

크루즈 항만의 성공요인에 관한 연구

이충배* · 이종구** · 노진호***

A Study on Key Successful Factors of Cruise Port

Choong Bae Lee · Jongkoo Lee · Jinho Noh

Abstract : Along with a general growth in living standards there has been a corresponding increase in the demand for tourism. Cruise based tourism, in particular, has become one of the most dynamic and dramatic growth sectors in the tourism industry over the last 20 years, including in the Northeast Asian region. In line with the growth of passenger numbers, the number of cruise ships and their berth capacities has increased significantly since the late 1970s. Korea, as a peninsular nation, has also experienced a rapid growth in cruise passenger numbers. The national economy has greatly benefited from this as the industry acts as an income generator, creating new jobs and potential investments and in developing local tourism. Ports play an important role in the development of any national cruise industry, providing not only ship berths but supply and bunkering facilities and a gateway to local tourism opportunities. The selection of the optimal cruise port location is an important and complex problem because the decision makers have to consider a large number of criteria which have a significant effect on the economy, environment, human life, and society. This paper investigates those criteria that are significant in developing a successful cruise port by employing a questionnaire survey of major cruise port users - shipping companies and tourism companies. The ports, surveyed in this study are Busan, Incheon, Yeosu and Jeju. All have been identified as important potential cruise ports in the Korean Government's 'The 3rd Port Basic Plan (2011-2020)'.

Key Words : Cruise Industry, Cruise Port, Port Selection, Cruise Tourism, AHP

▷ 논문접수: 2013.05.15 ▷ 심사완료: 2013.06.20 ▷ 게재확정: 2013.06.25

* 중앙대학교 국제물류학과 교수, cblee@cau.ac.kr, 031)670-3233, 대표집필

** 중앙대학교 무역물류학과 박사과정, cold@coldheat.biz, 02)820-6361, 공동저자

*** 중앙대학교 무역물류학과 박사과정, nojinoon@naver.com, 031)670-3365, 공동저자

I. 서론

전 세계적으로 사람들의 삶의 수준이 높아지고 관광 형태도 다양화됨에 따라 새로운 관광대상으로 크루즈 관광산업이 빠른 속도로 성장하고 있다. 동 산업은 최근 가장 높은 성장을 구가해 온 해운 및 관광산업 분야 중 하나이고, 21세기에도 가장 역동적이고 유망한 성장산업으로 주목되고 있다(문화관광부, 2006). 국제크루즈선사협의회는 지난 20년간 크루즈 관광 수요는 연평균 7.6%의 성장해 왔으며 전 세계 크루즈 관광객이 2000년 1,010만명에서 2011년 1,920만 명으로 증가하고 오는 2015년에는 2,500만명에 달할 것으로 전망했다(CLIA, 2011). 아시아지역은 지속적인 경제성장과 더불어 해외 관광에 대한 관심이 높아지고 있을 뿐만 아니라 관광 목적지로서의 매력도 증대되면서 지역내 크루즈 이용 인구도 급증하고 있다. 월스트리트 저널에 따르면 아시아 크루즈 시장의 비중은 2007년 기준으로 세계 전체의 5%에 불과하지만 2010년에는 40% 증가하여 1.5백만을 증가할 것으로 예상했다. 우리나라의 경우 크루즈 관광객의 수는 2006년 3.3만명에서 2010년 17.5만명으로 증가하였고, 2020년에는 28.5만명으로 예상되고 있다. 이러한 변화와 더불어 많은 국가들과 지방자치단체들은 크루즈 관광객 유치에 관광상품의 개발과 더불어 크루즈 선박을 유치할 수 있는 터미널의 건립을 적극적으로 추진하고 있다.

우리나라의 경우 최근 지역단체를 중심으로 크루즈 관광객을 유치하기 위한 많은 노력들이 이루어지고 있으며 크루즈 항만의 개발에 적극 나서고 있다. 특히 관광자원이 풍부하고 항만 여건이 양호한 부산, 인천, 제주, 여수 등을 중심으로 크루즈선 유치를 위해 꾸준한 마케팅 활동을 펼치고 있다. 정부차원에서도 동북아 지역에서의 크루즈 시장의 확대에 대응하여 국적 크루즈 산업의 경쟁력을 확보하기 위한 크루즈 선박 전용항만개발, 크루즈 선상 카지노 허가 등과 같은 정책 방안을 수립하여 추진해 나갈 계획이다. 이는 크루즈 산업이 가지는 경제적 파급효과가 높을 뿐만 아니라 향후 빠르게 성장해 나갈 산업으로 인식하고 있기 때문이다.

크루즈 항만은 크루즈 선박이 접안할 수 있는 시설을 갖춘 항만으로 성공적인 항만이 되기 위해서는 항만시설과 같은 인프라뿐만 아니라 관광 자원이 풍부한 지역과 연계가 되어 있어야 하고 환경요인 등을 고려해야 하기 때문에 복잡한 요인들이 작용한다고 할 수 있다.

본 논문에서는 선행연구를 바탕으로 크루즈 항만의 성공요인들을 도출하고 국내 크루즈 항만으로 유망한 항만을 대상으로 성공 가능성에 대한 시사점을 제시하고자 한다. 요인 도출을 위해 본 연구는 크루즈 산업에 직접적으로 투자할 해운선사들을 대상으로 요인의 중요성에 대한 인식을 설문 방법에 의해 조사하였다. 이는 크루즈 산업의 핵심

은 크루즈 항만의 여건에 있을 뿐만 아니라 기항을 결정하는 것은 선사이기 때문에 보다 실질적인 접근이라고 판단하였기 때문이다.

