

한국 크루즈관광의 현황과 미래전략*

장준호** · 허범영*** · 정익준****

Status and Futuristic Strategy of Cruise Tourism Industry in Korea

Junho Jang · Bumyoung Huh · Ikjoon Chung

Abstract : The purpose of this study was to promote the growth and development of South Korea's cruise tourism industry by pointing out current issue and presenting solutions in South Korea's cruise tourism industry. The study analyzed issues such as status, the advantages and disadvantages of cruise tourism industry to Korea, the capacity of cruise ships and port facilities, the immigration procedures for cruise passengers, and presented effective solutions. This study propose 8 futuristic strategies for cruise tourism industry in Korea that include the establishment of mid-and long-term master plan, the expansion of cruise expert wharf, the composition of the foundation for development of domestic cruise companies, simplification of immigration. Moreover, Korea has to strengthen its promotional activities for cruise companies, the expansion of cruise routes and development of linking tourism belt, activation of cruise specialists training program, and development of associated cruise product with China and Japan.

Key Words : Cruise Tourism Industry, Cruise Tourism Product, Futuristic Strategy

▷ 논문접수: 2011.10.11 ▷ 심사완료: 2011.12.27 ▷ 게재확정: 2011.12.29

* 본 연구는 2011년도 동아대학교 학술연구비의 지원에 의해 수행되었음.

** 동아대학교 관광레저연구소 연구교수, jangjuno@gmail.com, 051-200-8429

*** 캐세이퍼시픽항공사 부산지점장, pusbyh@kornet.net, 011-583-0337

**** 교신저자, 동아대학교 경영대학 교수, igchung@dau.ac.kr, 051-200-7431

I. 서론

크루즈관광산업은 지난 20년간 가장 성장한 관광분야의 하나이다(Cruise Lines International Association, 2006). 이 산업이 현재 성장산업으로 각광을 받고 있는 배경에는 세계적인 관광대중화 현상, 국제무역량의 증대, 여가활동의 보편화, 관광교통수단의 이용다양화 추세 등과 함께 미국, 일본, 홍콩, 싱가포르, 말레이시아를 포괄하는 환태평양시대가 열리자 이들 국가 간에 인적·물적 교류 증진, 관광시장의 규모 확대, 관광산업 발전 등을 지적할 수 있다. 이에 따라 과거 20년간 매년 평균 8.1% 수준의 이용객 증가현상을 보였고 2009년에는 1천3백만 명, 2010년에는 1800만명으로 270억 달러(약 30조원)의 관광소비가 발생할 것으로 예상되고 있다(조선일보, 2010). 한편 세계관광기구(WTO)의 세계관광수요예측보고서에 따르면, 항공 산업과 크루즈산업은 2020년까지 꾸준히 증가할 것이고, 특히 한국과 중국을 포함한 극동아시아와 유럽지역에서 수요가 크게 증가할 것이라 예측하였다.

크루즈관광산업은 고부가가치산업의 하나로 미래의 성장산업이자 전략산업이다. 한국해양수산개발원은 크루즈승객 1명당 발생하는 부가가치는 컨테이너 1개와 같아 2천5백 명이 승선한 10만톤급 크루즈선이 한국에 입항하면 하루 약 5억원의 부가가치를 발생한다 하였다. 이 산업이 발전하면 해운, 항만, 기계 산업, 관광, 조선, 항공, 인테리어 등 다양한 관련분야의 산업발전에 긍정적인 영향을 미친다. 관광의 한 분야만 보아도 크루즈 기항을 유치할 경우 크루즈승객과 승무원의 육상지출, 선박의 용품구입, 각종 항만이용비 등에서 높은 부가가치효과가 발생한다. 이처럼 크루즈관광산업은 자본·기술·노동집약적 산업으로서 부가가치 면에서 다른 산업보다 수익성이 크고 국가 및 지역경제적 측면에서 파급효과가 크며 또 한국 조선산업의 미래전략으로서 또는 크루즈선박의 기항지로서 외화획득과 고용증대효과를 창출하는 한편 사회문화적으로는 어느 것보다 지속가능한 관광형태이므로 이를 발전, 활성화시킬 방안 모색이 절실한 시점이다. 크루즈선이 일단 특정국의 항구에 입항하면 기항 항구의 입출항 정박료, 항구시설 사용료, 크루즈선 항법시설과 관련된 기항지 정부가 부과하는 세금, 항만청 당국이 징수하는 크루즈터미널 사용료, 정박항구가 제공하는 예선과 하역(荷役)서비스 비용 등을 지불해야 하는데 이 비용들은 입항국의 수입이 된다. 이러한 수입 외에도 전술한 여러 긍정적인 파급효과 때문에 세계 각국은 크루즈시장의 선점을 위해 치열한 경쟁을 벌이고 있다. 그러나 현재 부산항(8만G/T급) 1선석이 완비되었으며 제주항에 1개 선석(8만G/T급)이 개발 중이나 크루즈선 전용부두는 일본과 홍콩, 상하이와 비교하여 매우 부족하다(김경희, 2008; 하인수, 2005). 이와 같이 한국의 크루즈선 기항여건과 수용태세에서 경쟁국인 일본과 홍콩, 중국과 비교해 전용부두, 국제노선운행 크루즈선의 국내항만 대

기시간, 출입국수속 및 기항여건, 관광지 교통수단, 관광프로그램 등 면에서 미흡하여 시급한 개선이 요청되고 있다. 또한 많은 선행연구에서는 동북아지역의 크루즈산업, 크루즈 선택속성, 크루즈항의 성공요인, 세계 크루즈산업, 크루즈산업의 잠재력 및 영향력 등은 있으나(한철환, 1998; 이태우, 1998; 박기홍, 1999; 장철순, 2003; 하인수, 2006; 홍성인, 2006; 김도영, 2006; 하명신·박경희, 2007; 박봉규, 2007;; 박영기, 2010; 백현, 2010) 한국의 크루즈관광산업의 당면문제에 대한 미래전략에 대한 제시가 미흡하다.

이러한 문제의식에서 본 연구에서는 한국의 크루즈관광산업이 당면하고 있는 이러한 문제점들을 지적하고 해결방안을 제시하는 한편, 한국의 크루즈관광산업의 성장과 발전을 위한 방안을 모색, 제시하였다. 이 과정에서 크루즈선 기항지로서 한국의 특성과 장단점, 크루즈선의 수용 및 항만시설의 내용, 크루즈이용객의 출입국 수속문제, 크루즈 연계관광프로그램 등과 관련한 문제점들을 분석하고 효과적인 해결방안을 제시하고자 하였다.

