즈 관광을 이용하는 승객(Passenger)의 수가 증가함에 따라 지난 30년간 크게 성장하였다. 세계관광기구(World Tourism Organization; WTO, 2012)는 21세기 최고의 관광상품으로 크루즈를 지목 했으며, 크루즈 관광을 관광산업에서의 경제적 효과가 매우 큰 산업으로 평가하고 있다.

크루즈 시장은 관광, 면세품, 항만부대수입, 선용품, 호텔 등 다양한 분야에 있어서 경제적 효과를 창출하는데, 이러한 크루즈 산업이 발전하기 위해서는 크루즈를 이용하는 승객 수의 증가가 중요하다. 전 세계 크루즈 승객의 수는 2009년에 1,780만 명이었고, 2011년에는 2,000만 명을 넘어섰으며, 2017년 승객의 수는 2,580만 명으로, 2009년 대비 약 45%정도 증가를 하면서 2009년 이후로 승객의 수가 연평균 약 5.6%씩 성장을 하고 있다. 또한 2018년에는 2,720만 명의 승객들이 크루즈를 이용할 것으로 전망되고 있다.¹⁾

특히 동북아시아 국가들의 경제성장으로 국민의 소득 수준이 높아짐에 따라 크루즈 관광을 이용하는 승객의 수가 지속적으로 증가하면서, 동북아시아 항로의 수도 증가하고 있다. 크루즈 관광이 전통적으로 북미와 유럽 지역을 중심으로 발전해 왔으나, 최근에는 동북아시아를 포함하여 세계 각 지역에서 크루즈 산업이 지속적인 성장을 하고 있다.

2012년 이후 동북아시아에서 중국의 크루즈 시장이 급격한 성장을 했는데

1) CLIA(Cruise Lines International Association), 2018 CRUISE INDUSTRY OUTLOOK

중국의 아웃바운드 크루즈 승객은 2016년 210만 명으로, 미국의 크루즈 승객 1,150만 명 다음으로 세계 2위의 크루즈 시장으로 자리를 잡았다.

이러한 중국 크루즈 시장의 성장과 함께 우리나라에 기항하는 크루즈의 척수가 급격하게 증가를 하였는데, 해양수산부의 우리나라 기항 크루즈 통계에 따르면 2012년 우리나라에 입항한 크루즈 선박 척수는 총 226척이었고, 2013년에 414척으로 약 83%가 증가하였으며 2016년에는 제주:507척, 부산:209척, 인천:62척, 기타(여수, 속초 포함) 13척으로 총 791척이 기항을 하면서 2012년 대비 3배 이상으로 우리나라에 기항하는 크루즈가 증가하였다. 이 시기는 중국의 크루즈 시장의 성장 시기와 비슷하다.(2012년~2016년)

우리나라와 중국의 크루즈 시장이 비슷한 시기에 성장한 이유는 중국 현지 여행사에서 모객이 되어 중국 항만에서 출항하는 중국발(發) 크루즈가 일본 항만을 기항하는 일정에서 항해 일수를 줄이고 기항지 방문을 늘리기 위하여 중국-일본 항로 상 중심에 위치한 우리나라 항만들을 기항하기 시작함에 따라 결과적으로 우리나라에 기항하는 크루즈가 증가한 것이다.

이러한 중국발 크루즈의 우리나라 기항을 바탕으로 우리나라 크루즈 산업은 중국 여행객을 중심으로 발전하였는데, 2016년 한 해 동안 우리나라에 기항한 크루즈 관광객 숫자가 195만 명을 넘었으며, 크루즈 관광에 의한 소비가 2조 원으로 증가하였고, 생산이 3조 4천억 원 유발되어 총 5조 4천억 원의 경제적 효과가 발생하였다.²⁾ 크루즈 산업이 고부가가치를 창출하는 산업이라는 것을 경험하게 되면서 산·학·연·관의 크루즈 산업에 대한 관심도가 높아지게 되었으며, 우리나라 크루즈 산업 활성화를 위해 지속적인 노력을 하고 있다.

그러나 2016년 7월 우리나라 국방부가 미국이 추진하고 있는 미사일 방어체계의 핵심요소 중 하나인 사드(THAAD; Terminal High Altitude Area Defense)의 한반도 배치 결정을 공식 발표하면서 사드 배치 반대를 주장하는 중국 정

2) “2016년 크루즈 관광객 195만 명 달성”, 해양수산부 보도자료, 2017. 01. 09

부의 비공식적 경제보복이 시작되었다. 다양한 산업군에 대해 비공식적 경제 보복이 가해졌는데, 그 중에서 관광산업과 관련하여 중국 정부는 중국 현지 여행사로 하여금 우리나라로 관광을 가는 상품의 판매를 비공식적으로 금지시켰다. 이러한 조치는 크루즈를 용선하여 모객하는 중국 현지 여행사가 우리나라에 기항하는 크루즈 상품을 팔 수 없게 만들었다. 이와 같은 중국 정부의 조치로 인하여 기존에 우리나라 항만에 기항 예정이던 중국발 크루즈는 2017년 2월 말부터 취소되는 결과로 이어졌으며, 2012년 이후 중국 여행객 중심으로 발전한 우리나라 크루즈 시장에 큰 타격을 초래하였다.

중국 의존도가 높은 우리나라 크루즈 산업이 받은 충격을 완화하고 산업의 안정성을 제고하기 위하여 새로운 크루즈 시장을 개척하고 활성화시켜야 할 필요성이 대두되었다.

이에 대한 대안으로 아직 활성화가 되지 않았지만, 우리나라·일본·러시아 3국을 연결하는 환동해 크루즈 시장이 부각되고 있다. 우리나라 유관기관에서는 크루즈 선사를 대상으로 환동해 크루즈 항로상에 위치하고 있는 우리나라 항만을 홍보하고 적극적인 마케팅을 하고 있다. 그러나 크루즈에 대한 국내 수요의 부족, 기항지의 낮은 매력도, 우리나라에 대한 인식 부재, 각 항만의 CIQ 수속 불일치, 선용품 운송 및 공급의 어려움 등으로 크루즈의 모항 및 기항항 유치에 어려운 실정이다.

이러한 부정적인 인식들을 전환시키고 인프라를 개선하여 크루즈 관광 상품으로서의 매력도가 높고 시장경쟁력을 갖춘 환동해 비즈니스 모델을 개발하여 우리나라 크루즈 산업의 안정성을 제고하고 산업을 활성화시킬 필요가 있다.

그런데 우리나라 크루즈 산업에 대한 선행연구들은 크루즈 시장의 환경 및 사례 분석, 관광객의 기항지 관광 만족도 조사 그리고 크루즈 산업 발전 방안 제시 등에 한정되어 있으며, 환동해 크루즈 시장에 대한 연구는 매우 부족한 실정이다.

따라서 본 연구는 우리나라 크루즈 산업의 중국 의존도를 낮추고 산업의 안정성을 제고하기 위해 환동해 크루즈를 중심으로 우리나라 크루즈 산업 활성화 방안을 제시해 보고자 한다. 이를 위해 먼저 크루즈에 대한 국내 수요 증대를 위하여 일본 및 중국의 사례를 바탕으로 수요 증대 방안을 고찰하였다. 다음으로 크루즈 기항지의 매력도를 높여 크루즈를 유치하기 위해서 환동해 크루즈 항로 상에 위치한 우리나라 기항지의 관광 상품 제안과 항만·터미널 인프라 개선방안 그리고 유관기관들의 크루즈 관광객 대상으로 한 기항지 만족도 설문조사 자료를 바탕으로 기항지 매력도 제고방안을 제시하였다. 또한 환동해 크루즈 비즈니스의 타당성을 검토하기 위하여 대내·외 환경 요인을 바탕으로 SWOT 분석을 실시하여 환동해 크루즈의 경쟁력을 진단하고 발전 전략을 도출해 보고자 하였다. 그리고 환동해 크루즈의 기대효과를 검토해 보기 위하여 우리나라에 기항하는 크루즈의 경제적 효과 분석 결과를 활용하여 환동해 크루즈의 경제적 효과를 진단하고 정치·사회 효과를 제시하였다.

제2절 연구의 방법 및 범위

본 연구는 국내외 크루즈 산업의 현황을 바탕으로, 동북아시아에서 신규 크루즈 시장으로 부각되고 있는 환동해 크루즈를 중심으로 우리나라 크루즈 산업 활성화를 위하여 문헌연구와 산업계 전문가 면접 조사를 수행하였다.

우리나라 및 세계 그리고 동북아시아의 크루즈 산업에 대한 통계자료와 여러 선행연구 결과를 문헌연구를 통해 고찰하였다.

그리고 우리나라 크루즈 산업 활성화를 위한 크루즈 관련 항만시설, 승무원 교대, 선용품 공급, 도심과의 인접성, CIQ 수속 등에 대한 업계의 요구사항을 바탕으로 개선 방안을 제시하였다. 환동해 크루즈 비즈니스 모델 개발과 관련

하여서는 환동해 크루즈사업을 추진하고 있는 산·연·관 관계자와의 인터뷰 조사를 통해 환동해 크루즈 상품 제안, 경쟁력 진단, 경제적 및 정치·사회 효과 등을 분석하여 환동해 크루즈 시장 활성화 방안을 제시하였다.

본 논문은 다음과 같이 총 5개장으로 구성하였다.

제1장은 본 연구의 필요성 및 목적 그리고 연구의 방법 및 범위를 제시하였다.

제2장은 우리나라 크루즈 산업 활성화를 위해 국내외 크루즈 산업의 개요 및 선행 연구를 고찰하였다.

제3장은 국내외 크루즈 산업의 현황을 파악하여 크루즈 산업의 향후 발전가능성, 부가가치, 크루즈 산업 관련 파생산업에 파급효과 등을 검토하여 우리나라 크루즈 산업 활성화의 필요성을 제시하였다.

제4장은 우리나라 크루즈 산업을 활성화하기 위하여 환동해 크루즈를 중심으로 하는 항로 설정 및 기항지 관광 상품 그리고 항만, 터미널, 교통 등을 포함하는 크루즈 관련 인프라의 개선 방안을 제시하였다. 또한 대내외 환경 요인을 분석하여 환동해 크루즈 중심으로 우리나라 크루즈 산업 활성화 방안에 대한 SWOT 분석을 실시하고 관련 전략을 제시하고, 크루즈가 우리나라 항만에 기항했을 경우 발생하는 경제적 효과 분석결과를 바탕으로 환동해 크루즈의 기대효과를 제시하였다

제5장은 본 논문의 결론으로 연구의 요약과 연구 한계점 및 향후 연구방향을 제시하였다.

제2장 이론적 배경

제1절 크루즈 산업의 이해

1. 크루즈 개념 및 정의

운송의 개념을 지니는 페리어객선과는 다르게 크루즈는 순수 관광목적의 선박여행으로 관광객을 위한 호텔, 위락 등의 시설을 갖추고, 여러 다양한 형태의 관광서비스를 제공한다. 크루즈 여행은 기항지에서의 관광뿐만 아니라 항해 중인 해상 위에서도 안락을 취할 수 있다.

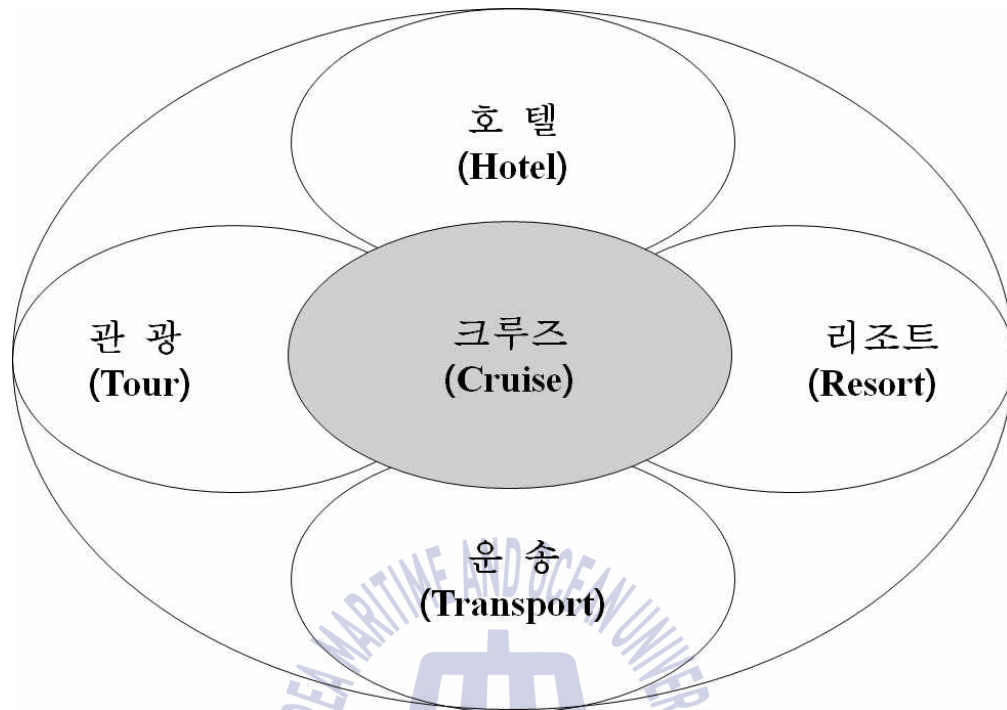
국제적으로 여객 또는 여객과 화물을 함께 운송하는 운송목적의 선박을 크루즈와 구별하여 페리(Ferry)라고 칭하며, 우리나라에서는 '여객선', '화객선', '화물여객선'이라고 한다.

따라서 크루즈는 호텔(숙박, 음식 등), 관광, 운송 등의 요소들이 포함되어 있으며, <표 2-1> 및 <그림 2-1>로 정리할 수 있다.

<표 2-1> 크루즈의 공유개념요소

공유개념요소	크루즈와의 공유개념
호텔	객실, 운영관리방법, 음식, 호텔 서비스
운송	기존 크루즈 상품에 포함되어 있는 기항지에 입항하기 위해 운송
관광	기항하는 목적지를 신중하게 선정하여 잠재적 크루즈 승객들에게 관광상품가치가 높은 크루즈 상품을 팔기 위해 노력
리조트	선상에서 리조트의 시설과 서비스 및 관련 활동을 제공

자료: 이경모, 크루즈 산업의 이해, 대왕사, 2004



〈그림 2-1〉 크루즈의 공유개념요소

자료: 이경모, 크루즈 산업의 이해, 대왕사, 2004

크루즈의 정의에 대해서 살펴보면 먼저 사전적 정의로는 크루즈(Cruise)의 어원은 라틴어 'Crus-'와 'Crux-'에서 시작되어 네덜란드 항해자들에 의해서 "건너다" 또는 "횡단하다"의 뜻을 지닌 네덜란드어 'kruis'에서 유래하여, 영어식 표현인 'Cruise'로 바뀌게 되었다.

영어에서 'Cruise'의 뜻은 "여러 항구를 방문하여 항해하는 것"(To sail about touching at a series of ports) 또는 "여행 목적이나 목적지 없이 여행하는 것"(To travel without destination or purpose) 및 "신속하고 평온하게, 또는 힘들이지 않고 움직이는 것"(To move or proceed speedily, smoothly, or effortlessly)으로 나타나 있다.

국내 법적 정의로는 [해운법] 제2조 1항 '해운업'이란 해상여객운송사업, 해상화물운송사업, 해운중개업, 해운대리점업, 선박대여업 및 선박관리업을 뜻하며, 동법 제2조 2항 '해상여객운송사업'이란 해상이나 해상과 접하여 있는 내륙수로(內陸水路)에서 여객선으로 사람 또는 사람과 물건을 운송하거나 이에 따르는 업무를 처리하는 사업으로 규정하고 있다.

따라서 우리나라 [해운법]에 '크루즈'로 명시된 법규정은 없으나, 크루즈는 해운법의 해상여객운송사업으로 볼 수 있다. <표 2-2> 참조

<표 2-2> 해운법의 해상여객운송사업 구분

사업구분	해운법의 해상여객운송사업
내항정기여객 운송사업	국내항(해상 또는 해상과 연결한 내륙수로에 소재한 장소로서 상시적으로 선박에 사람이 타고 내리거나 물건을 싣고 내릴 수 있는 장소를 포함한다. 이하 같다)간에 일정한 항로 및 일정표에 의하여 운항하는 해상여객운송사업
내항부정기여객 운송사업	국내항간에 일정한 항로 또는 일정표에 의하지 아니하고 운항하는 해상여객운송사업
외항정기여객 운송사업	국내항과 외국항간 또는 외국항간에 일정한 항로 및 일정표에 의하여 운항하는 해상여객운송사업
외항부정기여객 운송사업	국내항과 외국항 또는 외국항간에 일정한 항로 및 일정표에 의하지 아니하고 운항하는 해상여객운송사업

자료: 해운법

〈표 2-3〉 정기 여객선과 크루즈의 차이

구분	정기 여객선	크루즈
운항의 정기성	<ul style="list-style-type: none"> 정기 운항 	<ul style="list-style-type: none"> 부정기 운항 (일부 정기 운항)
객실 등급	<ul style="list-style-type: none"> 적은 등급 	<ul style="list-style-type: none"> 다양한 등급
선박 시설	<ul style="list-style-type: none"> 최소한의 숙박·식사시설 	<ul style="list-style-type: none"> 호텔 또는 리조트 수준의 다양한 편의시설
예약 관리	<ul style="list-style-type: none"> 비교적 단순한 예약관리 	<ul style="list-style-type: none"> 복잡하고 장기적인 예약관리
승무원 서비스	<ul style="list-style-type: none"> 승객 안전과 운송 등 기본적인 서비스 	<ul style="list-style-type: none"> 승객 활동을 중심으로 한 다양한 서비스 지향

자료: 이정모, 크루즈 산업의 이해, 대왕사, 2004

[관광진흥법] 시행령 제2조 3항에서는 ‘관광유람선업’으로 구분하여 ‘일반관광유람선업’은 [해운법]에 따른 해상여객운송사업의 면허를 받은 자나 [유선 및 도선사업법]에 따른 유선사업의 면허를 받거나 신고한 자가 선박을 이용하여 관광객에게 관광을 할 수 있도록 하는 업 그리고 ‘크루즈업’은 [해운법]에 따른 순항(順航) 여객운송사업이나 복합 해상여객운송사업의 면허를 받은 자가 해당 선박 안에 숙박시설, 위락시설 등 편의시설을 갖춘 선박을 이용하여 관광객에게 관광을 할 수 있도록 하는 업으로 구분하여 규정하고 있다.

또한 중국발 크루즈 시장의 급격한 성장을 바탕으로 중국인 관광객이 증가하면서 순수 관광의 목적을 가진 비자가 필요한 외국인을 대상으로 입국의 개념이 아닌 상륙의 개념으로써 무사증 입국을 허가해주는 제도가 마련되어, [출입국관리법]에서는 크루즈 중에서 관광상륙 허가 대상선박을 “관광을 목적으로 대한민국과 외국 해상을 국제적으로 순회(順廻)하여 운항하는 여객운송선

박 중 법무부령으로 정하는 선박"으로 규정한다.

협회, 여러 선행 연구에서의 크루즈에 대한 정의는 다음과 같다.

먼저 세계크루즈선사협회(Cruise Lines International Association; CLIA)에 따르면 크루즈를 '바다 위를 떠다니는 리조트'로, 세계관광기구(World Tourism Organization; WTO)에서는 '운송과 숙박 및 기타서비스를 제공하는 것 이외에도 크루즈 관광객들이 편안하고 즐겁게 여행할 수 있는 여러 가지 다양한 활동을 포함하는 것'이라고 정의를 했다.

또한 여러 선행연구에서는 Butler(2003)은 '크루즈는 운송의 개념으로써 선박이 아닌 숙박 시설을 지닌 선박'으로, Marc Mancini(2004)는 '크루즈는 선박을 이용한 여행'으로 정의했으며, Douglas(2004)는 '크루즈는 같은 장소에서 출발하여 같은 장소로 돌아오는 특별한 유형의 항해의 일종이며, 주 목적은 승객의 레저와 즐거움에 있다'라고 정의하였다.

상기 여러 유형의 정의를 정리하면 <표 2-4>과 같다.

<표 2-4> 크루즈에 대한 정의

구분	크루즈에 대한 정의
사전적 정의	네덜란드어 건너다 또는 횡단하다는 뜻의 'kruisen'에서 유래하여, 영어식 표현인 'Cruise'로 정착했으며, 뜻은 여러 항구를 방문 및 항해, 여행 목적 및 목적지 없이 여행, 신속·평온·편안하게 움직이는 것의 뜻을 지닌다.
국내 법적 정의	
해운법	'국내항과 외국항간을 정기 또는 부정기적으로 운항하는 해상여객운송사업'

관광진흥법	‘크루즈는 관광유람선업에 해당’
출입국관리법	‘크루즈는 관광을 목적으로 대한민국과 외국 해상을 국제적으로 순회하여 운항하는 승객운송선박 중 법무부령으로 정하는 선박’
협회 및 선행연구	
CLIA	‘떠다니는 리조트’
WTO	‘운송과 숙박 및 기타 서비스를 제공하는 것 이외에도 승객들이 편안하고 즐겁게 여행할 수 있는 다양한 서비스를 포함’
이경모(2004)	‘운송보다는 순수관광목적의 여행으로 국내외 항을 정기, 또는 부정기적으로 운항하는 선박에서 다양한 등급의 숙박·음식 및 식당시설, 다양한 위락활동 등에 필요한 시설을 갖추고 수준 높은 관광서비스를 제공하면서 기항지를 안전하게 순항하는 여행’
Butler(2003)	‘크루즈는 운송의 개념으로써 선박이 아닌 숙박 시설을 지닌 선박’
Marc Mancini(2004)	‘선박을 이용한 여행’
Douglas(2004)	‘같은 장소에서 출발하여 같은 장소로 돌아오는 특별한 유형의 항해의 일종이며, 주 목적은 승객의 레저와 즐거움’
Morrison, Yang, O’Leary and Nadkarni(2003) Weaver(2005) Toh et al.(2005)	‘크루즈는 육상 리조트, 공원, 호텔 등과 비교 가능’
Maria B, Lekakou(2005)	‘100인 이상이 승선할 수 있는 선박에서 1박 이상의 여행일정으로 여가를 즐기는 것’

자료: 연구자 재구성

크루즈에 대한 상기 여러 정의를 바탕으로 본 연구에서의 크루즈에 대한 정의는 다음과 같다.

“크루즈란 운송대상인 승객의 최초 승선부터 최종 하선까지 일련한 모든 과정에서 안락(安樂)을 제공하는 선박이다.”

“A cruise is the ship which provides comfort and pleasure to passenger who is object of transportation in all the processes from their first embarkation to their final disembarkation.”

이경모(2004) 및 세계크루즈선주협회(CLIA)는 크루즈를 항해지역별·선박크기별·크루즈성격별·크루즈목적별로 분류하여 <표 2-5>와 같이 정리하였다.

