

# 크루즈船을 위한 港灣의 與件分析에 관한 研究

- 부산항, 인천항 그리고 제주항을 중심으로 -

차 승 환<sup>1)</sup> · 이 태 우<sup>2)</sup>

## A Study on the Analysis of Conditions of Ports for Cruisers with reference to Ports of Pusan, Inchŏn, and Cheju

Seung-Hwan Cha · Tae-Woo Lee

### Abstract

This study aims, firstly, to define the notion and characteristics of a cruise port through case studies of advanced cruise ports, secondly, to draw current problems at Korean port: i.e. Pusan, Inchŏn, and Cheju, for the cruise port's viewpoint, and finally, to suggest proposals for solving the problems.

Internet websites were scrutinized for finding the roles and actual conditions of the world cruise ports, i.e. Singapore, Barbados, Everglade, and Boston, etc. Case studies were employed for drawing success factors of the above ports and comparing them with those of Korean ports. Ports of Pusan, Inchŏn, and Cheju were selected as objects of a comparative study because they have potentiality to accommodate cruisers.

The infrastructure and conditions required to be a cruise port were as follows:

First, the infrastructure such as passenger terminals, loading and unloading systems, and berth is necessary:

Second, the convenience facilities should be well equipped at the cruise

1) 한국해양대학교 대학원 해운경영학과 석사과정 해운경영 전공  
2) 한국해양대학교 해운경영학부 부교수

terminal(for example, seating, telephones, restrooms and tourism informations, etc.):

Third, the well-linked ground transportation network is prerequisite;

Fourth, a cruise terminal should be capable of handling a great number of people at one time;

Fifth, a cruise port must be able to provide a pleasing environment and is close to a tourist attraction;

Sixth, there should exist a turning basin and deep water in cruise ports for accommodate mega cruise ship.

From the point of view of a cruise port, ports of Pusan, Inchön, and Cheju have problems as follows:

First, the infrastructure for a cruise ship is not existed.

Second, the convenience facilities are not existed.

Third, the transportation network between ports and cities, and ports and international airport has not been well prepared.

Fourth, parking lots are not enough.

## 1. 서론

아시아 지역은 세계 최대 규모의 항만 및 신조·수리 조선소를 구비하고 있고, 해운 선사들이 눈부신 성장을 거듭하고 있으며, 세계적으로도 가장 중요한 역내·국제 해운 항로를 포함하고 있기 때문에 여객 해상수송업에 있어 높은 가능성을 지니고 있다. 이러한 좋은 해운 환경을 지닌 아시아 지역은 관광 수입을 올릴 수 있는 훌륭한 시장이다. 특히 우리나라를 포함한 동북아시아 지역에서 크루즈시장의 발전 가능성이 증가하고 있다. 이는 한국, 대만, 일본 등의 고도 경제성장에 의한 소득 및 여가시간이 늘어났으며, 크루즈관광의 수요층인 연령 45세 이상의 인구도 증가하고 있기 때문이다. 우리나라의 경우 정부의 해외여행에 대한 규제 완화로 인하여 해외관광수요가 큰 폭으로 증가하고 있다.

이렇게 우리나라를 포함한 아시아 지역에서의 해상관광에 대한 시장규모가 커지고 해상관광객도 점차 증가하고 있는 반면, 크루즈선을 수용할 수 있는 항만은 선진 크루즈 시장의 항만에 비해 기간시설면에서 열악한 실정이다. 이 지역의 항

만은 그 동안 대부분 컨테이너나 기타 화물 수송 위주로 기간시설이 집중적으로 발달되어 왔기 때문에 크루즈 전용시설을 갖춘 항만시설은 매우 부족한 편이다. 싱가포르, 홍콩, 부산, 상하이, 티엔진, 카오슝, 요코하마, 고베, 오오사카, 나가사키, 시드니, 오클랜드, 그리고 인도네시아와 말레이시아의 일부 항만을 제외한 대부분의 항만에서는 크루즈선들이 컨테이너선들과 다목적 설비를 공유하고 있기 때문에 크루즈 승객은 불편을 겪고 있다. 카리브해 지역과 같은 선진 크루즈시장에서는 크루즈 노선을 끌어오기 위해서 항만간에 서로 경쟁하기도 하고, 북유럽 지역의 크루즈시장처럼 항만간에 서로 협력하기도 한다.

이러한 상황에서 크루즈선을 도입·운영하려고 하는 우리나라에 있어서 제반여건들 중에 크루즈사업의 성공을 달성하기 위해서는 어떠한 사항들이 갖추어지야 하는지 살펴 볼 필요가 있다. 특히, 제반여건들 가운데 항만에 중점을 두어 분석하는 것이 요구된다. 항만을 중심으로 분석해야 하는 이유는 다음과 같다. 이제까지 우리나라의 해운기업들이 크루즈사업을 적극적으로 추진하지 못했던 것은 크루즈 수요의 확보가 불확실하다는 점에 있는 것으로 판단된다. 현재 우리나라의 국민관광행태를 살펴보면, 최근 들어 우리나라 국민들은 선진국에서 나타나는 관광행태처럼 값보다는 질을 우선으로 여기게 되었고, 보다 새로운 것을 원하게 되었으며, 이제는 감상위주의 관광에서 즐기는 관광으로 변하고 있다. 또한 최근 우리나라 국민관광행태가 크루즈선 탑승자의 심향과 비슷해지고 있다. 또한 국민소득수준이 향상되어 해외관광객의 수도 급증하였고, 인접한 국가로의 항공 여행객들을 크루즈 수요층으로 유인할 수 있으며, 외국 크루즈선사의 노선을 유인하여 그 수요층을 확보할 수도 있다.