II. 이론적 배경

1. 크루즈관광의 개념과 특징

크루즈관광산업은 3C산업의 하나로 컨벤션·카지노와 함께 미래에 가장 유망한 핵심 관광산업이므로 각국은 이를 지원, 육성하고 있다. 크루즈관광은 선박을 이용하는 관광이다. 이 경우, 크루즈는 선박으로서 승객과 화물의 운송기능보다 승객편의를 우선하고 최상급 호텔수준을 지향하면서 위락추구여행객들에게 여러 매력적인 항구를 방문하게 하는 휴양 레저시설이다(Kendall, 1986). 따라서 크루즈 개념의 주요 요소는 호텔, 관광, 운송, 리조트 등이고 이것들이 일반적인 선박여행과 구분되는 척도이다(이경모, 2008). 항구도시까지의 왕복항공료, 지상운송비, 선택적이고 밤늦게도 제공되는 식사, 무료 린서비스, 선상이벤트, 나이트클럽 등을 포함하는 선상활동과 어린이를 위한 프로그램도 있다. 관광을 위한 항구 정박과 육상 활동도 기본적인 크루즈패키지에 포함된다(Shower and Sehlinger, 1998). 따라서 크루즈는 해상운송서비스를 제공하는 선박, 숙박과 음식서비스를 제공하는 호텔, 위락서비스를 제공하는 리조트 그리고 관광의 개념을 공유하고 있다(Lee and Ryu, 2010).

크루즈관광상품은 선박, 선상서비스, 선상활동, 상륙서비스, 식사, 객실, 오락거리 등으로 구성되어 있는데 이것들이 잘 결합되어야 전체적인 크루즈상품의 가치를 가지며 이용객들의 선상생활 경험과 만족도를 높인다. 이들 구성요소 중 이용객들의 주요평가 요소는 선박과 크루즈일정, 선박 안전성, 선사의 지명도, 선박구조 등이고 크루즈관광상품의 품질결정요소는 선내서비스, 승무원의 친절, 식사서비스, 선내 및 기항지에서의 활

동 등이다. 크루즈이용객이 증가되고 있는 상황에서 크루즈관광상품의 주요 평가요소와 품질결정요소들은 면밀히 관리해야 할 요인이다(백현, 2010). 이런 점에서 크루즈의 체험은 다른 교통수단과 다른 신기성(novelty), 선내와 기항지에서의 즐거움과 환상인 쾌락성(hedonic) 그리고 승객들이 참여해야만 즐길 수 있는 통제성(control)으로 구성된 감정적 요소가 중요하다(이태희·한혜숙, 2005).

한편 크루즈는 운항의 정기성에서 일부는 정기운항을 하지만 대부분은 부정기운항을 하는 특징이 있다. 크루즈선 대부분이 정기적인 운항루트가 아닌, 부정기적으로 세계 여러 나라의 항만만을 방문한다는 점에서 다분히 해운의 성격과 함께 여행과 관광의 특성을 갖고 있다. 이런 특성들은 주요 국가의 항만과 그 배후 및 연계지역의 유명관광지, 유적, 자연경관을 둘러보고 체험한다는 점에서 그렇다. 이러한 특징에 더해 크루즈선의 운항은 여러 나라의 주요 항만을 연계하는 해상운송을 지속하면서 유명관광지 및 명소에서는 선박을 정박해 두고 일정기간 머무는 체류형 여행의 성격도 동시에 가진다. 이에 따라 승객들은 각국 문화, 역사유적, 명승지 등의 다문화형 상품을 체험할 수 있는 것이 주요 특징이다.

2. 크루즈관광의 중요성

세계관광시장에서 가장 두드러진 증가세를 나타내고 있는 분야가 크루즈관광산업이고 또한 크루즈관광은 해양관광의 핵심이면서 국제경기변동에도 큰 영향을 받지 않는다(박봉규, 2007). 이처럼 크루즈관광은 블루오션(blue ocean)시장이다. 초기의 크루즈관광은 높은 구매력을 가진 고소득집단을 중심으로 운용되었으나 최근에는 여행일수의 다양화, 고도화된 크루즈선 건조기술과 접목된 고객 편의성 증대, 특정지역의 방문과 목적을 가진 주제크루즈 운용 등으로 고객층이 확충되고 있다(하인수, 2005). 이러한 상황에서 크루즈선은 점차 대형화, 쾌적성과 안락성을 추구하고 있고 4천명의 승선이 가능한 대형 7~8만톤급 크루즈가 건조, 운용되고 있다(김경희, 2008). 이러한 크루즈선의 대형화 추세는 승객에게는 더 많은 편의시설, 레크리에이션, 카지노, 스포츠시설 등의 이용 기회를 늘여주고 크루즈선사는 보다 많은 이익창출기회와 규모의 경제를 확보함으로써 크루즈상품가격의 인하와 크루즈이용의 대중화를 유도하고 있다.

이러한 크루즈선의 대형화추세는 안락한 선박숙박, 고급식사, 다양한 기항 관광지 체험, 여가 및 자유통과를 선호하는 이용객의 욕구를 잘 반영해 주고 있다. 따라서 크루즈선의 대형화추세는 대형선의 건조에 따른 규모의 경제실현이라는 조선사의 관점 그리고 쾌적성과 안락성을 중시하는 크루즈선사의 이해가 부합되는 특징이 있다. 그러나 대형화 추세는 기항지 전용입항도크 시설의 확대, 수하물처리 시스템구축, 현지교통 서비스 체계화, 출입국 시설확충, 쇼핑시설 완비, 관광 및 의료시설 개선이 이루어져야 하

는 문제점도 동시에 안겨주고 있다(김경희, 2008).

크루즈관광산업의 부가가치창출효과를 감안하면(하명신·박경희, 2007) 이 산업은 단기적인 수입보다 장기적인 안목에서 사업을 진행해야 한다. 그것은 이 산업이 단기적으로는 다른 관광산업에 비해 투자부담과 위험성이 상대적으로 크고 수익성은 낮지만 장기적으로는 경제측면에서 광범위한 시장성과 높은 수익성의 창출 그리고 사회문화적으로는 국가이미지 제고, 국제교류 증진, 지역 국제화 등의 효과를 내기 때문이다.

Ⅲ. 한국 크루즈관광의 현황과 전망

1. 한국 크루즈관광의 현황

우리나라는 삼면이 바다라는 특수한 지형과 그리스나 이탈리아처럼 아름다운 해안이 있음에도 그동안 제대로 된 크루즈를 하지 못하였다. 크루즈하면 은퇴자들이 장기간을 여행하는 호화유람선으로 인식되어 얼마 전까지만 해도 크루즈는 막연히 한국인들의 인식에만 자리 잡고 있었지만 최근에 들어 부산을 모항으로 하는 크루즈가 부정기적으로 운항하고 있다. 부산출발-상해-일본을 거쳐 부산으로 귀환하는 루트중심의 크루즈가 있지만 그 수요는 그리 많지 않다. 크루즈관광 전문가들은 국민소득이 3만 달러수준에 이르면 크루즈관광산업이 발전하고 성장한다고 주장하고 있는데(Seatrade Communication, 2006; 황진희·홍장원·김은수, 2006) 한국은 그 수준에 이루고 있지 않다. 이처럼 아직 한국의 크루즈관광산업이 유아기에 있어 한국의 크루즈관광산업은 여전히 한국 입항 해외여행객에 의존하는 인바운드 중심적인 상황에 있다.