그리고 도출된 요인의 상대적 중요도를 바탕으로 국토해양부의 제3차 전국항만기본계획(2011-2020)에서 제시한 항만들을 대상으로 성공 가능성을 비교·분석하여 발전방안에 대한 시사점을 제시하고자 하였다.

II. 크루즈 항만의 이론적 고찰

1. 크루즈항만의 개념 및 특성

(1) 크루즈의 개념과 크루즈 산업

크루즈(cruise)는 네덜란드의 선원들이 건너다(Cross) 또는 횡단하다(Traverse)는 의미로 사용한 'Kruisen'에서 기원하였으며(Gold, 1990), "선박을 이용한 여행(이경모, 2004)"으로 상업적 목적이 아닌 일상에서 벗어나 여가를 즐기기 위한 목적으로 선박을 이용하여 여행하는 것이다. 이에 따라 크루즈는 '운송보다 순수관광목적의 여행으로 국내외항을 정기 또는 부정기적으로 운항하는 선박에서 다양한 등급의 숙박·음식 및 식당시설, 다양한 위락활동 등에 필요한 시설을 갖추고, 수준 높은 관광 서비스를 제공하면서 기항지를 안전하게 순항하는 여행'으로 정의할 수 있다.²⁾ 즉, '100인 이상이 승선할 수 있는 선박에서 1박 이상의 여행일정으로 여가를 즐기는 것'을 크루즈라고 한다(Lekakou et.al, 2005).

크루즈 상품의 범위로는 선상활동에서의 서비스뿐만 아니라 유람선 탑승 전후, 기항지에서의 관광을 포함해야 한다. 왜냐하면 많은 관광객들이 선상활동 뿐만 아니라 기항지에서도 보내는 시간이 많기 때문에 자유시간을 충분히 활용했는지, 관광객의 취향과 기항지 특성에 맞게 관광 상품을 잘 선택했는지도 크루즈 관광시 관광객의 만족도나 상품개발에 많은 영향을 주기 때문이다(김혜숙, 2004).

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 가지고 있다. 이런 특성들은 주요 국가의 항만과 그 배후 및 연계지역의 유명관광지, 유적, 자연경관을 둘러보고 체험한다는 점에서 그렇다. 이러한 특징에 더해 크루즈선의

2) 해운법 제2조 1항 및 2항에 의하면 크루즈 관광은 '국내항간, 국내항과 외국항간, 또는 외국항간을 13인 이상의 여객정원을 가진 5톤 선박으로 정기 또는 부정기적으로 운항하는 해상여객운송사업'으로 정의하고 있다.

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(장준호·허범영·정익준, 2011).

크루즈 선박은 여러 종류의 선박 중에서 여객선(Passengers Ships)의 한 종류로 정기여객선, 유람선, 크루즈로 분류되어 진다. 크루즈 선박과 정기여객선은 <표 1>과 같이 운항방식, 객실등급, 선박시설, 예약 관리, 승무원 서비스 등에서 다양한 차이가 난다.

<표 1> 크루즈 선박과 정기여객선의 차이

구분	정기여객선	크루즈
운항의 정기성	정기 운항	부정기 운항(일부 정기 운항)
객실 등급	적은 등급	다양한 등급
선박 시설	최소한의 숙박 및 식사시설 중심	호텔 또는 리조트 수준의 다양한 편의 시설
예약 관리	비교적 단순한 예약관리	복잡하고 장기적인 예약관리
승무원 서비스	승객안전과 운송 등 기본적인 서비스	승객활동을 중심으로 한 다양한 서비스 지향

자료 : 이경모, 『크루즈 관광산업의 이해』, 대왕사, 2004, p.11.

한편 크루즈를 운영하여 부가가치 활동을 영위하는 것을 크루즈 산업이라 한다. 크루즈 산업은 관광객의 소비지출 증대 및 항공사와 연계된 Fly & Cruise 등의 다양한 상품개발에 따른 항공, 해운, 조선, 항만, 관광, 문화 등 관련 산업에 긍정적인 영향을 미치고 있어 21세기 고부가가치 산업으로 각광받고 있다(문화관광부, 2006). 또한 크루즈 산업은 경제적 파급효과가 다방면으로 나타나는 데 해당 지역 또는 국가의 소득을 창출하고, 고용을 증진시키며, 목적지의 마케팅 활동을 제고하며, 잠재적 투자를 촉진하는 효과를 가져오기 때문에 각 국가들은 크루즈 산업에 대한 많은 관심을 가지고 있다(Vaggelas, 2011; Gui & Russo, 2013).

(2) 크루즈 항만의 개념과 유형

항만법상 항만은 “선박의 출입과 사람이 타고 내리거나 화물을 선박에 싣고 내릴 수 있는 시설이 구비된 항”으로 정의한다. 항만은 해상과 육지의 운송의 중계지로서 해상 운송수단인 선박이 안전하게 정박할 수 있도록 충분한 수심과 넓은 접안 시설, 하역 장비 및 창고, 화물장치장과 육상 교통과의 연계, 입출항에 필요한 세관 및 검역시설과 간접시설을 갖추어야 한다(김현덕·허윤수·백종실, 2009). 크루즈 항만은 유명한 크루즈 지역 또는 루트에 가까이 위치해야 하기 때문에 현재 또는 미래 크루즈 여정에 포

함되는 것이 크루즈 사업의 유치에 중요한 기준이 된다. 크루즈 항만은 운영적 특성에 따라 모항(Home Port, Embarkation Port), 기항항(Secondary Port), 거점항(Base Port)의 3가지 유형으로 나누어진다.

가) 모항(출항항)

모항은 크루즈선의 출항항으로서 기항항과 비교하여 관광을 위한 기능보다는 기초시설여건이 더욱 중요하며 여객을 위한 승·하선 시설, 수하물의 하역시설 뿐만 아니라 다른 운송수단과의 연계성이 좋아야 한다.

