Journal of the Korean Institute of Interior Design
Vol.19 No.1 Serial No.78 _ 2010. 02

크루즈 선박 객실 배치 계획 및 디자인 특성에 관한 연구*

- 대형톤급 중 8만톤 이상의 크루즈 선박 2004년~2010년형 모델을 중심으로 -

A Study on the Characteristics of Planning and Design of the passenger's Cabins in Cruise Ships

- Focus on the types in the 2004-2010 in Large Cruise Ships -

Author

박아름 Park, Ah-Reum / 정회원, 동서대학교 디자인 전문대학원 석사과정
이윤희 Rhee, Youn-Hee / 정회원, 동서대학교 디자인 전문대학원 에코디자인팀 교수, 공학박사**

Abstract

As marine leisure is getting popular around the world, people's interest in cruise ship is increasing rapidly. Now it became possible to make cruise ship with Korean technology, as a result of continuous research and development. However, as cruise ships are getting bigger and more popular, new cruise interior design is required to satisfy various clients' aesthetic and functional demands. Therefore, more researches for cruise interior design are needed. The purpose of this study is to analyze the characteristics of planning and design of passenger's cabins in cruise ship. The scope of this research is limited to the types in the 2004-2010 in Large Cruise Ships. Method of this study are document study and case study, in particularly, case study is conducted for the specific design methods through case analysis. The results of this study are as follow : One of the transitions in the cruise cabin designs is that cabins with balconies occupy a large portion of the entire cabins. As the functions of these balconies are diversifying, more distinctive forms of balcony are showing up. In particular, the cabins which are connected to public space differentiate themselves from those with the same rates; it meets the demands of the clients who require high quality services. In terms of cabin design, a futuristic, distinctive cabin that has incorporated will be a very important function in determining the value of the cruise ship. Based on the results of this research, application of the rapid changes in cabin design and studies about more diversified and advanced design are required.

Keywords

대형 크루즈 선박, 객실 디자인, 배치 계획, 트렌드, 다기능화, 다양성
Large cruise ship, State room design, Planning, Trend, Multi-functionality, Variety

1. 서론

1.1. 연구의 배경과 목적

크루즈 선박(Cruise Ship)은 여객의 운송보다는 승객들이 여행을 하면서 관광을 주목적으로 하는 선박으로서, 일정 기간 동안 관광명소를 중심으로 운항하며 레저, 엔터테인먼트, 관광, 스포츠, 문화 활동 등을 함께 제공하는 종합 레저 공간이라고 할 수 있다. 특히 크루즈 선박에서 승객 거주영역은 승객이 오랜 기간 동안 머무를 수 있는 정주공간으로, 승객들이 크루즈를 선택할 때에도 적지 않은 관심의 대상이다.

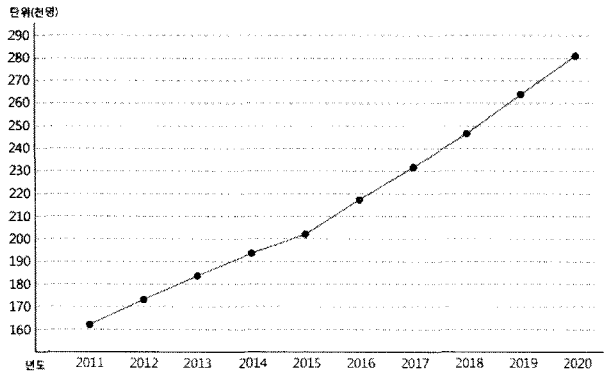
크루즈 선박의 호텔부분은 공공영역과 객실영역으로 구성되는데, 이 부분의 디자인 질적 가치에 따라 크루즈 선 전체의 가치가 정해진다고 해도 과언이 아니다.

크루즈 산업의 매출은 2001년~2003년에 잠시 주춤했으나 이후 성장세를 보여 왔다. 최근 세계크루즈선협회(CLIA, Cruise Lines International Association)가 발표한 자료에 의하면, 2008년 한 해 동안 크루즈선에 탑승한 승객은 총 1,3010,000명으로, 전년 대비 3.6% 가량 증가했고, 2009년에는 이보다 증가한 1,3500,000명에 이를 것으로 전망하였다. 또한 CLIA의 2006년 통계 자료에 의하면, 크루즈 시장의 수요는 카리브해와 알래스카 등 북미시장이 약 70% 이상을 점유하였고, 지중해와 북해 지역 기반의 유럽시장이 약 22%를 차지하였다. 아시아 및 기타 시장은 8%에 그쳤지만 중국의 경제 성장으로 아시아 지역의 성장 잠재력은 높이 평가되었다.[1)]

또한 한국해양수산개발원(KMI) 항만수요예측센터는 우

* 본 연구는 동서대학교 BK21 에코디자인 인력양성사업팀 지원을 받음.
** 교신저자(Corresponding Author); rhee0006@gdsu.dongseo.ac.kr

리나라 크루즈 시장 규모가 2011년 총 160,000명에서 2020년에 총 280,000명으로, 연평균 약 6% 증가할 것으로 전망하고 있다. <그림 1>은 항만수요예측센터에서 발표한 국내 크루즈 시장 규모 전망 데이터[2]를 그래프화한 것으로, 지속적인 시장 규모의 상승을 예측할 수 있다. 국내 크루즈 시장이 북미 등과 비교 시 아직 활성화되지 못한 측면이 있으나, 소득 증가 및 여가시간 확대 등에 따라 크루즈 수요 증가가 예상되므로 잠재적 능력이 큰 분야라고 할 수 있겠다.[3]



<그림 1> KMI에서 예측한 우리나라 크루즈 시장 규모 전망

현재 한국은 세계 1위의 조선강국으로 불리고 있지만 크루즈 선박 건조에서는 미국, 유럽 등에 밀려 그 기술력은 조금 뒤처지는 편이다. 이러한 이유는 바로 선박 호텔부분에 대한 건조 능력이 세계 크루즈선의 대부분을 차지하는 타 유럽 국가에 비해 많이 뒤쳐지기 때문이라고 볼 수 있다.

한국도 신 성장 고부가가치 선박인 크루즈 선박의 건조를 위해 오랫동안 대형 조선회사들을 중심으로 꾸준한 발전과 기술력 축적을 이루고 있다. 그러한 노력들의 결과 중 하나로, 'STX' 그룹은 2007년 유럽 조선회사를 인수하면서 본격적으로 크루즈선 제조시장에 뛰어들었고, 2009년 현재 'STX 유럽'이 세계 최대 크루즈선인 '오아시스호'를 건조해 미국회사에 인도하기도 하였다. 또한, 삼성중공업 역시 유럽 조선업계가 독점하고 있던 크루즈선 시장에 국내 업체 최초로 진출하였다. 삼성중공업은 신생 크루즈 선사인 미국 유토피아사와 100,000 GT급 건조 입찰을 통해 크루즈선의 수주를 이루어 내기도 하였다. 하지만 아직도 우리나라가 유럽에 비해 뒤처지는 이유는 크루즈 선박의 특성에 맞는 실내계획 및 설계 기술과 경험이 부족하기 때문이기도 하다.