<표 1> 세계 크루즈시장의 공급과 수요전망

년도별	공급전망		수요전망	
	공급수(객실수)	증가율(%)	승객수	증가율(%)
2006	350,000	5.4	15,110,000	5.0
2007	376,000	7.4	16,168,000	7.0
2008	395,000	5.1	16,960,000	4.9
2009	419,000	6.1	17,944,000	5.8
2010	440,000	5.0	18,841,000	5.0
2011	470,000	6.8	20,088,000	6.5
2012	500,000	6.4	21,273,000	5.9
2013	530,000	6.0	22,507,000	5.8
2014	559,000	5.3	23,760,000	5.0
2015	588,000	5.2	24,924,000	4.9

자료: Peisley(2006)

그러나 Peisley(2006)는 크루즈의 공급과 수요는 급격히 증가 또는 감소추세를 띠지 않고 5%수준 내외의 변화를 띤다고 밝히고 있어(표 2참조) 한국의 크루즈공급과 수요의 잠재성장가능성은 크다. 이러한 낙관적인 전망은 UNWTO(2010)의 추정자료에서도 확인되고 UNWTO도 전 세계국제여행객수는 꾸준한 증가하였고 크루즈수요의 구성비도 증대추세에 있음을 밝히고 있기 때문이다.(표 3 참조) 이러한 크루즈의 공급과 수요증대가 한국시장에서 일어나는 것이 바람직하지만 세계 각국에서 발생한 크루즈수요를 한국이 많이 유치할수록 한국경제, 항만관광, 크루즈관광 활성화에 크게 기여할 것으로 적극적으로 대처할 필요가 있다.

<표 2> 세계 국제여행에서 크루즈수요 구성비

구분	1995년	2000년	2005년	2010년	2015년
세계국제여행지수	550,000	687,000	808,000	1,000,000	1,220,000
세계크루즈수요	5,670	9,610	14,400	18,841	24,924
크루즈수요구성비(%)	1.030%	1.399%	1.782%	1.844%	2.043%

자료: UNWTO(2010), “Tourism 2020 Vision”에서 2010년의 국제여행자 수요추정치와 CLIA(2006) 및 Peisley(2006)의 크루즈 수요예측 추정치

한국해양수산개발원 항만수요예측센터에 의하면 국내 연안크루즈를 포함해 한국의 크루즈시장 규모는 2011년 16만 명에서 2020년에는 28만 명으로 증가해 연 평균 약 6%의 증가율을 보일 것이며, 전체 크루즈관광수요 중 국제크루즈관광객의 비중은 2011년 약 76%에서 2020년에는 약 85%로 증가할 것이라고 예측하고 있어 국제 크루즈의 중요성이 더욱 부각되고 있다(신동찬, 2010).

<표 3> 국내 크루즈관광 수요의 예측(2011~2020)

연도	국제 크루즈관광 수요(명)	연안 크루즈관광 수요(명)	총계(명)
2011	121,655	39,019	160,684
2012	131,510	39,463	171,973
2013	141,868	39,907	181,775
2014	153,033	40,351	193,384
2015	165,056	40,795	205,851
2016	177,627	41,238	218,865
2017	191,166	41,582	232,748
2018	205,549	42,125	247,674
2019	220,762	42,570	263,332
2020	237,153	43,314	280,467

자료:제주특별자치도(2009)

2. 한국 크루즈 전용부두의 기반시설분석

여기에서는 한국 크루즈관광산업의 공급분석을 해야 하지만 현재 한국국적국제크루즈를 운영하는 선사가 없어 연구에 한계가 있다. 물론 Fly & Cruise 관광상품 취급여행사는 있으나 엄격한 의미에서 이것은 수요분석의 취급대상이다. 따라서 여기서는 한국크루즈관광산업의 발전에 필요한 기반시설을 분석하는 수준에 머물 수밖에 없다.

2010년 한국방문 크루즈관광객은 18만7천명 수준이고 전체 한국방문관광객의 약 2%를 넘고 있으며 정부는 2013년 3십만 명을 목표로 하고 있으나 크루즈터미널을 포함한 전용접안시설 등에서 많은 문제점이 있다. 크루즈선박의 입출항을 위한 전용접안시설은 크루즈관련 산업의 핵심기간산업이지만 한국은 아시아권 경쟁국가인 홍콩과 일본 등에 비해 크루즈전용접안부두와 터미널이 매우 부족한 실정이다. 일본은 현재 21개 선석의 크루즈전용부두를 보유하고 있는데 비해 한국은 너무나 열악한 상태에 있다.

현재 크루즈관광선이 주로 기항하는 항만은 부산, 제주, 인천인데 2007년 크루즈전용부두가 부산에 8만톤급 1선석이 완공된 후 2008년에는 크루즈터미널이 건설되었다. 현재 부정기적으로 기항하는 외국크루즈들은 부산 외에는 전용선석이나 터미널이 없어 대부분 항만의 국제여객터미널이나 일반부두를 이용하고 있다. 어느 곳보다 지리적으로 유리한 위치에 있는 부산항은 국제크루즈터미널의 개장으로 현재 국내에서 크루즈유치에 가장 앞서가고 있다. 따라서 부산항은 현재 크루즈터미널을 보유한 국내유일의 항만이므로 향후 북항 재개발 완성되면 크루즈선석과 터미널 등 크루즈를 위한 인프라를 추가할 계획을 수립해 놓고 있다.

전용크루즈터미널이 완성되기 전 부산은 전용부두가 없어 화물을 처리하는 일반 부두를 이용해서 크루즈관광객을 처리했으므로 안전은 물론 부산항의 이미지에 부정적인 영향을 미쳤으므로 부산항을 21세기 크루즈 거점항만으로 육성하고 해양관광 및 크루즈관광산업의 활성화를 목표로 기반시설의 건설에 착수하여 2003년부터 2006년까지 정부사업비 834억을 투입하여 안벽길이 360m, 수심 11.5m의 크루즈항만을 건설하였고 이와 연계해서 2008년에는 국제터미널을 건립, 완공하였다. 국제터미널은 7백여 평의 규모로 세관, 검역, 출입국관리를 취급하는 CIQ시설, 대합실, 편의시설 등을 갖추고 있다.

이러한 시설은 크루즈관광객을 위한 가장 기본적인 것이고, 이런 시설의 운영만으로는 크루즈입항의 조건을 완비했다고 볼 수 없다. 셔틀버스운행 등 교통수단과 배후관광지와 쇼핑시설 등과의 교통연계성의 부족은 물론이고 선진국과 비교하면 관리운영환경은 매우 열악한 형편에 있다. 하드웨어, 프로그램, 장비활용 시스템, 전문 인력, 제도적 지원 등의 문제 외에도 특히 국제사회의 신뢰와 안전성 등에서도 많은 문제점이 지적되고 있다. 한편 크루즈전용터미널과 전용선석이 확보된 부산항에 비해 크루즈가 자주 입출항하는 인천항은 시설 면에서 기항여건의 부족과 접근측면 비효율성에 직면하고