<표 2-5> 크루즈의 분류

구분		내용
항해 지역별	해양크루즈 (Ocean Cruise)	대양으로 항해하거나 국가간을 이동하는 개념의 크루즈
	연안크루즈 (Coastal Cruise)	한 지역의 해안을 따라 항해하는 크루즈
	하천크루즈 (River Cruise)	크고 긴 강을 따라 숙박을 제공하며 항해하는 크루즈
선박 크기별	소형 선박 크루즈 (Small Ship Cruise)	총톤수(GRT) 25,000 이하 승객 500명 수용
	중형 선박 크루즈 (Mid-size Ship Cruise)	총톤수(GRT) 25,000~70,000 승객 500~1,000명 수용
	대형 선박 크루즈 (Large Ship Cruise)	총톤수(GRT) 70,000~100,000 승객 1,000명 이상 수용
	초대형 선박 크루즈 (Very Large Cruise Vessel)	총톤수(GRT) 100,000 이상 승객 2,500명~3,000명 수용

크루즈 성격별 (CLIA)	전통형 크루즈 (Traditional Cruise)	일반여행자가 생각하는 전형적인 형태로 대부분의 요금이 포함되고, 다양한 관광명소를 방문
	리조트형 크루즈 (Resort Cruise)	선상에 다양한 여가시설을 갖추어 다양한 선상활동을 제공
	고급형 크루즈 (Premium Cruise)	리조트형 크루즈의 시설과 동일하 거나 더 많은 위락시설을 갖추고 있으며 상대적으로 고급스러운 특 징을 가짐
	호화형 크루즈 (Luxury Cruise)	세계 최고수준의 육상 리조트에서 제공하는 서비스와 같은 수준을 유 지
	특선행 크루즈 (Specialty Cruise)	독특한 기항지를 선정하여 방문지 의 독특한 문화를 체험할 수 있는 기회를 제공
크루즈 목적별	관광 크루즈 (Pleasure Cruise)	위락과 휴식 등의 일반적인 관광목 적으로 크루즈를 즐기는 일반적인 형태
	세미나 크루즈 (Seminar Cruise)	기업이나 사회·문화·경제·정치 단체 등이 교육이나 훈련 및 연수 를 목적으로 행하는 크루즈
	테마 크루즈 (Theme Cruise)	오페라 크루즈(Opera Cruise), 판촉 크루즈(Sales Promotion Cruise), 상 품발표회 크루즈(Product Launching Cruise) 등 특별한 주제로 운영되는 크루즈

자료: 이경모, 크루즈 산업의 이해, 대왕사, 2004, 연구자 재구성

2. 크루즈 산업

크루즈 산업은 관광·항만·물류·조선 등 다양한 산업과 연계되어 부가가치를 창출하는 산업이다.

먼저 크루즈 산업을 중심으로 크루즈 상품에 대한 수요에는 크루즈를 이용하려는 승객이 있으며, 공급의 측면에서는 크루즈 선박을 보유하여 관련 크루즈 상품을 기획, 판매하는 크루즈 선사, 승객에게 크루즈 상품을 팔기 위해 크루즈 객실을 크루즈 선사로부터 임차하여 판매하는 여행업체 및 Fly & Cruise와 같은 항공편과의 연계된 크루즈 상품을 판매하는 항공업체 등이 있다.

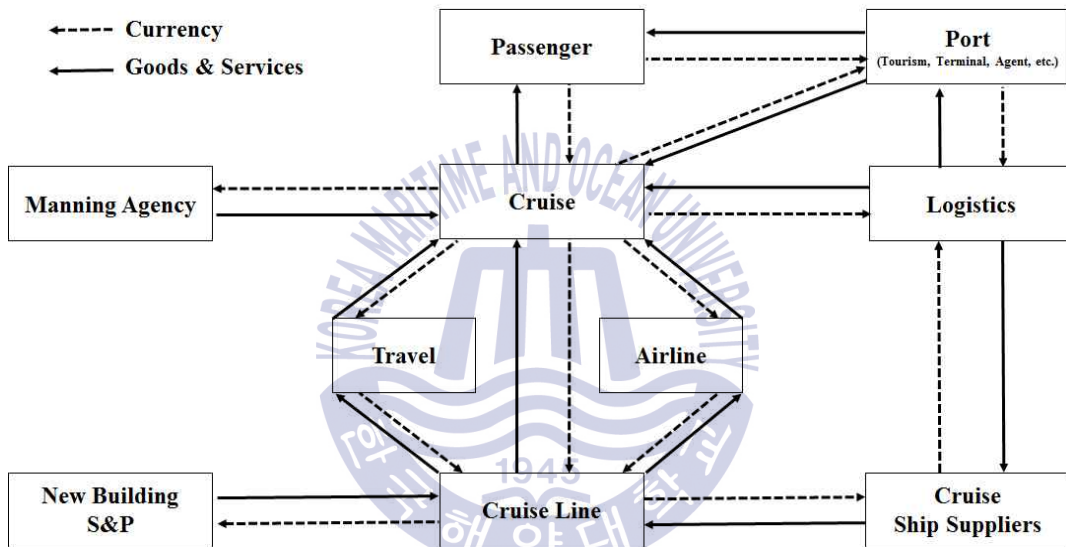
또한 크루즈가 기항지에 입항하면 승객들은 그 해당 지역을 관광하고 그에 따라 소비지출을 하게 되면서 기항지에서 직접적 경제적 효과가 발생하고 이것은 기항지 관광산업에서 부가가치를 창출하는 결과로 이어진다.

이외에도 크루즈의 입출항 수속 등과 관련하여 선사 및 선주의 업무를 위탁받아 대리 업무 수행하는 해운대리점업, 크루즈 승객 및 승무원들이 이용하거나 제공을 받는 교통업, 크루즈의 운항 및 승객에게 필요한 선용품을 납품하는 선용품공급업 그리고 국외에서 수입되어 국내에서 선적되는 선용품 공급을 위한 항만물류업이 있으며, 크루즈에서 발생하는 폐기물 및 오수를 처리하는 폐기물 처리업 등의 다양한 산업들이 크루즈 산업과 연계되어 부가가치를 창출하고 있다.

그리고 크루즈는 선상에서 항해 및 접안시에 상시로 승객들에게 호텔 서비스를 제공하기 위하여 운항 및 기관 부문 이외에도 호텔 부문의 승무원들이 있으므로 일반 상선과 비교하여 승무원의 수가 상대적으로 많다. 따라서 승무원의 계약기간에 따라 승무원 교대의 빈도가 높은 편이며 이러한 승무원 교대는 기항지 내 관광 및 호텔 산업에서 직접적 경제적 효과 발생에 영향을 미친다.

이렇듯 크루즈 산업은 관광, 호텔, 항만, 물류 등 다양한 산업과 연계된 융·복합 산업으로 크루즈 산업의 활성화는 연관 산업에 경제적 파급효과 즉 고부가가치를 창출하여 국가 경제에 긍정적인 영향을 주는 산업이라고 볼 수 있다.

다양한 산업과 연계되어 있는 크루즈 산업과 관련하여 자금과 재화 및 서비스의 이동을 정리하면 <그림 2-2>와 같다.

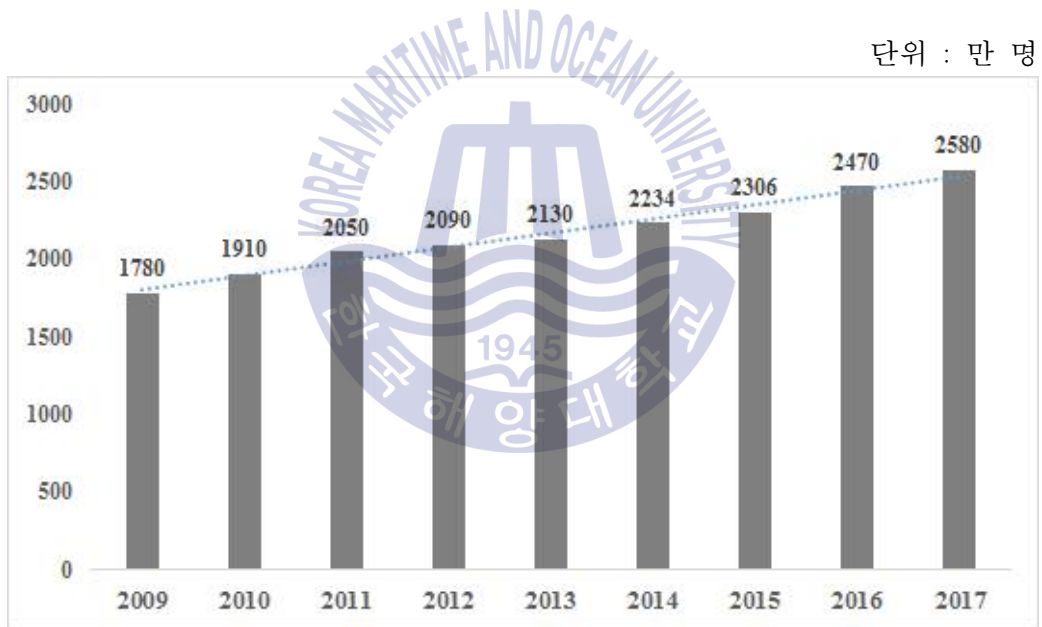


<그림 2-2> 크루즈 산업의 자금 및 재화 & 서비스의 흐름도

자료: 연구자 정리

세계 크루즈 산업은 1980년대 미국에서 발생한 소위 '크루즈 혁명(Cruise Revolution)'을 근간으로 하여 세계관광산업 중에서 가장 빠르게 성장하는 산업이 되었다. 크루즈 관광은 '꿈의 관광'이라고 불리면서 21세기 엄청난 잠재력을 가진 시장으로 각광을 받고 있는데 그 이유는 아직 크루즈를 경험하지 못한 사람들이 많이 있기 때문이다.

<그림 2-3>과 같이 세계크루즈선사협회(CLIA)가 정리한 연도별 크루즈를 이용한 승객의 수를 보면 크루즈를 이용하는 승객의 수는 지속적으로 증가했으며 앞으로도 계속 증가할 것으로 전망되기 때문에 크루즈 산업은 성장 잠재력이 있다고 볼 수 있다.



<그림 2-3> 세계 크루즈 승객 추이

자료: CLIA, 2018 Cruise Industry Outlook, 2017

3. 크루즈 항의 유형

크루즈 항의 유형은 모항(Home Port, Turnaround Port), 거점항(Base Port), 기항항(Secondary Port, Transit Port)으로 구분할 수 있다.

모항은 기항항과 비교하여 단순한 관광이나 위락의 기능보다 도시 기반 시설이 중요하다. 다른 교통수단과도 편리하게 연결되어야 하고 많은 승객 및 수화물을 편리하고 신속하게 처리할 수 있는 시설을 갖추는 것이 중요하다.

또한 국외의 승객이 크루즈가 출항하는 모항으로 항공편을 이용하여 해당 국가에 입국한 뒤 여러 교통편을 이용하여 터미널에 도착하고 관련 수속 후 크루즈에 탑승하는 Fly & Cruise 상품과 관련해서도 국내외 육상·해상·항공 교통 인프라의 연계가 중요하다고 볼 수 있다.

〈표 2-6〉 크루즈 모항(Home Port)의 요건

구분	주요내용
도시기능	관광자원, 문화시설 및 행사, 레저 시설, 숙박시설, 안전관리 시스템, 편의시설
항만시설	접안시설, 입출국 서비스, 터미널 및 부대시설
공항시설	대규모 승객 수용능력, 입출국 서비스, 다양한 항공사 취항
기타	철도, 고속도로, 물류망

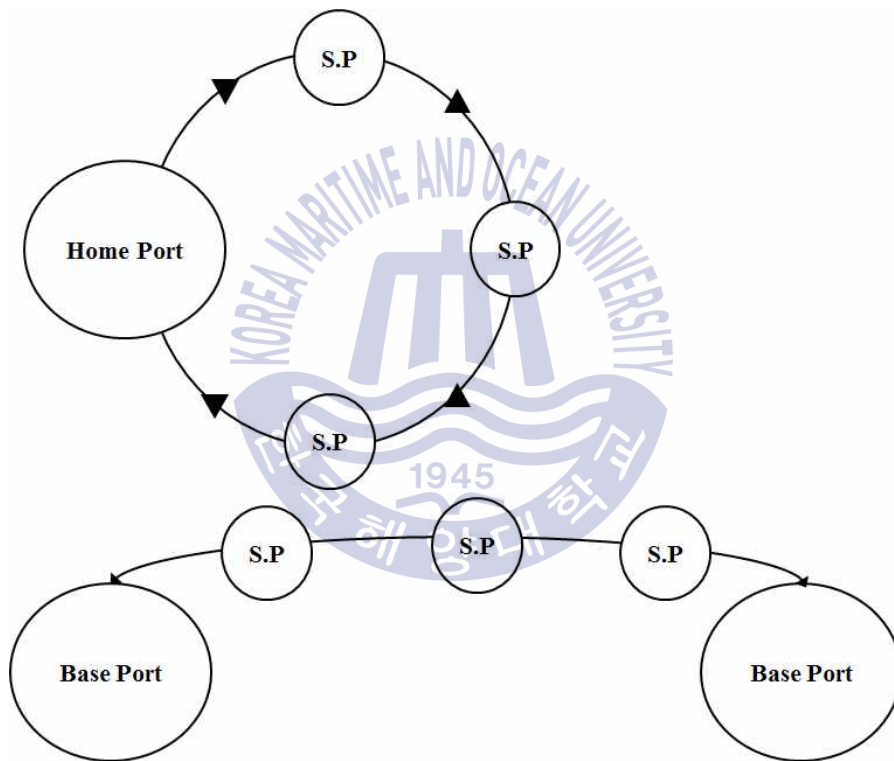
자료: 황진희, 우리나라 해양크루즈 산업 육성방안 연구, 2008

기항항은 크루즈가 항해하는 항로상에 위치한 항구로서 크루즈 상품이 기획될 때 신중하게 고려되는 항만이다. 그 이유는 관광 매력도가 높은 항만이 기항지로 되어 있을 경우 매력도가 낮은 항만보다 상대적으로 승객들의 만족도를 높일 수 있기 때문이다. 또한 크루즈가 항해지속성을 확보하기 위해서는

부식, 청수, 연료유 등의 다양한 선용품이 필요하며 편리하고 신속하게 공급이 될 수 있어야 한다. 또한 세관·출입국·검역(CIQ) 수속면에서 크루즈 및 승객들이 자유롭고 신속하며 편리하게 출입이 가능한 항만이어야 한다.

거점항은 상기 두 유형의 혼합형으로서 모항이 되기도 하고 단시간 기항하는 기항항이 되기도 한다. 이와 같은 다목적 크루즈 항은 모항보다는 항만 시설규모가 크지 않지만, 기항항보다 더 나은 편리함을 제공한다.

크루즈 항의 유형을 <그림 2-4>와 같이 나타낼 수 있다



<그림 2-4> 크루즈 항의 유형

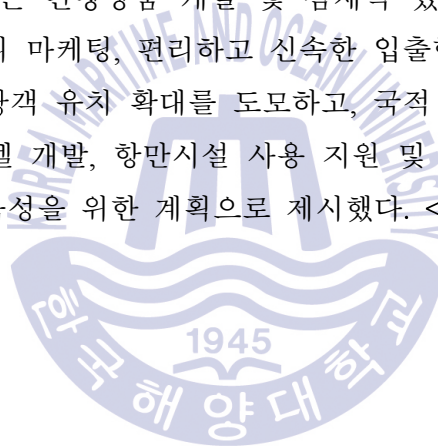
자료: 이경모, 크루즈 산업의 이해, 대왕사, 2004

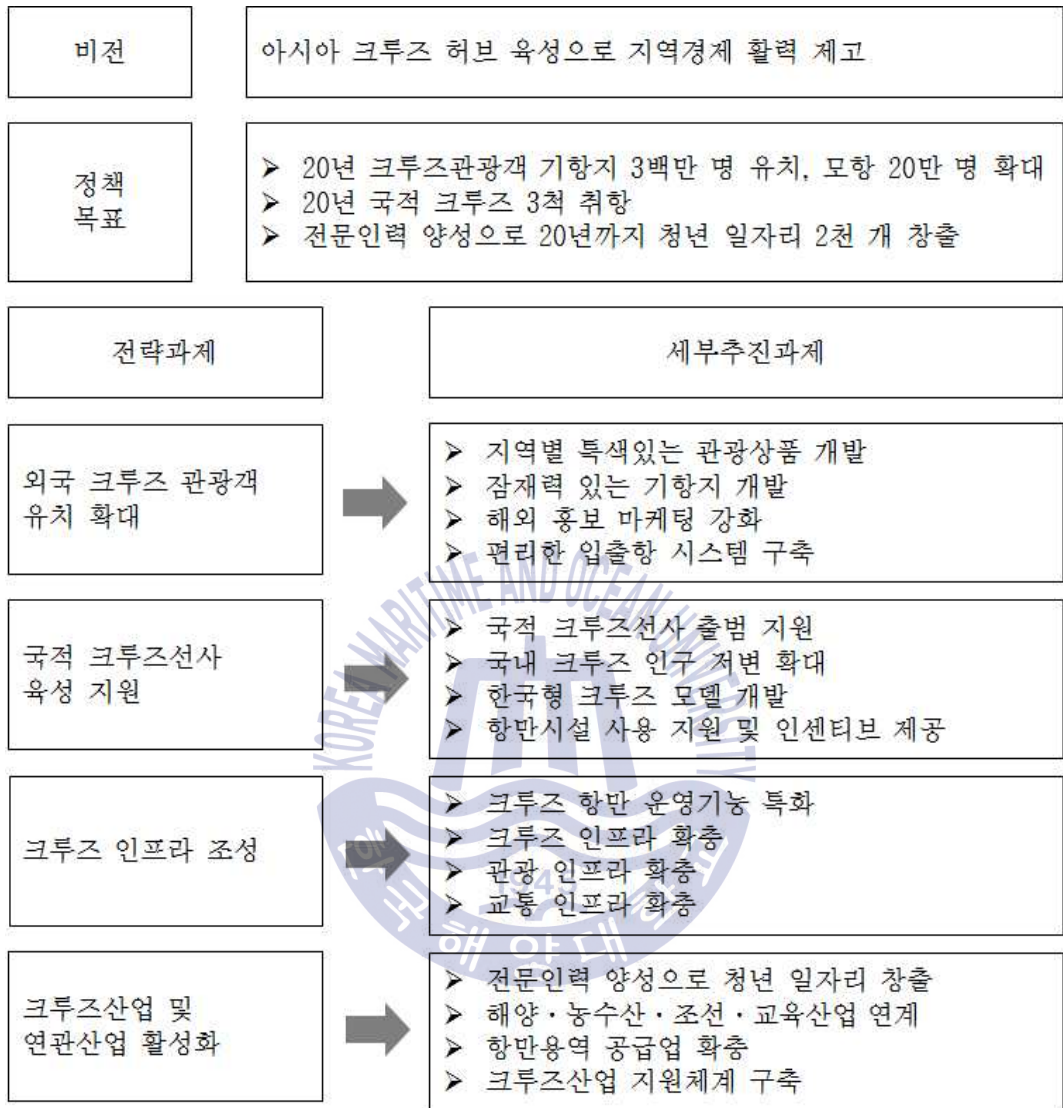
4. 크루즈 산업 지원정책

해양수산부에서는 크루즈 산업을 대상으로 체계적이고 효율적인 육성을 통한 국가 경제 활성화를 위해 [크루즈산업의 육성 및 지원에 관한 법률]을 제정(2015.02.03.) 및 시행(2015.08.04.)하였다.

[1차 크루즈산업육성 기본계획]에 따르면 아시아 크루즈 허브 육성으로 지역 경제 활력 제고라는 비전을 바탕으로 2020년 크루즈관광객 3백만 명 유치, 모항 20만 명 확대, 2020년 국적 크루즈 3척 취항, 전문인력 양성으로 2020년까지 청년 일자리 2천 개 창출을 정책 목표로 삼았다.

각 기항지별 특색있는 관광상품 개발 및 잠재력 있는 기항지 개발 그리고 관련 상품에 대한 해외 마케팅, 편리하고 신속한 입출항 시스템 구축 등을 통하여 외국 크루즈 관광객 유치 확대를 도모하고, 국적 크루즈 선사 육성을 위한 한국형 크루즈 모델 개발, 항만시설 사용 지원 및 인센티브 제공 등의 과제들을 크루즈 산업 육성을 위한 계획으로 제시했다. <그림 2-5> 참조





〈그림 2-5〉 크루즈 산업 육성 비전 및 정책목표

자료: 해양수산부, 1차 크루즈산업육성 기본계획

법무부는 크루즈 관광객 유치 활성화를 위해 [출입국관리법]에 신설한 관광상륙허가제를 2012년 5월 27일 시행하였다. 관광상륙허가제는 국내항과 국외항을 순회하여 운항하는 크루즈에 승선한 외국인 관광객에 대하여 운수업자의 신청으로 72시간 내에서 개별심사 없이 입국을 허가해주는 상륙의 개념의 제도로서, 사증이 필요한 승객이 법무부가 정한 일정요건을 갖추었다면 무사증 입국이 허용된다.

일정요건을 갖춘 사증이 필요한 외국인 승객은 크루즈 선사 또는 대리점이 필요한 서류를 법무부에 제출하고 개인별로 관광상륙허가서 발급, 단체 여행일 경우에는 승객명단을 첨부하여 제출 후 대표자가 일괄 발급받아 무사증 입국을 한다. 특히 중국의 전담 여행사가 모객하고, 우리나라 전담 여행사가 유치하는 중국인 단체관광객에 한해서는 전담 여행사가 중국 여유국³⁾의 모객명단 및 유치사실 확인서 등을 출입국관리사무소에 사전에 제출하여 관광상륙허가서를 발급받는다.

그러나 2017년 2월 이후 사드 배치로 인한 중국발 크루즈의 우리나라 기항 취소로 중국 크루즈 관광객이 대폭 감소하자 동년 12월에 법무부는 크루즈 선사로부터 지정심사 신청을 받고 지정한 크루즈에 한해서만 적용범위를 중국인 개별관광객까지 확대 시범운영을 시작하였다.

이외에도, 크루즈의 입출항비 할인, 입출항 도선 시간 분 단위 신청(일반 상선은 시간 단위로 신청 가능), 관광협회의 무료 셔틀버스 제공 등의 여러 관계기관들이 우리나라 크루즈 산업 활성화를 위해 지원을 하고 있다.

3) 국가여유국[國家旅遊局, China National Tourism Administration]. 관광정책을 전담하는 국무원 직속기구

5. 크루즈 산업의 경제적 효과

김승재(2010)에 따르면 크루즈 산업발전의 경제적 효과는 직접적(Direct), 간접적(Indirect), 유발효과(Indeed Effect) 등으로 평가되며, 각각의 항만 또는 지역의 경제적 수준에 따라 세 유형의 효과간의 관계가 다양하게 나타난다고 언급하면서 크루즈 산업의 경제적 효과에 대한 일반적인 특성으로 다음과 같이 정리하였다.

첫 번째, 실제 크루즈 관광객의 수가 유사하다 할지라도 크루즈 항의 유형에 따라서 경제적 효과가 다르게 나타난다.

두 번째, 크루즈 승객의 직접소비 수준은 방문 지역의 고유 특성, 항만 지역의 매력도, 크루즈 일정 속 기항지의 상대적 지위, 크루즈의 호화수준, 크루즈 관광객의 수준 등에 영향을 받는다.

세 번째, 크루즈 승무원의 지출은 크루즈 산업의 경제적 효과를 측정하는 주요 요소가 된다.

넷 번째, 특정 크루즈 선사와 항만 간의 계획된 크루즈 기항은 중장기 수입을 보장할 수 있으므로 중앙정부 및 지방자치단체의 크루즈에 대한 관심이 커지고 있다.