따라서 본 연구는 크루즈 선박의 거주구역 내 객실(cabin)부분을 중심으로 하여, 최근 들어 급격히 변화하는 선박 및 객실 디자인을 조사하고 객실 공간의 특성과 경향을 파악하고 분석하여 앞으로의 객실 설계 및 디자인 발전 방향과 흐름을 도출하여 향후 한국의 크루즈선 실내 디자인의 발전을 위한 기초 자료를 얻고자 함이 목적이다.

1.2. 연구 방법 및 범위

크루즈 시장은 2004년을 즈음하여 지속적인 성장세를 보이고 있으며, 크루즈 이용객 수 또한 현재까지 상승하였고,[4] 이후 국제적인 금융 위기에도 연평균 6%의 증가 추세를 보여 왔다. 또한 이 시기를 즈음하여 크루즈 선박 건조 또한 본격적으로 활발히 발전되어 왔다.

그리하여 본 연구는 지속적인 증가 추세를 보였던 2004년부터 2010년까지 건조될 크루즈 선박을 대상으로 하여 연구를 진행하고자 한다. 특히 그 중에서도 다양한 크기와 디자인의 객실을 볼 수 있는 대형 톤 급의 크루즈 선박을 중심으로 조사하고자 한다. 그러나 2004년도 이후에는 한 척의 선박을 제외한 모든 선박이 80,000톤급 이상의 선박으로 건조되었으므로, 기존 대형 톤급의 기준인 50,000톤급부터가 아닌 80,000톤급 이상의 세계적인 대형 크루즈 선박 38척의 객실들을 중심으로 연구하고자 한다.

본 연구의 방법 및 진행은 다음과 같다. 먼저 2장에서 대형 톤 급 크루즈선의 규모와 객실에 대한 일반적 배치, 유형 및 구성 등의 일반적인 고찰을 거친 후, 3장에서 크루즈 선사별 80,000톤급 이상 대형 선박의 객실 구성과 그에 대한 변화 요인을 승객용 객실의 현황 자료 및 관련 문헌과 선행연구를 중심으로 조사하여 객실의 특성을 조사 분석한다. 그리하여 크루즈선의 전반적인 동향이 현재 크루즈 선박 객실의 디자인에 어떠한 영향을 끼쳤는지를 살펴보고, 연구 결과로 객실의 배치, 유형 및 특성들을 도출하여 향후 객실 디자인의 전개 및 발전 방향을 가늠하고자 한다.

2. 대형 크루즈 선박과 객실에 대한 고찰

본 연구의 객실에 대한 연구를 진행하기 위하여 2004-2010년형 선박을 대상으로 자료를 수집, 조사하기 위하여 그 조사 자료를 근거로 하여 다음의 <표 2>와 같은 분류로 객실 타입을 정리하였다. 그리하여 2장에서의 선박 객실 유형을 기준으로 연구목적에 부합되는 연구를 진행하고자 한다. 먼저 대형 톤 급 크루즈 선박을 대상으로 하여 일반적 고찰을 진행하였다.

1) 김경미, 세계 크루즈 산업의 현황과 전망, 월간 해양한국, 2009. 6. 30(http://www.monthlymaritimekorea.com)
2) 한국해양수산개발원 항만수요예측센터 성과보고회, 국토해양부 항만정책과, 2009. 03. 13(http://www.mltm.go.kr)
3) Ibid., 2009. 03. 13
4) 김경미, op. cit., 2009. 6. 30

2.1. 대형 크루즈 선박의 규모와 구성

크루즈 선박의 규모를 측정할 때에는 실내 공간의 용적을 나타내는 총 톤수(gross registered tonnage)[5]와 한 개의 객실에 2개 침대(2인 승객의 거주)를 기준으로 계산한 기본 승객 수(passenger capacity)를 기준으로 한다. 이에 따른 일반적인 크루즈 선박의 규모는 대·중·소형으로 다음과 같이 분류할 수 있다.

<표 1> 크루즈 선박의 규모 분류

분류	총톤수	기본 승객수
소형 크루즈	2,000 ~ 20,000	500명 이하
중형 크루즈	20,000 ~ 50,000	500 ~ 1000명 이하
대형 크루즈	50,000 ~ 150,000	1,000명 이상

* 출처: 변량선, 이한석 외3인 공저, 크루즈선 인테리어 디자인, 일진사, 2008, p.30

90년대 초반에서 중반까지는 70,000톤급이 최대 규모였으나, 중반 이후로는 80,000~90,000톤급으로 규모가 확대되었으며, 최근에는 100,000톤급 이상의 초대형 크루즈 선박이 출현하고 있다.[6]

대형 크루즈 선박의 경우 거주구역으로 사용되는 데크(갑판)[7] 수는 보통 10개 층 이상이다. 크루즈 선박의 거주구역은 입출항시 주출입구와 입국심사장소가 있는 메인 데크와 그 바로 위에 있는 로비 데크에 공용공간이 주로 배치되며, 이들 데크를 중심으로 수직적 층별 공간배치가 이루어진다.[8]

2.2. 크루즈 선박에서의 객실 배치

크루즈 선박은 크게 하부의 선박영역과 상부의 호텔영역으로 나누어지는데, 크루즈 선박의 선실은 승객을 위한 객실과 승무원을 위한 승무원실로 나눌 수 있다.

승객을 위한 객실은 상부의 호텔영역에 주로 배치되며, 선박의 가장 밑 부분에 위치한 기계실의 소음과 진동으로부터 보호되고 공용공간과의 관계를 고려하여 배치[9]되는 것이 일반적이나, 최근 기술의 발전으로 인하여 소요 공간이 많이 축소되고, 소음과 진동을 줄일 수 있게 되었으며, 기관실이 차지하던 선체 중앙부를 거주구역으로 자유롭게 이용할 수 있게 되었다.[10]

선행연구들(이한석, 변량선)에서 나타나는 크루즈 선박 객실의 데크별 수직배치상의 특성을 살펴보면 공용공간이 배치되는 데크를 전체의 중간층 정도에 두고 그 상부와 하부에 객실을 배치하는 샌드위치 형태의 공간배치 방법을 사용해 왔다. 이 경우 공용공간이 배치된 데크를 경계로 상부에는 고급 객실을, 하부에는 표준 객실을 배치하는 한편, 옥외 스포츠 시설이나 전망이 필요한 휴게시설은 최상층 데크에 배치하는 양상을 보여준다.[11]

수평적으로는 보통 고급 객실은 이동성을 고려하여 엘리베이터와 계단실에 근접하여 배치하거나 전망이 좋은 선수나 선미 부분에 위치하게 된다. 때로는 표준 객실과 분리하여 독립 데크에 분리, 집중배치하기도 하는데, 이때는 상층부의 선수 부분에 주로 배치되는 경향이 많다. 즉 상층 데크 선수부에 고급 슈트 룸을, 선미부에 슈트룸을, 그 중앙부에 표준형 발코니 아웃사이드 객실과 인사이드 객실을 배치하는 것이 일반적이다. 또한 하층 데크에는 일반적으로 객실 면적이 다소 적고, 발코니가 없는 보급형 저가 객실이 위치하기도 한다.[12]

이러한 선박에서의 객실 배치를 살펴볼 때 주어지는 객실은 다음과 같은 유형에 따라 정리할 수 있다.