최근에는 초대형 크루즈의 운항에 따라 승객의 승·하선 및 수하물 처리에 많은 시간이 소요되므로 규모면에서 한 번에 많은 승객과 수하물을 취급할 수 있어야 하며, 위락환경의 제공이 가능해야 한다.

황진희(2008)의 연구에서 제시하고 있는 일반적인 크루즈 모항의 여건은 다음과 같다.

첫째, 도심의 관광자원, 문화적인 기반 구축, 레저 시설, 숙박 시설, 안전관리 시스템 등이 필요하다. 둘째, 항만의 크루즈 선박 접안시설, 크루즈 선박과 승객을 위한 서비스 터미널 등 인프라가 완비되어야 한다. 셋째, 타 도시와 연계성이 좋아 승객의 접근성이 좋아야 한다. 따라서 국제공항이 필요하고 항만과 공항이 지리적으로 인접해야 한다. 공항은 다양한 노선이 취항 하여야 하고 많은 인원을 동시에 수용 할 수 있는 시설과, 장비, 인력을 갖추어야 한다. 항공망이외에도 육상 교통망인 철도와 고속도로를 갖추어야 한다. 이 밖에도 크루즈 선박이나 승객이 필요로 하는 물자가 신속히 운반될 수 있는 물류망도 필요하다.

<표 2> 크루즈 모항의 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: 인천지역을 중심으로", 『월간 해양수산』, 해양수산개발원, No.291, 2008.

나) 기항항

기항항은 전 크루즈 항로선상에 위치해 있는 항만으로 크루즈 선에는 지속적인 항해를 위한 청수, 병커, 음식물 등의 선용품을 제공하고 승객들에게는 기항지 관광을 제공한다.

기항항은 크루즈 선박이 필요로 하는 서비스를 신속히 제공할 수 있는 항만부대 사업 등이 잘 갖추어져 있어야 하며, 세관(Customs), 출입국(Immigration), 검역(Quarantine)업무 면에서 선박이 자유롭게 출입이 가능한 항만이어야 한다.

또한 기항항에 승객들의 하선을 유도하기 위해서는 역사적으로 중요했던 지역에 위치한 항만이나 특유의 문화를 간직하고 있어야 하며, 좋은 기후를 갖추어야 한다. 무엇보다 중요한 것은 크루즈선이 기항항에서 오래 정박하지 않기 때문에 항만과 관광지 또는 시내 사이에 교통수단이 잘 발달되어 있어야 하고, 위치상으로 가까운 곳에 위치하여야 한다.

다) 거점항

거점항 또는 다목적항은 모항 및 기항항의 혼합형으로서 크루즈 선박의 모항이 되기도 하고 항해 중인 선박에게 기항항으로서의 서비스를 제공하기도 한다. 거점항은 모항에 비해서는 시설이나 규모가 크지 않고, 일반적인 기항항 보다는 보다 나은 편리를 제공한다.

거점항이 되기 위해서는 크루즈에 승·하선 하는 승객들에게 숙박시설 제공 및 공항에 근접해 있어야 하며, 공항과 거점항을 연결하는 대중교통과의 연계성이 필요하다.

(3) 크루즈 선사의 기항지 선정요건

선사들이 기항지를 선택하는 요인은 매우 다양하고 복잡하다고 할 수 있다. 기항지를 결정하는 중요 요인이 무엇인가에 대한 연구는 다양하게 진행되어 왔으며, 일반적으로 항만시설과 서비스 수준, 지리적 입지 및 비용 요인들을 주요 요인으로 꼽고 있다. 크루즈 선사의 경우도 기본 요건적인 측면에서 크게 다르지 않다. 즉 기항지 수익성 측면의 요건과 해당 항만이 제공하는 물류 및 운송 인프라 및 서비스 요건면에서는 유사하다. 그러나 일반 상업항만이 화물의 처리에 맞추어져 있는 반면 크루즈 항만은 관광객을 대상으로 하기 때문에 관광자원의 가용성이 특히 중요한 요인이 될 것이다.

<표 3> 크루즈 선사의 기항지 선정요건

구분	내용
상업적 측면	<ul style="list-style-type: none"> - 시장수요와 수익성 - 항구이용시 경제성과 질 - 해당지역에서의 경쟁상태 - 판매 네트워크의 가용성
물류·운송	<ul style="list-style-type: none"> - 기반시설의 기술적 조건(여객터미널, 수심, 부두길이·폭 등) - 항만서비스(항해, 예인 관련) - 타 항구와의 인접성

	<ul style="list-style-type: none"> - 기항지 및 인근지역의 관광서비스 및 레저시설 - 타 교통과의 접근성(공항·기차역과의 거리 등) - 연료·음식·식수 공급 가용성
이용객의 선호도	<ul style="list-style-type: none"> - 탑승객의 기항지 이미지와 선호도 - 관광매력물과 기항지의 육상관광 활동 - 현지시장의 크루즈 수요에 대한 시장성 - 신변안전 및 정치적 안정성

자료 : 김친중, 『크루즈 관광의 이해』, 백산출판사, 2006, p.225.

2. 크루즈항만 관련 선행연구

크루즈 산업은 국제관광 중에서도 가장 급성장하고 있는 부문 중 하나이다(Cruise Lines International Association, 2006). 이러한 크루즈 관광산업의 중요성에 따라 국내·외 학자들에 의하여 크루즈 산업의 특성 및 크루즈 항만 개발 등 다양한 관점의 많은 선행연구가 있었다.