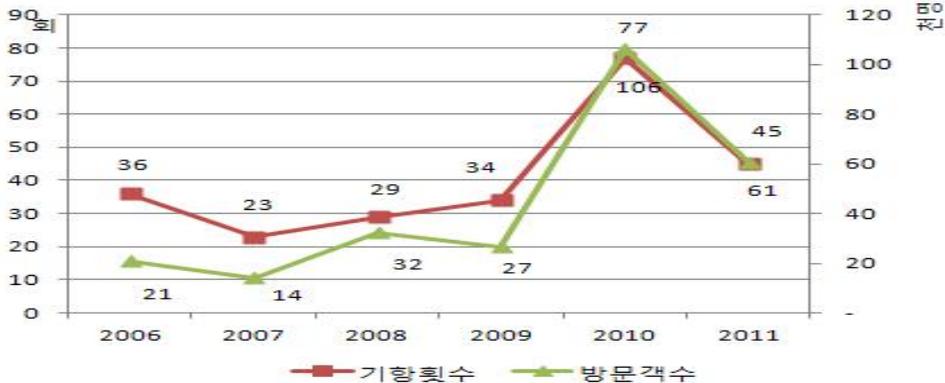
있어 이에 대한 대책이 시급한 실정이다. 인천항의 신국제여객부두는 국제적인 규모와 대형화 추세에 부합되도록 전용선석의 건설과 함께 신항만을 크루즈선의 기항지 기능을 할 수 있도록 관련시설을 구비해야 할 것이다. 그것은 크루즈의 전용선석은 최소 350m이상 접안시설과 11.5m 이상의 수심이 필수적으로 확보되어야 하기 때문이다.

3. 한국 크루즈관광의 인바운드수요분석

부산항은 크루즈전용터미널을 건설, 운영함으로써 크루즈관광산업의 기본적인 인프라를 구축했음을 전술한바 있지만 크루즈가 방문도시에 머무르는 동안 관광객들이 하선해서 행할 기항지관광과 수용태세 등의 소프트웨어의 준비상태는 아직 부족하다. 관광객들은 관심과 호기심을 갖고 한국을 방문하지만 부족한 연계관광프로그램을 경험하면 실망을 감추지 못할 것이다. 특이하고 체험적인 경험을 원하는 그들의 욕구를 만족시킬 체계적인 프로그램의 개발이 절실히 요구되고 있다. 이를 반영하여 해양수산부(2007)는 2020년까지 외국국적의 크루즈관광선 유치와 모항유치 그리고 국내크루즈선사의 육성 과 기반구축을 위해 3천2백억 원을 투자할 계획을 수립해 놓다.

그 중 부산은 유일하게 크루즈전용부두를 운영하고 있어 대형크루즈선의 유치를 위한 시설을 갖추었으므로 경쟁요건인 기항지관광 프로그램, 인근지역의 관광매력물, 기항지내 고급숙박시설, 육상운송연계, 외국항구와의 연계성, 연료와 음식공급 등에서 유리한 입장에 있다. 또 최근 부산항이 크루즈기항에서 확실한 중간기항항으로 자리매김 하고 있다는 점도 유리하다. 과거 부산항은 크루즈선 입항횟수와 입항인원이 적어 그러한 역할을 못했지만 2009년 이후부터 확실한 역할을 수행할 수 있는 위치에 있다.

<그림 1> 부산국제크루즈터미널 크루즈 기항횟수 및 방문객수 추이(2006~2011년)



자료:부산항만공사(2011)

그것은 위의 그림에서 보듯 2003년 이후 2006년까지 4년간은 성장일로에 있다가 2007년의 하강국면이후 성장추세로 돌아선 데에서 찾을 수 있다. 이처럼 꾸준한 증가추세에서 감소추세로 바뀐 배경에는 Diamond Princess호 등이 2005년 9회, 2006년 8회 부산항에 기항했으나 소속선사들의 정책변화로 극동지역에서 중남미와 남태평양지역으로 항로를 조정함에 따라 2007년도에는 단 1회만 기항했기 때문이다. 그러다가 2008년도에는 로얄캐리비안 소속선박들이 베이징 올림픽을 겨냥한 본격적인 아시아지역에의 취항과 함께 부산항 기항횟수를 증가했기 때문으로 분석된다.

지금까지 크루즈선들의 기항노선의 전형은 중국 텐진과 상하이 등을 출발하는 선박의 경우, 부산항 경유 일본행의 3각 노선이었다. 그리고 일본선적 선박들은 일본 나가사키항 등에서 출발해서 부산항을 거쳐 일본 고베항 등으로 되돌아가는 경우가 대부분이었고, 이 경우에도 선박들의 부산항 체시간은 대부분 하루 미만 또는 짧게는 3시간 길어야 13시간 정도였으며 전체의 70%수준이 12시간 미만 머무는 것으로 분석되고 있다(부산일보, 2009). 또 여행사가 준비한 관광코스도 경주에 집중되어 있어 관광객들이 부산에 머무는 시간은 극히 제한적이 된다. 국제크루즈선의 운영특성상 기항항에서 체재시간의 짧음은 피할 수 없는 문제이지만 맞춤형 관광인프라 구축, 관광코스 개발, 장기간 체재유발 관광프로그램의 개발 등을 통해 경제적 부가가치를 높일 대안을 마련하는 일이 중요과제가 되고 있다.

이처럼 크루즈의 부산항 기항횟수가 외부영향요인에 좌우되는 이유는 부산이 자체매력을 가진 관광지가 아니므로 한국방문을 원하는 관광객들을 위해 잠시 들리는 중간기항지의 역할만 하기 때문이다. 이런 상황에서 최근 부산시는 2010년 부산입항 국제크루즈선은 개항이래 최대 규모인 77회 10만 명이 넘었는데 이것은 2009년 대비 회수로는 2.3배, 인원수로는 4배가 증가한 수치이다(부산항만공사, 2011). 2011년은 특히 세계최대 크루즈선사들인 미국 로얄 캐리비언사와 이탈리아 코스타사에서 16회 입·출항하였거나 할 예정되어 있으며 일본 항만 중심인 프린세스 크루즈사도 주요기항지를 부산항으로 바꿔 운항하고 있다. 비록 2011년 공경대지진으로 인해 기항예정이었던 크루즈선사가 기항을 취소하였으나 세계 유명선사들이 이처럼 부산을 모항으로 삼고 기항한다는 사실은 부산이 동북아크루즈시장의 허브로 도약할 수 있는 호기이므로 부산항은 준 모항 형태를 갖출 수가 있다.

앞의 여러 자료에서처럼 한국의 크루즈관광객 입항객수는 매년 조금씩 증가하고 있으나 경쟁국가인 중국, 일본, 싱가포르 등에 비하면 매우 낮은 수치에 있어 한국이 크루즈시장의 메카로 자리 잡을 수 있는 정책적 대안이 마련될 필요가 있다.

4. 한국 크루즈관광의 아웃바운드수요분석

크루즈 관광수요인 크루즈관광 아웃바운드(outbound)에 영향을 미치는 요소는 개인 소득수준(個人所得水準), 해당국의 경제성장(經濟成長)의 정도, 해외여행에 대한 인식, 여행비용, 가능여가시간 등인데 한국의 크루즈관광수요는 크루즈관광 인바운드와 함께 점차 증가하는 추세에 있다.

한국인들이 주로 이용하는 노선은 지중해 유럽, 북미 알래스카, 아시아지역인 것으로 조사되고 있으며 특히 프랑스, 스페인, 이탈리아, 그리스, 몰타, 터키, 크로아티아를 순항하는 남(南)지중해 노선과 북미(北美) 알래스카 노선이 가장 인기가 높은 것으로 조사되고 있다.