2.3. 크루즈 선박 객실의 유형에 따른 분류

크루즈 선사마다 객실을 구분하는 각기 고유한 기준을 가지고 있으나 현재 크루즈 선박에서 볼 수 있는 객실 구분은 일반적으로 다음과 같은 기준으로 분류된다. ① 외부 전망 유무(outside room, inside room), ② 객실 내 전용 발코니 유·무, ③ 베드 타입과 수(퀸, 트윈, 더블 / 1, 2, 3, 4인, 가족실 등), ④ suite room 타입(펜트하우스, 슈트룸, 디럭스룸 등의 고급 객실), ⑤ 장애자용 객실 등으로 나누어 살펴 볼 수 있다. 그러한 기준으로 하여 다음과 같이 객실을 크게 고급 슈트 룸(penthouse suite room), 슈트 룸(suit room), 발코니 객실(balcony room), 표준 객실(state room ; inside, outside)로 등급을 크게 분류할 수 있다.

객실은 등급에 따라 공간규모, 공간구성, 공간배치 등 공간계획이 전혀 달라지는데, 일반적으로 아웃사이드 객실은 전체 객실 수의 약 60%를 차지하며, 고급 객실(suit room)일수록 상부에 배치되고 전용 발코니를 갖는다.[13] 객실 규모는 1, 2명 단위를 기준으로 계획되며, 표준 객실의 경우 2인실은 최소 11.2㎡, 최대 16.8㎡, 평균 14.4㎡로 기준인 20㎡보다 작은 편이며,[14] 슈트 룸인 경우에는 보통 25㎡ 이상 100㎡가 넘는 것까지 다양하다.[15]

5) 총 톤수(gross registered tonnage)는 선박의 중량이 아닌 선박 내부의 공간 크기를 총 용적량으로 나타낸 값이며, 여기에는 브리지, 주방, 라디오룸, 기타 특별한 공간의 용적을 제외한다. 1grt는 100ft³ (2.83㎥)이다.; 이한석 외 2인, 대형 크루즈 선박의 승객거주구역 공간계획에 관한 연구, 한국실내디자인학회논문집 23호, 2000, p.12

6) 이한석 외 2인, 대형 크루즈 선박의 승객거주구역 공간계획에 관한 연구, 한국실내디자인학회논문집 23호, 2000, p.12

7) 데크의 명칭은 선박이나 선사에 따라 조금씩 다르지만 일반적으로 각 데크의 용도와 특징을 고려하여 제일 상부 데크부터 스카이 데크, 스파 데크, 리도 데크, 베란다 데크, 어퍼 데크, 프롬나드 데크, 로비 데크, 메인 데크, A 데크, B 데크 등으로 이름을 붙인다. : Ibid., p.10

8) Ibid., p.10

9) 이한석 외 2인, op. cit., p.11

10) Ibid., p.12

11) Ibid., p.15

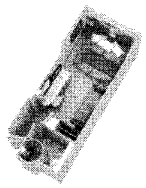
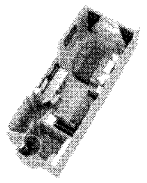
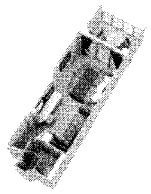
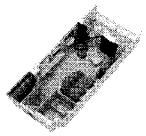
12) 이한석·변량선, 호화유람선의 객실공간구성에 관한 연구, 한국실내디자인학회논문집 24호, 2000, p.42

13) 이한석 외 2인, op. cit., p.11

14) Ibid., p.15

선사에 따라 약간의 차이가 있으며, 선박 자체 규모가 커질수록 더 커지는 경향이 있다.[16]

<표 2> 객실의 종류와 특성에 따른 분류

종류		평면	구성적 특징	요소적 특징	변별성
표준 객실	인사이드 객실		외부전망 불가능 (개구부 없음) 샤워부스	트윈 베드 TV, 인터넷 화장대 소파	외부 전망의 유무
	아웃 사이드 객실		외부전망 가능 (환창) 샤워부스	더블 베드 TV, 인터넷 화장대 소파	
발코니형 객실			객실 전용발코니 (공간분리), 샤워부스	더블 베드 TV, 인터넷 mimi-bar 소파	발코니 유무
슈트 룸			객실 전용발코니 (공간분리), 욕실(욕조)	퀸 사이즈 베드 TV, 인터넷 mini-bar 소파	발코니+ 객실면적 증가
고급 슈트 룸 (아파트형)			객실 전용발코니 (공간분리), 욕실(욕조) 드레스 룸, 다이닝 룸, private wall	퀸 사이즈 베드 TV, 인터넷 mini-bar 소파	발코니+ 객실면적 배가+ 개실증가

* 객실 이미지는 Royal caribbean사의 Oasis호의 평면을 사용함

객실은 <표 2>와 같이 위치와 규모, 구성요소 등에 따라 차등적으로 구분되어지며, 각 선사마다 다소의 차이를 가진다.

위와 같이 대형 톤 급 크루즈 선박 객실에 대하여 일반적 고찰을 하였고, 3장에서는 위 고찰에서 나온 특성들로 본 연구 대상인 사례들을 조사 분석하여, 다음에서의 대형 크루즈에서의 객실에서의 배치 및 디자인 특성에 관한 내용들을 도출하고자 한다.

3. 크루즈선박 객실배치 및 디자인 분석

3.1. 크루즈 선박 객실 배치 및 디자인 변화 요인

크루즈 선박 객실디자인은 전반적인 크루즈 시장의 동향과 더불어 그 변화 양상이 달라지게 되었다.[17] 이는 전체 선박의 용도, 규모, 디자인의 변화가 각 영역에서의 변화로 직결됨을 의미한다. 따라서 객실 디자인의 시대적 변화 역시 전체적인 동향과 무관하지 않다고 사료된다.

(1) 선박 대형화와 대중화[18]로 인한 다양한 객실 규모

크루즈 선의 규모는 1990년대 후반부터 대형화 추세를 보이기 시작하여, 2000년 이후부터 100,000 GT 이상의 초대형 선박 건조가 증가하였으며,[19] 최근엔 200,000 GT이 넘는 선박까지 건조되고 있다.[20] 이러한 대형화되는 크루즈 선박에 많은 집기들이 공급되어 객실의 berth(선실의 침대)의 단가가 낮아지게 되면서 고가로 인해 망설이던 대중들이 크루즈 선박을 좀 더 쉽게 이용할 수 있게 되었다.[21] 그리하여 이로 인해 인종과 연령층의 한계를 넘어 그 이용이 점차 증가하게 되고, 크루즈 선박의 대중화로 이어지게 되었다. 이와 같이 크루즈 선박 이용이 대중화되고 보편화됨으로써 선사 측에서는 다양한 이용객들의 기호를 충족시키기 위해 크루즈 선박 디자인에 대한 변화와 개선을 감행하게 되었고, 나아가 객실 또한 그 개선의 대상이 되었다.