(1) 크루즈 산업에 대한 연구

먼저 크루즈 산업에서의 경제적 효과 및 시장전략에 관한 연구로 Marti(2004)는 크루즈 관광산업의 확대와 크루즈선의 현황과 특성에 관하여 연구하였고, Guyer & Polland(1997)는 관광사업자와 크루즈 선사간의 거래비용 분석에 관한 연구를 통해 크루즈선사와 관광사업자 모두 안정적인 판매능력을 확보할 수 있는 방안을 제시하였다. Petrick(2005)은 크루즈 승선객의 세분화를 통한 가격 민감도에 대하여 분석하여 세분 시장에 따른 가격 수용범위와 세분화된 시장별 승선 요인을 도출하였고, Lloyd(2003)는 크루즈 선사의 시장전략으로 효율적인 승선 범위에 대하여 분석하였으며, Ward(2004)는 크루즈선의 관광시설을 종합적인 관광형태로 구별하였으며, 크루즈선의 성격과 승선객의 특성에 따른 관광상품을 개발해야 한다고 주장하였다.

크루즈 관광의 지리적, 사회문화적 관점에 관한 연구로는 Wood(2000)는 Caribbean Cruise 지역의 크루즈 관광 현황과 크루즈 선사의 특성에 대한 연구를 통해, 카리브해 인근의 크루즈 기항지 분석과 문화적, 정치적인 요인을 포함한 지리학적 특성을 중심으로 크루즈 관광의 경제적 효과를 제시하였다. Johnson(2002)은 크루즈 관광을 단기간의 관점보다 장기적인 측면에서 문화, 환경을 보존하는 지속가능한 관광으로 발전시킬 것을 제안하였으며, 크루즈 관광의 경제적 요인과 사회적, 문화적 중요성을 강조하였고, Marti(1990)는 지리와 크루즈항 선택과정의 연구에서 여정표(Itineraries)와 크루즈 항구 장소와 위치 상태를 크루즈항 선택에 영향을 미치는 가장 중요한 요인이라고 주장하였다.

(2) 크루즈 항만의 성공요인에 대한 연구

크루즈 항만의 성공요인에 관한 연구로 먼저 이태우(2002)는 잠재적인 크루즈 항만으로서의 여건으로 크루즈 전용터미널(편의시설, 주차시설, 전용선석 등), 항만시설(급유시설, 하역시설, 승객승하선시설 등), 교통의 연계성(육상교통연계성, 공항과의 근접성 등), 배후관광 기반시설(관광자원, 쇼핑센터 등)의 4가지 중요한 요인을 선정하였고, 각 요인마다 세부적인 요소들을 제시함으로써 크루즈 항만 개발방향을 제시하였다. 선진 크루즈항의 공통된 기간시설 및 기항여건 요인을 체계적으로 도출함으로써 향후 연구들에 기본적인 틀을 마련하였다. 하인수 외 1인(2002) 또한 항만시설과 비항만시설로 나누어 이태우의 연구와 비슷한 요인들을 제시하였고, 노홍승(2001), 김형일(2007), 황진회(2008), 김경희(2008)등의 연구자들은 항만시설과 교통의 연계성, 배후관광 시설요인 등의 인프라적인 요소와 더불어 크루즈 산업의 추진에 있어 효율적인 관리와 지원을 위한 법·제도적 측면에서의 출입국심사간소화, 선사에 대한 재정지원 및 세제감면을 통한 선사의 수익성 확보, 크루즈 전문인력양성 등의 요인을 크루즈 항만의 성공요인으로 제시하였다.

따라서 본 논문은 선행연구를 바탕으로 도출된 요인들을 계층분석법(AHP: Analytic Hierarchy Process)을 활용하여 상대적 중요도 분석을 제시함으로써 타 연구들과의 차별성을 두고자 하였다.

Ⅲ. 크루즈 시장 현황 및 항만 사례

1. 세계 크루즈 시장 현황

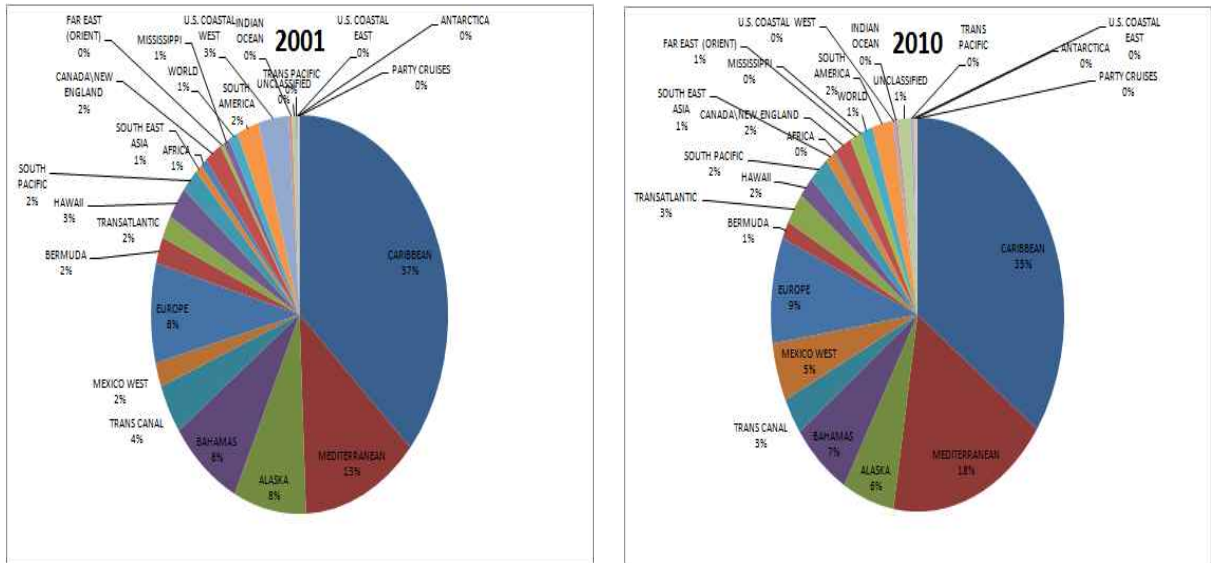
크루즈 관광은 국제관광에서 차지하는 비중이 2%에 불과하지만(Gui & Russo, 2013), 세계 인구의 노령화 및 소득수준 향상 등으로 레저산업 가운데 가장 높은 성장률을 보이며 꾸준히 증가하고 있다.