Business Research and Economic Advisors(BREA)는 2016년 미국 크루즈 산업의 지출을 측정하기 위해 크루즈 산업에서 발생하는 운영 및 관리 비용과 관련하여 지출 분야를 17개의 크루즈 선사⁴⁾를 대상으로 조사하여 <표 2-7>과 같이 정리하였다.

4) AIDA Cruises, Carnival Cruise Line, Celebrity Cruises, Costa, Cunard Line, Disney Cruise Line, Hapag-Lloyd, Holland America Line, Norwegian Cruise Line, Oceania, P&O Cruises, Paul Gauguin Cruises, Princess Cruises, Regent, Royal Caribbean International, Seabourn, TUI Cruise Line

〈표 2-7〉 운영과 관리 비용 범주

Operating Expenses	Administrative Expenses
Travel Agent Commissions	Marketing, Advertising & Promotion
Cost of Travel Insurance for Passengers	Other Cost of Sales
Customs\Immigration\Int'l Arrivals Fees Charged to Passengers	Accounting & Legal Services
Air Fares Collected from Passengers	Computer/Internet Consulting Services
Costs of Pre- or Post-Cruise Packages Collected from Passengers	Financial Services
Food & Beverages	Other Professional Services
Fuel	Telephone
Port Charges & Fees	Travel & Entertainment
Restaurant/Hotel/Casino Supplies	Rent
Vessel Maintenance, Repair & Drydock Fees	Utilities
Vessel Insurance	Land-Side Employees Wages & Salaries
Maintenance Equipment & Supplies	
Cost of Shore Excursions	
Crew Wages & Salaries	

자료: CLIA, The Contribution of the International Cruise Industry to the U.S Economy in 2016, 2017

운영 지출 측면에서는 여행사 수수료, 승객 여행 보험 비용, 승객 차원에서 발생하는 수속비·항공료·크루즈 전후 비용, 음식·음료, 연료유, 항만 비용, 식당·호텔·카지노 관련 공급, 선박 유지·수리·건선거의 비용, 선박 보험, 선박 유지 관련 장비·공급, 기항지 관광 비용, 승무원 급여 등이 있다.

관리 지출 측면으로는 마케팅·광고·홍보, 기타 판매 비용, 회계 및 법적 서비스, 전산 자문 서비스, 금융 서비스, 기타 전문적인 서비스, 통신, 여행·엔터테인먼트, 대여, 공공 서비스, 육상직 종업원 급여 등이 있다.

상기 지출 분야에서 발생하는 지출 비용은 크루즈 산업에서 발생하는 경제적 효과와 직·간접적으로 관련이 있다.

5) Dry Dock : 물을 빼내어 선박 유지·수리 등의 작업을 할 수 있는 구조물

제2절 크루즈 산업 활성화에 대한 선행연구

크루즈 산업은 직·간접적으로 연계된 산업 및 관련 인프라가 다양하다. 이를 바탕으로 본 연구에서는 크루즈 산업 활성화에 필요한 산업 연계 및 인프라 개선 방안에 대하여 제안할 것이다. 따라서 본 절에서는 크루즈 산업과 관련하여 분야를 관광·항로·터미널·선용품·제도로 구분해서 선행연구를 정리하였다.

1. 관광

하명신·박경희(2007)는 크루즈 관광산업이 직·간접적으로 발생하는 경제적 효과와 조선 산업 등 연관 산업의 발전에 따른 경제적 효과로 구분된다고 밝혔다.

조민호(2008)는 크루즈 기항지관광 평가요인을 여러 선행연구를 바탕으로 관광콘텐츠 및 운영만족(가이드의 관광운영, 홍보 및 안내, 관광내용 등), 관광상품만족(상품가격, 기념품의 질, 종류, 가격 등)에 대한 만족, 관광 인프라 만족(크루즈 승하선 및 관광을 위한 제반시설 등)과 관광객 자신의 관광경험에 대한 전반적 만족도로 정의를 했다.

Andriotis & Agiomirgianakis(2010)은 그리스의 이라클리온(Heraklion) 항만을 기항하는 크루즈 관광객의 관광동기, 만족도 및 재방문 가능성 등 관광객의 경험을 종합적으로 분석하였고 주요 동기로는 탐험으로 조사되었다.

홍정원·정병옥(2013)은 한국관광공사에서 2012년 실시한 [2012년 외래 크루즈 관광객 실태조사]를 바탕으로 분석할 결과 우리나라 크루즈 산업의 활성화를 위해서는 우리나라만의 고유한 체험형 관광프로그램 개발이 필요하다고 하

였다.

Birda et al.(2013)은 스페인의 카르타헤나(Cartagena) 지역을 방문한 크루즈 관광객을 대상으로 관광객의 특성, 선호도 및 전반적인 경험 등에 대해 분석하여 재방문을 위해서는 해당 지역의 안전에 관한 인식 강화, 마케팅 정책 강화, 내륙 관광 시간 연장 등을 제안하였다.

유순호·김경숙(2017)은 크루즈 관광객의 라이프 스타일, 크루즈 선택속성, 행동의도간의 영향관계를 규명하였다.

2. 항로

Marti(1990)는 지리와 크루즈 항의 선정연구를 통하여 여행 일정을 크루즈 항 선택의 가장 큰 영향을 미치는 요인으로 보았다.

Wang et al(2014)은 퍼지계층분석(Fuzzy AHP)을 통해 아시아 지역의 기항지 선정 요인으로 크루즈 항만 배후에 위치한 관광지가 선사의 기항지 선정에 큰 영향을 미친다고 분석하였다.

최윤석·김인신(2016)은 7개국 16명의 국내외 크루즈 전문가를 대상으로 델파이 조사를 통해 아시아 크루즈 모항의 선정요인을 분석하였는데, 내적 요인으로는 대량의 승객 처리 능력, 승·하선 인프라, 승객의 출입국 편리성 그리고 외적 요인으로는 승객시장 근접도, 배후시장 규모, 국제공항 접근성, 지역관광 매력도 등이 주요 요인이라고 분석하였다.

3. 터미널

노홍승(2001), 김형일(2007) 등의 많은 연구자들은 항만시설과 교통의 연계성, 배후관광 시설요인 등의 인프라 요소의 중요함을 시사하였다.

이태우(2002)는 잠재적인 크루즈 항만으로 발전하기 위해서는 크루즈 전용터미널(편의시설, 주차시설, 전용선석 등), 항만시설(급유시설, 하역시설, 승객승하선시설 등), 교통의 연계성(육상교통연계성, 공항과의 근접성 등), 배후 관광 기반시설(관광자원, 쇼핑센터 등)을 4가지 주요한 요인으로 선정하였다.

하인수 외 1인(2002)는 항만시설과 비행항만시설로 구분하여 크루즈 항만의 성공요인을 분석하였다.

항진회(2008)에 따르면 크루즈 모항이 되기 위해서는 도심의 관광자원, 문화적인 기반 구축, 숙박 시설, 안전관리 시스템 등이 필요하고, 크루즈 접안시설, 승객을 위한 서비스, 타 도시와의 연계 등을 위한 인프라가 완비되어야 한다고 하였다.

Xiao xia Cai Yafei. Niu(2010)는 중국 크루즈 관광산업의 핵심요소 및 잠재력을 바탕으로 요인분석법을 통해 중국 상해(Shanghai)가 크루즈 관광지역 우위를 차지하고 있다고 밝혔으며, 심천(Shenzhen), 천진(Tianjin)은 중국의 크루즈 관광의 대표도시로서 모항이면서 중국의 여러 항을 연계하는 항구 체계를 구성해야 된다고 하였다.

4. 선용품

강태수(2005)은 선용품 공급업체를 대상으로 설문조사를 통해 선용품 산업의 현황 및 문제점을 분석한 결과 애로사항 요인들로는 동종업체의 난립, 후 결 제방식으로 인한 자금상의 애로 등으로 조사되었고, 선용품 센터 건립 및 전자상거래 기반을 통한 공급체계 구축, 세계 감면 등 선용품 산업에 대한 정부의 관심이 중요한 요인으로 분석하였다.

박병주(2009)는 우리나라의 항만 경쟁력을 높이기 위해서 부가가치 산업을 육성할 필요성이 있다고 주장하였으며 세계 대표적인 허브항으로 싱가포르(Singapore)와 네덜란드의 로테르담(Rotterdam)의 정유산업, 배후단지, 선용품 공급업과 수리 조선업 등을 예시로 들면서 선진 항만에 대한 벤치마킹을 통해 선용품 공급단지조성의 필요성을 강조하였다.

5. 제도

류환경·왕명명(2011)의 [중국 크루즈 관광 산업정책에 관한 연구]에서는 크루즈 관광 관련 이론을 체계적으로 정리하여 크루즈 관광산업의 파급효과를 높이기 위해서는 정부 차원에서 관광·조선·운송산업간의 공동연구를 지원할 수 있는 정책의 필요성을 강조했다.

제3장 크루즈 산업 현황

제1절 세계 크루즈 산업 현황

1. 세계 크루즈 선사 현황

크루즈 시장은 라이프 스타일의 변화, 세계 인구의 노령화, 소득수준 향상, 다양한 크루즈 상품의 개발 등으로 인해 높은 성장률을 보이고 있다.

세계크루즈선사협회(Cruise Lines International Association; CLIA)에 따르면 2017년 2,580만 명이 크루즈를 이용하였으며, 2018년은 2,720만 명이 크루즈를 이용할 것으로 전망을 했다.

또한 2017년 세계크루즈선사협회에 등록된 크루즈 선은 총 447척에 달하며, 2018년에는 바다, 강을 포함하여 27척이 신규 건조되어 인도될 예정이다.⁶⁾

현재 크루즈 선사는 5개의 크루즈 선사들이 세계 크루즈 시장에서 약 90%를 시장 점유율을 보이고 있으며, 이중에 4개 선사는 다양한 브랜드를 통하여 크루즈 서비스를 제공 하고 있다.

먼저 Carnival Corporation 선사는 2018년 기준 104척의 크루즈를 보유하고 있으며, Carnival, Princess, Holland America, Seabourn, Costa, AIDA, P&O UK, P&O Australia, Cunard, Fathom사와 전략적 제휴를 이루어 크루즈를 운영하고 있다.

Carnival Corporation은 Carnival Cruise Line으로 1972년에 설립되었다. 이 회사는 7~80년대 꾸준히 성장을 하면서 1987년 뉴욕주식거래소(the New York

6) CLIA(Cruise Lines International Association), 2018 CRUIS INDUSTRY OUTLOOK, 2017

Stock Exchange; NYSE)에 상장을 하였다. 그 이후 계속해서 여러 크루즈 선사들을 인수·합병하였고, 현재 가장 규모가 큰 크루즈 선사로 자리를 잡았으며 계속해서 성장을 하고 있다.

Royal Caribbean Cruises LTD 선사는 2018년 기준 50척의 크루즈를 보유하고 있으며, Royal Caribbean, Celebrity, Azamara, Pullmantur, TUI, SkySea 의 크루즈 브랜드를 제공하고 있다. 또한 Royal Caribbean's Oasis-class 크루즈는 세계에서 가장 큰 크루즈이며, 6천 명 이상의 승객을 수용할 수 있다.

Royal Caribbean Cruises Line은 1968년에 설립되었고, 인수·합병을 거듭하여 1998년 Royal Caribbean Cruises LTD로 출범하였고, 현재는 세계에서 두 번째로 규모가 큰 크루즈 선사이다.

세 번째로 규모가 큰 크루즈 선사는 Norwegian Cruise Line Holdings로 2018년 기준 25척의 크루즈를 보유하고 있으며 Norwegian, Regent, Oceania의 브랜드를 사용하여 크루즈 서비스를 제공하고 있다.

이 선사는 Knut Kloster와 Ted Arison에 의해 카페리 선으로 Sunward(총톤수 8,666톤, 전장 140m) 호를 영국 사우스햄튼(Southampton)과 지브롤터(Gibraltar) 항로에 도입을 시작으로 1966년에 설립되었다. Ted Arison은 Carnival Cruise Lines 설립을 위해 떠난 반면, Knut Kloster는 계속해서 서비스를 제공했으며, 알래스카, 유럽, 버뮤다, 하와이, 호주 등에 서비스를 확장하며 세계 3위의 크루즈 선사로 성장했다.

MSC Cruises 선사는 2018년 기준 14척의 크루즈를 보유하고 있으며 MSC의 브랜드만 사용하여 크루즈 서비스를 제공하고 있다. MSC Cruises 선사는 세계 2위 외항정기선사인 MSC(the Mediterranean Shipping Company)의 자회사이기도 하다.

Genting Hong Kong 선사는 2018년 기준 총 9척의 크루즈를 보유하고 있으며, Star, Dream, Crystal 의 브랜드를 사용하여 크루즈 서비스를 제공하고 있으

며 세계 5위 규모를 가진 선사이다. 상기 5개 크루즈 선사가 제공하는 크루즈 브랜드와 나머지 크루즈 브랜드는 총 77개이며, 정리하면 <표 3-1>과 같다.

<표 3-1> 세계 크루즈 브랜드

Abou Merhi	Club Med	Hapag-Lloyd	Pearl Seas	St. Helena
Adventure	Coral	Hebridean	Phoenix	St. Lawrence
Canada	Expeditions	Island	Reisen	
AIDA	Costa	Holland America	Plantours	Star Clippers
American Cruise Line	Cruises and Maritime	Hurtigruten	Ponant	Star Cruises
American Queen Steamboat	Crystal	Iceland Pro	Princess	Thomson
Aranui	Cunard Line	Lindblad	Pullmantur	Marella
Asuka/NYK	Diamond Cruise	Metropolitan Touring	Quark	Transocean
Australis	Disney	Mitsui OSK	Regent	TUI
Azamara	Dream Cruises	MSC	Rivages du Monde	Un-Cruise
Bahamas Paradise	Etstur	North Star	Royal Caribbean	Venus Cruise
Blount Small Ships	Fathom	Norwegian	Saga	Victory
Bohai Ferry	Fred. Olsen	Oceania	Sea Cloud	Voyages to Antiquity
Captain Cook	French America Line	Oceanwide	Seabourn	Windstar
Carnival	FTI	P&O	SeaDream	
Celebrity	G Adventures	P&O Australia	Silversea	
Celestyal	Grand Circle	Paul Gauguin	SkySea	

자료: Cruise Industry News, Cruise 101, 2018

크루즈의 연도별 도입 예정 척수는 <표 3-2>와 같으며 2018년 기준 2027년까지 향후 크루즈 도입 예정으로는 총 106척이며 평균 크기는 97,618톤급, 평균 승객 수용가능 인원은 2,466명으로 전망된다.⁷⁾

<표 3-2> 크루즈의 연도별 도입 예정 척수

연도	도입 예정 척수
2018	15
2019	24
2020	19
2021	13
2022	15
2023	7
2024	5
2025	4
2026	3
2027	1
합계	106

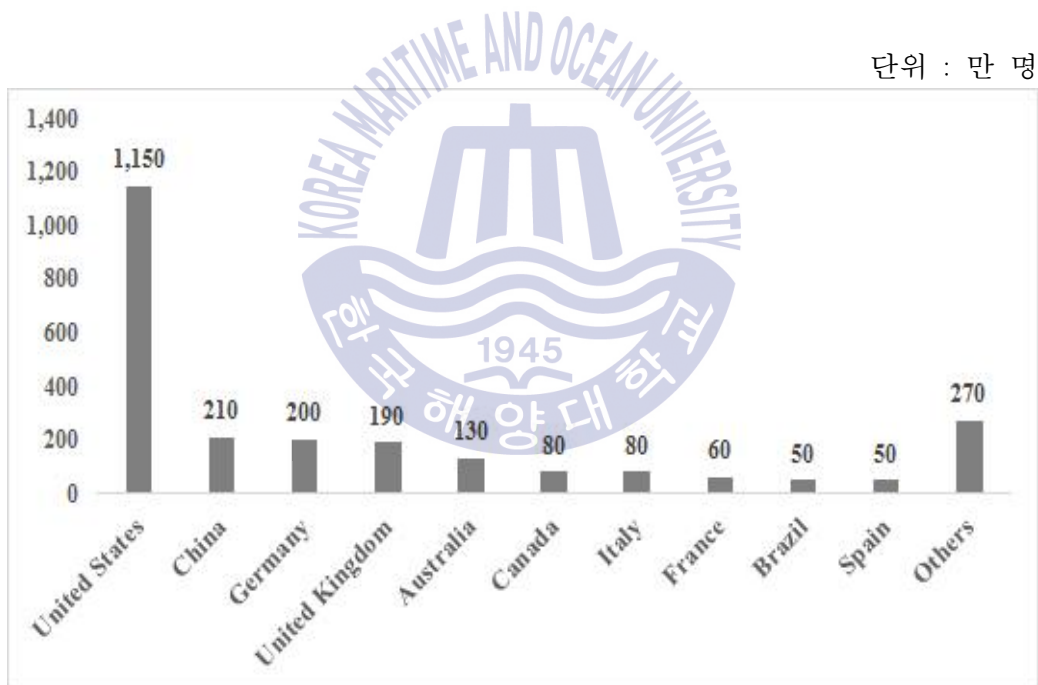
자료: Cruise Industry News, Cruise Ship Orderbook, 2018

상기 2027년까지 크루즈 도입 예정 자료를 참고하면, 크루즈 선사들이 지속적으로 크루즈를 발주하는 것을 알 수 있는데, 이것은 향후 크루즈 시장이 지속적으로 성장할 것이며, 크루즈 산업에 대하여 전망이 밝다고 판단한 것으로 추측할 수 있다.

7) Cruise Industry News, 2018 Cruise 101

2. 권역별 크루즈 산업 현황

세계의 크루즈 시장을 권역별로 크게 나누면 북미 시장과 유럽 시장 그리고 아시아 시장이 있다. <그림 3-1>를 바탕으로 2016년 기준 세계 국가별 크루즈 수요 비중은 북미 시장이 미국 1,150만 명, 캐나다 80만 명으로 세계 크루즈 시장의 약 49.8%(1,230만 명), 유럽시장은 독일 200만 명, 영국 190만 명, 이탈리아 80만 명, 프랑스 60만 명, 스페인 50만 명으로 약 23.5%(580만 명)이며, 아시아 시장은 중국이 210만 명으로 세계 크루즈 수요에 대해서 약 8.5%를 점유하고 있다.



<그림 3-1> 2016년 기준 세계 크루즈 시장의 국가별 크루즈 수요

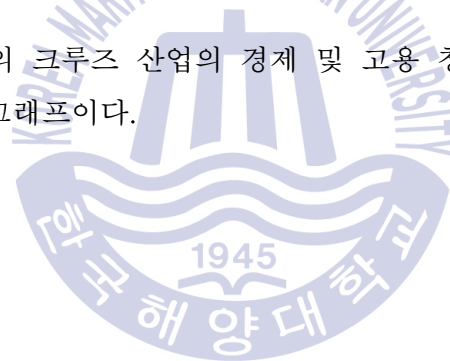
자료: CLIA, 2018 Cruise Industry Outlook, 2017

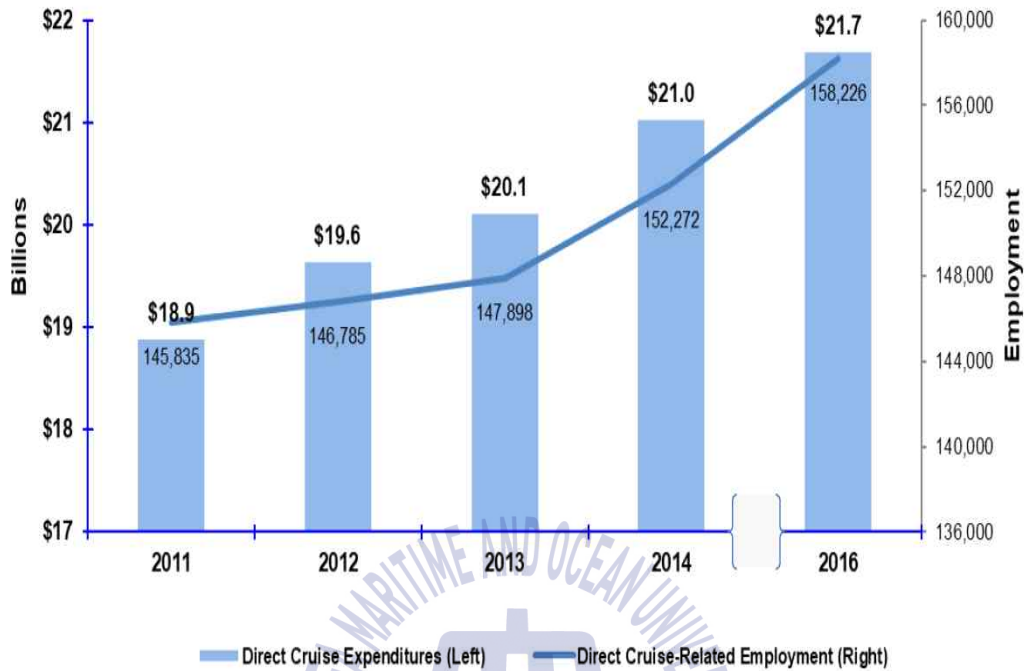
1) 북미

유럽, 아시아, 북미 내 크루즈 관광객들의 선호 관광지로서 캐리비안, 알래스카를 포함하는 북미 크루즈 시장은 1960년대 캐리비안에서 시작되어 1970년대 이후부터 활성화가 되기 시작했다. 1980년대 이후 연평균 8%의 속도로 급격하게 성장하였으며, 다양한 휴가 형태 중에서 크루즈 여행이 다른 여행보다 가장 만족스러운 여행이라고 응답될 정도로 인기가 있으며, 미국 전체의 관광산업중 약 5%의 시장점유율을 보이고 있다.

그러나 2001년 9월 11일 미국 뉴욕의 세계무역센터(World Trade Center; WTC)와 워싱턴의 국방부 건물에 동시 다발 자살테러 사건이 발생하면서, 2001년~2002년 북미 크루즈 시장이 주춤하였다. 하지만 그 다음 해부터는 약 10%의 높은 성장세를 나타내며 여러 권역별 크루즈 시장 중 가장 큰 시장으로 성장했다.

<그림 3-2>은 미국의 크루즈 산업의 경제 및 고용 창출 효과를 2011년부터 2016년 까지 나타낸 그래프이다.





<그림 3-2> 미국 크루즈 산업의 직접적 경제 및 고용 효과, 2011 - 2016
 자료: CLIA, The Contribution of the International Cruise Industry to the U.S Economy in 2016, 2017

크루즈 산업의 직접적 지출은 2016년 217억 달러로 5년 동안 평균 3.5%의 성장으로 2011년 189억 달러 대비 약 15%가 증가했다. 크루즈 산업에 종사하는 종업원의 수는 2016년 기준 158,226명으로 2011년 145,835명 대비 약 8%가 증가했다.

<그림 3-2>과 같이 지속해서 성장세를 보이는 미국 크루즈 산업의 2016년 기준 직접적 경제적 효과를 상세하게 나타낸 자료가 <표 3-3>이다.