(2) 체험을 지향하는 가족 중심의 승객[22]과 고소득층 증가[23]에 따른 차별화 전략

Randall Travel Marketing사의 2006년 Top10 관광 트렌드 보고서[24]에 따르면, 크루즈 선사들은 젊은 층이나 가족 등 좀 더 넓은 틈새시장에 대한 공략을 펼치고 있다고 설명한다. 왜냐하면 2004년에 100만 명 이상의 18세 이하 어린이, 청소년층이 그들의 가족과 함께 크루즈를 경험하였고, 2005년 Carnival 크루즈 선사는 과거 8년 동안 300% 증가한 약 50만 명의 어린이 고객을 유치하였기 때문이다. 북미 시장의 예를 들면, 40~60세 사이는 '아이들을 가진 가족(family with children)'을 포함하는 범주로서 그 비중이 1992년 35%에서 2004년에 52%까지 지속적으로 증가하였음을 알 수 있다.[25] 이에 따라 크루

15) Ibid., p.11
16) Ibid., p.15
17) 홍성인, 크루즈선 시장현황과 한국의 진출전략, KIET 산업경제, 2006. 03, pp.31~34
18) Ibid., p.11
19) Ibid., p.11
20) 1985년에는 크기 10,000~60,000 GT 이하의 크루즈 선이 전체 선박의 78%를 차지한 것에 비해, 1995년 67%, 2006년도에 36%로 점차 감소하였다. 이에 반해 100,000 GT 이상 선박은 1995년에는 1척도 건조되지 않았지만, 2006년에는 24척, 2009년 3월 기준으로는 31척에 이른다. : 세계 크루즈 산업의 현황과 전망, 월간 해양한국, 2009. 6. 30(http://www.monthlymaritimekorea.com)
21) Ibid., 2009. 6. 30(http://www.monthlymaritimekorea.com)
22) 황진회 외 2명, 크루즈관광산업 발전기반 조성방안, 한국해양수산개발원, 2006.12, p.79
23) STX유럽 세계 최대 크루즈선 오아시스호 인도, 월간해양한국, 2009. 10. 29
24) Randall Travel Marketing Ine, Top Ten Travel and Tourism Trend for 2006:Summary, 2006, p.4 : 레저 성향이 강한 여행자들의 46%가 크루즈 관광 여행에 관심이 있는 것으로 밝히고 있다. 또한 이 보고서는 CLIA(세계크루즈선협회) 보고서를 인용하여 크루즈 관광 수요는 지속적으로 증가할 것이고, 향후 3년 안에 대략 3,000만 명이 크루즈 관광을 이용할 것으로 예상하고 있다.
25) 황진회 외 2명, op. cit., pp.79~80

즈 선박의 디자인 역시 이용객들의 성향과 트렌드에 맞춰 다양한 공간디자인들이 제시되고 있다.

(3) 패러다임 변화[26]에 따른 친수 공간 선호

또 선진국은 국민소득 15,000 달러를 계기로 '육상 레저'에서 '해양 레저'로 그 패러다임이 바뀌어 가고 있다. 특히 세계 요트산업 시장은 2004년 151억 달러(약 15조 원)에서 2010년엔 210억 달러(약 21조 원)로 커질 것으로 전망하고 있는데,[27] 이처럼 해양 레저가 부각됨에 따라 바다를 가장 쉽고 다양하게 접할 수 있는 크루즈선박의 매력이 더욱 커졌으며,[28] 이러한 바다에 대한 선호도가 높아감에 따라 선박 객실 선택에 있어서도 발코니 형이나 아웃사이드객실을 선호하는 경향이 늘어가고 있다.

(4) 인식 변화와 고급화 지향[29]에 따른 디자인 개선

사람들의 여가 생활에 대한 인식 변화와 높은 생활수준으로 인해 해상에서도 육상에서 누릴 수 있는 최고급 서비스를 원한다. 그리하여 초호화 유람선이라 불리는 크루즈 선박 역시 사람들의 기대치와 요구에 부응하며, 육상에서 느끼지 못하는 즐거움과 편안함, 그리고 고급스러움에 초점을 맞춰 다양한 공간디자인들을 개발하고 있다.

3.2. 크루즈 선박 객실디자인 트렌드적 특성 분석

객실 공간의 질은 실의 크기뿐만 아니라 실의 위치에 의해서도 좌우되는데,[30] 최근 급격히 변화한 이용객들의 인식 변화와 사회적 추세에 따라 2004년 이후 건조된 선박들에서 다양한 특징들이 나타나고 있다.

<표 3> 데크별 객실 공간 구성

선박명	건조년도	총톤수(GT)	총데크수	데크별배치(층) 1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
Pride of America	2004	81,000	13																			
Westerdam	2004	82,000	11																			
Carnival Miracle	2004	88,500	12																			
Jewel of the Seas	2004	90,090	13																			
Costa Magica	2004	105,000	13																			
Carnival Valor	2004	110,000	13																			
Arcadia	2005	83,500	11																			
Norwegian Jewel	2005	93,502	14																			
Carnival Liberty	2005	110,000	14																			
Noordam	2006	81,769	11																			
MSC Musica	2006	92,400	16																			
Norwegian Jade	2006	93,502	15																			
Norwegian Pearl	2006	93,530	15																			
Costa Concordia	2006	112,000	13																			
Freedom of the Seas	2006	160,000	15																			
MSC Orchestra	2007	92,400	16																			
Norwegian Gem	2007	93,530	15																			
Carnival Freedom	2007	110,000	14																			
Costa Serena	2007	112,000	13																			
Liberty of the Seas	2007	160,000	15																			
Eurodam	2008	86,000	11																			
MSC Poesia	2008	92,400	16																			
Carnival Splendor	2008	113,300	14																			
Ventura	2008	115,000	14																			
Celebrity Solstice	2008	122,000	12																			
MSC Fantasia	2008	137,936	18																			
Independence of the Seas	2008	160,000	15																			
Costa Luminosa	2009	92,600	11																			
Costa Pacifica	2009	112,000	13																			
Celebrity Equinox	2009	122,000	13																			
Carnival Dream	2009	128,000	15																			
MSC Splendida	2009	137,936	18																			
Oasis of the Seas	2009	220,000	18																			
MSC Magnifica	2010	93,330	16																			
Azura	2010	115,000	14																			
Celebrity Eclipse	2010	122,000	13																			
Norwegian Epic	2010	153,000	19																			
Allure of the Seas	2010	220,000	18																			

■ : 객실 / ▨ : 공용공간

❖ 빨간 점선을 기준으로 왼쪽은 하부 데크, 오른쪽은 상부 데크로 분류됨.

26) 정도안, 차세대 해양선박(위그선 및 크루즈)산업의 활성화, 2008 바다와 경제 국회 포럼, 국토해양부, 2008

27) Ibid., 2008

28) 바다 위에서도 육상에서 누릴 수 있는 다양한 레저, 스포츠, 오락 등을 즐길 수 있는 최상의 관광 레저인 크루즈 선박에 대한 사람들의 관심이 급증하고 있다.

29) 황진회 외 2명, op. cit., p.4

30) 이한석 외 2인, op. cit., p.15

(1) 크루즈 선박에서의 수직적 객실 위치 변화

<표 3>에서처럼 크루즈 선박에서 객실의 위치가 수직적으로 조금씩 변화하는 것을 알 수 있다. <표 3>은 각 선박별 객실 현황을 정리한 것으로, 중간의 빨간 점선의 영역을 기준으로 왼쪽은 데크(갑판)의 하층부, 점선 안쪽은 데크의 중층부, 오른쪽은 데크의 상층부를 나타낸다.[31]

과거, 객실의 데크별 위치가 선박의 하부와 상부에 나뉘어 위치한 것에 반해 현재 객실의 위치는 데크의 중층부와 상층부에 위치하여 보다 쾌적한 환경을 즐길 수 있다. 이는 선박이 대형화됨에 따라 상하구분이 아닌 상중하의 구분이 가능할 정도로 규모가 커진 것에 기인하는 것으로 사료된다.