상기와 같은 이유로 크루즈 수요가 점진적으로 증가할 것이라고 전제한다면, 그 뒤에 따르는 제반여건 중 크루즈선을 수용하는 항만이 특히 중요하다고 본다.

따라서 본 연구의 목적을 먼저 크루즈항의 필요성을 고찰하고, 크루즈항의 역할과 크루즈 선진 항만의 실태를 분석하여 크루즈항으로서의 필수요소를 도출하고, 도출된 필수요소를 국내항만에 대입·비교하여 문제점을 분석함으로써 국내 항만이 크루즈항이 되는데 있어서 어떤 문제가 있으며, 개선해야 할 요소가 무엇인지를 규명하는데 있다.

## 2. 크루즈항의 필요성 분석

### 1. 크루즈의 개념적 측면

크루즈란 다수의 특색있는 지역들의 항을 방문하는 여객선을 이용하는 항해로서 항해중 선내에서 여러 가지 오락을 즐길 수 있는 해상관광을 말한다.

크루즈는 하나 혹은 여러 항을 기항하는 항해중에 즐거움을 찾는 여행자들의 수송에 관계한다. 이 크루즈의 정의에 따르면 크루즈는 여러 항을 기항한다는 특색을 가지고 있기 때문에 계획된 일정으로 운영될 수 밖에 없다. 따라서 크루즈 운항 계획의 일정을 맞추기 위해서는 크루즈항과 사전에 예약을 하여야 한다. 그렇지 않고 임시방편으로 마련한 타부두에 접안한다면, 세계도처에서 찾아온 크루즈 여행객들에게 좋은 인상보다는 불쾌감만을 줄 것이다. 이러한 이유로 크루즈항은 필요하며, 크루즈항이 없다면 크루즈선이 용이하게 접·이안을 할 수 있는 크루즈 전용 부두라도 마련되어야 한다.

현대의 크루즈선 운영은 과거의 단순한 수송의 차원을 넘어서 여객들이 즐길 수 있는 바다와 태양, 해변, 그리고 서비스도 중요시 하고 있다. 이 개념에 따르면 크루즈선이 입항하는 항만과 주변관광지간의 연계가 잘 이루어져 있어야 한다. 크루즈선이 입항한 항만과 도심사이의 교통연결이 쉬워야 할 뿐만 아니라 항만과 주변관광지와의 연결이 용이하여야 한다. 또한 여객들이 항공기를 이용하여 크루즈여행을 하는 혹은 그 반대의 경우인 여객들을 위해서 항만과 공항간의 교통연계가 중요하다. 따라서 이러한 교통연결을 용이하게 해 줄 교통편 이용장소와 주차장을 크루즈항에 유치해야 한다.

크루즈는 항해와 외국 구경을 겸할 수 있는 매력도 가지고 있는데 느긋한 분위기 속에서 휴식 및 환경(경치와 야생)을 관찰하고 레저관광으로서 다양한 놀이 활동과 계획된 행사에 참여하게 된다. 여객들이 즐길 수 있는 것들 중에서 흥미 있는 인적 요소로는 민족, 문화 그리고 역사를 알수 있는 관광으로 토속민의 직업적인 기능, 교통망, 거주민과 비거주민의 생활양식 등을 체험할 수 있다. 또한 크루즈를 이용하는 관광객에게는 각국과의 여러 가지 편의를 도모하고 있다.

## 2. 크루즈의 특징적 측면

크루즈의 일반적인 특징을 통하여 본 크루즈항의 필요성을 살펴보면 다음과 같다.

첫째, 운항목적에 며칠간 혹은 몇개월의 여유를 가지고 선내에서의 레저를 즐기며, 관광자원이 수려한 각 기항지를 관광하려는 데 있다. 이와같이 크루즈는 난 기간을 운항하는 경우도 있지만 장기간을 운항하는 경우도 있으므로 항만에 접안했을 때, 잔여 기간의 크루즈운행을 위하여 선용품을 비롯한 청수, 연료 등의 공급이 잘 이루어져야 한다. 따라서 크루즈항 혹은 크루즈 전용부두가 있어야 한다.

둘째, 선박의 운항은 정기적인 경우도 많지만 부정기적인 경우도 많다. 이는 크루즈선사들이 시기에 맞게 다양한 상품들을 시장에 내어놓아 정기적인 경우보다 수익성을 높이려고 하기 때문이다.

셋째, 선박의 규모가 대형 또는 몇 만톤에 이르는 초대형인 것이 일반적이다. 최근 세계적인 크루즈선의 광범위한 수요와 고부가 가치 사업의 붐으로 7만톤급에서 9만톤급을 넘는 크루즈선이 등장하고 있으며 15만톤급, 25만톤급 초대형 크루즈선의 건조도 구체화되고 있다. 그러나 한편으로 4,000~5,000톤 규모의 소형 크루즈선의 개발에도 활발한 움직임이 일고 있다. 이러한 소형 크루즈선은 당초 남극과 아바존강의 모험크루즈라 불리우는 특수한 용도를 목적으로 한 크루즈선이 많았으며, 최근에는 승객수가 적고 최고급의 서비스 제공을 목적으로 한 크루즈선도 출현하기 시작했다. 이렇듯 특수한 목적을 위한 크루즈선을 제외한 현대의 크루즈선들이 점차 대형화되어 가고 있으므로 이를 유지하기 위해서는 전용선석을 확보해야 하고 나아가서는 넓은 선외구간과 깊은 수심도 확보해야 한다.