〈표 3-3〉 미국 크루즈 산업의 직접적 경제적 효과 - 2016

단위: 백만 달러, 명

Sector	Direct Expenditures \$ Millions	Employment	Total Wages & Salaries \$ Millions
Core Cruise Travel Sector	\$ 10,516	111,518	\$ 4,581
Passenger & Crew Spending	\$ 2,101	24,951	\$ 657
Port Services & Cruise Lines	\$ 3,519	49,246	\$ 2,130
Transportation Services	\$ 2,811	26,412	\$ 1,248
Air Transportation	\$ 2,084	10,910	\$ 547
Cruise Industry Suppliers	\$ 11,170	46,708	\$ 2,801
Agriculture, Mining, Utilities & Construction	\$ 47	203	\$ 7
Manufacturing	\$ 5,459	12,699	\$ 869
Food & Beverages	\$ 1,042	2,239	\$ 103
Apparel & Textiles	\$ 155	898	\$ 42
Chemicals & Plastics	\$ 293	372	\$ 36
Petroleum Refining	\$ 1,633	134	\$ 19
Fabricated Metal Products	\$ 242	917	\$ 63
Industrial Machinery	\$ 483	1,396	\$ 94
Ship Maintenance & Repair	\$ 777	2,176	\$ 173
Computers & Electronic Equipment	\$ 288	835	\$ 90
Other Manufacturing	\$ 547	3,731	\$ 251
Wholesale Trade	\$ 599	2,903	\$ 197
Other Transportation Services	\$ 21	36	\$ 4
Information Services	\$ 275	557	\$ 48
Finance, Insurance, Real Estate & Leasing	\$ 1,129	2,923	\$ 260
Services & Government (ex. Lodging & Travel Services)	\$ 3,220	27,387	\$ 1,416
Professional, Scientific & Technical Services	\$ 1,759	15,763	\$ 696
Administrative & Waste Management Services	\$ 47	214	\$ 14
Arts, Entertainment & Recreation	\$ 214	1,806	\$ 97
Other Services & Government	\$ 1,200	9,604	\$ 610
Total - 2016	\$ 21,686	158,226	\$ 7,383

자료: CLIA, The Contribution of the International Cruise Industry to the U.S. Economy in 2016, 2017

크루즈 산업 핵심 분야(Core Cruise Travel Sector)는 크루즈 선사, 항공사, 여행사, 항만 서비스 업체, 승객과 승무원 지출에 직접적으로 영향을 받는 호텔과 식당과 같은 지역 사업을 포함한다.

크루즈 산업 핵심 분야에서 창출된 직접적 지출은 105억 2천만 달러(11조 5,676억 원)⁸⁾, 관련 분야에서 종사하는 종업원의 수는 111,518명이고 지급된 총 급여는 45억 8,100만 달러(5조 391억 원)이다.

크루즈 산업 핵심 분야를 제외하고 발생한 크루즈 관련 기타 사업 지출(Cruise Industry Suppliers)은 총 111억 7천만 달러(12조 2,870억 원)이고 관련 사업에 종사하고 있는 종업원의 수는 46,708명이고 지급된 총 급여는 28억 달러(3조 8백억 원)이다.

미국의 크루즈 산업에서 발생하는 직접적 경제적 효과는 크루즈 산업 핵심 분야와 크루즈 서비스를 제공하기 위해서 발생하는 기타 지출을 포함하여 총 216억 8,600만 달러(23조 8,546억 원)고, 크루즈 산업에 종사하고 있는 종업원의 수는 정규직 및 비정규직을 포함하여 158,226명이며 지급된 총 급여는 약 73억 8,300만 달러(8조 1,213억 원)이다.

2) 유럽

미국 크루즈 시장이 1980년대 이후 급성장을 했던 반면, 전통적 크루즈 시장을 보유하고 있던 영국이 70~80년대 경제 침체를 겪으면서 유럽 크루즈 시장은 하락세를 거듭했다.

그러나 전통적인 휴가 시장을 공략했던 유럽의 여행사들이 크루즈 시장으로 사업을 확장하기 시작하면서 유럽 권역의 크루즈 시장은 급속히 성장했다.

또한 1970년대 보잉사의 점보제트기의 출현으로 항공 시장이 대중화되면서, 이때부터 장거리 여행이 시작되었다. 그 이후 다양한 휴가 형태를 원했던 유

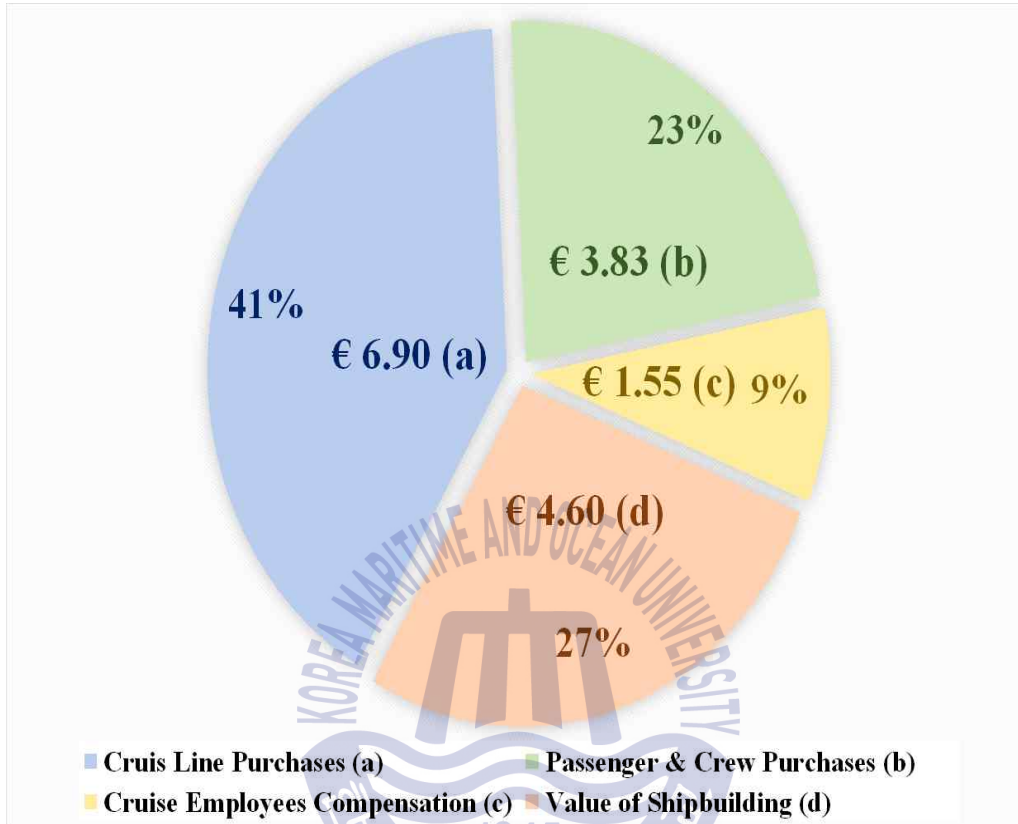
8) USD : Won = 1 : 1,100 환율 환산 적용

럽인들은 항공이 아닌 해상에서 여행할 수 있는 크루즈 시장에 대한 관심을 갖기 시작하면서 장거리를 운항하는 크루즈 상품이 개발이 되고 관련 크루즈 산업이 성장을 했다.

유럽은 북미와 달리 크루즈 신조선 산업을 보유하고 있으며, 전 세계적으로 크루즈 조선 산업은 유럽에 집중되어 있다. 세계크루즈선사협회(CLIA)의 유럽 크루즈 산업 보고서 내용 중 크루즈 산업에서의 분야별 지출을 크게 4가지로 분류했다.

먼저 크루즈 선사 지출(Cruise Line Purchase)로 크루즈 운항에 필요한 재화 및 서비스에 대한 크루즈 선사들의 지출이다. 두 번째는 승객·승무원의 지출(Passenger & Crew Purchases)로 승객 지출은 모항 및 기항항에서 상품 구매 그리고 항공 여행, 크루즈 이용 전후 호텔 숙박, 관광 지출을 포함한다. 승무원 지출은 소매품, 식품, 음료 지출을 포함한다. 세 번째는 크루즈 종업원 보상(Cruise Employees Compensation)으로 유럽 크루즈 선사의 직원 및 승무원에 대한 임금을 포함한다. 마지막으로 조선소 지출(Value of Shipbuilding)로 유럽 크루즈 조선소에서 발생하는 신조선 및 기존 크루즈의 유지 보수에 대한 지출을 포함한다. 유럽 크루즈 산업에서의 분야별 지출 비중은 <그림 3-3>와 같다.

단위: 십억 유로



<그림 3-3> 유럽 내 크루즈 산업에서 분야별 직접 지출 비중

자료: CLIA, Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe 2015

2015년 기준 크루즈 선사 지출(a)이 약 69억 유로(8조 9,700억 원)⁹⁾로 약 41%의 비중을 차지하고 있고, 승객·승무원의 지출(b)이 38억 3천만 유로(4조 9,790억 원)로 23%, 크루즈 종업원 보상(c)이 15억 5천만 유로(2조 150억 원)로 9%의 비중을 차지하며 마지막으로 조선소 지출(d)가 46억 유로(5조 9,800억 원)로 전체의 약 27%를 차지하고 있다.

9) Euro : Won = 1 : 1,300 환율 환산 적용

세계관광기구(WTO)에서는 크루즈 종업원 보상 및 조선소 지출을 제외하여 기항지에서의 크루즈 직접적 효과를 크루즈 선사 직접 지출(항만 비용·선용품), 승객·승무원의 관광 지출을 바탕으로 관광 중심으로 크루즈의 직접적 경제적 효과를 산정을 하는데, 크루즈 선사 및 조선소가 집중되어 있는 유럽의 크루즈 산업을 보게 되면 크루즈 종업원 보상 및 조선소 지출의 비중도 적지 않음을 알 수 있다.

상기 유럽 크루즈 산업의 특징은 크루즈 국적 선사 및 크루즈 건조 조선소의 보유가 중요하며 관광 중심의 크루즈 산업보다 다양한 분야에서 경제적 효과를 창출할 수 있다는 시사점을 보여주는 것이다.

유럽과 비교하여 우리나라 크루즈 산업은 크루즈 국적 선사 및 크루즈를 건조하는 조선소가 없다. 따라서 본 논문의 제4장 크루즈의 경제적 효과 분석에는 세계관광기구(WTO)가 제시한 크루즈의 기항시 발생하는 직접적 경제적 효과 산정식을 바탕으로 분석할 것이다.

3) 아시아

아시아의 크루즈 시장은 북미와 유럽에 비해서 크루즈의 역사가 짧다. 그러나 소득 수준의 증대 및 라이프 스타일의 변화 등의 이유로 크루즈 여행에 대한 관심도가 높아지면서 아시아 크루즈 시장이 성장을 하게 되었다.

1980년대 중후반 일본의 경제 호황과 함께 일본의 국적 해운선사들은 북미와 유럽에서 성장하고 있는 크루즈 산업을 참고하여 크루즈 시장에 참여하게 되었고, 처음에는 일본인 관광객을 대상으로 크루즈 상품을 홍보하였지만, 점차 외국인 관광객들을 대상으로 확대하면서 일본의 크루즈 시장은 성장하였다.

일본 크루즈 산업은 1989년부터 1991년의 기간 동안 총 8척의 크루즈를 건조하고, 운영하면서 유럽 크루즈 산업과 유사하게 크루즈 관광산업과 조선산

업을 바탕으로 동반 성장하였다.¹⁰⁾

특히 2012년부터 중국 내 아웃바운드 크루즈 승객의 증가와 함께 세계 국적 크루즈 선사들이 크루즈를 아시아 시장에 투입을 하게 되면서 아시아 크루즈 시장은 급격하게 성장을 했다.

중국의 크루즈 수요는 2016년 기준 약 210만 명으로 그 규모는 세계 2위이며 지속적으로 성장하고 있다. 이러한 중국의 폭발적 수요는 다양한 크루즈 상품의 개발로 이어지고, 우리나라를 포함한 인근 아시아 국가들의 크루즈 산업 성장에 영향을 주었으며 아시아 크루즈 시장이 세계적으로 각광받는 계기가 되었다.

일본과 중국의 크루즈 수요 증가는 기본적으로 자국민의 소득 증대가 주요 원인이 될 수 있으며, 다양한 휴가 형태의 추구 및 여가 생활의 변화 등이 있다. 특히 중국의 아웃바운드 크루즈 수요 증가는 우리나라 및 일본의 면세품에 대한 수요가 크게 작용하였으며, 중국 현지 여행사가 크루즈를 임차하여 전통적인 크루즈에 비해 저렴한 값으로 크루즈 서비스를 제공하면서 폭발적으로 증가하는 중국인 관광객들의 수요를 충족시켰다.

마지막으로 아시아 국가를 제외한 다른 나라 크루즈 승객들은 겪어보지 못한 동양 문화에 대한 관심도가 높아짐에 따라 Fly & Cruise 상품을 이용하여 아시아 크루즈를 이용하면서 아시아 크루즈 시장 성장에 긍정적인 영향을 미쳤다.

10) Saburo Tanaka, [Japan Cruise: Current Status and Future of In-band Out-band], 환동해 크루즈 발전과 협력을 위한 국제세미나, 2017

제2절 우리나라 크루즈 산업 현황

우리나라는 1998년 현대아산의 '금강산 크루즈 사업'을 시작으로 크루즈 사업이 본격적으로 출발하였다. 당시 우리나라는 크루즈 사업에 대한 이해가 부족한 상태에서 시작되면서 법·제도, 크루즈 터미널 등 여러 분야에서 다양한 애로사항을 겪으면서 사업이 종료되었다.

2012년 2월 16일 하모니크루즈 사의 우리나라 최초 국제 크루즈인 '클럽 하모니(총톤수 26,000톤) 호'가 취항하였지만 영업부진, 당시 해운업의 장기 불황으로 인한 모회사의 부담감 증가 등의 이유로 2013년 1월 21일을 마지막 항해로 하여 사실상 운항이 중단되었다.

현재는 우리나라-일본, 우리나라-중국을 운항하는 카페리선사 위주로 운영되고 있으며 국제 크루즈 선사는 전무하다.

우리나라 크루즈 산업은 모항 보다는 외국적 크루즈의 우리나라 기항을 중심으로 발전했으며 국내 각 항만별 크루즈선 기항 실적은 <표 3-4>와 같다.

〈표 3-4〉 국내 각 항만별 크루즈 기항 실적

단위 : 척수, 명

연도별		제주	부산	인천	여수· 광양	속초	기타	계
2005	항 차	6	29	-	-	2	3	40
	관광객	3,205	24,852	-	-	800	826	29,683
2006	항 차	23	36	-	-	-	8	67
	관광객	11,265	20,928	-	-	-	1,147	33,340
2007	항 차	24	23	3	1	1	14	66
	관광객	17,285	14,289	1,955	426	405	2,449	36,809
2008	항 차	39	29	6	2	1	11	88
	관광객	30,523	32,484	3,620	614	400	1,813	69,454
2009	항 차	37	34	15	-	2	9	97
	관광객	38,147	26,744	8,932	-	710	2,155	76,688
2010	항 차	49	81	13	5	-	1	149
	관광객	55,243	110,351	7,357	1,123	-	300	174,374
2011	항 차	69	42	31	-	1	1	144
	관광객	64,964	51,331	36,653	-	188	181	153,317
2012	항 차	80	126	8	11	1	-	226
	관광객	140,496	121,394	6,538	13,548	430	-	282,406
2013	항 차	185	109	95	17	1	7	414
	관광객	390,589	200,949	173,121	29,691	298	955	795,603
2014	항 차	242	110	92	13	-	4	461
	관광객	590,400	244,935	183,909	37,879	-	749	1,057,872
2015	항 차	285	71	53	1	-	5	415
	관광객	622,683	162,967	88,061	799	-	494	875,004
2016	항 차	507	209	62	1	1	11	791
	관광객	1,204,959	572,550	165,088	3,319	1,847	1,646	1,949,409

자료: 해양수산부 해운정책과, 국내 각 항만별 크루즈 기항 실적, 2016

제주도의 크루즈 기항 실적은 2016년 기준 총 507회 기항하였고, 약 120만 명의 관광객이 제주도로 입국을 하여 기항지 관광을 하였다. 그러나 2017년 2월부터 시작된 중국발 크루즈의 우리나라 기항 취소로 2017년 12월 말 기준 총 98회 기항했으며, 약 19만 명의 관광객이 제주도 관광을 하였다.¹¹⁾ 즉 제주도 기항 척수는 2016년 대비 약 80.7%가 감소했으며, 관광객은 약 84.3% 감소한 것이다.

제주도의 항만 및 크루즈 터미널 인프라를 살펴보면 제주시의 제주항과 서귀포시의 강정항이 남과 북으로 있으며 제주항에는 제주항국제여객터미널과 강정항에는 서귀포강정항크루즈터미널을 보유하고 있다. 제주항은 제주항 크루즈 부두(360m), 제주항 임시 크루즈 부두(310m)가 있으며 강정항에는 서귀포 크루즈 부두(1,100m)가 있다. <표 3-5> 참조

제주항 크루즈 부두에는 140,000톤급의 크루즈, 제주항 임시 크루즈 부두에는 85,000톤급의 크루즈, 서귀포 크루즈 부두에는 220,000톤급의 대형 크루즈가 접안할 수 있다.

특징으로는 제주항 임시 크루즈 부두는 선용품 적재가 어려우며 크루즈 터미널과의 거리가 크루즈 부두에 비해 멀어서 승객들의 동선에 있어서 편의성이 떨어진다. 따라서 비슷한 시간대에 크루즈 2척이 접안 예정인 경우에는 선석 배정 시 체류시간, 승객 수, 연령, 크루즈의 특성 등을 고려하여 배정한다.

11) 제주도청, 국제크루즈선입항현황, 2017

〈표 3-5〉 제주도 크루즈 항

구분	제주도
위치	
선석 길이	제주항 크루즈 부두 : 360m 제주항 임시 크루즈 부두 : 310m 서귀포 크루즈 부두 : 남 - 690m 서 - 420m
접안 능력	제주항 크루즈 부두 : 140,000톤 제주항 임시 크루즈 부두 : 85,000톤 서귀포 크루즈 부두 : 220,000톤
수심	제주항 크루즈 부두 : 12m 제주항 임시 크루즈 부두 : 11.5m 서귀포 크루즈 부두 : 15m
터미널	제주항 : 제주항 국제여객터미널 강정항 : 강정항 크루즈터미널

자료: 한국관광공사, 크루즈 코리아, 항만 인프라 정보

부산의 크루즈 기항 실적은 2016년 기준 총 209회 기항하였고, 약 57만 명의 관광객이 부산을 방문 하였다. 그러나 제주도와 마찬가지로 중국발 크루즈의 기항 취소로 인하여 2017년에는 2016년 대비 48.3%가 감소하여 총 108회 기항했으며, 관광객의 수는 69.8%정도 감소된 약 17만 명의 관광객이 부산 관광을 하였다.¹²⁾

부산의 크루즈 터미널 인프라는 동구에 위치한 부산항국제여객터미널, 영도구에 위치한 부산국제크루즈터미널 그리고 남구에 위치한 감만컨테이너터미널이 있으며 동시에 3척에서 5척까지 크루즈가 접안할 수 있다.

부산항국제여객터미널에 접안 예정인 크루즈는 선박의 전장(LOA; Length Over All)과 수심(Depth)을 고려하여 상황에 맞게 1번 부두, 2번 부두, 13번 부두, 14번 부두에 접안을 하고 있다. <그림 3-4> 참조



<그림 3-4> 부두(선석)위치도

자료: 부산항만공사

1번과 2번 부두에 접안하는 경우에는 제1터미널(메인 터미널)과의 거리가 약 1km정도 떨어져 있기 때문에 승객들이 CIQ 수속을 받기 위해서 셔틀버스를 이용하여 본선으로부터 제1터미널로 가야 하는 불편함이 있었지만, 제2터미널이 추가로 완공이 되면서 2017년 8월 31일부터 1번 부두, 2번 부두에 접안한

12) 부산광역시, 2017년 부산 크루즈 행정통계 보도자료, 2018. 3. 29

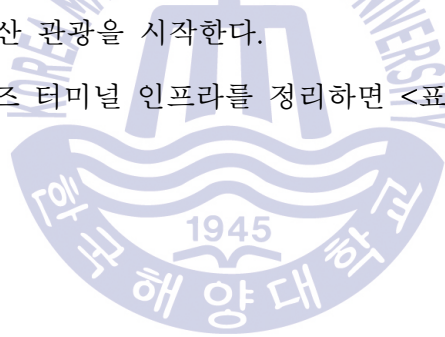
크루즈의 승객들은 제2터미널에서 입출국 수속을 받을 수 있게 되어 승객의 편의성이 제고되었다.

또한 크루즈의 대형화 추세에 맞추어 초대형 크루즈의 부산항 입출항을 위하여 2017년 1월 10일 자로 부산항대교의 통항 높이를 60m에서 63m로 상향 조정하였으며, 영도에 위치한 부산국제크루즈터미널의 부두 확장공사를 통해 부두 길이를 360m에서 440m로 늘려 220,000톤급의 초대형 크루즈가 접안할 수 있는 선석을 확보할 예정이다.(2018년 하반기 완공 예정)

전장의 길이가 길며 63m 이상의 높이(Air Draft)¹³⁾를 지닌 초대형 크루즈는 부산국제크루즈터미널에 기항할 예정이다.

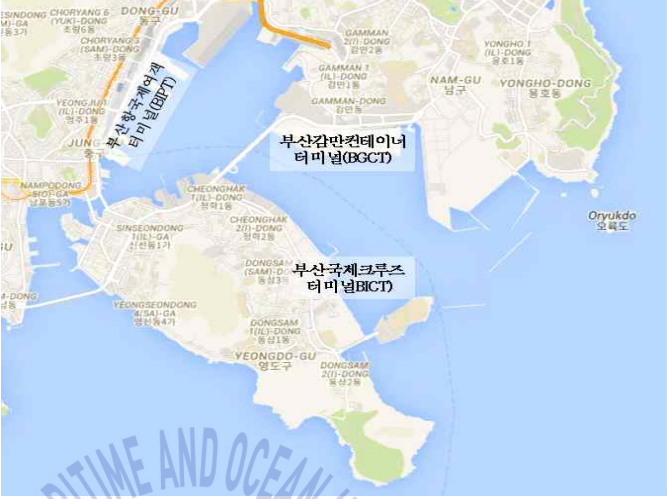
마지막으로 부산항 크루즈 선석의 여유가 없거나 상이한 입출국 수속에 대한 선호도에 따라서 감만컨테이너터미널에 접안하는 경우도 있다. 이 경우 선상심사로 CIQ 수속을 하고 본선에서 하선하여 부두에서 미리 대기하고 있는 관광버스를 이용해 부산 관광을 시작한다.

상기 부산항의 크루즈 터미널 인프라를 정리하면 <표 3-6>과 같다.