북미 알래스카 일정은 미국의 시애틀과 캐나다 밴쿠버를 모항으로 출발하는데 알래스카 허버드 빙하(氷河)를 관광하는 크루즈노선으로 오염되지 않은 자연중심의 경관관광(景觀觀光)으로 구성되어 있다. 또한 아시아지역의 대표적인 일정은 동남아시아의 싱가포르, 푸켓, 페낭, 랑카위, 홍콩 등을 순항하는 노선으로, 국내 여행사 대부분은 홍콩과 싱가포르를 출발하는 이 노선을 중심으로 송객을 하고 있다.

최근 우리나라 크루즈 아웃바운드시장의 큰 변화의 하나는, 크루즈관광객의 연령다양화와 그룹중심의 관광에서 개인여행으로의 전환과 함께 크루즈관광객의 60%정도는 50~70대가 차지하고 40대의 전문직 종사자, 자영업자, 신혼여행객(新婚旅行客) 등이 계속 증가하고 있다는 점이다(크루즈 인터네셔널, 2009).

또 다른 특이점은 과거 클럽메드(Club Med)와 같은 인지도가 높은 개인관광상품을 이용한 경험자들을 중심으로 크루즈관광이 증가추세에 있고, 향후에는 최소한 영어 의사소통이 가능한 가족단위여행객(家族單位旅行客) 중심의 20~30대 층의 수요가 증대될 것으로 예상된다. 이러한 크루즈관광이용 연령층의 다양화와 개인여행객의 증가현상은 세계적인 추세이다.

이러한 추세의 변화와 함께 크루즈 아웃바운드의 증가현상은 최근 부산을 모항으로 하는 크루즈운항의 증가추세에서 잘 확인되고 있다.

미국 마이애미에 본사를 두고 39척의 크루즈선을 운영하고 있는 로얄 캐리비안사의 레전드호(6만9천 톤, 2066명 탑승)가 2010년 3월 부산-상해-나가사키-가고시마-후쿠오카-부산을 순항하였고, 이탈리아 국적의 최대 선사인 코스타나사가 오는 7월과 8월 클라시카호(5만3천 톤, 1천6백명 탑승)를 부산-후쿠오카-가고시마-상해-부산을 운항할 예정이며, 또 동사 소속인 코스타 티카코호(5만3천 톤, 1천6백명 탑승)도 부산-천진-제주-후쿠오카-부산 노선을 항행할 것으로 예정되어 있어 한국의 크루즈관광객은 더욱 증가할 것으로 전망된다.

5. 한국 크루즈관광의 저해요인

크루즈관광산업의 발전으로 해당항만과 지역 그리고 국가에 미치는 경제적 효과는 직·간접적 파급효과로 나타나며 크루즈선 건조시장에도 진출하는 기회를 가질 수 있으므로 경제적 파급효과는 매우 크다. 더구나 크루즈관광산업은 관광객의 직접소비 외에도 외화획득효과, 조세수입효과, 고용증대효과, 무역증진효과 및 지역경제 활성화 등을 기대할 수 있어 국가적인 차원에서 그 개발과 추진을 실행할 필요가 있다.

현재 크루즈관광산업은 북미와 관광선진국을 중심으로 활성화되고 있으나 한국의 경제성장력과 국민소득 증가 추이 등을 감안하면 한국에서도 크루즈관광산업이 활성화될 수 있는 기초적인 요건은 어느 정도 갖추었다고 평가할 수 있다. 그러나 면밀히 검토해 보면 크루즈관광산업의 발전을 가로 막고 있는 여러 저해요인이 많음을 확인할 수 있다.

그것은 먼저 한국은 반도해양국가로서의 지리적 장점, 태평양 횡단의 연계 지점, 관광매력의 상호 보완성 등의 장점을 가지고 있으나 아직 크루즈관광에 대한 문화적 인식이 낮은 문제점을 지적할 수 있다(하명신·박경희, 2007). 이와 함께 한국의 크루즈관광산업의 발전을 위해서는 무엇보다 크루즈선의 기항과 수용태세의 개선 그리고 크루즈선 접안시설 확충이 시급한 과제이다. 크루즈선사들은 전용접안 시설이 부족하여 한국기항 자체를 회피하고 있고, 일부 항구는 10만톤급 이상의 대형크루즈선의 접안 자체가 불가능한 실정에 있음을 주목해야 한다.

현재 부산항만 유일하게 크루즈전용 선석이 마련되어 있으나 크루즈관광산업을 활성화시킬 만큼의 연계항만들과의 크루즈선 계류 및 정박시설, 부대서비스 시설, 크루즈전용 여객터미널, 그리고 전용선석이 제대로 구비되어 있지 않다. 이러한 것들도 큰 문제이지만 이 산업을 발전시키려면 관련 근거법, 부대시설 인허가 절차의 간소화, 항만출입국절차의 간소화 등의 법적·제도적 지원이 우선되어야 하는데 그러한 법과 제도의 정비가 마련되어 있지 않은 것도 저해요인으로 지적할 수 있다(김홍섭, 2008).

다음으로는 크루즈관광객의 입국절차 간소화의 문제이다. 크루즈관광의 특성상 관광객들은 여러 나라를 거치면서 수차례의 입국과 출국절차를 밟는데 이들이 일반관광객들과 같은 절차를 거친다는 것은 어불성설이다. 일반관광객들과 차별화된 편리한 수속절차가 신속히 그리고 특별히 마련되어야 한다(김경희, 2008). 이들이 복잡한 입국절차와 입항 시 오랜 대기시간을 갖는다는 것은 한국의 크루즈관광산업의 후진성을 보여주는 확실한 모습이 아닐 수 없다.

한국은 매력적인 역사문화유적을 크루즈관광상품으로 개발할 수 있는 잠재여건을 많이 갖고 있음에도 이를 적극적으로 개발하지 못하는 문제점과 함께 크루즈상품요금의 고가를 지적할 수 있다(최용훈, 2008). ‘크루즈 존(cruise zone)’이라 불리는 유럽의 크루즈시장은 정기적이고 편의치적선을 이용한 원가절감으로 승선요금이 1박당 1백 달러

수준이지만 한국시장에서는 2백5십 달러 수준이므로 한국인들 크루즈관광은 많은 비용이 소요된다는 인식이 강해 비대중적인데다 크루즈의 연계코스 구성에서도 미흡한 점이 많이 발견되고 있다.

특히 연계관광프로그램은 문화관광부, 관광공사, 지방관광기관 등의 정부기관과 여행사와 같은 민간업체들이 크루즈선사와 연계해서 개발을 해야 하는데 그렇지 못하다는 것이다(박영기, 2010). 뿐만 아니라 체험관광과 역사문화 유적관광을 각 기항지의 특색에 맞도록 구성하고 육상 및 항공 교통편의 접근성도 고려된 상품개발이 필요한 시점이다.