넷째, 선내에는 여러가지 시설을 갖추게 되고 서비스 수준은 호화성 서비스를 특징으로 한다. 이렇듯 크루즈는 서비스산업이기 때문에 여객들을 위한 시설이 충분히 존재하여야 한다. 크루즈선이 항만에 입항했을 때 여객들의 짐을 운반할 수 있는 하역시스템이 존재하여야 하며 항만내에 여객들을 이동시켜줄 수 있는 교통편의 대기장소와 주차장이 있어야 한다. 또한 항만 주변의 숙박시설들도 충분하여야 하고, 크루즈항만내에 터미널이 있어야 하며 그 터미널 안에는 초행길인 여객들을 위한 관광안내소를 비롯한 여러 가지 편의시설(은행, 여행대리점, 카페, 레스토랑 등)들이 갖추어져 있어야 한다.

다섯째, 여행기간 중 여러 나라를 방문하게 되는 경우 입출국 수속의 일괄처리로 개인별수속의 불편함이 없다는 것이다. 이는 현재 우리나라에서 행해지는 일

반단체 해외관광도 마찬가지로이지만 다른 점이 있다면 일반단체 해외관광은 각 방문국마다 안내원이 개인별 혹은 관광사별 소정의 협의를 거쳐서 하는 것이며 크루즈선은 각국 항만당국의 협조를 얻어 여러 가지 편의를 도모하고 있다는 점이다.

### 3. 크루즈항의 필수요소 분석

#### 1. 크루즈항의 유형 및 특징

##### 1.1 출항항

이 유형의 크루즈항은 승객들의 승하선과 수화물을 적양하하는 시설을 갖추고 있어야하며 다른 형태의 수송기관과 근접해 있어야한다. 또한 근래에 들어서 초대형 크루즈가 운영됨에 따라 항해를 마치고 많은 승객들이 내릴 때 물류문제가 발생하여 새로운 승객들이 승선할 때 많은 시간이 소모되는 불편이 발생하게 되므로 이를 방지하기 위하여 규모면에서 한 번에 많은 사람들을 취급할 능력이 있어야하며 여행객들에게 위락환경을 제공할 수 있어야 한다. 많은 크루즈여행객들이 항공/해상 연계 관광상품을 즐기고 있기 때문에 크루즈항은 공항으로부터 근접한 지역에 있어야 한다. 이 크루즈여행의 경우, 크루즈티켓을 구입하면 항공기 요금을 감해주거나 심지어 면제로 해주는 경우가 많다.

##### 1.2 기항항

기항항의 유형에 속하는 항들은 크루즈 선박과 승객들에게 대개 하루정도의 서비스를 제공하지만 가끔은 더 오래 정박하는 경우도 있다. 기항항은 크루즈선이 계속 항해할 수 있도록 청수, 병커, 음식물 등의 제반 필요품을 제공하는 일종의 휴게소와 같은 역할을 한다. 이러한 기항항은 다음과 같은 성격을 갖추어야 한다.

첫째, 대체로 역사적으로 중요했던 곳이나 이색적인 문화의 소재지여야 한다.

둘째, 훌륭한 기후를 갖춘 항만이어야 한다.

셋째, 무엇보다도 중요한 요소는 크루즈선이 그리 오래 정박하는 것이 아니기 때문에 무엇보다도 시내와의 교통이 잘 연결되어 있어야 하며, 항만이 시내로부

터 가까운 곳에 위치해야한다. 이러한 기항항은 마케팅 전략을 잘 세워서 기항하는 크루즈들을 계속 오도록 하여야 한다.

### 1.3 다목적항

크루즈항의 세 번째 유형인 다목적항은 위의 두가지 유형의 혼합형으로서 이러한 항은 항해중인 선박에게 서비스를 제공하기도 하고 승객들의 출항항이나 목적항이 되기도 한다. 이와 같은 다목적 크루즈항은 모항보다는 설비면에서 규모가 덜 크지만 보통 기항항보다는 더 나은 편리함과 쾌적함을 제공한다.

## 2. 크루즈항의 역할과 실태 분석

여러 선진 크루즈 항들을 비교하여 공통된 특성을 도출한 후에 그 항들이 성공할 수 있었던 요소들을 찾아내며, 크루즈 항이 되기 위해서는 과연 어떠한 요소들을 구비해야만 하는가를 고찰하였다. 본 연구에서는 아시아/태평양 지역에서 크루즈 중심항(Hub Port)이 되려고 노력하는 싱가포르항과 카리브해 지역에서 크루즈항의 효율적인 운영으로 유명한 바베이도스항, 세계적으로도 선진 크루즈 항인 에버글레이드항, 미주의 동북부 지역에서 천연적·지리적 위치를 훌륭히 이용하고 있는 보스톤항을 사례로 채택하여 그 항구들을 비교·분석하여 크루즈항의 필수요소를 도출하였다.

필수 요소를 살펴보면 먼저 크루즈여행객들의 편의시설이 구비되어 있는 크루즈 터미널이 있어야 한다. 선진 크루즈항에는 크루즈 터미널이 있어서 각종 편의 시설들을 유치하고 있다.