13) 수면 상에서 선박의 최상층 꼭대기까지의 높이

〈표 3-6〉 부산 크루즈 항

구분	부산
위치	
선석 길이	국제여객 1번 부두 : 360m 국제여객 2번 부두 : 240m 국제여객 13·14번 부두 : 480m 국제크루즈 부두 : 440m
접안 능력	국제여객 1번 부두 : 170,000톤 국제여객 2번 부두 : 50,000톤 국제여객 13·14번 부두 : 120,000톤 국제크루즈 부두 : 220,000톤
수심	국제여객 1번 부두 : 10.6~12m 국제여객 2번 부두 : 9~11m 국제여객 13·14번 부두 : 9~11m 국제크루즈 부두 : 11.5m
터미널	국제여객 1번·2번 부두 ; 부산항국제여객 제2터미널 국제여객 13번·14번 부두 : 부산항국제여객 제1터미널 국제크루즈 부두 : 부산국제크루즈터미널

자료: 한국관광공사, 크루즈 코리아, 항만 인프라 정보

이외의 크루즈 항만은 인천, 여수, 속초 등이 있는데, 제주도와 부산을 제외한 항만들은 크루즈 기항 경험이 부족하여 CIQ 수속 및 승객의 하선 수속이 장시간 소요되는 경우가 발생하였고, 이러한 점은 당시 승객 및 크루즈 본선 담당자의 불편 및 불만을 야기했었다.¹⁴⁾ 그러나 정부 및 지방자치단체 그리고 여러 유관기관들이 크루즈 산업 활성화를 위하여 선진 크루즈 항만들을 벤치마킹하여 문제점을 개선하기 위해 지속적으로 노력을 하고 있다.

인천, 여수, 속초의 항만 인프라를 정리하면 <표 3-7>와 같다.

<표 3-7> 기타 크루즈 항

구분	인천	여수	속초
선석 길이	남항 : 430m 내항 : 400m	크루즈부두 : 400m 여객부두 : 292m	300~500m
접안 능력	남항 : 150,000톤 내항 : 220,000톤	크루즈 : 150,000톤 여객 : 15,000m	170,000톤
수심	남항 : 12m 내항 : 14m	크루즈 : 11m 여객 : 7.1m	10m
터미널	국제여객터미널	엑스포여객선터미널	국제여객터미널

자료: 한국관광공사, 크루즈 코리아, 항만 인프라 정보

14) 인천, 여수·광양 항에 기항하였던 크루즈 본선 담당자 그리고 여수·광양, 속초에 기항하였던 크루즈 선사 대리점 담당자와의 인터뷰

한국관광공사는 외래 크루즈 승객을 대상으로 우리나라 기항지 만족도 및 불편사항 그리고 향후 관심 있는 여행 테마에 대해서 설문조사를 2017년 5월부터 11월까지의 기간 동안 부산(12회), 속초(2회), 인천(2회), 제주(4회) 총 20회 실시했는데, 5점 만점의 기항지 내 항목별 평균 만족도를 정리하면 <표 3-8>과 같다.

<표 3-8> 기항지 관광 만족도

항목	만족도	순위
관광지 매력	3.80	5
관광 일정	3.60	9
음식	3.87	4
쇼핑	3.76	8
교통	3.92	3
관광정보/관광안내소	3.79	6
가이드 / 안내원	3.94	1
비자취득/출입국 절차	3.79	7
치안	3.93	2
언어소통	3.47	10

주: 크루즈 승객 2,000명 대상

자료: 한국관광공사, 외래 크루즈 관광객 실태조사, 2017

가이드/안내원(3.94), 치안(3.93), 교통(3.92), 음식(3.87) 순으로 만족도가 높았으며, 관광 일정(3.6) 및 언어소통(3.47)의 만족도가 가장 낮게 조사되었다.

또한 크루즈 승객들의 기항지 관광 시 불편사항은 <표 3-9>와 같이 조사되었다.

<표 3-9> 기항지 관광 시 불편사항

불편사항	비중(%)	순위
관광할 시간이 짧음	26.8	1
의사소통 불편	17.9	2
쇼핑환경이 불만족 원하는 제품 구입처를 찾을 수 없음	6.8	3
관광지가 흥미롭지 않음	6.6	4
환전불편	4.7	7
관광안내 불편	4.7	8
관광지내 안내정도 제공 미흡	3.6	10
음식이 입맛에 맞지 않음	4.0	9
교통 불편	2.8	11
쇼핑 환경이 불만족 품질에 비해 가격이 비쌌	2.1	12
기타	4.9	6
없다	6.6	5
모름/무응답	8.4	-

주: 크루즈 승객 2,000명 대상

자료: 한국관광공사, 외래 크루즈 관광객 실태조사, 2017

짧은 관광 시간(26.8%), 불편한 의사소통(17.9%), 찾기 힘든 제품 구입처(6.8%), 흥미롭지 않은 관광지(6.6%)가 기항지 관광 시 발생하는 여러 불편사항 중에서 많은 비중을 차지하는 것으로 조사되었다.

그리고 외래 크루즈 승객들이 향후 크루즈를 이용해서 우리나라를 여행할 때 관심이 있는 여행 테마들이 조사되었는데, 정리하면 <표 3-10>과 같다.

<표 3-10> 향후 크루즈 한국 여행 시 관심 여행 테마

여행 테마	비중(%)	순위
전통/역사 유적 방문	41.5	1
테마파크/아쿠아리움 방문	14.4	2
재래시장 쇼핑	13.4	3
백화점/면세점 쇼핑	9.8	4
박물관/미술관 방문	5.5	5
자연경관, 해변, 명승지 방문	5.2	6
드라마/영화 촬영장 방문	3.2	7
야외 스포츠	1.9	8
산업 관광 방문	1.0	9
공연 체험	1.0	10
식사	0.3	11
슈퍼 방문	0.2	12
없다	0.6	-
모름/무응답	2.0	-

주: 크루즈 승객 1,467명 대상

자료: 한국관광공사, 외래 크루즈 관광객 실태조사, 2017

향후 우리나라 크루즈 여행 시 관심 있는 여행 테마 중에서 전통/역사 유적 방문이 41.5%로 가장 높게 조사되었다.

상기 외래 크루즈 승객들을 대상으로 조사된 기항지 만족도 및 불편사항 그리고 향후 관심 있는 여행 테마 자료들은 크루즈 상품을 개발하고 기항지의 매력도를 제고하는데 도움이 될 것이며, 이를 바탕으로 제4장에서 크루즈 상품 및 인프라 개선방안에 대해서 논할 것이다.

제4장 환동해 크루즈 활성화 방안 및 효과 분석

제1절 환동해 크루즈 활성화 방안

중국인 관광객 중심으로 성장한 우리나라 크루즈 산업은 2012년 이후 중국의 경제 보복으로 중국발 크루즈의 우리나라 기항 취소로 인하여 크루즈 산업을 포함하여 여러 관련 산업들에게 있어서 충격이 발생했다. 따라서 중국에 대한 의존도가 높았던 우리나라 크루즈 산업은 새로운 크루즈 시장을 개척하여 크루즈 산업 내 대(對)중국 의존도를 감소시킬 필요성을 느끼게 되었다.

이러한 상황에서 동북아시아 내 신규 크루즈 시장으로 부상하고 있는 크루즈 시장이 한·일·러 3국을 기항하는 환동해 크루즈 시장이며 우리나라 항만들을 포함시켜 환동해 크루즈 시장을 활성화하여 우리나라 크루즈 산업의 안정성 및 신성장동력을 확보하는 것이 필요하게 되었다.

환동해 크루즈 시장을 활성화하기 위해서는 크루즈가 창출하는 경제적 효과의 요인들의 개선이 필요하다. 기항지에서 창출되는 경제적 효과에 미치는 크루즈의 핵심 요소는 승객, 항만, 승무원이다.

따라서 본 절에서는 상기 3가지 관점을 바탕으로 크루즈 상품(항로)의 제안 및 크루즈 항만 인프라·승무원 측면의 개선방안을 제시하고자 한다.

1. 크루즈 상품(항로)

본 연구는 환동해 크루즈를 중심으로 우리나라 크루즈 산업 활성화에 대해서 논할 예정이므로, 우리나라 크루즈 항만 중에서 환동해 크루즈 항로 상에 위치한 부산항 그리고 속초항을 중점으로 설정이 된 환동해 크루즈 항로를 바탕으로, 우리나라 기항지 관광지의 현황 및 개선 방안을 제시할 것이다.

강원도 해양관광센터는 새로운 크루즈 전략의 일환으로 <그림 4-1>을 바탕으로 해서 속초항을 중심으로 환동해 크루즈 항로 7개를 제시했다.



<그림 4-1> 구상 항로도

자료: 강원도 해양관광센터

- 1) 속초-블라디보스톡(2박3일)
- 2) 속초-마이즈루-시모노세키(3박4일)
- 3) 속초-오타루-블라디보스톡(5박6일)
- 4) 속초-사세보-,아부라츠-벳부(5박6일)
- 5) 속초-블라디보스톡-오타루-아키타-부산(7박8일)
- 6) 속초-블라디보스톡-사카이미나토-부산(5박6일)
- 7) 속초-블라디보스톡-가나자와-마이즈루-하카타-부산(7박8일)




상기 항로들은 속초항을 모항으로 전제를 하여 제시한 환동해 크루즈 항로이며, 준모항, 기항항으로 설정하여 항로를 재구성하면 상기 항로들은 상당히 달라질 수 있는데, 그 이유는 모항으로써 기능을 할 수 있는 항만이 제한적이기 때문이다.





2016년 1월 7일 Skysea Golden Era(총톤수 72,458톤) 호가 상해에서 출항하여 동해에 입항하였다. 모항인 상해에서 승선한 중국인 관광객은 동해에서 하선하여 국내관광을 하였고, 한국인 관광객은 동해에서 동 크루즈에 승선하여 4박5일간 일본을 관광하였다. (항로: 상해-동해-사카이미나토-하카타-벳부-부산-상해)





동년 5월 17일 Costa Victoria(총톤수 75,166톤) 호가 속초를 모항으로 하여 블라디보스톡-무로란-아오모리-니이가타-가나자와를 거쳐서 부산으로 입항하였다.



2017년에는 Costa Victoria 호가 총 8회, Costa NeoRomantica(총톤수 56,769톤) 호가 총 3회 속초항을 입항하였다. 2016~7년에 강원도 속초 및 동해를 포함하여 환동해 항로를 운항한 크루즈의 입출항 현황을 정리하면 <표 4-1>과 같다.

<표 4-1> 환동해 크루즈 입출항 현황

모항 및 기항 일자	선명	항로
2016년 1월 7일	Skysea Golden Era	 <p>상해-동해-하카타-벳부-부산-상해</p>
2016년 5월 17일	Costa Victoria	 <p>속초-블라디보스톡-무로란- -아오모리-니이가타-가나자와-부산</p>
2017년 5월 1일	Costa Victoria	 <p>속초-블라디보스톡-가나자와- -사카이미나토-속초</p>

2017년 5월 6일	Costa Victoria	 <p>속초-블라디보스톡-코르샤코프- -오타루-아키타-부산</p>
2017년 5월 14일	Costa Victoria	 <p>속초-마이즈루-사카이미나토-부산- -속초</p>
2017년 5월 19일	Costa Victoria	 <p>속초-블라디보스톡-오타루-아키타- -부산-속초</p>
2017년 5월 26일	Costa Victoria	

		속초-사카이미나토-부산-속초
2017년 5월 30일	Costa Victoria	 <p>속초-블라디보스톡-부산-속초</p>
2017년 5월 31일	Costa NeoRomantica	 <p>가나자와-블라디보스톡-속초-부산- -하카타-마이즈루-가나자와</p>
2017년 6월 5일	Costa Victoria	 <p>속초-대련</p>
2017년 6월 27일	Costa NeoRomantica	 <p>가나자와-블라디보스톡-속초-부산-</p>

2017년 7월 22일	Costa Victoria	<p>-하카타-마이즈루-가나자와</p>  <p>부산-속초-블라디보스톡- -사카미나토-부산</p>
2017년 8월 20일	Costa NeoRomantica	 <p>가나자와-블라디보스톡-속초-부산- -하카타-마이즈루-가나자와</p>

자료: 강원도 해양관광센터, 연구자 재구성

우리나라, 일본, 러시아의 크루즈 항만들을 바탕으로 환동해 크루즈 항로를 구상할 수 있는데, 2개국 또는 3개국을 연결하는 속초 모항 환동해 크루즈 항로는 <그림 4-2>와 <그림 4-3>과 같다.



<그림 4-2> 속초 모항 크루즈 항로



<그림 4-3> 속초 모항 크루즈 항로 (한-일)

속초를 모항으로 할 경우에는 국내 크루즈 수요가 높지 않은 점을 고려하여 외국인 크루즈 관광객을 대상으로 Fly & Cruise 상품을 홍보를 해야 한다. Fly & Cruise 상품을 이용하기 위하여 외국인이 국내로 입국하여 크루즈의 모항 및 기항 예정인 속초로 이동하기 위한 교통 인프라는 <그림 4-4>과 같다.



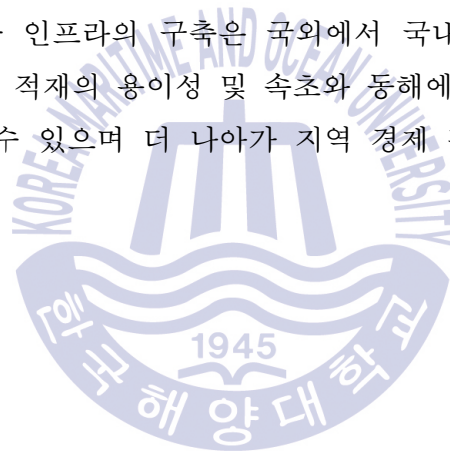
<그림 4-4> 서울 - 강원도 간 교통 인프라

자료: 강원도 해양관광센터

인천국제공항과 서울은 1시간 30분, 서울에서 속초는 2시간 그리고 동해는 3시간 정도 소요된다. 인천국제공항을 이용하여 속초에서 크루즈를 이용하려는 외국인 관광객은 대략 3시간 30분에서 4시간 30분 정도의 시간이 소요되는 교통을 이용해야 한다.

따라서 육상 교통 시간을 단축시켜 속초항 및 동해항에 대한 접근성을 높이기 위해 여러 육상 교통 인프라가 구축되어야 한다. 또한 강원도 양양 공항의 확장 및 항로 증편 등의 항공 인프라 구축을 통해 육상에서 이동에만 소요되는 시간을 대폭 단축시켜서 크루즈 관광객들이 크루즈를 승선하기 전에 강원도를 관광할 수 있는 시간을 늘려 해당 지역 경제에 긍정적인 영향을 미칠 수 있도록 해야 한다.

그리고 강원도 항공 인프라의 구축은 국외에서 국내로 운송되어 크루즈에 선적되는 국외 선용품 적재의 용이성 및 속초와 동해에서의 크루즈 승무원 교대의 빈도를 제고할 수 있으며 더 나아가 지역 경제 활성화에 도움을 줄 수 있을 것이다.



환동해 항로에 위치하고 있는 우리나라 항만인 부산과 속초를 바탕으로 모항 또는 준모항으로 시작하는 크루즈 항로를 <그림 4-5>과 <그림 4-6>과 같이 제시할 수 있다.



<그림 4-5> 부산 및 속초가 포함된 환동해 크루즈 항로(a)



<그림 4-6> 부산 및 속초 포함된 환동해 크루즈 항로(b)

부산은 우리나라 최대의 해양도시이며 관광도시로 해양관광지가 다양하게 조성되어 있으며 세계적인 환적항으로서 물류 인프라의 연계가 잘 되어 있다. 또한 김해국제공항이 부산 인근에 위치하고 있어서 외국인 관광객들이 국외에서 부산에 입국하여 크루즈를 이용하기에도 타 도시에 비해 편리하다.(김해공항 국제선 청사로부터 부산항국제여객터미널까지 이동하는데 자가용은 약 30분, 대중교통은 약 1시간 정도 소요된다.)

그리고 육상·해상·항공 인프라의 연계, 우수한 항만 물류 인프라를 바탕으로 선용품 적재가 용이하기 때문에 크루즈 선사가 환동해 크루즈 항로를 편성할 경우 부산항을 포함시킬 가능성도 높다.

또한 상기 제시된 환동해 크루즈 항로에는 우리나라 항만이 2개가 포함되어 있어서 우리나라에 미치는 경제적 효과가 단순 기항보다 크다고 볼 수 있는데, 관련 경제적 효과는 제3절에서 비교 분석할 것이다.

환동해 크루즈 활성화를 위하여 지속적인 크루즈 관광상품의 개발을 바탕으로 기항지의 매력도를 높여 크루즈 선사들이 항로를 선정하는데 있어서 우리나라 항만이 많이 포함될 수 있도록 산·학·연·관 등이 협의를 지속적으로 해야 한다.

또한 우리나라를 방문한 크루즈 외국인 관광객을 상대로 지속적인 설문조사를 통하여 국가별, 연령별 차별화 및 관광상품의 다양화 그리고 기항지 매력도 향상 등을 위한 크루즈 산업의 정책과 개선 및 발전 방안에 반영될 수 있도록 해야 한다.

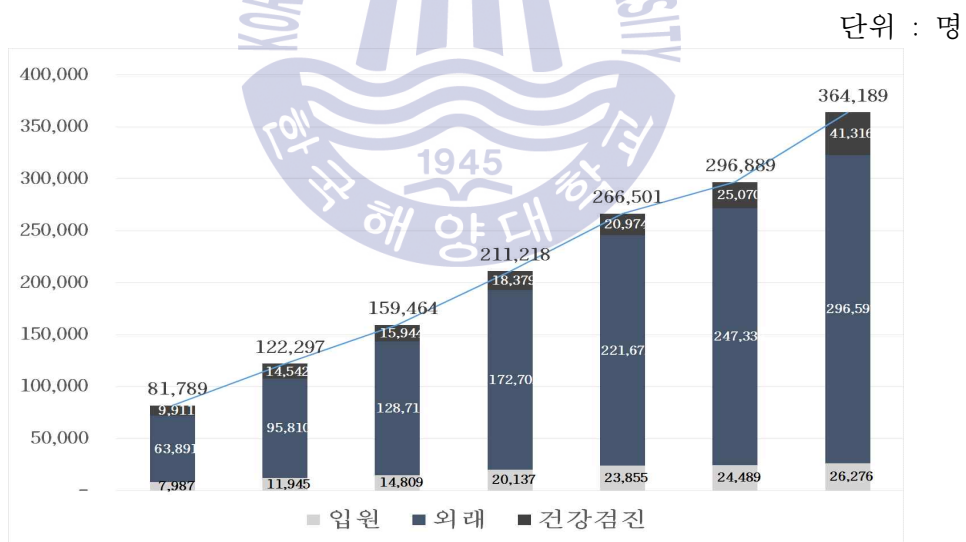
추가적으로 크루즈 상품 개발에 있어서 우리나라 고유의 문화를 체험할 수 있는 문화체험관광과 크루즈 상품을 연계 및 개발하여 다른 국가와의 차별성을 높여 기존의 크루즈 관광객들이 경험하지 못한 크루즈 여행을 제공해야 한다.

국내외 관광객들을 대상으로 부산 및 속초에서 개최되는 축제에 대한 수요

조사를 통해 축제와 크루즈 상품을 연계하여 환동해 크루즈 상품을 홍보한다면 축제를 참여하고 싶은 승객들은 부산과 속초가 모항일 경우 축제 참여 후 크루즈 여행을 할 것이고 기항일 경우에는 크루즈의 접안시간 동안 허용된 시간 내에서 축제를 즐길 것이다.

영화 및 음악 등 세계적으로 뻗어나가고 있는 한류와 크루즈 상품을 연계하여 관련 영화제, 콘서트 등이 기항지에서 개최되어 크루즈 승객들에게 제공된다면 일반적으로 연령대가 높은 크루즈 관광객과 달리 젊은 연령대의 크루즈 관광객 증가를 도모할 수 있을 것이다.

<그림 4-7>과 같이 우리나라의 의료서비스를 이용하는 외국인들이 매년 증가하고 있는데, 이러한 외국인을 대상으로 응급 상황이 아닌 경우 크루즈 여행과 연계를 통하여 크루즈 의료관광 상품을 개발하면 크루즈 관광객의 다양한 수요를 충족시킬 수 있을 것이며 궁극적으로 크루즈 산업과 의료 서비스 산업의 동반 성장 효과를 기대할 수 있다.



<그림 4-7> 진료유형별 외국인 실환자 현황

자료: 한국보건산업진흥원, 2016 외국인환자 유치실적 통계분석보고서, 2017

또한 부산이나 속초에는 아름답고, 경치가 수려한 해수욕장들이 있다. 이를 바탕으로 여름 시즌에는 해수욕, 낚시, 스쿠버 다이빙, 서핑 등과 크루즈 상품을 연계하여 크루즈 관광객들이 이용할 수 있는 해상 레저 크루즈 상품을 개발할 수 있다.

마지막으로 우리나라와 북한의 대립관계에서 벗어나 평화의 분위기가 조성되고 정착된다면 북한의 관광지를 방문할 수 있는 크루즈 상품을 개발할 수 있으며, <그림 4-8>와 같이 북한 항만을 기항하는 환동해 항로를 구상할 수 있다. 그렇게 된다면 북한을 가보지 못한 우리나라 국민과 여러 수많은 외국인들이 북한 관광지 연계 크루즈 상품에 대한 관심도가 높아질 것이며, 환동해 크루즈를 이용하는 국내외 승객의 수도 증가할 것으로 예상된다.



<그림 4-8> 한·북·러 평화크루즈 항로

2. 항만 인프라

여러 선행연구에 따르면 모항 또는 기항항이 되기 위한 필요 여건이 있는데 모항이 되기 위해서는 크루즈 승객의 수속과 수화물 처리가 편리하고 신속하게 이루어질 수 있는 인프라가 필수적이다. 현재 우리나라는 모항에 필요한 인프라를 개발하고 구축하고 있지만 크루즈에 대한 국내 수요가 높지 않아서, Fly & Cruise 의 형태로 국외에서 국내로 입국하여 크루즈에 승선하는 준모항 그리고 단순 기항항의 형태 위주로 발전하고 있다.

환동해 크루즈의 발전을 위해서는 환동해 항로상에 위치한 부산항과 속초항이 관광객 및 크루즈 선사에게 있어서 기항지 선호도가 높아져야 하는데, 그러기 위해서는 다음과 같은 제도 및 시설들이 개선되어야 한다.

승객 측면에서는 세관·출입국·검역(CIQ) 수속이 신속하게 이루어져야 기항지에서의 관광할 수 있는 시간이 길어진다. 주로 승객들의 하선과 관련하여 출입국 수속에서 장시간 소요된다.

개인관광, 단체관광, 연령별에 따라 하선시간이 달라지는데 부산항국제여객제2터미널 접안 크루즈 및 승객 3,000명 기준으로 개인관광일 경우 약 2시간, 단체관광일 경우 약 1시간 30분정도 소요된다. 즉 크루즈가 8시간 정도 체류할 경우 승객이 관광을 즐길 수 있는 시간은 5시간 30분 또는 6시간 정도가 된다.

부산항에서 크루즈 선석의 여유가 없거나 기타 이유로 인하여 감만컨테이너 터미널 3번 선석에 크루즈가 접안을 하게 되는데, 그럴 경우 선상에서 입국 심사가 이루어진다.

감만컨테이너터미널에 접안했었던 Princess Cruises의 Diamond Princess(총톤수 115,906톤)호는 6층과 7층에 임시 심사대를 설치하여 크루즈 승객을 대상으로 입국 심사를 실시하였는데 약 1시간 30분 정도 소요되었다.

〈표 4-2〉 Diamond Princess 호 선상 심사 현장



승객의 편의성 제고 및 관광시간 증대를 위해서는 출입국 심사 절차의 간소화가 필요하지만 어려운 측면이 있다. 왜냐하면 불법체류, 무사증 입국 등의 여러 위험요소가 있기 때문이다. 하지만 앞서 언급한 위험요소를 통제할 수 있는 제도 및 기술이 개발되면 출입국 심사 절차를 간소화할 수 있을 것이다.