<표 4> 한국 크루즈관광의 저해요인

크루즈관광산업의 주요 저해요인	<ul style="list-style-type: none"> · 크루즈산업에 대한 낮은 문화적 인식 · 부족한 크루즈선 접안시설 · 복잡한 크루즈관광객의 입국절차와 긴 대기시간 · 크루즈관광상품 부족
---------------------	--

각주 : 하인수(2005), 하명신·박경희(2007), 김경희(2008), 최용훈(2008), 김홍섭(2008) 박영기(2010) 등의 선행연구를 바탕으로 논자제구성

IV. 한국 크루즈관광의 미래전략

현재 우리나라는 크루즈선의 접안에 필요한 전용부두와 크루즈승객의 편의 제공을 위한 크루즈터미널 등 항만기반시설이 경쟁국인 일본, 홍콩, 싱가포르와 비교해 크게 부족하고 크루즈 기항지의 크루즈선 접안시설, 크루즈 승객의 출입국 수속과 외국어의 소소통, 크루즈 연계관광 등에서 불편하거나 미비한 점이 많은 점이 사실이다.

거시적이고 장기적인 관점에서 향후 한국 크루즈관광산업의 발전을 위해서는 개선되거나 해결되어야 할 점이 전술한 것 외에도 한 두 가지가 아니다. 먼저, 정부 또는 지방 단위로 크루즈관광산업의 발전을 위한 마스트플랜의 수립이 선결과제이다(김홍섭, 008). 현재는 크루즈관광산업 발전을 위한 정책수립이 문화관광부와 해양수산부가 이원화된 상태에 있어 정책실행과정에서 여러 문제점이 노증되고 있다. 크루즈관광산업의 메카인 부산의 경우, 유관기관인 부산광역시 문화관광국, 항만수산국, 경제진흥실 그리고 부산항만공사 등이 서로 긴밀하게 협조하여 업무를 수행할 통합기구를 발족할 필요가 있다. 이 기구를 통하면 각 기관간의 마케팅 및 협조체제 그리고 업계관계자들로 부터도 의견수렴이 가능해 통합적 체계적인 부산 크루즈관광산업 발전을 위한 실천적

인 마스트플랜의 수립과 실행이 가능해 질 것이다.

둘째, 크루즈선 기항 전용부두의 확충이 시급하다. 정부는 크루즈 전용부두시설을 갖춘 부산항(8만 G/T급)을 2020년까지 항만별 개발계획을 수립해 놓고 있으나 최근 국제 크루즈 승객의 급속한 증가추세와 수요에 부응할 수 있도록 제주항(8만 G/T)과 인천항(5만 G/T)을 우선적으로 건설하는 정부의 정책적 결단이 요구된다. 2011년 현재 여수항과 인천항이 크루즈 전용부두를 추진하고 있으나 국제규격에 맞는 규모의 건립이 시급하다. 이와 같이 크루즈선의 기항 전용부두가 부산항, 제주항, 인천항, 여수항 등 다수 건립이 완공되면 국내 크루즈관광상품의 개발이 가능할 것이다. 또한 크루즈선의 국내항만기항 시에 선박입항료(선박입항료 및 접안료), 정박료 등의 항만시설 사용료도 감면 적용하는 조치가 요망된다. 또 장기적 관점에서 크루즈관광산업의 활성화에 기여할 수 있는 민간사업체를 선정, 이들이 터미널을 운영, 관리하도록 하는 방안도 모색할 필요가 있다.

셋째, 국내크루즈선사의 육성기반을 조성해야 한다. 한국 크루즈관광산업이 성장, 발전하려면 관련기업들을 육성해야 한다. 그래서 이 산업에 속해 있는 기업 당사자들의 커뮤니케이션, 상호교류 그리고 정보교환 등을 위한 장을 마련하고 이 기업들이 보다 효과적·효율적으로 성과를 달성하도록 여건을 조성해 주어야 한다. 그 구체적인 방안으로, 한국국적 선사가 국제크루즈선사의 선박을 확보, 운용할 수 있도록 지원 대책을 강구하는 한편 한국 국적선사에 선원을 고용할 경우, 고용범위기준을 완화해 주는 정책 그리고 외국인 여객운송사업자가 ‘공해상 크루즈사업’을 할 수 있도록 해운법 특례조항을 신설하는 것 등이 여기에 포함될 수 있다.

넷째, 크루즈관광객을 통과여객으로 인정하는 출입국심사 간소화제도의 도입이 시급하다. 크루즈관광객은 입국목적이 아니라 하선 후 재승선(再乘船)하므로 통과여객으로 인정하는 선상입국심사 상시화 하는 제도가 도입되어야 지금까지 출입국수속을 위한 대기시간의 지연과 복잡한 입국절차는 하선을 하락의 중요 요인임을 인식할 필요가 있다(하명신·박경희, 2007).

다섯째, 크루즈선상에서와 크루즈선사에 대한 홍보활동의 강화가 필요하다. 크루즈관광객의 하선율을 높일 선상홍보활동의 강화와 연계프로그램의 개발, 한국행 크루즈참가 제고를 위한 해외홍보망의 구축과 크루즈본사를 상대로 홍보관측활동을 강화할 필요가 있고 크루즈기항 인센티브제도의 도입이 시급하다. 크루즈 선상홍보활동은 크루즈가 한국에 도착하기 전의 선상활동으로서 기항지 정보제공 및 관광지 안내홍보가 이루어지므로 한국 관광동기를 유발시키고 기항지 하선율을 높일 수 있다. 지금까지 하선관광객의 활동은 기항도시주변의 관광과 쇼핑 등에 한정되었으나 이제부터는 식음료와 숙박서비스도 경험하게 하는, 관광산업 부가가치창출을 위한 체계적인 프로그램의 구성

과 한국 고유의 문화를 체험할 수 있는 고부가가치 체험형 관광프로그램을 개발해야 한다. 관광상품개발대상은 크게 도시관광자원과 문화관광자원 두 가지이지만, 특히 관광지의 역사와 문화는 특색이 있는 유적지와 문화를 반영하여 크루즈기항의 증가를 유도함을 주목해야 한다. 이것은 주제관광의 한 형태인 지중해관광이 역사문화크루즈의 대표적인 사례라는 데에서 확인할 수 있다.

여섯째, 크루즈노선의 확충과 국제크루즈선의 모항유치에 노력하고 연계관광벨트를 연결할 노선개발이 요구된다. 크루즈관광산업의 경제적 파급효과는 모항과 기항지 간에 갭이 크다. 그래서 부산이 만약 국제크루즈선 모항이 되면 관광객들은 하선해서 관광을 즐길 것인데 이 때 한·중·일을 연결하는 크루즈노선을 확충하거나 또는 이들을 흡수할 초단기 맞춤형 관광프로그램의 개발도 필요하다. 특히 이들은 시간제약상 일반관광객과 다른 특성이 있으므로 이들에게 적합한 원 스톱 서비스(one stop service)관광프로그램을 개발하는 것도 필요하다.

일곱째, 체계적인 크루즈전문인력 교육프로그램의 실행과 활성화가 절실히 요구된다. 크루즈승객의 국적이 다양하다는 점을 고려할 때 우선 기항지마다 영어, 중국어, 일본어를 유창하게 구사할 수 있는 사람을 배치하여 한국 기항지의 단점의 하나인 의사소통문제를 해결해 주어야 한다. 크루즈전문인력의 양성은 외국어 교육을 통해 유창한 언어로 크루즈 상품과 관광지를 소개하고 크루즈서비스에 대한 전문지식을 함양할 목적으로 실행되어야 한다. 이와 함께 기항지마다 특징적인 지역문화를 잘 소개, 전달할 수 있도록 자원봉사제도도 적극 활용할 필요가 있다.