〈표 1〉 크루즈항의 크루즈 터미널 현황

항 만	터 미 널	비 고
싱 가 포 르	싱가포르 크루즈 센터	특수 목적을 위해 만든 국제 여객 터미널과 4개의 지역 페리 선석과 4개의 국내 페리 선석이 있으며, '본보야지'라는 전시관과 증기하역설비, 움직이는 도로 등의 모든 시설이 공항시스템으로 되어 있음. 현 연간 수용능력이 90만명이나 1998년에 130만명으로 확장할 예정이며, 초대형 크루즈선의 수용을 위해 그 규모를 확장할 예정임.
	지역 페리	4개의 선석, 인도네시아나 말레이시아 등의 지역간 페리 운항의 기점.
	타나마 페리 터미널	싱가포르와 인도네시아, 그리고 말레이시아간의 증가하는 여행객을 위해 건립. 2개의 선석과 컴퓨터화된 수속시스템, 냉방환, 화물수속과 교통정보시스템, 면세점, 잡화점, 외환점, 음식점, 여행알선업체 등이 위치.
바베이도스	브릿지타운	최근 규모의 확장으로 6만평방피트의 공간에 19개의 상점과 세관과 보건국, 은행, 우체국, 국제통신센터, 레스토랑, 바(Bar), 면세점들이 위치.
에버글레이드	남향	크루즈 터미널이 집중되어 있는 슈퍼요트마리나와 컨벤션센터가 있으며, 이곳에 3개의 크루즈 터미널이 있고, 2,500대의 차량을 주차시킬 수 있는 주차시설을 갖추고 있음.
	중향	6개의 크루즈 터미널이 있으며, 1,000대의 차량을 주차시킬 수 있는 주차시설을 갖추고 있음.
	북향	여객의 화물을 주로 수송·보관하는 장소.
보 스톤	블랙 팔콘	주차장, 화물보관소, 카페 등 여행객들의 편의에 중점을 두고 최근 시설이 개선되었으며, 표지판들이 사방에 설치되어 있음.

상기 크루즈 터미널 이외에도 크루즈선이 입·출항할 수 있는 크루즈 전용선석이 마련되어 있어야 한다. 선진 크루즈항들의 선석 현황은 다음과 같다.



〈표 2〉 크루즈항의 크루즈 전용 시설현황

크루즈항	신 설 현 황
싱가포르	싱가포르 크루즈 센터에 1번, 2번, 3번의 3개의 선석이 있음.
마베이포스	「ㄷ」자 형식의 어항형태로 6개의 크루즈선석이 있음.
에버글레이드	9개의 터미널에 접해있는 선석은 크루즈선 30척을 동시수용할 수 있음.
보스톤	선석은 2개뿐이지만 크루즈선 연중 일정이 계획되어져 있음. 민첩 효율적으로 이용되고 있음.

〈표 3〉 크루즈항의 시설 현황

크루즈항	사 설 현 황
싱가포르	관세관(분보아키)과 전용통과 출발·도착휴게실, 연교(聯橋), 동로(動路), 하역 설비등이 갖춰져있음.
마베이포스	해상경비와 해상운영을 위한 해양국 24시간 운영, 급유시설, 청수공급시설, 전화시설, 청소시설이 갖춰져 있음. 입항수로 바깥쪽에 보호방파제가 설치되어 있음.
에버글레이드	현대식 승객 운송 시스템 가동, 화물 취급 설비들이 갖춰져 있음.
보스톤	화물장과 화물 처리 시스템 존재, 일괄 수송 처리 시스템 존재, 각 부두마다 급유시설이 존재.

크루즈항의 중요한 요소로 주변에 국제 공항이 있어야 한다. 항공/해상 연계 크루즈 상품이 등장하면서 새로운 필수 요소로 공항과의 근접성이 중요하게 되었다. 선진 크루즈항의 공항과의 거리 및 소요시간이 〈표 4〉에 나타나 있다.

〈표 4〉 크루즈항과 주변 공항과의 거리 및 소요시간

항	민	기	리	소	요	시	간	비	고
싱가포르		5	마일	10	분-20	분	항상 버스와 택시가 대기시		
에버글레이드		1	마일	5	분	미만	내주요 호텔들을 연결하는		
마베이포스		12	마일	20	분-30	분	리무진이 정기산격으로 운		
보스톤		12	마일	20	분-30	분	항.		

〈표 5〉 크루즈항 주변에 위치한 관광지 현황

항 만	주 변 관 광 지	비 고
싱 가 포 르	오차드 거리 스리 마리아만 대수도원 센토사 섬 싱가폴 동물원 쥬롱 조류 공원 버기마을 뉴톤 서커스	크루즈항에 연해있는 싱가포르 시내에서 누구나 알 수 있는 유명한 관광지의 간략한 개요만 설명하였지만 이외에도 많은 관광지가 있다. 또한 빼놓을 수 없는 것은 망고등 아열대성 과일이 풍부하며, 아열대 어류 등이 풍부하여 미식가들이 이곳을 찾을 가능성이 매우 크다.
에버글레이드	우튼 동물원 마르코 해변 플로리다 스포츠 공원 에버글레이드 인디안 마을	관광지도 많지만 이외에도 즐길거리들이 많다. 예를 들면, 우튼 항공 보트(Wooten's Airboat), 스왘프 버기(Swamp Buggy) 관광, 항공기를 이용한 섬(10,000 Islands Aero) 관광 등이 있다.
바베이도스	게리슨 지역 터프 클럽 경마장 바베이도스 박물관 페일리 언덕 세인트 니콜라스 수도원 야생화 동굴 포리스트 숲 프란시아 공업단지 안드로메다 식물원 썬부리 하우스	본래 천연관광지인 바베이도스에는 별도의 관광지가 불필요하지만 추가한다면 오우터슨 동물원(Oughterson Zoo) 등이 있다. 관광지와의 연결도 버스나 택시를 이용하면 쉽게 할 수 있다. 3월에는 골드컵(Gold cup)이 걸려있는 경마가 열리며, 이상적인 기후에서 대서양횡단 요트대회등 국제 스포츠행사가 열린다. 이밖에도 폴로(Polo), 크리켓(Cricket)도 열리며, 해양 스포츠를 즐기는 사람들을 위해 스쿠버다이빙, 윈드썰핑, 바다낚시등 즐길거리가 풍부하다.
보 스 톤	메사츄세츠 박물관 메사츄세츠 공대 썬프사이드 해변 덕부리 해변	관광지인 해변만 9개이며, 터미널로 부터 해변의 호텔을 연결하는 리무진과 셔틀버스등이 운행하고 있다. 보스톤 주변의 공항만 3개이며, 공항, 여객터미널, 호텔등이 상호 연결되어 있다.