세계 크루즈 시장은 2011년 기준으로 미국을 중심으로 한 북미 시장이 72%, 유럽시장 34%, 그리고 아시아는 4%의 시장을 차지하고 있는데 이는 1990년 북미가 차지하는 비중이 93%라는 점을 비교하면 엄청난 변화를 겪고 있다고 할 수 있다(CLIA, 2011). 크루즈 산업은 미국과 영국, 독일 등 유럽의 일부국가를 중심으로 성장의 시기, 아시아 지역은 도입의 시기라고 할 수 있다. 그러나 OSC(Ocean Shipping Consultants)에 따르면 근거리 크루즈의 유행, 중국 관광시장의 개방과 더불어 향후 아시아 시장의 성장률이 높아 질 것으로 전망하고, 동북아시아 크루즈 관광객은 2005년 44만명에서 2010년

72만명, 2015년에는 100만명으로 성장할 것으로 추정하고 있다.

크루즈선의 목적지별 분포를 살펴보면 2001년 기준으로 전체 이용객 수는 5천9백만 명에 달하며, 캐리비안 지역이 가장 높은 비중을 차지하고 있으며 전체의 37%를 차지하며 이어 지중해 13%, 알래스카 8%, 바하마 8%의 순으로 나타났으며 이들 4개 지역이 전체의 66%를 차지하는 것으로 나타났다. 2010년도의 이용객 수는 1억 4백만명으로 10년간 75% 증가하였으나 지역별 분포의 순위는 변동이 없으나 지중해의 비중이 높아진 반면 캐리비안과 알래스카의 비중이 다소 줄어들은 것으로 나타났다. 특징적인 것은 극동지역의 이용객 수는 2001년 215천명에서 2010년 1,313천명으로 6배 급증한 것으로 나타났다(CLIA, 2011).

<그림 1> 크루즈 이용객의 목적지 분포(2001, 2010)



자료 : CLIA 2008 Market Profile Study.

2. 해외 크루즈 항만 사례

일반적으로 크루즈 항만이 갖추어야 할 시설은 편의시설, CIQ시설, 정보통신시설, 주차시설 등의 여객 터미널, 크루즈 전용선석, 급유·급수 및 하역시설, 선박용역 서비스, 승객승하선 시설, 해난구조체계 등의 항만관련시설, 숙박, 쇼핑, 위락시설 등의 관광관련시설이다(하인수·이애주, 2002). 선진화된 해외 크루즈 항만은 이러한 여건들이 잘 갖춰져 있으며 우리나라의 경우 선진화된 크루즈 기항지로서의 발전이 우선적이라 판단되어, 모항의 역할을 하면서도 기항지로서 선진화된 해외 크루즈 항만의 사례를 알아

보도록 한다.

(1) 싱가포르 크루즈 센터

싱가포르 크루즈 센터는 국제 여객 터미널(International Passenger Terminal)과 3개의 페리 터미널(Regional Ferry Terminal, Domestic Ferry Terminal, Tanah Ferry Terminal)로 구성되어 있다. 크루즈전용 터미널인 국제 여객 터미널은 300m, 250m, 180m의 폭을 가진 3개의 선석으로 구성되어 있어 중·대형 크루즈 선박의 수용이 가능하다.

(2) 바베이도스 항

바베이도스는 아열대 지역에 위치하고 있으며 미국, 캐나다, 영국 그리고 유럽대륙에서 정기적으로 항공기를 운항하고 있어서 여행객들이 용이하게 방문할 수 있으며, 대형 크루즈 선을 수용할 수 있을 만큼 항내의 수심도 깊다. 또한 현대적인 크루즈 터미널 설비를 갖추고 있으며, 카리브 해 지역의 여러 크루즈 선사들이 빈번히 기항하는 곳이다.

6개의 선석에 9.75m의 수심과 702m의 부두를 가지고 있어서 대형크루즈선의 정박이 가능하고 829m의 보호 방파제가 있어서 항만내의 수역을 보호하고 있다. 그리고 항만 당국은 소화 장비와 해난 구조 능력을 갖춘 선박을 배치하고 있으며 크루즈 선석에서 시내로 안내하는 셔틀버스를 제공하고 있다. 또한 주변 국제공항이 12마일 거리에 위치해 있어 차량으로 20~30분 거리로 공항과 근접해 있다.

(3) 에버글레이드 항

에버글레이드 항은 인지도가 높은 크루즈 항으로서 전 세계를 순항하는 크루즈 선사들의 기항지가 되고 있다. 9개의 크루즈 터미널을 갖추고 있으며 현대식 승객 수송 시스템을 통해 승객의 편의를 배려하고 있으며, 연간 200만명 이상의 크루즈 승객이 이 항을 방문하고 있다.

북항, 중항 그리고 남항의 세 구획으로 구성되어 있으며 시내와 근접하고 있는 북항은 슈퍼요트 마리와 3개의 크루즈 터미널이 위치하고 있다. 중항은 크루즈 터미널의 주된 지역으로서 6개의 크루즈 터미널을 갖추고 있으며, 중항에서 확장된 남항에서는 화물을 취급한다. 총 9개의 크루즈 터미널에 크루즈 선 30척을 동시에 수용할 수 있으며, 수심도 세계 최대 규모의 크루즈 선박을 유치하기에 충분하다.