또한 진동과 소음이 많은 선박하부에는 공용실(public space)을 배치하고 중간부와 상부에 객실을 배치하여 보다 쾌적하고 안락한 숙박시설을 제공하여 승객의 기호와 편의를 도모하고자 하는 디자인 의도를 볼 수 있다.

하지만 현재 많은 선행연구자들이 객실의 위치에 대해 선박의 하부가 아닌 상층부에 위치하는 경향을 보인다고 논하지만 본 연구에서 2004~2010년 모델을 대상으로 조사, 분석한 결과 대부분의 객실들은 중층부 이상의 데크에 위치하고 있지만 또한 대부분의 선박들이 아직도 하층부에 저가의 객실을 구성하고 있는 사실도 파악할 수 있었다.<표 3> 이는 대중화를 위한 저가전략상품으로도 해석이 되기도 하는데, 현재의 추세는 객실을 중층부, 상층부에 위치시켜 객실 공간의 쾌적함이 전반적으로 중요시된다는 것을 알 수 있다.

(2) inside 객실 수 축소, 발코니 형 객실의 급증

<표 4>에서와 같이 inside객실이 현저하게 줄어들고 balcony형 객실이 급격하게 늘어난 것을 살펴볼 수 있다.

<표 4> 연도별(2004-2010년) 객실 수 현황

선박이름	건조년도	총톤수(GT)	총승객수	총객실수	state room 객실수 (%)		balcony객실수(%)	suite객실수(%)
					inside	outside		
Pride of America	2004	81,000	2,138	1,751	219 (12.5)	828 (47.3)	654 (37.3)	50 (2.9)
Westerdam	2004	82,000	1,916	1,709	136 (7.9)	788 (46.1)	623 (36.5)	162 (9.5)
Carnival Miracle	2004	88,500	2,124	1,794	213 (11.9)	849 (47.3)	682 (38)	50 (2.8)
Jewel of the Seas	2004	90,090	2,501	1,690	238 (14)	816 (48.2)	576 (34.3)	60 (3.5)
Costa Magica	2004	105,000	3,470	1,938	501 (25.9)	857 (44.2)	522 (26.9)	58 (3)
Carnival Valor	2004	110,000	2,974	2,094	577 (27.6)	910 (43.4)	555 (26.5)	52 (2.5)
Arcadia	2005	83,500	2,388	1,003	142 (14.2)	176 (17.5)	620 (61.8)	65 (6.5)
Norwegian Jewel	2005	93,502	2,376	1,920	416 (21.7)	784 (40.8)	540 (28.1)	180 (9.4)
Carnival Liberty	2005	110,000	2,974	2,094	577 (27.5)	910 (43.5)	555 (26.5)	52 (2.5)
Noordam	2006	81,769	1,918	1,709	136 (7.9)	788 (46.1)	623 (36.5)	162 (9.5)
MSC Musica	2006	92,400	3,013	2,120	275 (13)	1,000 (47.2)	827 (39)	18 (0.8)
Norwegian Jade	2006	93,502	2,402	1,922	416 (21.6)	784 (40.8)	541 (28.2)	181 (9.4)
Norwegian Pearl	2006	93,530	2,380	1,925	416 (21.6)	785 (40.8)	542 (28.1)	182 (9.5)
Costa Concordia	2006	112,000	3,780	2,141	586 (27.4)	914 (42.7)	571 (26.7)	70 (3.3)
Freedom of the Seas	2006	160,000	4,375	2,821	733 (26)	1,084 (38.4)	884 (31.3)	120 (4.3)
MSC Orchestra	2007	92,400	3,013	2,120	275 (13)	1,000 (47.2)	827 (39)	18 (0.8)
Norwegian Gem	2007	93,530	2,380	1,909	412 (21.6)	781 (40.9)	538 (28.2)	178 (9.3)
Carnival Freedom	2007	110,000	2,974	2,094	577 (27.5)	910 (43.5)	555 (26.5)	52 (2.5)
Costa Serena	2007	112,000	3,780	2,141	586 (27.4)	914 (42.7)	571 (26.7)	70 (3.3)
Liberty of the Seas	2007	160,000	4,375	2,821	733 (26)	1,084 (38.4)	884 (31.3)	120 (4.3)
Eurodam	2008	86,000	2,044	1,824	147 (8)	875 (48)	688 (37.7)	114 (6.3)
MSC Poesia	2008	92,400	3,013	2,120	275 (13)	1,000 (47.2)	827 (39)	18 (0.8)
Carnival Splendor	2008	113,300	3,006	2,115	556 (26.3)	918 (43.4)	589 (27.8)	52 (2.5)
Ventura	2008	115,000	3,078	1,744	434 (24.9)	223 (12.8)	881 (50.5)	206 (11.8)
Celebrity Solstice	2008	122,000	2,850	2,598	102 (3.9)	1,323 (50.9)	1,117 (43)	56 (2.2)
MSC Fantasia	2008	137,936	3,959	2,804	294 (10.5)	1,244 (44.3)	1,159 (41.3)	107 (3.8)
Independence of the Seas	2008	160,000	4,375	2,821	733 (26)	1,084 (38.4)	884 (31.3)	120 (4.3)
Costa Luminosa	2009	92,600	2,828	1,216	166 (13.65)	192 (15.8)	772 (63.4)	86 (7)
Costa Pacifica	2009	112,000	3,780	2,141	586 (27.4)	914 (42.7)	571 (26.6)	70 (3.3)
Celebrity Equinox	2009	122,000	2,850	2,658	102 (3.8)	1,323 (49.8)	1,177 (44.3)	56 (2.1)
Celebrity Eclipse	2009	122,000	2,850	2,658	102 (3.8)	1,323 (49.8)	1,177 (44.3)	56 (2.1)
Carnival Dream	2009	128,000	3,646	2,596	688 (26.5)	1,079 (41.6)	775 (29.9)	54 (2)
MSC Splendida	2009	137,936	3,959	2,804	294 (10.5)	1,244 (44.3)	1,159 (41.3)	107 (3.8)
Oasis of the Seas	2009	220,000	5,400	4,828	496 (10.3)	2,210 (45.8)	1,956 (40.5)	166 (3.4)
MSC Magnifica	2010	93,330	3,013	2,120	275 (13)	1,000 (7.2)	827 (39)	18 (0.8)
Azura	2010	115,000	3,100	2,456	431 (17.5)	1,097 (44.7)	900 (36.6)	28 (1.2)
Norwegian Epic	2010	153,000	4,200	3,615	688 (19)	1,426 (39.5)	1,426 (39.5)	75 (2)
Allure of the Seas	2010	220,000	5,400	4,828	496 (10.3)	2,210 (45.8)	1,956 (40.5)	166 (3.4)

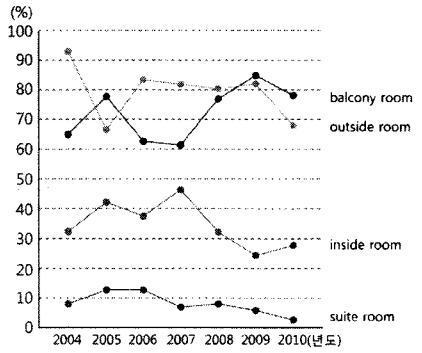
또한 이 내용을 한 눈에 더 잘 파악할 수 있는 <그림 2>는 <표 4>의 객실 점유비율을 그래프화한 것으로, 이 그래프를 통해 각 등급의 객실들의 점유비율이 해를 더

31) 여기서 상, 중, 하층부를 구분하는 기준은 선행연구들(이한석, 변량선 외)에서 볼 수 있듯이 중층부의 메인 데크를 중심으로 상부와 하부를 나누는 것과 같이 각 선박별 데크의 수를 기준으로 하여 상, 중, 하로 크게 구분한 것이다.