사례로 들은 선진 크루즈항들의 공통된 특성을 정리하면 〈표 6〉과 같다.

〈표 6〉 크루즈항의 공통된 기간시설 및 기항여건

항 구		싱가포르	바베이도스	에버글레이드	보스 톤
		시설 및 여건			
크루즈 항		○	○	○	○
크루즈터미널	편의시설	○	○	○	○
	주차장	○	○	○	○
크루즈 선석 확보		○	○	○	○
항만시설	급유시설	○	○	○	○
	급수시설	○	○	○	○
	하역시설	○	○	○	○
교통	지상교통연결	○	○	○	○
	공항과의 근접	○	○	○	○
관광지		○	○	○	○

#### 4. 크루즈항으로서 국내항만이 당면한 문제점 분석

##### 1. 국내 항만의 여건 및 크루즈항으로서의 문제점 분석

3장에서 도출된 필수요소를 근거로 하여 국내 항만의 크루즈항으로서의 문제점을 분석하여 보면 <표 7>과 같다. 부산항과 인천항, 그리고 제주항은 모두 크루즈항 및 선석과 항만시설도 구비되어 있지 않다. 또한 교통 상황도 좋지 않다. 하지만 제주항의 경우는 선진 크루즈항과 비교해 볼 때 교통상황이 좋을 뿐만 아니라 공항이 근접해 있으며 관광지도 항만 주변에 산재해 있다.

〈표 7〉 국내 항만의 크루즈항으로서의 기간시설 및 기항여건

시설 및 여건	항만	크루즈 터미널		크루즈 선석 확보	항만시설			교통		관광지
		편의 시설	주차 시설		급유 시설	급수 시설	하역 시설	지상교통 연결	공항과의 근접성	
	부산	×	×	×	×	×	×	△	△	○
	인천	×	×	×	×	×	×	△	△	○
	제주	×	×	×	×	×	×	△	△	○

수) ○ : 있음, × : 없음, △ : 열악함

상기 <표 7>에서 살펴본 바와 같이 국내 항만의 기간시설 및 기항여건은 선진 크루즈항에 비해서 열악하다. 또한 크루즈항의 필수요소도 구비하고 있지 않다.

## 2. 국내 항만의 크루즈항으로서의 발전 방향

국내의 점증하는 크루즈 수요에 대하여 항만이 어떻게 대처해야 하는지 간략히 제의하고자 한다.

### 2.1 국제 여객 터미널

부산항의 국제 여객 터미널 신축계획을 실행할 때, 호텔을 비롯한 숙박시설을 확충하여야 하고 은행 및 관광안내소를 비롯한 편의시설 코너를 개설하여야 한다. 또한 주차장을 확장하고, 관광객을 유혹할 수 있는 여러 가지 시설(극장, 프라자 등)을 유치하는 것도 고려해야만 한다.

인천항의 국제 여객 터미널 신축계획을 살펴보면 건축면적 12,956m<sup>2</sup>로 지상 77,552m<sup>2</sup> 그리고 지하 53,856m<sup>2</sup>로 현재의 가건물 터미널에서 완전히 개편되는 시점에 와있다. 이곳에도 부산과 마찬가지로 여행객을 유혹할 수 있는 여러 가지 시설을 유치하는 것이 바람직하다.

제주항의 국제 여객 터미널은 1층건물로 편의시설이나 관련기관이 적을 뿐만 아니라 규모도 작다. 그러나 현재 운영되는 제주항의 현황을 살펴보면 1992년 6척의 국제 유람선이 9회 방문한 이래로 계속 감소추세를 이루고 있는데 그 가장 큰 이유는 일본의 국제 정기 유람선이 수지악화로 인하여 운항정지된 점을 들 수 있다. 따라서 제주항의 국제 여객 터미널을 확장하기 보다는 2부두의 연안 여객 터미널과 근접하게 위치변경하여 관련기관을 공동으로 이용하는 방안을 마련해야 할 것이다.

### 2.2 부두

대형 크루즈선이 정박하는 항만의 시설규모 결정은 일반적으로 선박의 규모, 즉 톤수, 길이, 폭, 선심, 만재흘수 등에 영향을 받는데, 본 연구에서 선정한 선박의 규모가 작게는 10,000톤(DWT)에서 크게는 50,000톤(DWT)인 점을 감

안할 때는 최소한 다음과 같은 조건을 구비하고 있어야만한다. 우선 보통 선체의 선장이 160~280m이고 선폭은 20~55m이며 만재흘수가 8~11m인 선박이 부두에 접안시에는 선석의 길이가 180~250m이어야 하고 선석수심이 최소한 6.5m~10m가 되어야 한다. 위와 같은 선정기준을 부산항과 인천항 그리고 제주항에 대해 대비·조사하면 다음과 같다.

부산항을 살펴보면 국제 여객 부두의 길이는 652m로 10,000톤급 선박을 위한 선석2개, 3,000톤급 선박을 위한 선석1개, 200톤급 선박을 위한 선석2개가 있으며, 수심은 -5~-14m이다. 제1부두를 살펴보면 500~3,000톤급 선박 3척을 접안시킬수 있으며, 부두길이는 총 475m이고 수심은 -8~-9m이다. 수로의 폭은 100m이고 수심은 -10~-11m이다. 제2부두는 5,000~20,000톤급 선박 5척을 접안시킬수 있으며, 부두길이는 총 925m이고 수심은 -9~-11m이다. 수로의 폭은 900m이고 수심은 -11m이다.

따라서 국제 여객 부두를 충분히 활용하면서 크루즈 승하선의 중추 기지로써 전용부두 및 터미널의 시설을 확장하여야 한다. 또한 전용부두와 터미널이 개선되기까지는 제1부두가 시설면에서 연약하므로 제2부두를 충분히 활용하여 대형크루즈선을 유치해야 한다.