<표 4> 주요 크루즈 항의 크루즈 전용 터미널 현황

항만	터미널	개요
싱가포르	싱가포르 크루즈 센터	특수 목적을 위해 만든 국제 여객 터미널과 4개의 지역 페리 선석과 4개의 국제 페리 선석이 있으며, 전시관과 승객 및 수화물의 하역설비 등의 모든 시설이 거의 공항시스템으로 되어 있음
	지역 페리	4개의 선석, 인도네시아와 말레이시아 등의 지역간 페리 운항의 기점임
	타나마 페리 터미널	싱가포르와 인도네시아 그리고 말레이시아 간의 증가하는 여객을 위해 건립되었음. 2개의 선석과 전자화된 수속 시스템, 냉방 홀, 화물 수속과 교통정보시스템, 면세점, 잡화점, 환전소, 음식점 등 다양한 편의시설을 갖추고 있음
바베이도스	브릿지 타운	6만 평방피트의 공간에 세관과 보건국, 은행, 우체국, 국제 통신 센터, 레스토랑, 바, 면세점 등을 갖추어 놓고 있음
에버글레이드	남항	크루즈 터미널이 집중되어 있는 슈퍼요트마리나와 컨벤션센터가 있으며, 이곳에 3개의 크루즈 터미널이 있음
	중항	6개의 크루즈 터미널 보유
	북항	여객과 화물의 수송, 보관을 주로 취급함

자료 : Singaporepsa.com, AAPA(American Association of Port Authorities).

(4) 항만 인프라 현황 비교

가) 선석

크루즈 선이 접·이안 할 수 있는 크루즈 전용 선석은 체선을 방지함으로써 승객에게는 불편감을 주지 않고, 크루즈 선사에게는 기항지로서의 매력을 감소시키지 않을 수 있어 크루즈 선사들이 일정을 관리하고 기항지 선택에 도움을 줄 수 있다.

<표 5> 주요 크루즈 항의 크루즈 전용 선석 현황

크루즈 항	싱가포르	바베이도스	에버글레이드
선석현황	싱가포르 크루즈 센터 1·2·3번 3개의 선석 보유	‘ㄷ’자 형태의 6개 선석	9개의 터미널 선석 (30여척 동시 수용가능)

자료 : Singaporepsa.com, AAPA(American Association of Port Authorities).

나) 공항 근접성

세계 크루즈 산업에 최근 활성화 되고 있는 이용형태인 fly/cruise 연계 크루즈 상품의 이용이 용이하기 위해서는 국제공항과의 연계가 용이 하여야 한다. 공항의 항공망과 함께 크루즈 터미널에서 국제공항까지의 근접성이 크루즈 항으로서 발전하는 중요한

요소가 되어 가고 있다.

<표 6> 주요 크루즈 항의 육상교통 연계성

크루즈 항	싱가포르	에버글레이드	바베이도스
거리	5마일	1마일 미만	12마일
소요시간	10~20분	5분 미만	20~30분
육상교통 연계성	좋음	좋음	좋음

자료 : Singaporepsa.com, AAPA(American Association of Port Authorities).

다) 주변 관광 자원

크루즈 선사가 크루즈 일정 중 기항지를 선택하는 이유는 청수의 공급, 급유, 항해에 필요한 필수품의 보급 등 항해함에 있어 필요한 부분을 보충하려는 목적도 있지만, 가장 큰 목적은 크루즈 이용객들의 관광에 있다. 따라서 크루즈 선사가 각 크루즈 항로마다 차별화된 상품을 개발 할 수 있도록 하는 관광지로서의 매력이 중요하다.

<표 7> 주요 크루즈 항의 주변 관광 자원

크루즈 항	관광지	비고
싱가포르	오차드 거리, 스리 마리아만 대수도원, 토사 섬, 동물원, 주룽 조류 공원, 버기 마을, 뉴턴 서커스 등	이외에도 많은 관광지가 있으며, 미식가들이 찾는 다양한 레스토랑을 보유하고 있음
에버글레이드	우튼 동물원, 마르코 해변, 플로리다 스포츠 센터, 인디언 마을, 우튼 항공 보트, 스왓프버기 관광 등	이외에도 항공기를 이용한 섬 관광 등이 있음
바베이도스	게리슨 지역, 터프 클럽 경마장, 박물관, 페일리 어덕, 야생활 동굴, 프레스트 숲, 식물원, 동물원 등	버스나 택시를 이용해 관광지와 연계가 좋으며, 다양한 국제 스포츠 행사도 개최됨

자료 : Singaporepsa.com, AAPA(American Association of Port Authorities).

3. 국내 크루즈 산업과 항만의 현황

(1) 국내 크루즈 산업 현황

국내 크루즈 시장은 1998년 현대 금강산 크루즈선의 투입에서 시작되나 진정한 의미의 운항은 2001년 스타크루즈에 의해 시도되었다고 할 수 있다. 최근 크루즈 관광목적 지로서 아시아지역에 대한 관심이 증가면서, 동북아지역의 주요 항로에 포함된 우리나라를 방문하는 크루즈 선박이 증가하고 있는 추세이다. <표 8>을 보면 2001년에 총 48항차 25만 명 선에 불과하던 외래 크루즈 관광객은 2012년 현재 총 222항차 324,122명으로 증가하는 등 괄목할 만한 성장을 보이고 있다.

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 크루즈 관광수요 중 국제크루즈 관광객의 비중은 2011년 약 76%에서 2020년에는 약 85%로 증가할 것이라고 예측하고 있어 국제 크루즈의 중요성이 더욱 부각되고 있다(제주특별자치도, 2009).