예를 들어 여권 스캐너와 같은 심사와 관련된 기기들의 기술 개발을 통한 심사 속도를 높이거나, 크루즈 승객이 기항지에서 여러 차례 상륙을 할 경우 대면 심사 없이 RFID 기술을 바탕으로 여권 접촉 및 인식만으로 상륙을 가능하게 하여 승객의 편의를 높일 수 있다.

또한 크루즈에 관련된 유관기관들은 승객의 입국 수속 소요 시간을 고려하여 크루즈의 접안시간을 늘리는 방향으로 크루즈 선사에게 크루즈 상품을 마케팅을 해야 한다. 즉 우리나라를 방문하는 크루즈 관광객들이 장시간동안 기항지 관광을 가능하게 하여 기항지에서 창출되는 경제적 효과를 증가시킬 수

있다.

그러나 크루즈 입출항 경험이 부족한 항만에서는 크루즈 및 승객의 CIQ 수속 시간이 많이 소요되는 문제점이 있다. 정부 및 지방자치단체가 해외 크루즈 포럼에 참석하여 우리나라를 홍보하고 최대한 협조를 할 것이라고 마케팅을 하여 크루즈를 유치하지만 현장에서 여러 문제가 발생하여 크루즈 승객들의 항의로 인하여 크루즈 선사가 크루즈의 우리나라 기항을 취소하는 경우가 발생하였다.

이러한 점을 고려하여 국내에서 우선적인 협의를 통한 각 항만의 CIQ 수속 일원화를 바탕으로 해외 크루즈 포럼에서 우리나라 항만에 대한 홍보를 하여 우리나라의 크루즈 산업에 대한 신뢰성을 제고할 수 있을 것이다.

크루즈가 부산에 기항하는 경우에 다른 항에 비해서 선용품을 선적하는 일이 많다. 그 이유는 크루즈에 공급되는 선용품 중에서 국외로부터 항공 및 해상을 이용해서 크루즈가 기항하는 항만으로 운송이 되어 선적이 되는 경우가 있는데 부산항은 세계적인 컨테이너 허브항으로서 타 운송 수단과 연계성이 높기 때문이다.

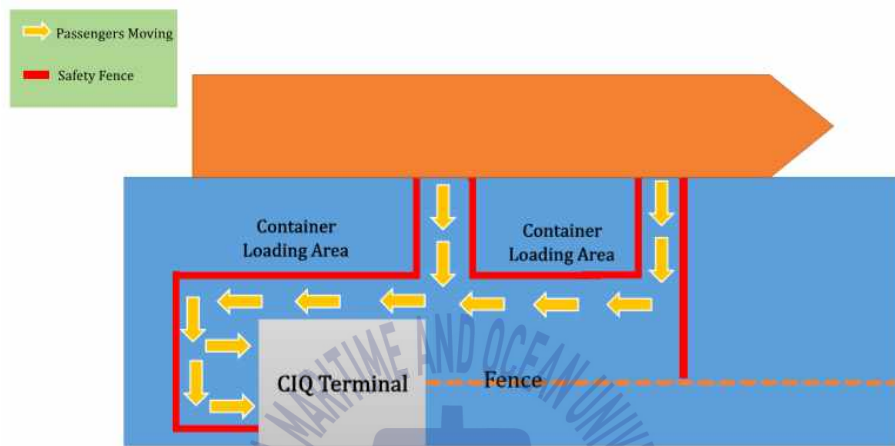
예를 들어 크루즈가 부산에 기항 예정인 경우 입항 일정에 맞추어 국외에서 항공 또는 해상 운송을 통해 선용품이 국내로 운송이 되고 보세창고에 보관한 뒤 크루즈가 접안하면 선용품을 보세창고로부터 터미널로 운송하여 본선에 선적한다.

그러나 승객들이 입출국 수속을 위하여 터미널로 이동하기 위해 부두를 통해서 도보로 이동하거나 셔틀버스를 이용하는데, 컨테이너 차량 및 지게차 등이 사용되는 선용품 적재 작업이 이루어지는 경우에 승객들은 사고 위험에 노출이 된다. 따라서 승객과 선용품 선적 작업장소를 구분할 필요성이 있으며 터미널 개발을 할 경우 이러한 점을 고려하여 반영해야 한다.

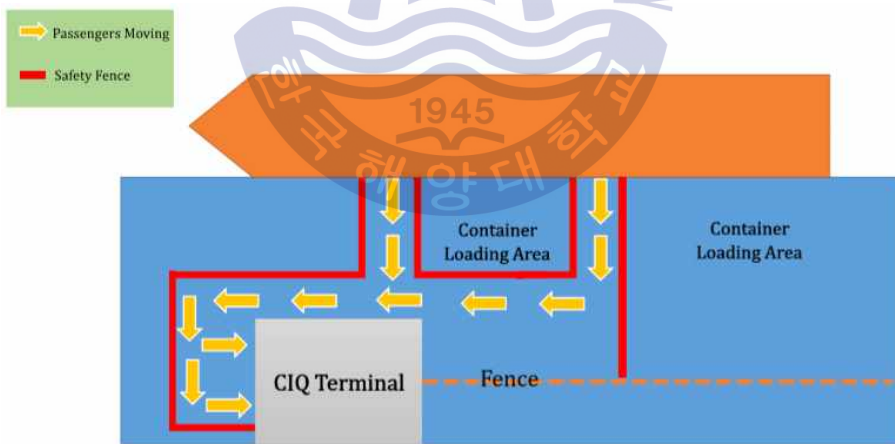
현재 크루즈가 부산항국제여객 제2터미널 1번 선석에 접안한 경우에 <그림

4-9>처럼 펜스를 설치하여 승객과 선적 작업장소를 나누어 승객의 편의성 및 안전성을 높이고 있다.

< 우현 접안일 경우 >



< 좌현 접안일 경우 >



<그림 4-9> 승객 동선과 선적 작업장소의 구분

Holland America Group(Princess Cruises, Holland America Line, Seabourn and P&O Australia)의 아시아 총괄 항만관리운영 담당자에 따르면 기항지 선정에서 관광지의 매력도를 우선시 하지만 선용품의 선적 환경 역시 가장 중요한 요소로 고려한다고 언급하였다.

따라서 승객의 편의성 및 신속하고 안전한 선용품 적재 환경을 바탕으로 크루즈 터미널을 개발하고 확충을 해서 우리나라 항만이 크루즈의 기항지로 선정될 가능성을 높여야 한다.

3. 승무원

일반 상선의 운항 및 기관 부문 외에도 크루즈는 호텔 부문이 있어서 상대적으로 승무원의 수가 많다. 100,000톤 급 크루즈의 승무원은 승객의 수의 약 30% 정도 승선한다.¹⁵⁾

따라서 크루즈의 경우 승무원 교대의 빈도가 높은 편이다. 승무원 교대는 승무원 계약의 시작 또는 종료에 따라 승하선이 이루어지는데, 승선하는 승무원의 경우에는 승선 예정인 크루즈의 입항일 하루 전 또는 당일 입국하는데, 하루 전에 입국할 경우 호텔 숙박 후 크루즈가 접안을 하면 출국 수속을 받고 승선을 한다.

하선 승무원의 경우는 승선한 승무원에게 인수·인계를 한 뒤 하선하여 입국 수속을 받고 공항으로 가서 본국으로 출국한다.

따라서 승무원의 교대는 호텔, 교통 등의 측면에서 직·간접적인 경제적 효과가 발생하므로 승무원의 교대 빈도가 높을수록 미치는 경제적 파급효과는 크다고 볼 수 있다.

15) 승객과 승무원의 수의 비가 낮을수록 승객에 대한 서비스의 품질이 증가할 수 있는데 소형 크루즈의 경우에 승객과 승무원의 수가 약 1:1의 비중으로 승무원이 승선하는 경우도 있다.

승무원 교대가 선호되는 항만은 기본적으로 다양한 항공편과 공항과의 높은 접근성이다. 그리고 사증이 필요한 승무원들에 대한 출입국 절차가 다른 국가에 비해 완화되어야 한다.

현재 사증이 필요한 승선 예정 승무원들은 기항 예정 항만의 크루즈 대리점을 통해 출입국관리사무소에 입국예정신고서 및 신원보증서 등 관련 서류를 제출해야하며, 항공사마다 다르지만 항공기에 탑승할 때 항공사로부터 대리점의 보증을 바탕으로 발급된 항공기 탑승 허가서(Ok to board message)를 제시를 해야 한다.¹⁶⁾

사증이 필요한 승무원이 하선할 경우에는 대리점의 신원보증서 및 여권 사본 그리고 출국 항공편 등의 관련 서류를 하선 수속 시 제출하면 사증이 발급되고 하선 즉 입국이 가능해진다.¹⁷⁾

승객을 포함하여 승무원의 편의성을 제고하기 위해서 입출국 수속의 절차에 대한 논의는 지속적으로 이루어지고 있는 상황이다.

크루즈 선사의 기항 항만에서 승무원 교대에 대한 선호도를 높이기 위한 항공 인프라의 개발은 승무원 교대의 증가에 긍정적인 영향을 줄 수 있을 뿐만 아니라 Fly & Cruise 상품 개발에도 용이해지기 때문에 크루즈 산업 활성화에 있어서 근본적인 수요 요소인 승객의 증가를 도모할 수 있다.

16) 승선 예정 승무원을 취급하는 대리점의 신원 보증이 확인되면 항공기 탑승 허가서 없이 탑승이 이루어질 수 있도록 간소화되고 있는 추세이다.

17) 승무원의 하선이 아닌 상륙의 경우에는 출입국관리사무소로부터 사전에 상륙허가서(Landing Permit)를 발급받아서 상륙할 시 여권·선원수첩·상륙허가서를 제시해야 한다.

제2절 환동해 크루즈 SWOT 분석

본 절에서는 크루즈 산업과 관련하여 여러 선행연구 및 보도 자료를 바탕으로 환동해 크루즈에 영향을 미치는 대내외적 환경 요소를 파악하여 SWOT 분석을 통해 활성화 전략을 제시하고자 한다.

먼저 내부 환경에서 강점(Strength)은 환동해 지역에서 우리나라가 하나의 축으로 위치하고 있으며, 모항 및 기항항의 기능을 할 수 있는 항만을 보유하고 있다. 그리고 신규 개척 시장으로서 부상하고 있는 환동해 크루즈 시장에 대하여 정부 및 지방자치단체는 높은 관심을 가지고 있으며, 크루즈 산업을 신해양산업으로 인식하고 지원을 하고 있다.

반면 약점(Weakness)으로 국적 크루즈 선사의 부재 및 크루즈에 대한 낮은 국내 수요로 모항으로써 환동해 크루즈 시장을 활성화하는 데 한계가 있으며 여러 수많은 기관들이 크루즈 산업에 관여하기 때문에 긴밀한 공조를 위한 컨트롤타워가 없다. 그리고 크루즈 산업에 대한 법과 제도의 정비가 제대로 이루어지지 않은 상황에서 크루즈 산업이 성장하여 크루즈의 입출항, 승객의 하선 및 관광 등 여러 분야에서 불편사항 및 문제점이 발생하는 경우가 있다.

외부 환경 측면에서 기회(Opportunity)는 환동해 크루즈 시장의 활성화를 통한 신규 시장 개척 및 수요 창출 및 크루즈 시장의 다변화가 있으며, 환동해권에 포함되어 있는 우리나라를 제외한 일본, 러시아의 환동해 크루즈 시장에 대한 높은 관심도가 있다.

위협(Threat)으로는 2017년 2월말부터 시작된 중국발 크루즈의 지속된 우리나라 기항 취소, 북미·유럽·중국 크루즈 관광객 중심의 항로 개설, 대형 크루즈 선사들의 세계 크루즈 시장 지배 등이 우리나라 크루즈 산업 및 여러 파생 산업들에게 있어서 위협요소로 작용하고 있다.

상기 내·외부 환경 분석을 바탕으로 SWOT 분석은 <표 4-3>과 같다.

<표 4-3> 환동해 크루즈 시장 SWOT 분석

	Opportunity	Threat
환동해 크루즈 시장 SWOT 분석	<ul style="list-style-type: none"> · 신규 시장 및 수요 창출 · 크루즈 시장의 다변화 · 높아진 크루즈 관심도 	<ul style="list-style-type: none"> · 중국의 경제보복 · 북미·유럽·중국 위주의 항로 개설 · 대형 크루즈 선사들의 시장 지배
Strength	SO	ST
<ul style="list-style-type: none"> · 지정학적 위치 · 다양한 크루즈 항 보유 · 정부·지방자치단체의 지원 	<p>환동해 크루즈 시장 개척을 통한 우리나라 크루즈 산업 활성화 및 역량 강화</p>	<p>우리나라의 환동해권 항만의 선호도 제고를 통한 항로 선정</p>
Weakness	WO	WT
<ul style="list-style-type: none"> · 국적 크루즈 선사 부재 · 컨트롤타워의 부재 · 법·제도의 불완전성 	<p>크루즈 관련 법·제도 개선 및 재정비를 통한 크루즈 산업 활성화</p>	<p>국적 크루즈 선사 설립 지원을 통한 한국형 크루즈 상품 개발 전략</p>

SO 전략으로는 정부·지방자치단체의 크루즈 산업 육성에 대한 지원 그리고 유리한 지정학적 위치를 바탕으로 환동해 크루즈 시장을 활성화하고 크루즈 산업에 대한 역량을 강화하여 신규 시장 및 수요를 창출하고 기존의 우리나라 크루즈 시장을 다변화시켜 우리나라 크루즈 산업의 안정성을 높여야 된다.

ST 전략으로는 대형 크루즈 선사들이 크루즈 수요가 많은 국가와 선호도가 높은 항만을 중심으로 크루즈 항로를 개발하기 때문에 환동해 크루즈 시장에 있어서 국내 수요와 항만의 선호도를 높여 우리나라의 환동해권 항만들이 환동해 크루즈 항로 선정에 포함되도록 해야 한다.

WO 전략은 크루즈 산업과 관련된 법과 제도 개선 및 재정비를 통해 각 항만들의 CIQ 수속 일원화 및 크루즈의 입출항 및 승객·승무원의 편의성 제고를 바탕으로 환동해 크루즈 시장을 포함한 우리나라 크루즈 산업을 활성화하는 것이다.

마지막으로 WT 전략은 크루즈에 대해서 익숙하지 않은 우리나라 국민들의 크루즈에 대한 수요를 높이기 위하여 국적 크루즈 선사 설립을 통한 한국형 크루즈 상품을 독자적으로 개발하여 국내 수요 충족뿐만 아니라 새로운 크루즈 여행의 경험을 원하는 외국인 관광객들을 유치하는 것이다. 이것은 궁극적으로 크루즈 선사 및 크루즈 건조 조선소를 보유한 유럽 및 일본의 크루즈 산업과 유사하게 크루즈 산업이 형성될 수 있을 것이며 관광 중심의 크루즈 산업보다 더 많은 경제적 파급 효과를 창출 할 것이다.

제3절 크루즈 경제적 효과 분석 및 정치·사회적 효과

1. 경제적 효과

항만이나 지역에서 크루즈 산업의 경제적 효과는 직접적·간접적·유발효과 등으로 평가된다.

환동해권 항만인 속초항을 입출항한 크루즈가 부산항에 비해 상대적으로 기항 척수가 적으므로 속초항을 기반으로 하는 크루즈에 대한 자료가 매우 부족하다.

따라서 본 연구에서는 환동해권 크루즈 항만 중 하나인 부산항에 기항한 크루즈를 중심으로 경제적 효과를 분석할 것이며, 이를 바탕으로 기항 또는 모항일 경우 크루즈 1척이 창출하는 경제적 효과 및 2017년 부산항에서 창출된 경제적 효과 그리고 속초항을 모항으로 하는 Glory Sea 호의 환동해 크루즈 운항계획을 기반으로 하여 환동해 크루즈가 창출하는 예상 경제적 효과를 제시할 것이다.

본 연구는 <그림 4-10>과 같이 세계관광기구(WTO)가 제시한 크루즈 선사의 항만 관련 지출, 승객·승무원의 육상지출 그리고 선용품 구입 지출의 총합인 크루즈 기항시 직접지출 기대효과를 바탕으로 승객, 승무원, 항비, 선용품 측면으로 구분하여 경제적 효과를 분석할 것이다.

$S_{TOTAL} = S_{PORT} + S_{ON-LAND} + S_{CREW} + S_{SUPPLIES}$		
S_{TOTAL}	크루즈 선박 기항 시 총지출	Total Spending
S_{PORT}	선사의 항만관련 지출	Spending attributable to port service
$S_{ON-LAND}$	승객의 육상지출	On-land Passenger Spending
S_{CREW}	승무원의 육상지출	On-land Crew Spending
$S_{SUPPLIES}$	선사의 용품구입지출	Spending on Supplies

〈그림 4-10〉 크루즈 기항시 직접지출 기대효과

자료: UNWTO, Worldwide Cruise Ship, 2003

또한 상기 분석으로 도출된 크루즈의 직접적 경제적 효과 및 <표 4-4>로 정리된 분야별 유발승수표에서 관광단일산업의 유발승수를 바탕으로 경제적 효과를 분석할 것이다.

〈표 4-4〉 관광단일산업, 관광산업 평균, 전산업 평균의 각종 유발승수표

승수	관광단일산업*	관광산업 평균 (10개, 28~37부문)	전산업 평균 (1~27부문)
1. 생산유발승수	1.7052	1.6339	1.9542
2. 소득유발승수	0.3001	0.3368	0.2980
3. 취업유발승수	0.0229	0.0181	0.0134
4. 고용유발승수	0.0121	0.0107	0.0088
5. 부가가치유발승수	0.7141	0.8229	0.6739
6. 세수유발승수	0.0968	0.1063	0.0717
7. 수입유발승수	0.2859	0.1771	0.3261

주 1) * 관광산업으로 분류된 10개 산업을 1개의 단일산업으로 통합 분석 결과

2) 전산업은 관광산업(28~37부문)을 제외한 1~27부문¹⁸⁾

자료: 한국문화관광연구원(이강욱), 관광산업 경제 효과 분석, 2010

1) 승객(Passenger)

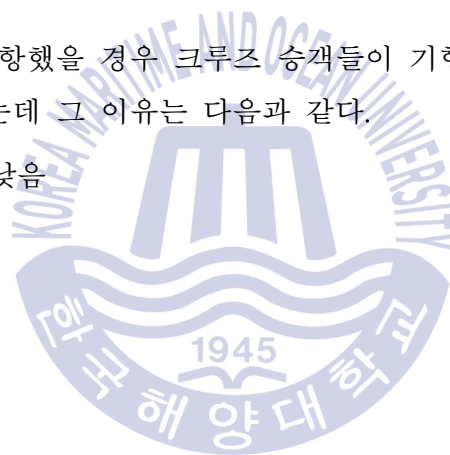
크루즈가 기항하면 승객 차원에서 기항지 관광을 통한 관광 지출비, 터미널 사용료 등이 발생한다.

류동근(2017)¹⁹⁾에 따르면 2016년 기준 중국인 크루즈 관광객의 1인당 지출 금액은 평균 1,012,538원이었고, 중국인 관광객의 급격한 감소 이후 조사된 2017년 기준 크루즈 관광객의 1인당 지출 금액은 150,370원(한국관광공사)²⁰⁾이었다.

본 연구에서는 2017년 중국인 크루즈 관광객 감소가 반영되어 조사된 한국관광공사의 1인당 지출 금액인 150,370원을 바탕으로 경제적 효과를 분석하고자 한다.

크루즈가 항만에 기항했을 경우 크루즈 승객들이 기항지에서 하선하지 않거나 못하는 경우가 있는데 그 이유는 다음과 같다.

- i. 관광지 매력도 낮음
- ii. 무사증
- iii. 미수교국가
- iv. 불법체류기록
- v. 기타



18) 일반산업(1~27부문) 1. 농림수산물 2. 광산물 3. 음식료품 4. 섬유 및 가죽제품 5. 목재 및 종이제품 6. 인쇄 및 복제 7. 석유 및 석탄제품 8. 화학제품 9. 비금속광물제품 10. 제1차 금속제품 11. 금속제품 12. 일반 기계 13. 전기 및 전자기기 14. 정밀기기 15. 수송장비 16. 기타제조업제품 17. 전력, 가스 및 수도 18. 건설 19. 도매 20. 운수 및 보관 21. 통신 및 방송 22. 금융 및 보험 23. 부동산 및 사업 서비스 24. 공공행정 및 국방 25. 교육 및 보건 26. 사회 및 기타 서비스 27. 기타 / 관광산업(28~37부문) 28. 소매업(관광쇼핑) 29. 식음료 30. 숙박업 31. 관광교통 32. 운수보조업 33. 차량임대업 34. 여행업 35. 문화예술공연 36. 운동경기 37. 오락 및 유흥

19) 류동근, 크루즈 산업에 따른 부산 지역경제 효과, 환동해 크루즈 발전과 협력을 위한 국제 세미나, 2017

20) 한국관광공사(2017), USD 136.7로 조사 / USD : Won = 1 : 1100 환율 환산 적용

본 연구에서는 기존 연구와 차별성을 주고 분석의 정확성을 높이기 위하여 승객의 관광지출비 산정 시 크루즈 승객의 평균 하선율을 파악하여 적용할 것이다.

Princess Cruises 선사의 부산 기항 크루즈 총 21회의 입출항 기록을 바탕으로 출항승객 수, 하선 승객, 미하선 승객, 하선율을 <표 4-5>와 같이 정리했다.

<표 4-5> 승객의 하선율

선명	일정	승객	하선 승객	미하선 승객	하선율
Diamond Princess	2017-08-31	2,782	2,523	259	91%
Sapphire Princess	2017-09-08	2,122	2,070	52	98%
Diamond Princess	2017-09-15	2,704	2,659	45	98%
Sapphire Princess	2017-09-19	2,566	2,504	62	98%
Diamond Princess	2017-10-12	2,751	2,445	306	89%
Diamond Princess	2017-10-22	2,726	2,690	36	99%
Majestic Princess	2018-02-28	3,483	3,221	262	92%
Majestic Princess	2018-03-22	3,575	3,390	185	95%
Majestic Princess	2018-03-30	3,653	3,535	118	97%
Diamond Princess	2018-04-15	2,739	2,474	265	90%
Diamond Princess	2018-04-22	2,747	2,391	356	87%
Diamond Princess	2018-04-30	2,747	2,459	288	90%
Golden Princess	2018-05-01	2,579	2,441	138	95%
Diamond Princess	2018-05-04	2,918	2,631	287	90%
Diamond Princess	2018-05-11	2,922	2,674	248	92%
Diamond Princess	2018-05-25	2,774	2,474	300	89%
Diamond Princess	2018-06-06	2,846	2,604	242	91%
Diamond Princess	2018-06-17	2,714	2,581	133	95%
Diamond Princess	2018-06-22	2,844	2,621	223	92%
Diamond Princess	2018-06-28	2,909	2,542	367	87%
Diamond Princess	2018-07-14	2,894	2,626	258	91%
평균		2,857	2,645	211	93%

자료: 연구자 정리

상기 자료를 바탕으로 크루즈가 기항했을 경우 약 93%(2,645명)정도의 승객이 기항지 관광을 위하여 하선했으며 약 7%(211명)정도 하선하지 않거나 못하는 것으로 나타났다. 기항지 관광을 위하여 하선한 승객에게서만 관광지출비가 발생하기 때문에 평균 하선율인 93%를 수식에 적용할 것이다.