인천항을 살펴보면 제2부두의 길이는 총 1,400m로 수심은 -8~-11m이다. 접안능력은 3,000~5,000톤급 선박 8척을 접안시킬수 있으며, 수로의 폭은 32m이고 수심은 -12m이다. 제3부두는 5,000~20,000톤급의 선박 9척을 접안시킬수 있는 접안능력을 갖추고 있으며, 부두의 총길이는 1,200m로 수심은 -7~-10m이다. 수로의 폭은 32m이고 수심은 -11m이다.

따라서 영종도의 선착터미널이 들어서기 전까지는 제2부두를 적극 활용하여 크루즈의 기종착항으로의 기능을 확립시킬수 있다.

제주항의 경우 선석과 수심은 2실에서 언급한대로 열악하다. 또한 연안 여객 부두인 2부두는 6부두보다 더 열악한 실정이다. 현재 입항하는 국제 관광 유람선은 보통 선석과 수심 때문에 화물부두에 접안하고 기항시간도 12시간정도이다. 이를 해결하기 위해서는 선석의 추가확보가 절실하며 준설작업도 필요하다.

### 2.3 육상교통

크루즈사입에 필요한 교통인프라를 구축하는 데에는 공공부문이나 민간부문의

관계자들의 적극적인 협조를 획득한다면 가장 바람직한 여건을 만들 수 있겠지만, 이는 크루즈여객의 수요가 급증할 경우에 순조롭게 성사될 것으로 판단된다. 크루즈사업체가 적극적인 홍보활동으로 버스업자, 택시업자, 호텔업자 등과의 협력을 얻는다면 교통연결망이 조기에 구축될 것이며, 이를 계기로 도심의 교통체계를 재정비할 수 있는 기회도 가질 수 있을 것이다.

#### 2.4 크루즈 관련 시설

크루즈 산업에 필요한 제반시설은 민자의 투자를 적극 유도하여 현재 추진되고 있는 부두 운영 회사(TOC)제도에 맞추는 것이 합당하다. 또한 크루즈 산업체와 임대 계약을 맺어 시설을 점진적으로 확충해 나가는 것이 중요하다. 즉, 크루즈 산업체로 하여금 임대 기간동안 항만을 사용하는 조건으로 크루즈산업에 관련된 시설을 확충하도록 하는 것이 바람직할 것이다.

### 5. 결론

본 연구에서는 세계적으로 크루즈산업이 성장하는 하나의 산업으로서 각광을 받고 있는 시점에 즈음하여 국내에서도 최근 크루즈사업을 하는 해운기업이 출현하고 또한 조만간에 이러한 사업을 하고자 계획을 추진중에 있음에 착안하여, 국내의 제반여건이 과연 크루즈사업을 하는데 어느 정도 적합한가를 고찰하고 사업의 성공을 달성하기 위해서는 어떠한 사항들이 갖추어져야 하는지를 구명하고자 하였다.

본 연구에서는 크루즈산업에 필요한 제반여건 가운데 특히 항만에 중점을 두어 분석하였다. 즉, 우리나라의 해운기업들이 크루즈산업에 진출하는데 있어 국내항만의 문제점들을 살펴보고, 크루즈산업의 성공을 위해서는 어떠한 항만이 되어야 하는가를 간단히 제시하였다.

본 연구의 결과를 요약하면 다음과 같다.

첫째, 국내 해운기업들이 크루즈사업을 하기에는 항만의 터미널 시설이 절대적으로 부족하다.

즉, 국제 여객들이 당해국가에서 최초로 접하는 국제 여객 터미널은 충분한 편의시설을 갖추어야 할 뿐만 아니라 청결해야 하며, 여객의 고충사항을 해결할 수

있는 곳이어야 한다. 크루즈 관광업에서는 여객의 해당지역에 대한 첫인상이 매우 중요하다. 그 첫인상을 주는 곳이 바로 국제 여객 터미널이다. 이러한 점을 감안할 때 우리나라의 국제 여객 터미널은 선진 크루즈항의 터미널에 비해서 매우 열악하다.

둘째, 부두시설을 살펴보았을 때, 선적이 모자랄 뿐만 아니라 수심도 충분히 깊지 않다. 앞으로 계속 성장할 크루즈산업을 감안한다면 그리고 현대식 대형 크루즈선을 수용할 계획이라면 부두시설에 과감한 투자가 있어야 한다. 현재 운항중인 국제 정기 여객선만을 수용할 수 있는 국제 여객 부두에 부정기 크루즈선이 임항한다면 현재 컨테이너선 운영에서 나타나는 체선현상이 나타날 것이고 이에 따라 외국의 크루즈사업계획에서 우리나라가 크루즈여정에서 배제되는 결과를 초래할 것이다.

셋째, 여객의 입·출국수속에 있어서 적은 수의 인원이 이를 담당하기 때문에 여객의 원활한 소통을 저해할 수 있고, 이로 인하여 여객들의 불만을 야기할 수 있다. 또한 관광안내소와 은행 등의 편의시설이 설치되어 있지 않아 여러 가지 불편함을 야기하고 있다.

넷째, 교통문제에 있어서도 많은 문제점을 안고 있다. 크루즈와 항공의 연계체제가 설정되어 있지 않고 시내 교통상황도 원활한 소통을 기대하기는 어렵다. 터미널내에 주차장 시설도 미약할 뿐만 아니라 택시 대기소도 없기 때문에 여행객들이 짐을 운반하기가 불편하다. 또한 외국의 선진 크루즈항처럼 여객들을 위해서 손수레를 대어하는 시스템도 없는 실정이다.

이러한 문제점들을 해결하기 위하여 방안을 제시하면 다음과 같다.