할수록 어떻게 변화하고 있는지 잘 확인할 수 있다.

먼저 inside 객실은 2007년을 기점으로 현저하게 감소하고 있다는 것을 파악할 수 있다. 이는 같은 시점에서 balcony형 객실이 급증하는 것에 영향을 받은 것이라 해석할 수 있다. 이용객들이 전망이 없는 inside객실보다 바다를 접할 수 있는 balcony형 객실에 대한 선호도가 높아짐에 따라 inside객실은 줄고 balcony형 객실의 점유 비율이 증가하는 것을 볼 수 있다.

또한 과거에는 outside 객실이 가장 많은 비율을 차지했던 것에 비해 최근에는 balcony형 객실이 가장 많은 점유 비율을 차지하는 것을 알 수 있다. 이는 최근 들어 이용객들의 객실에 대한 기대치가 높아짐에 따라 해상 선박 객실이라는 장점과 특수성을 최대한 살릴 수 있는 객실 내 친수영역인 발코니형 객실을 선호하기 때문이라고 해석된다. 즉 바다를 접할 수 있는 outside객실에서 한층 고급화된 balcony형 객실이 전체 객실의 60% 이상을 넘어, 최근에는 80% 가까이 차지하는 것을 알 수 있었다.



<그림 2> 연도별 객실 비율 현황

그리고 슈트룸의 비율은 조금씩 줄어들고 있는데 이는 고가의 슈트룸의 수를 줄이는 대신 면적을 넓히고 고급화된 디자인으로 아래 등급의 객실보다 많은 차이를 두어 슈트룸 만의 고급화와 차별화에 중점을 두고 있는 것으로 해석할 수 있다.

(3) 공용공간과 연계한 새로운 등급의 객실 등장

공용 공간(public space)과 연계한 새로운 구성의 객실이 나타나고 있다.

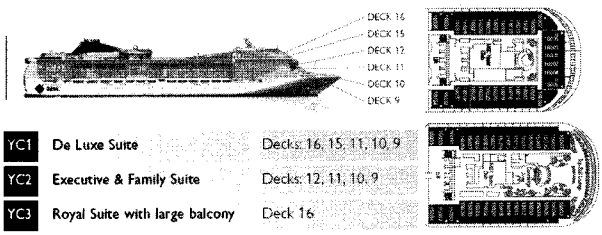
<표 5>에서 알 수 있듯이 2008년 이후부터 공용공간과 연계한 객실이 등장한 것을 볼 수 있다. 이는 발코니형 객실과 슈트룸을 위주로 객실과 가까이 위치한 공용공간과 연계하여 보다 차별화 되고 고급화된 객실로 같은 등급의 객실과의 차별화를 통해 객실의 새로운 등급이 생기고 있다는 것을 파악할 수 있다.

<그림 3>에서 볼 수 있듯이 MSC사의 Fantasia클래스는 MSC Yacht Club이라는 선박 내 VIP 전용 공간인 요트클럽이 마련되어 있고 이와 연계한 객실을 구성하여 개인 버틀러 서비스 및 고급스러운 객실 인테리어를 통해 객실의 차별화를 나타내고 있다.

<표 5> 공용공간과 연계한 객실 현황

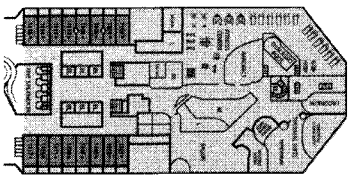
선박이름	건조 년도	총톤수 GT	state room		balcony room	suite room
			inside	outside		
Eurodam	2008	86,000	●	●	●	●
MSC Poesia	2008	92,400				
Carnival Splendor	2008	113,300	●	●	●	●
Ventura	2008	115,000				
Celebrity Solstice	2008	122,000			●	
MSC Fantasia	2008	137,936			●	●
Independence of the Seas	2008	160,000				
Costa Luminosa	2009	92,600				
Costa Pacifica	2009	112,000				
Celebrity Equinox	2009	122,000			●	
Celebrity Eclipse	2009	122,000			●	
Carnival Dream	2009	128,000				
MSC Splendida	2009	137,936			●	●
Oasis of the Seas	2009	220,000			●	●
MSC Magnifica	2010	93,330				
Azura	2010	115,000				
Norwegian Epic	2010	153,000			●	●
Allure of the Seas	2010	220,000			●	●

● : 공용공간과 연계된 객실



<그림 3> MSC사 Fantasia class의 Yacht club 데크 위치와 GA도면 : 클럽과 연계한 객실

또 다른 선박들에서도 spa나 영화관 등 이용자들의 선호도가 높은 공용공간과 연계한 객실들이 보여지고 있으며, 고급 객실들을 연계해 하나의 villa zone을 구성하여 보다 더 고급화된 디자인과 차별화된 객실 구성을 보여주고 있다.


<그림 4> carnival cruise, splandor의 스파 연계 spa suite

이처럼 다양한 공용공간과의 연계를 통한 객실의 차별화와 고급화하로 이용객들의 높은 기호와 요구 수준을 충족시키기 위해 다양한 디자인들이 제시되고 있다.

3.3. 크루즈 선박의 객실 디자인 전망

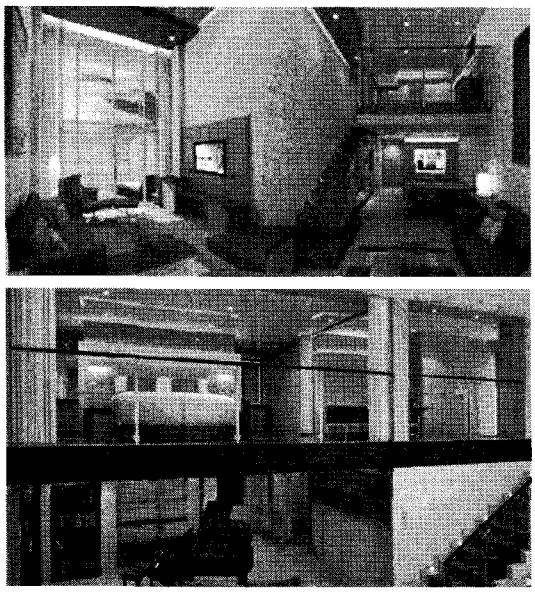
크루즈 선박들은 각자의 차별화 전략을 통해 선사, 선박별로 고유한 컨셉으로 공간 디자인을 전개하고 있다. 하지만 최근의 선박들은 비슷한 컨셉과 디자인을 가진

선박들을 하나의 class로 구성하고, 선사별로 각각의 class에 속해있는 선박들은 비슷한 컨셉의 디자인을 보이고 있다. 과거에 비해 현재의 크루즈 선박들은 다양해진 연령층과 수준 높은 이용객들을 만족시키기 위해 보다 고급스러워지고 다양해진 디자인이 보여 진다.