<표 8> 연도별 국제크루즈선 입항 통계

구분	부산		제주		인천		평택		울산, 목포, 동해·속초		합계	
	입항	관광객	입항	관광객	입항	관광객	입항	관광객	입항	관광객	입항	관광객
2001	19	11,783	28	12,805	1	484	-	-	-	-	48	25,072
2002	28	13,237	8	2,760	2	515	39	7,016	-	-	86	36,765
2003	18	6,396	4	1,445	2	1,279	55	14,321	-	-	24	23,441
2004	22	9,930	2	753	-	-	-	-	-	-	24	10,683
2005	29	24,582	6	3,205	3	432	-	-	5	1,451	38	29,670
2006	36	20,928	21	10,477	3	1,652	7	936	-	-	62	33,993
2007	23	15,642	17	17,192	2	1,368	8	2,180	-	-	49	36,382
2008	29	32,484	39	30,523	5	2,573	6	2,252	-	-	59	52,487
2009	33	26,244	37	38,147	15	7,223	-	-	-	-	85	71,614
2010	77	106,312	49	55,243	13	7,536	-	-	-	-	139	169,091
2011	42	51,331	69	64,995	31	30,454	-	-	-	-	142	146,780
2012	135	180,475	80	140,899	7	2,748	-	-	-	-	222	324,122

자료 : 김희수(2009); , 한국관광공사(2012).

주 : 2007년까지는 김희수, 이후 데이터는 한국관광공사 참조; 2009년 이후 부산, 제주, 인천을 제외한 기타 항만의 데이터 부재.

<그림 2>에서 보는 바와 같이 향후 크루즈 관광산업이 유망한 산업이고 가장 활발하게 성장하는 중국이 지근에 있는 지리적 장점에도 불구하고 항만기반 시설의 부족, 크루즈 관광의 최대 수요처인 미국과의 원거리와 같은 약점을 동시에 지니고 있다.

또한 세계 관광객들의 동북아 지역에 대한 관심, 한류 문화의 확산, 중국의 해외 여행 증가는 크루즈 산업 수요에 대한 기회로 볼 수 있는 반면 압도적인 북미, 유럽 시장의 시장 지배력과 신흥국가를 포함한 주변 국가의 크루즈 산업에 대한 관심의 증가는 위협적인 요인으로 작용하고 있다.

<그림 2> 국내 크루즈산업에 대한 SWOT 분석

<ul style="list-style-type: none"> - 중국과 일본의 중간에 위치하는 지리적 이점 - 독특한 관광자원 - 크루즈전용터미널 건설 등 정책적 의지 	<ul style="list-style-type: none"> - 수요 등 사업여건의 미성숙 - 항만기반시설의 미비 - 크루즈에 대한 인식 부족 - 미국 등 주요 크루즈 시장과의 거리 - 크루즈 한국 인지도 부족 				
<table border="1" style="margin: auto;"> <tr> <td style="padding: 5px;">S</td> <td style="padding: 5px;">W</td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;">O</td> <td style="padding: 5px;">T</td> </tr> </table>	S	W	O	T	
S	W				
O	T				
<ul style="list-style-type: none"> - 동북아 지역에 대한 관심 고조 - 중국의 해외여행 증가 - 한류 문화의 세계적 확산 - 국민소득의 증가 및 여가시간의 확대 	<ul style="list-style-type: none"> - 북미, 유럽 중심의 시장 지배 - Big 3선사의 압도적 시장장악 - 주변 국가들과의 경쟁 심화 - 신흥국가의 크루즈 관심 고조 				

자료 : 문화관광부, 『크루즈산업 육성을 위한 관광진흥계획』, 2006.

따라서 크루즈 산업 육성을 위해서는 무엇보다 우선적으로 크루즈 산업을 위한 인프라 즉 항만기반 시설을 갖추는 것이 선결되어야 할 것이다.

(2) 국내 크루즈 항만 현황

국내 크루즈 부두는 부산 동삼동 국제크루즈 전용부두가 건설되기 이전까지는 여객 부두를 이용하였으며, 여객 부두가 혼잡하거나 대형선박이 입항하는 경우에는 일반 화물 부두에 접안하는 등 매우 열악한 실정이었으므로, 국내에 입항하는 크루즈 승객들은 화물부두를 통해 여객터미널까지 이동하므로 많은 불편을 초래하였다.

2007년 4월 부산 동삼동에 국내 최초의 국제 크루즈 전용부두가 건설되면서 본격적인 크루즈 시대를 열었으며, 제주외항 국제 크루즈 부두는 현재 건설 중에 있고, 계획 단계의 부두로는 인천 국제여객터미널, 여수 국제 크루즈 부두 등이 있다.

인천항은 현재 내항 1부두에서 운영 중인 여객터미널에서 일반 화물터미널의 혼잡으로 2014년을 목표로 남항 아암물류 2단계에 2선석규모의 제2 국제여객터미널을 계획 실행 단계에 있다(인천항만공사, 2009).

현재 국내에는 무역항 28개소, 연안항 23개소가 있으며, 이 중 부산항, 인천항, 평택·당진항, 목포항, 제주항, 울산항, 동해항 등 8곳에 국제여객선 터미널이 조성되어 있다. 따라서 국제 크루즈 선박은 이들 항만을 이용하여 입항해야 하지만 선석길이 및 수심확보 때문에 대규모 크루즈 선박은 접안이 어려우며 컨테이너와 화물을 중심으로 운영되는 우리나라의 항만여건상 선석을 확보하는 것은 쉬운 일이 아니다.