마지막으로, 지금까지 크루즈관광산업은 북미와 일부 선진국들을 중심으로 진행되어 온 것이 사실이나 향후 동북아시아지역에서의 성장잠재력이 크게 예측되므로 단기적인 한국 크루즈관광산업의 발전을 위해서는 한·중·일 연계상품을 개발해야 한다. 이 상품의 성공적인 개발과 운용을 위해서는 여러 공공기관과 민간분야 간의 협력이 필요한데 각 부분의 역할을 정리하면 <표 4>와 같다.

<표 4> 한·중·일 연계크루즈상품 개발을 위한 공공과 민간분야의 과제별 역할

분야	과제	세부내용	추진기관
공공 부문	공동협력체계구축	*한·중·일 협력체계구축과 정부와 민간협력 체계의 구축과 실현	문화관광부, 지자체
	기존항만시설의 개보수	*기존 여객터미널의 개보수와 크루즈계류시설 및 정박시설 확보 *크루즈선 부대서비스 시설확보	해양수산부, 지방항만청
	크루즈전용터미널 건설	*크루즈전용 여객터미널 및 전용선석 건설 *크루즈선 부대서비스 시설설치	해양수산부, 지방항만청
	기항지주변의 수용태세정비	*숙박시설, 관광정보시설, 편의시설의 확충과 인접지역의 교통연계망 확충	문화관광부, 건교부, 지자체
	관련법과 제도정비	*크루즈사업 근거법 정비 *크루즈선내 부대시설 인허가 절차 간소화 *크루즈선내 카지노업 허가기준 개선 *크루즈관광객 입국절차 간소화	해양수산부, 문화관광부, 출입국관리소, 세관, 검역소
	재정지원과 세제감면	*크루즈선의 도입과 건조비용의 지원 *크루즈기항지 수용태세개선과 지원 *정기크루즈선 항세 감면과 크루즈업자 법인세 감면	해양수산부, 지방항만청, 문화관광부, 건설교통부, 재정경제부
민간 부문	해외홍보지원, 민간기업사업진출	*크루즈관광상품의 해외홍보 지원 *크루즈선의 도입과 크루즈관광 상품개발	한국관광공사, 크루즈사업자
	관련업체협력체계 구축	*관광 및 해운관련업체와의 협력체계 구축 *지자체와의 협력체계 구축	관련사업자 등
	판매, 예약시스템구축	*다각적인 유통망 구축 *전자판매 및 예약시스템 구축	관련사업자 등
	정보제공 및 상품홍보	*크루즈관광정보 제공 및 홍보 *크루즈관광에 대한 소비자 인식제고	관련사업자 등

V. 결론 및 제안

크루즈관광산업은 21세기 문화관광의 핵심이자 블루오션으로 국가의 중요한 성장동력산업의 하나이다. 그리하여 크루즈관광산업은 전 세계적으로 최근 수년 동안 연평균 8.1%의 성장률을 나타내고 있으며, 2010년에는 1천7백7십만명이 되고 아시아지역은 1백2십7만 명이 될 것으로 예상되고 있다(해양수산부, 2009).

이러한 크루즈관광객의 지속적인 증가로 크루즈시장은 확대되고 있으며 이처럼 증대된 크루즈수요를 흡수하기 위해 크루즈선사의 대형화와 선박의 대규모화가 동시에 진행되고 있다. 이에 따라 규모의 경제에 의한 선사의 효율적인 운영으로 수익성은 증대

되고 원가인하에 따른 요금의 인하로 크루즈시장을 계속 확대시키고 있다. 이의 결과 크루즈관광산업은 수익성이 높은 확실한 고부가가치 성장산업으로 발전하고 있다.

과거 크루즈관광은 특별한 고소득층과 노년층이 중심이 되어 이루어졌으나 여행일수 및 운항지역의 다양화 그리고 주제크루즈운영 등으로 이제는 가족여행, 신혼여행, 직장단체여행 등 다양한 형태의 여행객들이 이용하는 추세로 변화하고 있다. 전 세계적으로 운항지역의 자연풍광, 역사와 문화유물, 풍물 등을 관광대상으로 하는 관광객이 늘어나고 있는 것이다. 이러한 추세를 미리 파악한 북미유럽과 미국은 물론이고 아시아지역의 일본, 중국, 싱가포르, 말레이시아 등은 민관이 합심하여 크루즈의 발전에 적극적인 노력을 경주하고 있으나 한국의 크루즈관광산업은 초기발전단계에 있다. 따라서 크루즈관광산업에 대한 관심제고와 함께 미래에 이 산업을 중요한 수익원으로 인식하는 민관분야의 공감대 형성이 절실히 필요하다.

크루즈관광산업이 발전하면 외화획득, 조세수입, 지역경제 활성화 등의 경제적 파급효과 외에도 한국 조선 산업의 위상을 한 단계 더 높이는 계기를 마련할 수 있고 세계 조선기술의 최고 수준을 자랑하고 있는 한국 조선 산업의 활성화도 도모할 수 있는 계기를 마련해 줄 수 있을 것이다. 이런 점에서 보면 이제 한국의 크루즈관광산업의 육성은 여러 이유에서 필요한 정책적 과제가 되었다. 이 산업이 융성, 발전하려면 하드웨어, 소프트웨어, 시스템역량을 한층 배양하고 이를 위한 투자와 제도적 지원이 절실하다. 이것은 정부 및 유관기관들의 노력만으로는 되지 않는다. 각계각층 관계기관들의 다각적인 관심과 협력이 절실히 요구된다. 거기에는 여러 대안이 있겠지만 무엇보다 정부는 크루즈관광산업과 관련된 법규의 규제완화와 제도적 개선을 도모하고 이 산업의 육성을 위한 발전계획을 수립, 추진하는 일이 우선 과제가 되어야 한다.

이와 함께 크루즈관련기관은 크루즈선 국내기항 확대와 많은 크루즈관광객을 국내로 유치하기 위해 대외적인 홍보와 촉진활동을 효과적으로 전개해야 한다. 뿐만 아니라 크루즈관광객의 입항 시 입국심사를 면제해 주거나 통과여객으로 취급하는 간소화 조치를 취해관광객의 하선율을 높여야 한다. 무엇보다 중요한 것은 한국관광지의 매력과 우리의 역사와 문화가 담긴 관광 상품을 개발하는 일이다, 그리하여 크루즈관광객들이 기항지역에서 체험형 관광프로그램을 즐길 수 있도록 유도해야 한다.

이러한 제안들이 한국 크루즈관광산업의 육성과 발전을 위한 정책에 반영되고 실천될 때 크루즈선의 수용태세가 확실히 확립되고 크루즈관광객들의 인바운드 활성화도 크게 기대할 수 있을 것으로 사료된다.