첫째, 크루즈항의 기본적인 골격을 갖추어야 한다. 이제 크루즈 사업을 시작하는 초기단계에서는 선진 크루즈항 같은 크루즈 터미널을 건설하기는 어렵다. 하지만 그 기본적인 골격을 갖추어 높은 크루즈사업의 발전 단계에 따라 점진적으로 시설을 확충하는 것이 바람직하다. 앞으로 우리나라의 크루즈 수요가 증가하고 외국의 크루즈선이 하나 둘 임항하기 시작한다면 크루즈항의 필요성이 대두될 것이다. 그 시점을 미리 대비해 놓는 것이 바람직하다.

둘째, 경쟁력을 갖춘 크루즈항이 갖추어질 때까지 현재 존재하는 시설을 충분히 효율적으로 활용한다. 부두사용시 인건에서는 제2부두를 부산에서는 국제 여객 부두(필요시 1, 2부두)를 충분히 활용하고 택시 대기소가 없기 때문에 외국의 선진 크루즈항들처럼 여객들에게 손수레를 대어하는 방안으로 대체해야 한다. 택



시를 승차할 수 있는 곳까지 손수레를 이용한다면 여객의 불만은 감소할 것이다.

셋째, 관광안내소와 은행은 크루즈 터미널이 갖추어지게 되면 그 내부에 설치되어 질 것이지만 그때까지는 크루즈항에서 가장 가까운 시설까지의 안내도를 터미널내에 상세히 게시하여야 한다. 누구나가 쉽게 목적지를 갈수 있도록 눈에 띄게 게시하는 것이다. 외국의 선진 크루즈항 중에는 이 한가지(게시판)로도 유명해진 곳이 있다.

넷째, 크루즈항으로부터 주변 관광지까지의 교통편 연결은 크루즈수요가 증가하는 추세에 따라 자연스럽게 형성되겠지만 이와 관련된 공공부문과 민간부문이 서로 협력한다면 교통편 연결 시일을 앞당길 수 있다. 교통편 연결에 대해 공공부문과 민간부문이 협력했을 때 이 시점을 도심의 교통편 순환형태를 재정비하는 기회로도 삼을 수 있다.

결론적으로, 세계적인 크루즈 시장은 이제 서서히 미국, 카리브해시장에서 태평양 특히 극동 및 동남아시아장으로 확산되고 있을 뿐만아니라 우리나라 국민들의 소득수준의 향상 및 각종 국제적인 대회 및 행사 등을 유치할 기회가 점차 증가하고 있어서 우리나라에서도 이에 대한 대비가 시급하다고 할 수 있다. 더욱이 이는 국가관광소득의 기회를 증진시키는 기회가 되며 국제적인 문화위상과 연관이 되기 때문에 이에 대한 장기적인 발전 방안이 마련되어야 할 필요가 있는 것이다.

우리나라의 크루즈 사업에의 진출을 포함하여 외국 크루즈선의 국내기항의 유치를 위해서는 각 항만에 기항빈도수, 기항선박규모 등을 감안하여 전용선석 및 여객터미널을 준비하여야 할 것이다. 앞으로 2002년 월드컵을 맞이하는 우리나라가 관광전략적 차원으로 크루즈항을 설계한다면 크루즈시장을 성장·발전시키는 좋은 계기가 될 수 있을 것이다.

## 참 고 문 헌

- [1] 교통부, 관광동향에 관한 연차보고서(서울, 교통부), 1983, 1988
- [2] 교통부, 국민해외여행 실태조사(서울, 교통부), 1994.
- [3] 김순정, 한국인 해외여행자의 관광행태에 관한 연구, 경기대학교 석사학위논문, 1995.
- [4] 김영곤, 부산항 광역 개발계획과 항만관련 도시계획과의 비교 연구, 부산대학

- 교 석사학 위논문, 1990.
- [15] 김익중, 인천항 진입항로의 해상교통능력 관계에 대한 연구, 연세대학교 석사학위논문, 1991.
- [16] 김성희, 소비자 가치가 관광지 선택에 미치는 영향에 관한 연구, 제주대학교 석사학위논문, 1996.
- [17] 대한산업안전협회, “인재인가, 천재인가, 웨리선재해원인의 정체는?”, 산업안전, 33호, 1987, pp. 46-51.
- [18] 문성익, “항만운영의 민영화 방안에 관하여”, 한국항만학회 1997년도 학술발표회 장연논문집, 1997, pp. 4-13.
- [19] 박명규, “21세기 크루즈 객선”, 海洋安全學會誌, 第2卷 第1號, 1996, pp. 157-165.
- [10] 박대원, “국내 크루즈사업의 가능성에 대하여”, 해양한국, 272호, 1996, pp. 31-44.
- [11] 배성모, 해운조직에 있어서 징계불응의 원인에 관한 연구: 여객선 사고의 사례를 중심으로, 고려대학교 석사학위논문, 1995.
- [12] 시대양, “한국의 Cruise industry에 관한 연구(I)”, 관협, 201호, 1989, pp. 8-23.
- [13] 시대양, “한국의 Cruise industry에 관한 연구(II)”, 관협, 202호, 1989, pp. 11-19.
- [14] 손영미, 한국 해외관광객의 관광 동기와 관광지 선택간의 관계에 관한 조사 연구, 세종대학교 석사학위논문, 1992.
- [15] 손해식, “부산의 도시 관광지화를 위한 제언”, 부산상공, 128호, 1986, pp. 10-13.
- [16] 오성복, 인천항 입항선박 체선의 원인분석 및 대책, 인하대학교 석사학위논문, 1992.
- [17] 이길모, 크루즈여행의 신상품개발에 관한 연구, 서강대학교 석사학위논문, 1995.
- [18] Lee, Tae Woo & Coggins, Andrew O. Jr, “Asian Cruise and Ferry Markets”, 해양정책연구, 제10권 2호, 1995, pp. 303-349.
- [19] 이태우, “우리나라의 해상관광 발전방안에 관한 연구: 부산지역을 중심으로”, 교통물류, 제4호, 한국교통물류연구원, 1996.