특히 2009년, 2010년에 건조되는 선박들에서는 기존에 볼 수 없던 새로운 디자인의 객실 구성 양상이 하나 둘 나타나고 있다. 이러한 양상들은 육상의 호텔시설, 거주 관련 시설의 경우를 살펴볼 때, 정착 및 발전 가능성이 다분하므로 그 구체적으로 살펴보고자 한다.

(1) 복층구조의 객실 공간

선박에서 최초로 보여 지는 객실의 복층 구조의 출현을 들 수 있다. 일반적으로 크루즈 선박의 공용 공간(public space)에서는 여러 층의 데크를 합쳐 하나의 공간으로 다양하게 사용되어져 왔지만 선박 객실은 낮은 층고로 인해 공실보다는 폐쇄적이다. 이러한 단점을 보완하여 객실의 면적을 넓히거나 발코니를 두어 그 한계성을 보완하여 왔다. 하지만 <그림 5>에서와 같이 최근 우리나라 기업인 'STX 유럽'이 건조한 Royal caribbean International 사의 'Oasis' 클래스의 선박들을 살펴보면 데크 간의 층고를 높여 상층부를 적극 활용하는 복층 구조의 객실을 디자인하였다.

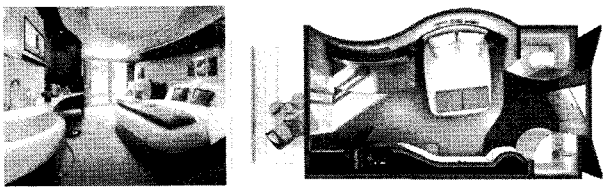


<그림 5> Royal caribbean사의 2009년형 Oasis of the Seas호의 Sky Loft suite room과 Royal Loft suite room

이는 전형화 된 기존의 선박 객실의 틀에서 벗어나 육상건축에서 자연스럽게 보여 지는 구조들이 선박에서도 가능할 만큼의 기술력 발전에 의한 선박의 폐쇄성과 한계성을 뛰어넘는 디자인의 새로운 시도라고 할 수 있다.

(2) 유기적 곡면 디자인

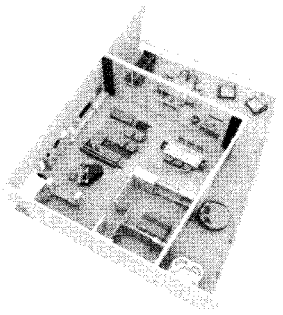
표준 객실의 경우 공간크기와 구성을 표준화하여 시스템화된 모듈로서 제작되고 있는데[32] 기존의 모듈화된 직사각형의 객실 공간 구조가 유기적인 곡면의 사용으로 보다 다양한 공간이 디자인 되고 있다는 것이다. 'Norwegian Cruise'사의 2010년형 크루즈 선박인 Epic호는 곡선을 사용한 'New Wave' 객실 디자인이 주를 이루고 있다. 선박 객실은 시공 과정에서 하나의 객체로 미리 만들어 진 채로 선박에 탑재되기 때문에 고급 객실을 제외한 일반 객실들은 모두 직사각형의 평면구조로 이루어져 있었다. 또한 객실의 모듈화로 인해 대부분 같은 평면디자인이 보여 지고 있었다. 하지만 Epic호에서 보여 지는 객실은 객실 내부의 가구의 디자인뿐만 아니라, 객실의 벽체 또한 직사각형의 모듈이 아닌 곡선의 형태를 띠고 있다. 이처럼 선박 객실의 모듈화 된 평면에 벗어나 선박에서 보여줄 수 있는 새로운 공간을 창출을 하기 위한 다양한 시도들이 이루어지고 있다.



<그림 6> Epic호 Family suite room의 사진과 평면

(3) 다양한 기능의 객실 전용 발코니

객실의 전용 발코니 면적이 커짐에 따라 발코니의 용도가 다양해지고 있다. 기존의 발코니는 바다를 전망하고 객실의 폐쇄성을 극복하기 위한 하나의 수단으로만 사용되어져 왔지만, 최근에는 객실 내의 유일한 친수 공간인 발코니의 기능이 다양해지고 있다는 것이다. 현재 건조되어지는 선박들에서는 고급 객실에 한해서 발코니가 다양한 기능들을 충족하고 있다. spa를 즐기거나 dining area를 구성해 객실 내에서 누릴 수 있는 다양한 서비스가 제공되고 체험들이 이루어져 이러한 다기능의 발코니를 통해 객실 내부 공간에서 이루어지는 활동들이 확대되었다고 볼 수 있다.



<그림 7> Royal Caribbean사의 2010년형 Allure of the Seas호의 Royal Loft suite room 평면

3.4. 소결

대형 크루즈 선박 객실 배치 계획 및 공간 디자인 특성 분석(사례조사 대상을 중심으로)에 대한 종합분석 결과를 다음의 두 표와 같이 정리할 수 있다.

32) 이한석 외 2인, op. cit., p.15

(1) 대형 크루즈 선박 내 객실 배치 계획

이는 배치 계획상 단면상의 계획과 평면상의 배치 계획으로 크게 귀결된다. 이는 스페이스 프로그래밍에 따라 공간의 조닝과 구성이 결정되고, 이에 따라 전체 공간 내의 구획이 결정된다고 할 수 있다.

<표 6> 대형 크루즈 선박 내 객실 배치 계획

구분	크루즈 선박 내 객실 배치 계획		
데크별 객실의 위치 변화	<과거> 객실 : 공용공간을 중심으로 데크의 상하부에 배치 고급객실 : 최상부 위치	<현재> 진동과 소음이 심한 하부에 공용공간 배치 전망 좋고 쾌적한 중, 상부에 객실 위치	단면 계획
공용 공간과 연계한 새로운 등급의 객실 등장	이용자의 선호도가 높은 공용 공간(스파, 영화관 등)과 연계한 객실과, VIP 전용 공간과 연계한 객실들이 나타남. 좀 더 차별화되고 고급화된 새로운 등급의 객실이 등장 (이는 같은 등급의 객실이지만 이용자들이 선호하는 공용공간과 연계함)		평면 계획
결론	크루즈 선박에서 가장 안락하고 편안한 시간을 보내는 객실에 대한 이용자들의 수준이 높아짐에 따라 이를 충족하기 위해 객실 공간 배치 중시 승객의 거대규모 공용공간의 선호로 집중배치		스페이스 프로그래밍

(2) 객실 공간 특성과 디자인의 변화

여기에서는 공간 구성적 특징과 구조적, 그리고 형태적 특성을 크게 세 분류로 귀결된다.