상기 통계 조사 및 하선 현황을 바탕으로 크루즈 한척에서 발생하는 승객의 관광지출비 수식은 다음과 같다.

$$PTE = 0.93(\text{하선율}) \times 150,370(\text{1인당 관광지출비}) \times P \quad (1)$$

PTE : 승객관광지출비 **P** : 승객 수

크루즈 승객들이 부산항의 크루즈 터미널을 이용하여 하선할 경우에 2018년 기준 1인당 3,300원의 터미널 사용료가 발생하게 되므로 터미널 사용료에 관한 수식을 정리하면 다음과 같다.

$$TU = 0.93(\text{하선율}) \times 3,300(\text{터미널 사용료}) \times P \quad (2)$$

TU : 터미널 사용료 **P** : 승객 수

감만컨테이너터미널은 크루즈 전용 CIQ 터미널이 없기 때문에 크루즈가 접안했을 경우에도 승객에 대한 터미널 사용료가 발생하지 않는다. 또한 감만컨테이너터미널은 크루즈의 예비선석으로써 제공되기 때문에 상대적으로 크루즈가 접안하는 경우가 적으므로 본 연구에서는 제외하였다.

2) 승무원(Crew)

승무원은 업무 시간에 따라 시간적 여유가 발생 시 기항지에 상륙을 하여 쇼핑 또는 관광을 한다. 그러나 미수교 국가²¹⁾의 승무원이거나 과거 불법체류 기록이 있는 승무원들은 기항지 상륙이 불가능하다.

따라서 승객의 하선율과 마찬가지로 승무원들의 상륙율을 파악하여 승무원의 관광지출비 산정식에 적용시키고자 한다.

기항지에서의 승무원 1인당 지출 금액을 조사한 한국관광공사에 따르면 승무원이 기항지에 상륙하여 1인당 소비 지출한 금액이 2017년 기준 평균 223,960원이었다.²²⁾

승객의 하선율과 마찬가지로 기항지에서 상륙한 승무원의 비율을 구하기 위해서 승무원의 상륙 및 미상륙 승무원의 수를 정리했으며 <표 4-6>와 같으며 평균 상륙율은 33%이다.

<표 4-6> 승무원의 상륙율

선명	일정	승무원	상륙 승무원	미상륙 승무원	상륙율
Diamond Princess	2017-08-31	1,069	346	723	32%
Sapphire Princess	2017-09-08	1,075	319	756	30%
Diamond Princess	2017-09-15	1,065	291	774	27%
Sapphire Princess	2017-09-19	1,065	367	698	34%
Diamond Princess	2017-10-12	1,072	370	702	35%
Diamond Princess	2017-10-22	1,073	419	654	39%
Majestic Princess	2018-02-28	1,346	490	856	36%
Majestic Princess	2018-03-22	1,334	459	875	34%
Majestic Princess	2018-03-30	1,320	412	908	31%
Diamond Princess	2018-04-15	1,066	510	556	48%
Diamond Princess	2018-04-22	1,064	309	755	29%

21) 2018년 기준 쿠바, 마케도니아, 시리아, 이란, 수단

22) 한국관광공사(2017), USD 203.6로 조사 / USD : Won = 1 : 1100 환율 환산 적용

Diamond Princess	2018-04-30	1,066	234	832	22%
Golden Princess	2018-05-01	1,078	433	645	40%
Diamond Princess	2018-05-04	1,062	517	545	49%
Diamond Princess	2018-05-11	1,059	337	722	32%
Diamond Princes	2018-05-25	1,059	398	661	38%
Diamond Princes	2018-06-06	1,063	398	665	37%
Diamond Princes	2018-06-17	1,065	210	855	20%
Diamond Princes	2018-06-22	1,069	289	780	27%
Diamond Princes	2018-06-28	1,071	310	761	29%
Diamond Princess	2018-07-14	1,105	261	806	24%
평균		1,107	366	739	33%

자료: 연구자 정리

상기 통계 및 승무원 상륙 현황을 바탕으로 크루즈 한척에서 발생하는 승무원의 관광지출비 수식은 다음과 같다.

$$CTE = 0.33(\text{상륙율}) \times 223,960(\text{1인당 관광지출비}) \times C \quad (3)$$

CTE : 승무원 관광지출비 C : 승무원 수

3) 항비(Port Charge)

크루즈 산업 활성화를 위해서 크루즈에 대한 혜택 중 하나로써 크루즈의 선박입출항비(항로표지사용료 포함) 및 접안료는 일반 상선과 달리 30% 감면되어 적용된다.

선박입출항비 및 접안료는 국제총톤수(GRT)를 기준으로 산출하는데 수식은 다음과 같다.²³⁾

23) 실제로 적용되는 항비는 총톤수(GRT)의 1/10을 기준으로 산정될 경우 10톤 이하를 절삭하여 적용 / 10원 이하는 절삭하여 적용

$$\text{선박입출항비} = \text{GRT} \times 135 \times 0.7 \quad (4)$$

$$\text{접안료(12시간 기준)} = \text{GRT} \times 0.1 \times 358 \times 0.7 \quad (5)$$

$$\text{12시간 초과 시} = \text{GRT} \times 0.1 \times 29,9 \times 0.7 \times \text{초과시간} \quad (6)$$

<표 4-7>은 부산항만공사의 2018년 크루즈 부산항 입출항 예정표를 바탕으로 1박하는 크루즈를 제외하고 체류시간을 정리한 자료다.

<표 4-7> 크루즈 2018년 부산항 기항 예정 척수 및 체류시간

2018년 부산항 기항 예정 척수		체류시간	
1		5	
11		6	
2		6.5	
6		7	
22		8	
19		9	
22		10	
2		11	
3		13	
총 기항 예정 척수	88	평균 체류시간	8.6

자료: 부산항만공사, 2018 Cruise Schedule, 연구자 정리

2018년 부산항에 기항 예정인 크루즈 88척의 평균 체류시간은 8.6시간이며 체류시간을 12시간 초과하는 크루즈는 3척으로 3.4%에 불과하다.

따라서 크루즈가 12시간을 초과해서 접안하는 경우가 미비하기 때문에 본 연구에서는 항비 산정 수식에서 제외할 것이며 이를 바탕으로 수식을 간략하게 정리하면 다음과 같다.²⁴⁾

24) 크루즈의 총톤수(GRT)가 111,11톤일 경우

- 실제 적용 항비 : 1,328,640원 / 본 연구 수식 적용 : 1,328,431원

$$PC = 119.56 \times G \quad (7)$$

PC : 항비 G : 국제총톤수

그러나 크루즈 관련 기관에서는 크루즈 산업 활성화를 위해서 부산항에서 선용품 적재나 승무원 교대가 많이 이루어지는 크루즈에 한해서는 항비를 면제하여 크루즈 기항을 증가시키려는 지원을 고려하고 있다.

4) 선용품(Supplies)

2015년부터 2017년까지 부산항에 입출항한 크루즈의 부산 세관에 신고된 국내의 선용품 현황은 <표 4-8>, <표 4-9>과 같다.

<표 4-8> 부산항 크루즈 국내 선용품 현황

단위 : 천 원

용품별	2015	2016	2017
주류	9,253	5,425	43,273
담배	0	54	0
육류	0	0	2,077
식료품	0	0	3,280,669
유류	12,936,184	34,655,985	16,973,226
선박부품	0	468	48,418
기타	2,240,382	7,514,111	2,842,699
합계	15,185,819	42,176,043	23,190,362

자료: 부산광역시, 2018, 부산광역시크루즈행정통계

〈표 4-9〉 부산항 크루즈 국외 선용품 현황

단위 : 달러

용품별	2015	2016	2017
주류	34,170	248,787	244,437
담배	348,349	1,760,168	636,867
육류	122,269	479,013	479,960
식료품	9,972,653	21,945,318	7,016,876
유류	0	826,590	1,532,910
선박부품	3,278,615	11,163,171	4,482,972
기타	22,993,324	61,860,903	15,454,341
합계	36,749,380	98,283,950	29,848,362

자료: 부산광역시, 2018, 부산광역시크루즈행정통계

2017년 기준 부산세관에 국내 선용품으로 신고 된 금액은 약 231억 9천만 원으로 2016년 대비 45%가 감소하였고, 국외 선용품으로 신고 된 금액은 약 2,985만 달러로 2016년 대비 69.6%가 대폭 감소하였는데, 그 이유는 중국발 크루즈의 취소로 인한 감소라고 볼 수 있다.

크루즈 한 척에서 발생하는 선용품 지출을 도출하기 위하여 2015년부터 2017년까지 부산항에 입·출항했던 항차(2015년 72항차, 2016년 209항차, 2017년 108항차)를 바탕으로 단순 평균 계산하면 <표 4-10>과 같다

〈표 4-10〉 크루즈 1척당 평균 국내외 선용품 신고 현황

단위 : 천 원

	2015	2016	2017	평균
국내 선용품	210,914	201,799	214,726	209,146
국외 선용품	561,449	517,284	304,011	460,915
평균	386,182	359,542	259,368	335,031

자료: 연구자 정리, 국외 선용품은 USD : Won = 1 : 1100 환율 환산 적용

상기 현황 및 평균을 바탕으로 크루즈 1척당 발생하는 국내외 평균 선용품 지출은 약 3억 4천만 원이다. 그러나 세관에 신고된 국외 선용품 지출은 크루즈가 기항했을 경우 기항지에서의 선사의 직접적 지출이 아닌 국외로부터 운송되어 국내에서 보관·운송·적재 등을 통한 항만·물류산업에서 파생적으로 창출되는 경제적 효과이다. 따라서 본 연구의 직접적 경제적 효과 분석에서는 국내 선용품만을 직접적 경제적 효과를 산출하는데 적용할 것이다.

크루즈 선사 대리점이 업무를 수행하면서 발생하는 대리점료, 승무원 교대, 선용품 적재 등 부수적으로 발생하는 경제적 효과는 각 선사 및 대리점의 내부 규정에 따라 다르기 때문에 일반적으로 적용하기가 어렵다.

따라서 본 연구에서는 상기 기타 발생 경제적 효과는 제외할 것이며 크루즈 한척이 입항할 때 직접적인 경제적 효과를 도출하는 수식을 정리하면 다음과 같다. (1+2+3+7)

$$\mathbf{PTE} = 0.93(\text{하선율}) \times 150,370(\text{1인당 관광지출비}) \times \mathbf{P} \quad (1)$$

$$\mathbf{TU} = 0.93(\text{하선율}) \times 3,300(\text{터미널 사용료}) \times \mathbf{P} \quad (2)$$

$$\mathbf{CTE} = 0.33(\text{상륙율}) \times 223,960(\text{1인당 관광지출비}) \times \mathbf{C} \quad (3)$$

$$\mathbf{PC} = 119.56 \times \mathbf{G} \quad (7)$$

$$\mathbf{Others} = \text{선용품 운송} + \text{대리점} + \text{승무원 교대} + \text{기타} \quad (8)$$

상기 수식 바탕으로 크루즈 1척(총톤수 100,000톤급 승객 2,800명 승무원 1,000명)이 입항할 경우 발생하는 직접적 경제적 효과는 <표 4-11>와 같다

<표 4-11> 크루즈 1척의 직접적 경제적 효과

단위 : 원

구분	직접적 경제적 효과
승객 관광지출비	391,563,480 (56%)
터미널 사용료	8,593,200 (1%)
승무원 관광지출비	73,906,800 (11%)
항비	11,956,000 (2%)
국내 선용품	209,146,000 (30%)
합계	695,165,480 (100%)

승객의 관광지출비는 약 3억 9천만 원, 터미널 사용료는 약 860만 원, 승무원 관광지출비는 약 7,390만 원, 항비는 약 1천 2백만 원으로 도출되었다. 선용품은 국내 선용품 기준으로 2015~2017년까지 부산항에 기항했던 크루즈를 바탕으로 1척 당 평균 국내 선용품 지출을 사용하였다.

또한 상기 예시로 도출된 직접적 경제적 효과와 관광산업의 각종 유발승수를 바탕으로 크루즈 1척의 경제적 효과를 분석하면 <표 4-12>과 같다.

<표 4-12> 크루즈 1척의 경제적 효과

단위 : 원, 명

구분	경제적 효과
직접적 경제적 효과	695,165,480
생산유발효과 (유발승수 1.7052)	1,185,396,176
소득유발효과 (유발승수 0.3001)	208,619,161
취업유발효과 ²⁵⁾ (유발승수 0.0229)	16
고용유발효과 ²⁶⁾ (유발승수 0.0121)	8
부가가치유발효과 (유발승수 0.7141)	496,417,669
세수유발효과 (유발승수 0.0968)	67,292,018
수입유발효과 (유발승수 0.2859)	198,747,811

크루즈 1척의 직접적 경제적 효과 즉 소비지출 6억 9천만 원을 바탕으로 도출된 생산유발효과는 약 12억 원, 소득유발효과 2억 원, 취업유발효과 16명, 고용유발효과 8명, 부가가치유발효과 약 5억 원, 세수유발효과 약 6천 7백만 원, 수입유발효과는 약 2억 원으로 도출되었다.

25) 취업자 = 피용자(임금근로자) + 자영업자 및 무급가족종사자

26) 피용자(임금근로자)

추가적으로 상기 식을 이용하여 2017 부산항에 기항했던 크루즈의 경제적 효과를 분석하고자 한다.

2017년 부산항에 크루즈가 총 108회 기항했으며, 총 입항 승객은 173,165명, 총 승무원은 82,533명, 입항했던 크루즈의 총톤수의 합은 8,174,728톤으로 정리되었으며 경제적 효과는 <표 4-13>와 같다.

<표 4-13> 2017년 부산항 크루즈 직접적 경제적 효과

단위 : 명, 톤, 천 원

구분	내용	직접적 경제적 효과(천 원)	
승객(명)	173,165	승객 관광지출비	24,216,104
		터미널 사용료	531,443
승무원(명)	82,533	승무원 관광지출비	6,099,750
총톤수(톤)	8,174,728	항비	977,371
2017년 국내 선용품			23,190,362
합계			55,015,030

자료: 부산광역시, 부산항만공사 통계자료를 바탕으로 연구자 정리

2017년 기준 부산항에 입출항했던 크루즈의 직접적 경제적 효과 중 승객의 관광지출비는 242억 원, 터미널 사용료는 5억 3천만 원, 승무원 관광지출비는 61억 원, 항비는 9억 8천만 원으로 도출되었으며, 부산 세관에 신고된 2017년 국내 선용품은 232억 원으로 직접적 경제적 효과는 약 550억 원으로 도출되었다.

직접적 경제적 효과인 550억 원의 소비지출을 및 관광산업의 각종 유발승수를 바탕으로 2017년 부산항을 입출항한 크루즈의 경제적 효과는 <표 4-14>와 같다.

<표 4-14> 2017년 부산항 크루즈 경제적 효과

단위 : 천 원, 명

구분	경제적 효과
직접적 경제적 효과	55,015,030
생산유발효과 (유발승수 1.7052)	93,811,629
소득유발효과 (유발승수 0.3001)	16,510,011
취업유발효과 (유발승수 0.0229)	1,260
고용유발효과 (유발승수 0.0121)	666
부가가치유발효과 (유발승수 0.7141)	39,286,233
세수유발효과 (유발승수 0.0968)	5,325,455
수입유발효과 (유발승수 0.2859)	15,728,797

2017년 기준 부산항 크루즈 경제적 효과는 생산유발효과는 938억 원, 소득유발효과 165억 원, 취업유발효과 1,260명, 고용유발효과 666명, 부가가치유발효과 393억 원, 세수유발효과 53억 원, 수입유발효과가 157억 원으로 도출되었다.

우리나라 정부 및 지방자치단체 그리고 관련 유관기관은 환동해 크루즈를 활성화하기 위하여 속초발 크루즈 유치에 적극적으로 지원하고 있다.

2018년 기준 5월 11일 Costa Serena(114,261톤)호가 부산에서 출항하여 속초에 기항한 뒤 러시아의 블라디보스톡, 일본의 무로란, 하코다테를 거쳐 부산에 기항하였으며 9월 20일은 Costa Fortuna(102,669톤/승객 2,720명/승무원 1,027명)호가 부산 - 속초 - 블라디보스톡 - 일본 - 부산 항로로 운영될 예정이다.

현재 속초크루즈터미널은 확장공사를 통하여 2018년 기준 11만톤급의 크루즈가 접안할 수 있으며, 2022년에는 22만톤급 크루즈의 접안이 가능하다.

5월 11일 우리나라에서 모항을 한 Costa Serena 호의 경우는 부산에서 2,300명이 승선하여 속초에 기항하여 관광을 하였으며, 속초에서 출항할 때는 승객 700명이 추가로 승선하여 러시아, 일본을 관광한 뒤 부산에 하선하였다.

우리나라 항만을 모항으로 환동해 항로를 항해하는 크루즈의 사례가 부족하기 때문에 본 연구의 현재 시점에서 가장 최근에 이루어졌던 우리나라 모항 환동해 크루즈를 대상으로 경제적 효과를 분석하고자 한다.

Costa Serena 호의 사례를 기준으로 다음과 같은 전제조건 하에서 우리나라 모항 크루즈 1척의 직접적인 경제적 효과는 <표 4-15>와 같다,

- i. 부산에서 모항한 승객 2,300명 속초에서 관광지출
- ii. 선용품은 항차의 마지막 항인 부산에서 1회 적재
- iii. 항비는 부산 2회, 속초 1회 발생
- iv. 승무원(1,000명) 부산 2회, 속초 1회 상륙

<표 4-15> 우리나라 모항 크루즈 1척의 직접적 경제적 효과

단위 : 원

구분	직접적 경제적 효과
승객 관광지출비 (1회)	321,641,430
터미널 사용료 (3회)	21,176,100
승무원 관광지출비 (3회)	221,720,400
항비 (3회)	40,983,135
국내 선용품 (1회)	209,146,000
합계	814,667,065

모항 크루즈 1척의 직접적 경제적 효과 중에서 승객의 관광지출비는 3억 2천만 원, 터미널 사용료는 2천만 원, 승무원 관광지출비는 2억 2천만 원, 항비는 4천 1백만 원으로 도출되었다. 선용품은 국내 선용품 기준으로 2015~2017년까지 부산항에 기항했던 크루즈를 바탕으로 1척 당 평균 국내 선용품 지출을 사용하였다.

따라서 환동해 항로상에 위치한 부산항을 모항으로 하여 속초항에 기항 후 러시아, 일본에 거쳐 부산에 돌아오는 경우의 크루즈 1척의 직접적 경제적 효과는 총 8억 1천만 원으로 이를 바탕으로 경제적 효과를 분석하면 <표 4-16>와 같다.

<표 4-16> 우리나라 모항 크루즈 1척의 경제적 효과

단위 : 원, 명

구분	경제적 효과
직접적 경제적 효과	814,667,065
생산유발효과 (유발승수 1.7052)	1,389,170,280
소득유발효과 (유발승수 0.3001)	244,481,586
취업유발효과 (유발승수 0.0229)	19
고용유발효과 (유발승수 0.0121)	10
부가가치유발효과 (유발승수 0.7141)	581,753,751
세수유발효과 (유발승수 0.0968)	78,859,772
수입유발효과 (유발승수 0.2859)	232,913,314

우리나라에서 모항한 크루즈 1척의 직접적 경제적 효과를 바탕으로 도출된 경제적 효과는 생산유발효과는 14억 원, 소득유발효과 2억 5천만 원, 취업유발효과 19명, 고용유발효과 10명, 부가가치유발효과 5억 8천만 원, 세수유발효과 약 8천만 원, 수입유발효과가 2억 3천만 원으로 도출되었다.

부산에 단순 기항한 경제적 효과에 비해서 우리나라 모항 크루즈의 경제적 효과는 직접적 경제적 효과를 포함한 경제적 효과는 약 17%, 취업유발효과

19%, 고용유발효과가 약 25% 이상 높게 나타났다.

비록 크루즈가 기항지에서 지출하는 직접적 경제적 효과를 바탕으로 분석한 것이지만 우리나라에서 모항을 하게 되면 크루즈가 모항에서 출항하여 다시 모항으로 도착하기 때문에 여러 차례 항만을 기항하는 것과 비슷한 효과를 볼 수 있다.

또한 모항일 경우 승객의 크루즈 여행 전후로 이용하는 숙박, 교통, 관광 등을 포함한 특정한 소비지출을 바탕으로 파급되는 경제적 효과까지 고려한다면 단순 기항을 바탕으로 분석한 상기 경제적 효과보다 더욱 더 높게 나올 것이다.

2017년 9월 6일 강원도청 및 속초시 그리고 크루즈 운항 주체인 헬렌 리우 타이후 인터내셔널 크루즈와 한국 운영사인 골든 브릿지 크루즈가 양해 각서를 체결하여 속초항을 모항으로 중소형 크루즈 운항에 합의를 했다.

환동해 항로에 투입될 중소형 크루즈는 Glory Sea 호로서 총톤수는 24,782톤이며, 승객 1,275명, 승무원 325명이 승선 가능하다. 상기 크루즈는 러시아의 블라디보스톡, 일본의 항만(마이즈루, 시모노세키, 사세보, 아부라츠, 벳푸)을 경유하는 환동해 국제 항로뿐만 아니라 울릉도, 독도 그리고 부산, 여수, 제주를 잇는 국내 연안 크루즈의 운항도 계획되었다.

Glory Sea 호는 협의 당시 2017년 10월 26일부터 2018년 8월 25일까지 10개월간 90항차가 운항될 예정이었다.²⁷⁾

상기 협의된 운항 계획을 바탕으로 향후 속초항에서 크루즈가 창출하는 직접적 경제적 효과를 분석하기 위해서는, 환동해 항로에 투입 예정인 크루즈 Glory Sea 호에 탑승하는 평균 승객 수 및 승무원 수 파악이 필요하다.

따라서 과거 Glory Sea 호의 2016년부터 2017년까지 제주항에 기항했던 입출항 실적을 바탕으로 <표 4-17>과 같이 정리하였다.

27) 경향신문(최승현), 대형 크루즈선, 속초항 모항으로 내달 26일부터 운항, 2017.09.05

〈표 4-17〉 Glory Sea 호의 제주항 기항 실적 (2016~2017)

일 시	승 객			승무원		
	계	내국인	외국인	계	내국인	외국인
2016-07-14	335	1	334	323		323
2016-07-28	433		433	329		329
2016-08-01	825		825	325		325
2016-08-07	1,012		1,012	323		323
2016-08-20	808		808	327		327
2016-09-08	423		423	324		324
2016-09-24	538		538	317		317
2016-09-26	578		578	310		310
2016-10-01	1,131	4	1,127	320		320
2016-10-07	1,054		1,054	321		321
2016-10-12	1,094		1,094	316		316
2016-10-14	670		670	316		316
2016-10-18	1,178		1,178	319		319
2016-10-26	629		629	315		315
2016-11-12	1,051		1,051	293		293
2016-11-16	1,050		1,050	296		296
2016-11-24	931		931	274		274
2016-11-30	938		938	277		277
2016-12-04	1,005		1,005	275		275
2016-12-14	1,028		1,028	273		273
2016-12-18	922		922	259		259
2016-12-24	1,190		1,190	251		251
2016-12-28	1,219		1,219	266		266
2016-12-31	1,217		1,217	271		271
2017-01-10	896		896	266		266
2017-01-14	1,061	3	1,058	265		265
2017-01-19	1,022		1,022	265		265
2017-01-25	890		890	262		262
2017-02-03	1,104		1,104	265		265
2017-02-09	562		562	268		268
2017-02-13	1,152		1,152	266		266
2017-02-17	994		994	264		264

2017-02-22	787		787	263		263
2017-02-26	1,015		1,015	264		264
2017-03-03	613		613	265		265
2017-03-10	572		572	266		266
총 계	31,927	8	31,919	10,399		10,399
평 균	887	0(0.22)	887	289		289

자료: 제주도청의 통계자료를 바탕으로 연구자 정리

Glory Sea 호는 2016년부터 2017년까지 총 36항차 제주도에 기항했으며, 승객 정원 1,275명 대비 평균 승객의 수는 887명(70%)이고, 승무원 정원 325명 대비 평균 승무원의 수는 289명(89%)으로 정리되었다.