- [20] 장중식, “여객선 해난사고에 대한 소고”, *교통안전*, 38호, 1985, pp. 65-74.
- [21] 정민외, *관광지 선택에 미치는 관광객의 지각과 선호도에 관한 연구*, 경기대학교 석사학위논문, 1993.
- [22] 한국관광공사, '96 관광통계, 1997.
- [23] 한국관광공사, “일본크루즈 여행동향”, *관광정보*, 1997. 7, pp. 3-5.
- [24] 한국관광공사, “크루즈산업의 현황 및 전망”, *관광정보*, 178호, 1985, pp. 34-41.
- [25] 해운항만청, *신항만개발 투자우선순위 평가*, 1996.
- [26] Asian Shipping Publication Ltd., “Growth of cruise industry in Asia accelerates”, *Asian Shipping*, August, 1997, pp. 23-25.
- [27] Baird, Alfred J., “An investigation into the suitability of an enclosed seaport for cruise ships - the case of Leith”, *Maritime Policy and Management*, Vol. 24, No. 1, 1997, pp. 31-43.
- [28] Chye, Tan Chee, “Destination & itinerary development for the cruise industry in the Asia Pacific region”, *Seatrade Asia Pacific Cruise Convention*, 7-9 December, Singapore, 1994.
- [29] Godsman, Jim, “Cruising in the year 2000 worldwide and the Asia/Pacific rim outlook”, *Seatrade Asia Pacific Cruise Convention*, 7-9 December, Singapore, 1994.
- [30] Heijveld, H. & Gray R., “The Competitive environment of a service industry: the example of the U.K.-Continent passenger sea ferry services” *Maritime Policy and Management*, Vol. 23, No. 2, 1996, pp. 157-167.
- [31] Hewitt, Michael, “The cruising outlook”, *Seatrade Asia Pacific Cruise Convention*, 7-9 December, Singapore, 1994.
- [32] Laitera, Jukka, “Design for cruise vessels”, *Seatrade Asia Pacific Cruise Convention*, 7-9 December, Singapore, 1994.
- [33] Lee, Tae-Woo, *Shipping Developments in Far East Asia: The Korean Experience*, England: Avebury, 1996.
- [34] Lloyd's Ship Manager, “Caribbean braced for influx”, *Cruise and Ferry*, March/April, 1995, pp. 18-25.
- [35] Marti, Bruce E. and Cartaya, Sergio A., “Caribbean cruising: Competition

- among US homeports” *Maritime Policy and Management*, Vol. 23 No. 1, 1996, pp. 15-25.
- [36] Marti, Bruce E., “Geography and the cruise ship port selection process”, *Maritime Policy and Management*, Vol. 17, No. 3, 1990, pp. 157-163.
- [37] Matsumoto, Tomio, “The cruise line / travel agent relationship in Japan”, *Seatrade Asia Pacific Cruise Convention*, 7-9 December, Singapore, 1994.
- [38] Miquel, J. P., “Shopping on board..the next decade”, *Seatrade Asia Pacific Cruise Convention*, 7-9 December, Singapore, 1994.
- [39] Nielsen, Stephen, “The cruise line / Destination relationship maximizing the quality of the port experience for the passengers and the benefit of the ports”, *Seatrade Asia Pacific Cruise Convention*, 7-9 December, Singapore, 1994.
- [40] Poh, Ng Thiam, “The dynamics of cruise ship upgrading & conversion”, *Seatrade Asia Pacific Cruise Convention*, 7-9 December, Singapore, 1994.
- [41] Ronan, Mike, “The destination Cruise industry relationship what it can be”, *Seatrade Asia Pacific Cruise Convention*, 7-9 December, Singapore, 1994.
- [42] Sanchez, Joan Dec, “Planning your cruise port : Ten lessons from other place”, *Seatrade Asia Pacific Cruise Convention*, 7-9 December, Singapore, 1994.
- [43] Smitterberg, Kjell, “The safe operation of cruise vessels”, *Seatrade Asia Pacific Cruise Convention*, 7-9 December, Singapore, 1994.
- [44] Steller, Mitchell E., “The on board product for the Asian market”, *Seatrade Asia Pacific Cruise Convention*, 7-9 December, Singapore, 1994.
- [45] Thomas, Bernard, “Adding value to communications”, *Seatrade Asia Pacific Cruise Convention*, 7-9 December, Singapore, 1994.
- [46] Tsuyama, Tadashi, “How to grow the market for cruising in the region”, *Seatrade Asia Pacific Cruise Convention*, 7-9 December, Singapore, 1994.
- [47] Valls, Guillermo F., “Cruise destination and the ports factor”, *Cruise Shipping Conference 87*, Seatrade North America, New York, 1987, pp. 79-81.

- [48] Warner, Maggie, "Cruise down under", *Seatrade Asia Pacific Cruise Convention*, 7-9 December, Singapore, 1994.
- [49] Wong, Alan, "The cruise line/ travel agent relationship", *Seatrade Asia Pacific Cruise Convention*, 7-9 December, Singapore, 1994..
- [50] Yew, Daniel Chui Mun, "How can the cruise industry most effectively combine onboard revenue maximization with passenger satisfaction", *Seatrade Asia Pacific Cruise Convention*, 7-9 December, Singapore, 1994.
- [51] <http://www.singapore.gov.sg/cruise/>
- [52] <http://www.gocarib.com/cruisebarbados/index.htm>
- [53] <http://www.co.broward.fl.us/poi00500.htm>
- [54] <http://www.massport.com/cruise/cruise/html>