<표 7> 대형 크루즈 선박 내 객실 공간 특성과 디자인 유형 변화

구분	크루즈 선박 내 객실 공간 특성과 디자인의 유형 변화	
발코니형 객실의 급증	발코니형 객실 - 점유량 전체 객실 중 가장 많은 비중 차지(바다를 가깝게 접할 수 있는 이용객들의 선호), 현재 전체 객실의 80% 차지. outside객실보다 많음 외부를 볼 수 없는 inside객실 수 급격히 감소.	공간구성적 특성
다양한 기능의 객실 전용 발코니	객실의 전용 발코니 면적이 증가함에 따라 발코니의 용도가 다양해짐 발코니에 spa, dining area등을 구성 객실 내부 공간의 영역과 역할이 발코니로 확대	
복층구조의 객실	최상의 전망을 가진 선박의 최상층을 적극 활용 2층 높이의 전창 객실의 폐쇄성과 한계성을 극복	구조적 특성
유기적 곡면 디자인	한쪽 벽을 곡면으로 디자인한 객실의 형태 가구디자인 뿐만 아니라 벽체 또한 곡면 객실 안에서 보다 다양한 공간감 : 새로운 공간.	형태적 특성
결론	현재 건조되어지는 선박의 객실에서는 비록 고급 객실에 한에서지만 다양한 디자인들이 시도되고 있다. 공용공간과는 다르게 객실은 좁은 면적과 획일화된 공간의 폐쇄성과 한계성을 극복하기 위해 복층구조, 곡면객실과 넓어진 객실 전용 발코니에 다양한 기능을 부여해 객실 안에서 다양한 공간감과 외부로의 확장 등, 객실 디자인이 변화.	고도기술을 통한 공감각적인 디자인

4. 결론 및 제언

최근 크루즈 산업의 급격한 발전과 사람들의 인식 변화와 높아진 여가수준으로 인해 크루즈 선박에 대한 사람들의 기대치가 점점 높아지고 있다. 그로 인하여 최근 크루즈 선박의 디자인이 빠르게 변화하고 있다는 것을 알 수 있다. 더욱 다양해지고 새로운 시도들로 인해 선박의 폐쇄성과 한계성을 극복해 더욱 고급스러워지고 다양한 체험이 가능한 공간으로 탈바꿈하고 있다. 대형 크루즈 선박들의 객실 배치 계획 및 유형적 특성에 관한 연구로 다음과 같은 결론에 이르렀다.

먼저 단면적, 평면적 계획상의 변화가 일어나고 있는데, 객실 군이 메인 공용 공간 상부로 전면적인 이동이 진행되고 있고, 공간 프로그램적으로는 공용공간과 연계되는 객실 프로그램들이 생겨난다는 것이다. 특히 객실 부분에서는 발코니의 용도와 기능에 대한 확대, 구조적 측면에서는 복층구조를 활용한 객실 공간 확대, 형태적으로는 구조 벽체를 유기적인 곡선을 적용하여 가구나 집기에도 공간의 부드러움을 더하여 다양한 공간감을 선박 실내에 부여하고자 하는 노력들을 볼 수 있었다. 세부적으로 살펴보면 다음과 같다.

첫째, 현재 건조되어지는 선박에서의 수직적 객실 배치가 점차 변화하는 것을 알 수 있었다. 이전 선박에서 보여 지는 단면 구성을 살펴보면, 데크 하층부에 중, 저가의 객실을 위치하고 중층부에 공실을 밀집시키고 상층부에 고가의 객실을 배치시켰다. 하지만 최근에 건조된 선박의 객실 배치는 데크 하층부에 공실을 배치하고 중, 상층부에 객실을 위치시킴으로써 객실이 보다 안락하고 쾌적한 공간이 되도록 계획하고 있다는 것을 살펴볼 수 있었다.

둘째, 이용자들의 선호도에 따라 inside 객실을 줄이면서 해상의 장점을 최대한 살릴 수 있는 balcony형 객실이 증가하여 선박의 객실에서 바다를 더 가까이 접할 수 있게 되었다. 또한 같은 등급의 객실과 차별화를 두는 공용 공간과 연계한 객실이 등장함에 따라 새로운 객실이 등급이 나타났다.

셋째, balcony형 객실이 급증함에 따라 발코니의 용도가 다양해지고 있다. 객실 내 친수 공간으로서의 기능과 함께 mini-bar, spa zone, dining area 등 다양한 기능을 충족시켜 발코니를 적극적으로 활용하고 있다.

넷째, 해상 공간이라는 점을 부각시켜 유기적인 곡선 형태의 객실이 등장하였다. 지금까지의 모듈화된 직사각형의 객실 평면이 곡선 형태의 디자인의 적용으로 좁은 객실공간에서 다양한 공간감을 느낄 수 있다.

다섯째, 이전의 선박에서는 공실 부분에서만 보여졌던 복층 형태의 공간이 고급 객실에서 한정적으로 나타나고 있다. 선박의 폐쇄성을 적극적으로 극복하였고, 이는 선박 건조기술이 육상의 건축 기술을 충분히 적용시킬 수 있을 만큼 발전하였다는 것을 입증하는 것이며, 보다 다양한 디자인의 객실이 나타날 수 있을 것으로 예상한다.

현재 우리나라는 대형 조선회사들의 수많은 노력으로 인해 이제 세계적인 크루즈 선박을 건조하는 단계에까지 이르렀다. 크루즈 선박 건조의 꽃은 바로 선박 내부의 공간디자인이라고 해도 과언이 아니다. 기존의 차별화되

고 새로워진 디자인 경향을 파악해 선박 건조와 디자인의 한계를 극복하고 다양한 구축적 요소의 도입하여 더 발전적인 새로운 디자인 방향을 앞으로도 지속적으로 강구해야 할 것이다.

참고문헌

1. 변량선·이한석·최경식·김동준·현범수 공저, 크루즈선 인테리어 디자인, 초판, 일진사, 서울, 2008
2. Randall Travel Marketing Ine, Top Ten Travel and Tourism Trend for 2006:Summary, 2006
3. 정도안, 차세대 해양선박(위그선 및 크루즈)산업의 활성화, 2008 바다와 경제 국회 포럼, 국토해양부, 2008
4. 한국해양수산개발원 항만수요예측센터 성과보고회, 국토해양부 항만정책과, 2009. 03. 13(http://www.mltm.go.kr)
5. 변량선, 크루즈선 거주구역의 인테리어 디자인에 관한 연구, 한국해양대 박론, 2005. 2
6. 윤영선, 크루즈 선박 객실 공간의 디자인 특성에 관한 연구, 울산대 석론 2003. 2
7. 변량선·이한석, 크루즈 선사의 디자인특징에 관한 연구, 한국실내디자인학회논문집 NO.38, 2003. 6
8. 이한석·박명규·한창용, 대형 크루즈 선박의 승객거주구역 공간계획에 관한 연구, 한국실내디자인학회논문집 NO.23 2000.6
9. 이한석·변량선, 호화유람선의 객실공간구성에 관한 연구, 한국실내디자인학회논문집 NO.24, 2000.8
10. 김경미, 세계 크루즈 산업의 현황과 전망, 월간 해양한국, 2009. 6. 30(http://www.monthlymaritimekorea.com)
11. 세계 크루즈 산업의 현황과 전망, 월간 해양한국, 2009. 6. 30 (http://www.monthlymaritimekorea.com)
12. STX유럽 세계 최대 크루즈선 오아시스호 인도, 월간해양한국, 2009. 10. 29
13. 홍성인, 크루즈선 시장현황과 한국의 진출전략, KIET 산업경제, 산업연구원, 2006. 03.
14. http://www.royalcaribbean.com
15. http://www.vacationstogo.com
16. http://www.costacruise.com
17. http://www.celebritycruises.com
18. http://www.carnival.com
19. http://www.ncl.com
20. http://www.msccruise.com

[논문접수 : 2009. 12. 31]
[1차 심사 : 2010. 01. 07]
[2차 심사 : 2010. 01. 22]
[게재확정 : 2010. 02. 05]