참고문헌

- 김경희, “한국 크루즈산업의 발전방향에 관한 연구”, 『호텔경영학연구』, 제17집 제1호, 2008, 200-202.
- 김도영, “크루즈(Cruise)여행 선택속성에 기초한 마케팅전략에 관한 연구”, 『Tourism Research』, 제22호, 2006. 27-47.
- 김혜숙, “우리나라 크루즈관광에 관한 연구-국내사업을 중심으로-”, 『관광정책학연구』, 제10집 제1호, 2004, 23-43.
- 김홍섭, “크루즈(Cruise)산업의 활성화를 위한 마케팅전략에 관한 연구-인천항의 경우-”, 『한국항만경제학회지』, 제24집 제4호, 2008, 407-441.
- 문화관광부, 『관광동향에 관한 연차 보고서』, 문화관광부, 2007.
- 박기홍, 『한중일 연계크루즈 관광사업 추진방안』, 한국관광연구원, 1999, 87.
- 박봉규, “크루즈컨벤션이 지역경제에 미치는 영향”, 『컨벤션연구』, 제7집 제2호, 2007, 108-109.
- 박영기, “크루즈관광 상품속성이 관광만족에 미치는 영향-일본방문 한국인 관광객을 중심으로-”, 『관광연구』, 제25집 제1호, 2010, 439-459.
- 백현, “크루즈 관광상품에 대한 중요도-성취도 분석 및 행동의도에 관한 연구”, 『관광연구저널』, 제24집 제3호, 2010, 207-220.
- 부산일보, 『크루즈의 경제적 가치』, 2006. 11. 22, 14.
- 부산일보, 『지난해 크루즈 관광객 천2백1십만 명』, 2007, 3. 23, 15.
- 부산항만공사, http://www.busanpa.com/Service.do?id=bptguide_ic_01, 2011.
- 신동찬, 『크루즈기항지의 매력상평가 연구-중국인 관광객 중심-』, 경기대학교 대학원, 석사학위논문.
- 이경모, 『크루즈산업의 이해』, 서울: 대왕사. 2008.
- 이태우, “크루즈항으로서의 성공요인에 관한 연구”, 『해상교통정책』, 12월호, 1998.
- 이태희·한혜숙, “신기성 욕구수준에 따른 관광목적지 브랜드 가치 비교연구-일본인 outbound 관광객을 중심으로-”, 『관광연구저널』, 제19집 제1호, 2005, 231-247.
- 제주특별자치도, 『국제크루즈 유치확대 시장조사 및 전략수립』, 2009.
- 조선일보, 『국제크루즈 부산항 방문 크게 늘어난다』, 2010. 2 16, A27.
- 조선일보, 『즐겁게 주머니 ‘터는’ 일본』, 2010. 4. 22, D2.
- 최용훈, “크루즈 관광산업 활성화 방안 연구”, 『여행학연구』, 제29호, 2008, 107-126.
- 하명신·박경희, “동북아 크루즈산업의 현황과 발전방안”, 『한국항만경제학회지』, 제23집 제3호, 2007, 127-148.
- 하인수, “국내크루즈산업 장애요인”, 『관광연구저널』, 제19집 제3호, 2005, 497.
- 하인수, “크루즈 브로셔에 관한 콘텐츠분석 카리브와 알래스카를 중심으로”, 『호텔경영연

- 구』, 제15집 제4호, 2006. -
- 한국해사문제연구소, “크루즈관광산업 현황과 국내크루즈 활성화 과제”, 『해양 한국』, 2008, 8-112.
- 한국해양수산개발원, 『크루즈관광산업의 발전기반 조성방안』, 2008, 20-23.
- 해양수산부, 『해양관광진흥을 위한 종합계획 수립연구: 해양수산부의 해양관광개발 추진전략』, 2008, 184-198.
- 해양한국, “동북아크루즈 성장잠재력”, 『해양한국』, 1월호, 2007, 74-76.
- 한철환, “아시아 크루즈시장의 성장잠재력 및 시사점”, 『해양수산동향』, 제905호, 1998.
- 황진희·홍장원·김은수, 『크루즈 관광산업 발전기반 조성방안』, 한국해양수산개발원, 2006.
- 홍성인, “크루즈선의 시장현황과 한국의 진출전략”, 『산업경제분석』, 3월호, 2006, 30-39.
- Cruise Lines International Association, 2006 Cruise Market Profile, Cruise Lines International Association, 2006.
- Douglas Ward, *Ocean Cruising and Ships*, Berlitz, 2006, 26-29.
- Dwyer, L. and Forsyth, P., “Economics Significance of Cruise Tourism,” *Annals of Tourism Research*, vol.25 No.2, 393-415.
- European Cruise Council, *The ECC Annual Review Book*, 2007, 48-49.
- Gold Hal, *The Cruise Book*, Delmar Publishers Inc., 1999.
- Kendall, L., *The Business Of shipping*, Cornell, Maritime Press. 2007.
- Lee, J. D. and Ryu, J. S., “A Study on Sustainable Cruise Tourism and Its Impacts”, *Journal of Korea Port Economic Association*, Vol.26 No.4, 2010, 247-268
- Ocean Shipping Consultants, *The World Cruise Shipping Industry to 2020*, 2009, 16-18.
- Royal Caribbean International, *Specialist Manual Royal Caribbean Cruises*. Royal Caribbean International, 2009.
- Royal Institution of Naval Architects, “Cruise plus Ferry 2008 Report”, *The Naval Architect*, Vol.1, No.6, 2009, 59-62.
- Seatrade Communication Ltd., *A Worldwide Analysis to 2015*, Seatrade Communication Ltd., 2006.
- Tony Peisley, *The Future of Cruise Boom or Bust? A Worldwide Analysis to 2015*, Seatrade Communications Ltd., 2006, 109-210.
- UNWTO, *Tourism 2020 Vision*, UNWTO, 2010.

국문 요약

한국 크루즈관광의 현황과 미래전략

장준호 · 허범영 · 정익준

본 연구의 목적은 한국의 크루즈관광산업이 당면하고 있는 문제점들을 지적하고 해결방안을 제시하여 한국의 크루즈관광산업의 성장과 발전을 도모하기 위함이다. 이 과정에서 크루즈선 기항지로서 한국의 현황과 장단점, 크루즈선의 수용 및 항만시설의 내용, 크루즈이용객의 출입국 수속문제, 크루즈 연계관광프로그램 등과 관련한 문제점들을 분석하고 효과적인 해결방안을 제시하였다. 한국 크루즈관광산업의 미래전략으로는 첫째, 중장기적인 마스트플랜의 수립, 둘째, 크루즈선 전용부두의 확충, 셋째, 국내크루즈선사의 육성기반 조성, 넷째, 출입국심사 간소화제도 도입, 다섯째, 크루즈선사에 대한 홍보활동의 강화, 여섯째, 크루즈노선의 확충과 연계관광벨트 개발, 일곱째, 크루즈전문인력 교육프로그램 활성화, 여덟째, 한·중·일 연계상품 개발 등이다. 이러한 제안들이 한국 크루즈관광산업의 육성과 발전을 위한 정책에 반영되고 실천될 때 크루즈선의 수용태세가 확실히 확립되고 크루즈관광객들의 인바운드 활성화도 크게 기대할 수 있을 것으로 사료된다.

핵심 주제어 : 크루즈관광산업, 크루즈관광상품, 미래전략