Glory Sea 호의 기존 협의된 계획대로 환동해 항로에 90항차가 투입이 된다고 가정하고 Glory Sea 호의 평균적으로 탑승하는 승객 수 887명과 승무원 수 289명을 바탕으로 직접적 경제적 효과를 분석을 하면 <표 4-18>과 같다.

<표 4-18> 속초항 Glory Sea호의 예상 직접적 경제적 효과 (90항차)

단위 : 명, 톤, 천 원

구분	내용	직접적 경제적 효과(천 원)	
승객(명)	79,830	승객 관광지출비	11,163,755
		터미널 사용료	244,988
승무원(명)	26,010	승무원 관광지출비	1,922,316
총톤수(톤)	2,230,380	항비	266,664
1척 평균의 국내 선용품 (90차례)			18,823,140
합계			32,420,873

주: 국내 선용품은 부산항을 바탕으로 분석

자료: 연구자 정리

Glory Sea 호의 운항 계획을 바탕으로 분석한 속초항에서 발생하는 크루즈의 직접적 경제적 효과 중 승객의 관광지출비는 111억 원, 터미널 사용료는 2억 4,499만 원, 승무원 관광지출비는 19억 2천만 원, 항비는 2억 7천만 원으로 도출되었으며, 2015년에서 2017년까지 부산 세관에 신고된 국내 선용품의 1척당 평균 신고액에서 90항차를 고려하여 산정된 금액은 188억 원이며 이를 바탕으로 도출된 Glory Sea호의 직접적 경제적 효과는 약 324억 원이다.

Glory Sea 호 기준 속초항의 직접적 경제적 효과 약 324억 원을 바탕으로 경제적 효과를 분석하면 <표 4-19>과 같다.

<표 4-19> 속초항 Glory Sea호의 예상 경제적 효과 (90항차)

단위 : 천 원, 명

구분	경제적 효과
직접적 경제적 효과	32,420,873
생산유발효과 (유발승수 1.7052)	55,284,073
소득유발효과 (유발승수 0.3001)	9,729,504
취업유발효과 (유발승수 0.0229)	742
고용유발효과 (유발승수 0.0121)	392
부가가치유발효과 (유발승수 0.7141)	23,151,745
세수유발효과 (유발승수 0.0968)	3,138,341
수입유발효과 (유발승수 0.2859)	9,269,128

Glory Sea 호의 운항 계획을 바탕으로 분석한 속초항에서 창출되는 예상 경제적 효과는 생산유발효과 553억 원, 소득유발효과 97억 원, 취업유발효과 742명, 고용유발효과 392명, 부가가치유발효과 232억 원, 세수유발효과 31억 원, 수입유발효과가 93억 원으로 도출되었다.

상기 크루즈의 운항 계획이 변경될 수 있지만, 크루즈의 크기 대비 경제적 효과를 단순 비교하면 부산항의 108항차 기준 크루즈의 총톤수 합은 약 817만 톤, Glory Sea 호의 90항차 기준 총톤수 합은 약 223만 톤으로 부산항 대비 약 28%이지만 속초항에서 창출되는 크루즈의 예상 직접적 경제적 효과는 약 324억 원으로 2017년 부산항의 크루즈 108항차 기준의 직접적 경제적 효과인 약 550억 원과 비교하면 약 59%의 직접적 경제적 효과가 창출되는 것을 알 수 있다.

이러한 경제적 효과 분석 결과의 비교는 환동해 크루즈 유치에 있어서 크루즈 크기 보다는 기항지에서 관광 지출을 하는 승객의 비중이 중요하다고 볼 수 있으며 환동해 크루즈 시장에서 단순하게 크루즈의 크기를 중점을 두기 보다는 많은 승객을 유치할 수 있는 전략을 구상해야 된다는 점을 시사한다.

본 연구에서 예시를 들어 분석한 크루즈 1척의 직접적 경제적 효과(총톤수 100,000톤급 승객 2,800명 승무원 1,000명)에서 승객의 관광지출 비중이 약 56%이므로 비중이 크다고 할 수 있다. - <표 4-11> 참조

그리고 본 연구의 경제적 효과 분석에서 승객의 관광지출비를 2016년 기준 조사된 크루즈 승객의 1인당 지출금액(1,012,538원)이 아닌 2017년 기준 1인당 지출 금액(150,370원)을 적용하였다. 만약 크루즈 승객들이 2016년 수준의 관광 지출을 했다고 가정한다면 본 연구의 경제적 효과 분석 결과보다 약 6배(573%) 정도 높게 나올 것이다.

따라서 우리나라 환동해 크루즈가 창출하는 경제적 효과를 높이기 위해서는 크루즈 승객들의 관광 지출이 늘어나야 되며, 이러한 점을 고려하여 환동해권

에 위치한 부산항 및 속초항을 기반으로 하는 환동해 크루즈 상품을 개발해야 할 것이다.

2. 정치·사회 효과

우리나라는 삼면이 바다로 둘러싸여 있는 반도 국가라는 지리적 이점을 바탕으로 해운업과 조선업이 발전한 세계 해양선진국임에도 불구하고 크루즈 해양산업과 관련해서는 그렇지 못하다.

2012년 중국에서 발생한 크루즈 붐으로 2012년부터 우리나라에 기항하는 크루즈가 늘면서 해양관광산업이 큰 주목을 받으며 성장을 했다.

또한 정부 및 지방자치단체의 지원을 바탕으로 크루즈 산업이 성장을 하면서 크루즈 연계 산업인 관광업, 항만·물류업, 항공업 등이 동반 성장을 한 것이다.

그러나 2017년 중국의 경제보복의 일환으로 중국발 크루즈의 우리나라 기항이 취소되면서 우리나라의 크루즈 시장은 크게 휘청거렸다.

하지만 본 연구의 목적인 환동해 크루즈 시장의 활성화가 이루어진다면 한·일·러 3개국의 환동해권 항만들을 중심으로 크루즈 관광이 이루어질 것이며 결국 우리나라 크루즈 산업의 중국 의존도 감소, 잠재 시장 발굴과 시장의 다변화를 바탕으로 신규 수요 창출 및 신규 기항지 발굴로 우리나라 크루즈 시장이 안정적으로 성장할 것이다.

또한 북한과의 관계 개선 및 러시아와의 크루즈 외교를 바탕으로 남·북·러 경제협력이 이루어진다면 세계에서 주목 받는 크루즈 시장으로 성장할 수 있을 것이며 우리나라 크루즈 산업 활성화를 바탕으로 제조업 중심에서 벗어나 여러 연계 산업들이 균등하게 발전하여 경제 안정성을 가지는데 환동해 크루즈 시장이 기여하게 될 것이다.

제5장 결 론

제1절 연구내용 요약

2017년 사드의 한반도 배치로 인한 중국의 비공식적 경제적 보복 중 일환으로 중국발 크루즈의 우리나라 기항 취소가 대량으로 이루어지면서 중국의존도가 높았던 우리나라 크루즈 산업의 근간이 흔들리는 충격을 받았다.

본 연구에서는 시장 환경이 불안정한 중국발 크루즈의 대안으로 환동해 크루즈 시장개발을 통한 우리나라 크루즈 활성화 방안을 고찰하였다. 환동해 크루즈의 항로 설정 및 관련 인프라의 개선방안을 제안하였고, 대내외적 환경요인을 바탕으로 SWOT 분석을 통해 환동해 크루즈 시장 활성화 전략을 제시하였다

그리고 기존 크루즈의 통계자료를 바탕으로 환동해 크루즈의 경제적 및 정치·사회 효과와 간접적인 유발효과를 알아보았다.

환동해 크루즈에는 우리나라, 일본, 러시아 3개국 간 항로가 제시될 수 있으며, 우리나라 항만은 부산항과 속초항이 포함될 것이다.

환동해 크루즈 항로에 있어서 우리나라 항만은 승객 또는 기항 선박에 따라서 인프라의 구축이 달라지게 된다. 승객의 경우 내국인 관광객과 외국인 관광객의 크루즈에 대한 접근성이 중요하므로, 육상 및 항공 인프라가 잘 구축되어야 한다. 그리고 기항항의 경우에는 부산 및 속초를 기반으로 관광 상품을 다양하게 개발하여 환동해 크루즈 항로에 우리나라 항만들이 반드시 포함되도록 유관기관들이 협력하고 여러 인센티브를 제공하여야 할 것이다. 또한 크루즈 터미널을 건설하고 확충할 경우에는 승객들의 CIQ 수속 및 수화물 처리가 편리하고 신속하게 이루어질 수 있도록 시설을 개선하여야 하고, 선용품

적재가 용이하도록 승객과 동선을 구분해야 할 것이다.

그리고 항공 인프라 및 숙박시설을 포함하는 호텔 및 관광 인프라가 잘 연계되어 진다면 크루즈 기항 유도는 물론 우리나라 항만에서의 승무원 교대도 증가하게 되어 관광지출, 호텔, 교통, 기타 부대수입 등의 크루즈 관련 수익이 증가하여 크루즈 산업 활성화가 이루어지고, 지역경제 활성화에도 긍정적인 영향을 미칠 것이다.

즉 크루즈를 위한 항만과 공항 및 관광상품 등의 연계 인프라 확충을 통해 크루즈의 매력도를 제고시켜 우리나라를 포함하는 환동해 크루즈 시장이 활성화 되도록 해야 할 것이다.

환동해 크루즈 시장에 대한 SWOT 분석 결과, 내부적 환경의 강점으로 유리한 지정학적 위치, 다양한 크루즈 항만의 보유 그리고 크루즈 산업 활성화를 위한 정부·지방자치단체의 지원이 있었으며 약점으로는 국적 크루즈 선사 및 컨트롤 타워의 부재, 크루즈에 대한 부족한 인식 그리고 크루즈 산업 후발주자로서 크루즈에 대한 관련 법·제도가 불완전하다는 점이 제시되었다. 외부적 환경 기회로는 높아진 크루즈 산업에 대한 관심도와 환동해 크루즈의 신규 시장 및 수요 창출로 크루즈 시장을 다변화하고 중국 의존도를 감소시킬 수 있으며, 위협으로는 중국의 지속적인 경제적 회복, 세계 크루즈 선사들의 북미·유럽·중국 위주의 항로 개설 선호와 대형 크루즈 선사들의 시장 지배 등이 제시되었다.

이러한 대내외적 환경에서 우리나라의 환동해 크루즈 시장을 활성화하기 위해서는 국내외 크루즈 수요를 증진시키고 세계 크루즈 선사들의 기항을 유치하여 부산 및 속초가 준모항 및 모항이 되도록 전략을 구상하고 실행하여야 할 것이다. 내부적으로는 크루즈 관련 법·제도를 개선하고 재정비하여 크루즈가 우리나라에서 편리하게 입출항 할 수 있도록 하고, 장기적으로는 국적 크루즈 선사의 설립을 지원하고 한국형 크루즈 상품을 개발하여 세계 크루즈 시장에 진출할 수 있도록 하여야 할 것이다.

본 연구에서는 환동해 크루즈 시장의 활성화에 의한 경제적 효과를 분석하였다. WTO에 따르면 크루즈 기항지의 경제적 효과는 크루즈 선사의 항만관련 지출과 승객 및 승무원의 육상지출 그리고 선용품 구입지출의 총합으로 산정된다고 하였다. 기존 통계자료에 의하면, 부산항에서 크루즈 1척(10만톤급/승객 2,800명/승무원 1,000명 기준)의 직접적 경제적 효과는 약 7억 원 그리고 생산유발효과 12억 원, 소득유발효과 2억 원, 취업유발효과 16명, 고용유발효과 8명, 부가가치유발효과 5억 원, 세수유발효과 6,700만 원, 수입유발효과는 2억 원으로 분석되었다.

환동해 크루즈의 경우, 2018년 5월 11일 부산을 모항으로 출항하여 속초, 러시아 및 일본을 기항한 뒤 부산으로 입항했던 Costa Serena호를 기존의 부산 기항 크루즈 사례를 적용하여 경제적 효과를 산정해 보면, 직접적인 경제적 효과는 8억 1천만 원이며, 생산유발효과 14억 원, 소득유발효과 2억 5천만 원, 취업유발효과 19명, 고용유발효과 10명, 부가가치유발효과 5억 8천만 원, 세수유발효과 8천만 원, 수입유발효과는 2억 3천만 원으로 산정되었다. 그리고 Glory Sea호의 환동해 항로 운항 계획에 근거한 직접적 경제적 효과는 324억 원, 생산유발효과는 553억 원, 소득유발효과 97억 원, 취업유발효과 742명, 고용유발효과 392명, 부가가치유발효과 232억 원, 세수유발효과 31억 원, 수입유발효과가 93억 원으로 추정되었다.

우리나라 크루즈 산업의 경제적 효과에 있어서 중국발 크루즈가 취소되기 이전인 2016년 기준 크루즈 관광객 1인당 지출 금액이 중국인 관광객이 감소한 2017년 이후에 비해 약 6배 정도 많은 것으로 조사되었다. 앞으로 중국발 크루즈의 우리나라 기항이 재개가 되어 환동해 크루즈에도 중국인 승객들이 증가하여 예전 수준의 소비지출을 하게 된다면 그에 따른 경제적 효과는 6배 이상으로 증가할 것으로 예상할 수 있다.

그리고 정부 및 유관기관들은 우리나라 환동해권 항만들이 환동해 크루즈 항로에 포함될 수 있도록 해외 선진 크루즈 항만에 대한 벤치마킹을 통하여

우리나라 환동해권 크루즈 기항지 인프라를 구축하고 관련 관광 상품을 개발하여 기항지로서의 매력도를 제고하여야 할 것이다. 이를 바탕으로 환동해 크루즈 시장의 활성화 및 우리나라 크루즈 산업의 안정화가 되어, 향후 중국발 크루즈의 우리나라 기항이 재개된다면 크루즈 산업은 우리나라 경제에 크게 기여하게 될 것이다.

우리나라는 해외 선진국에 비해 상대적으로 크루즈 산업의 도입 및 발전이 늦었으며, 크루즈 산업의 잠재력과 중요성을 인식하고 이를 육성하기 위한 노력이 이루어졌지만, 예상하지 못한 중국발 크루즈의 중단으로 위기에 처해 있는 실정이다. 그러나 환동해 크루즈의 새로운 시장 개척을 통해 경제적 파급 효과가 큰 크루즈 산업을 주도적이며 능동적으로 육성해 나가야 할 것이다. 크루즈에 대한 인식이 변화하고 관심도가 높아지며, 국민 소득의 증대, 여가 시간의 다양한 활용, 라이프 스타일의 변화 등에 의해 국내 크루즈 수요가 증가하게 되면 국적 크루즈 선사 설립이 이루어지게 되고, 유럽 및 일본과 같이 경제적 효과가 큰 크루즈 산업이 신성장 동력산업으로 발전할 수 있을 것이다.

본 연구는 우리나라 크루즈 산업의 위기 시, 이를 극복할 대안으로써 환동해 크루즈 개발방안을 제시하고 그 타당성과 경제적 효과를 분석하였다는데 연구의 가치와 의미가 크다고 할 수 있을 것이다. 환동해 크루즈의 타당성과 시장환경을 고찰하고 기항지 연계 인프라 개선방안을 제시하며 경제적 기대효과를 분석함으로써 우리나라 크루즈 산업 활성화에 크게 기여할 것으로 사료된다.

제2절 연구의 한계 및 향후 연구방향

본 연구는 환동해 크루즈 시장의 개발 필요성과 경제적 효과를 분석함에 있어서 객관적인 수요 추정이 이루어지지 못하였다. 환동해 크루즈 사업이 성공적으로 이루어지기 위해서는 객관적으로 정확한 수요를 먼저 추정하여야 하나, 이에 대한 사전 연구가 거의 이루어지지 못하였다.

본 연구는 환동해 크루즈의 개발 필요성과 이에 대한 대내외 환경 분석 그리고 개발방안을 제시하는 것이 연구의 목적이므로, 환동해 크루즈의 수요는 선행연구의 결과를 활용하고자 하였다. 환동해 크루즈에 대한 수요 추정에 대한 연구가 거의 전무한 상태에서 본 연구는 환동해 크루즈 운항 선사의 운항 계획과 우리나라 기항 크루즈의 승객 탑승률 실적치를 근거로 환동해 크루즈의 여객 수요를 추정하고, 이를 바탕으로 경제적 효과를 산정하였다. 따라서 객관적이고 정확한 수요에 근거하여 환동해 크루즈의 경제적 효과를 산정하지 못하였다는 한계점이 있을 수 있다.

향후 연구에서는 환동해 크루즈에 대한 국내 수요에 대한 조사와 환동해 국가인 일본 및 러시아에서의 크루즈 수요 그리고 주변국 중국 및 제3국에서의 수요를 추정하는 연구를 통해 환동해 크루즈의 성장 가능성과 경제적 효과를 더욱 정확히 예측해 보아야 할 것이다.

참고 문헌

□ 국내문헌

- 김경희, 2007, 한국 크루즈산업의 발전방안에 관한 연구 - 크루즈선 기항여건 및 수용태세를 중심으로, 한국호텔외식관광경영학회
- 김범중·김근태, 2000, 동북아 크루즈 산업의 발전방안, 한국해양수산개발원
- 김승재, 2010, 국내 크루즈 산업발전의 장애요인에 관한 연구, 석사학위논문, 중앙대학교
- 류환경·왕명명, 2011, 중국 크루즈 관광 산업정책에 관한 연구, 아·태비즈니스연구
- 이강욱, 2010, 관광산업의 경제효과 분석, 한국문화관광연구원
- 이경모, 2004, 크루즈 산업의 이해, 대왕사
- 이경모, 2010, 크루즈 관광산업의 발전 방향, 해양국토
- 이삼, 2017, 중국 크루즈산업의 발전 방안에 관한 연구 - 인바인드 시장 육성을 중심으로, 석사학위논문, 성균관대학교
- 조민호, 2008, 크루즈 기항지관광 만족도 연구, 석사학위논문, 한양대학교
- 하명신·박경희, 2007, 동북아 크루즈산업의 현황과 발전방안, 한국항만경제학회
- 하인수, 2005, 국내 크루즈산업의 장애요인, 관광연구 저널
- 한국관광공사, 2017, 외래 크루즈 관광객 실태조사
- 해양수산부, 1차 크루즈산업육성 기본계획
- 홍장원, 2010, 우리나라 크루즈 관광정책의 주요 이슈와 개선방안, 해양국토
- 홍장원·정병욱, 2013, 크루즈 관광산업 활성화를 위한 관광경쟁력 제고방안 연구 - 방한 크루즈 관광객의 어권별 관광만족도의 차이를 중심으로, 한국항해항만학회
- 황성민, 2016, 선용품공급업체의 활성화 방안 - 부산 선용품산업을 중심으로 -, 석사학위논문, 한국해양대학교
- 황진희, 2009, 우리나라 해양 크루즈 산업 육성방안 연구 - 인천지역을 중심으로, 한국

해양수산개발원

황진회·홍장원·강수미, 2013, 크루즈 선박 운항 관련 법·제도 발전방안 연구, 한국해양
수산개발원

□ 국외문헌

Butler, M, 2003, Worldwide Cruise Ship Activity, World Tourism Organization, Madrid

CLIA, 2017, 2018 Cruise Industry Outlook

CLIA, 2017, 2017 Asia Cruise Trends Report

CLIA, 2017, The Contribution of the International Cruise Industry to the U.S Economy in
2016

CLIA, 2016, Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe 2015

Cruise Industry News, 2018, Cruise 101

Cruise Industry News, 2018, Cruise Ship Orderbook

Douglas, N & Douglas, N, 2004, The Cruise Experience. Global and regional issues in
cruising, Pearson Education Australia

Marc Mancini, 2004, A Guide to the Cruise Line Industry, 2nd edition, Thomson

Lekakou, M.B., Pallis, A.A., Papadopoulou, M.N., 2005, Plain Cruising? The State of The
Cruise Industry in Greece and EU Policy Developments, International Association of
Maritime Economic(IAME) Conference

Morrison, A., Yang, C.-H., O'Leary, J. T. & Nadkarni, N. 2003, 'Comparative Profiles of
Travellers on Cruises and Land-based Resort Vacations', Journal of Tourism Studies, vol.
14, no. 1

Toh, R. S., Rivers, M. J. & Ling, T. W., 2005, 'Room occupancies: cruise lines out-do
the hotels', Hospitality Management, vol. 24

WTO, 2017, 2016 Annual Report

감사의 글

하나의 작은 결실을 볼 수 있게 도와주신 많은 분을 떠올리며 감사의 글을 적습니다.

제자이자 후배를 사랑하고 아끼는 마음으로 학부 및 대학원 그리고 일상에서 깊고 넓은 가르침을 주시며 항상 응원해주시고, 본 논문이 나오기까지 많은 지도를 해주신 신용준 교수님께 진심으로 감사드립니다.

바쁘신 와중에도, 정성으로 심사를 해주신 조성철 교수님, 류동근 교수님께 깊은 감사의 인사드립니다.

학부 시절부터 많은 가르침을 주시고 격려를 아끼지 않으셨던 이기환 교수님, 신한원 교수님, 안기명 교수님, 유성진 교수님, 장명희 교수님께 감사드립니다.

그리고 여러 방면으로 많은 조언 및 도움을 주셨던 강다영 선배님, 김정아 선배님, 김지영 교수님, 신영란 교수님, 김명희 박사님, 김강혁 박사님, 남형식 박사님, 한희정 선배님, 양혁준 선배님, 해량문인회 회원분들께 감사의 인사를 전하고 싶습니다.

학부에 입학했을 때부터 지금까지 즐거운 학교생활을 할 수 있게 해준 09학번 동기 및 여러 많은 학부 선후배님 그리고 대학원 선후배님께 감사드립니다.

또한, 회사에 재직하면서 대학원 진학이 어렵지 않게끔 여러 방면으로 도와주신 협성해운의 한재호 부장님, 송백섭 차장님, 박으뜸 과장님, 최수영 대리님께 감사드립니다.

마지막으로 부족한 아들의 꿈을 적극적으로 지지해주시는 아버지와 밤낮으로 부처님께 자식 잘 되기만을 바라는 어머니께 저의 부족한 글 솜씨로 제대로 표현할 수 없지만 깊은 감사의 인사를 올리고 싶습니다. 그리고 하나뿐인 동생 서영이에게 미안하고 고맙다는 말 전합니다.

모든 분들께 항상 감사드립니다.

2018년 7월

조 동 영 올림