우리나라의 항만지역 중 크루즈 선박의 입항이 가장 많이 이루어지고 있는 부산항의 항만인프라 여건을 살펴보면 다음과 같다. 먼저 우리나라에 가장 큰 항만인 부산항에는 기존 여객터미널을 사용하다가 2007년 4월 부산 동삼동에 국내 최초의 국제 크루즈 전용부두가 건설되어 본격적인 크루즈 시대를 열었다. 부산 동삼동 국제 크루즈 부두 건설에 약 772억원, 터미널 건축에 41억 등 총 813억원의 공사비가 소요되었다.

당 터미널의 경우 계획단계에서 부산항 북항으로 이전을 고려하여 최종적으로 임시 터미널 개념의 터미널이 건축되었으나, 부산항(북항) 재개발을 통해 10만톤급 대형 크루즈 입항이 동삼동 터미널을 이용하는 것으로 결정되었다. 따라서 10만톤급 선박의 접안시 터미널 이용을 감안할 때, 현재의 터미널은 또다시 규모의 적정선에 대한 논란이 예상된다. 당초 2002년 기본설계시 터미널 규모는 연면적 7,850m²로 계획되었으나, 현재 건축된 터미널의 연면적은 2,212m²에 불과하다.

<표 9> 동삼동 크루즈 터미널 규모

연면적	건축면적	부지면적	부두길이	비고
2,212m ²				
- 1층 : 1,188m ²	1,340m ²	31,631m ²	360m	1층 : CIQ, 대합실, 편의시설 등 2층 : 공공업무시설, 다목적 시설
- 2층 : 1,024m ²				

자료 : 부산항만공사.

IV. 크루즈 항만 성공요인 분석

1. 설문문의 구성

본 연구에서는 기존의 선행연구에서 도출된 크루즈 항만의 선정 및 성공요인을 바탕으로 해운선사의 인식을 알아봄으로써, 국내 해운선사들의 투자 및 진출을 이끌어내기 위해 갖춰야 할 크루즈 항만의 여건을 분석하는데 목적이 있다. 따라서 선진 크루즈항의 공통된 기간시설 및 기항여건 요인을 도출한 이태우(2002)의 연구를 기본으로 하여, 타 선행연구들을 바탕으로 크루즈 항만의 성공요인으로 4가지의 주요인과 각각의 주요인에 대해 세부요인들을 <표 10>과 같이 구성하였다.

<표 10> 설문문의 구성 및 내용

주요인	세부요인	설문내용	선행연구자	
크루즈 항만의 성공요인	항만 및 부대시설	크루즈 터미널 유무	크루즈 항만의 역할을 수행하기 위해 필요한 항 만기반 시설	노홍승(2001) 김형일(2007) 황진회(2008) 이태우(2002) 정익준(2011) 하인수 외 1명(2002)
		기존접안수역시설유무		
		크루즈 승객을 위한 편의시설		
		항만수심 및 해류		
		크루즈 전용 선석		
	교통의 연계성	육상교통 연계성	육상 및 항공 교 통과의 연계성	황진회(2008) 이태우(2002)
		공항과의 근접성		
		국제항공노선의 취항여부		
	기항지 관광	기항지 안전성	크루즈 관광객들 이 기항지에 도착 할 때 기항지에서 의 관광조건 및 시설 등의 지원	김형일(2007) 황진회(2008) 이태우(2002)
		쇼핑센터		
		고속숙박시설		
		역사적 유적지(사찰, 박물관)		
	법·제도 적 지원	세계감면	크루즈 산업의 추진에 있어 효 율적인 관리와 지원을 위한 법 적, 제도적 지원	노홍승(2001) 김형일(2007) 황진회(2008) 정익준(2011) 김경희(2008)
		선사수익성 확보		
		출입국심사간소화		
		지자체의 강력한 의지		
크루즈 전문인력 양성				

2. 조사개요 및 표본집단의 특성

본 연구에서는 크루즈 항만의 성공요인을 도출하기 위하여 크루즈 산업으로의 실질적인 진출이 가능한 한진해운, STX, 태영상선, 현대상선, 흥아해운, 고려해운 등의 해운선사를 대상으로 설문조사를 실시하였다. 설문 분석을 위해 계층분석법(AHP: Analytic Hierarchy Process)을 활용하고자 설문지의 척도를 -9점에서 9점까지의 수치(1점은 동일한 정도의 중요도를 나타내고, ±3점은 약간 중요, ±5점은 중요, ±7점은 매우 중요, ±9점은 절대 중요한 정도를 나타냄)로 표현해 쌍대비교를 하였다. 설문조사는 2012년 11월 16일부터 12월 13일까지 수행하였고, e-mail, fax, 직접 인터뷰 등을 통해 오프라인과 온라인을 병행해 실시하였다.

<표 11> 설문대상자의 응답률 및 유효응답률

구분	빈도
배포부수	120부
총 회신부수	52부
분석투입 부수	27부
분석제외 부수	25부
회수율	43.3%
유효응답률	22.5%

배포된 120부의 설문지 중 52부가 회수 되어 43.3%의 회수율을 보였다. AHP의 경우 쌍대비교의 특성상 일관성 오류(A > B이고 B > C일 경우 A > C(O), A < C(X))가 많이 발생해 유효응답률이 낮은 특징이 있어, 일관성 지수가 0.1 이상으로 분석대상으로 적합하지 않거나 응답이 누락된 25부는 분석대상에서 제외되었고, 최종적으로 27부의 설문지가 활용되어 유효응답률은 22.5%로 나타났다.

<표 12> 표본의 특성

구분		빈도	비중(%)
업무유형	선사	27	100
	10 - 50명	1	4
종업원 규모	50 - 100명 미만	2	7
	100 - 1000명 미만	5	19
	1000명 이상	19	70
	합계	27	100
	직책	실무자(사원-대리)	3
	중간관리자(과장-차장)	8	30
	관리자(부장-팀장)	10	37
	임원급 이상	6	22
	합계	27	100
평균경력		14.3년	

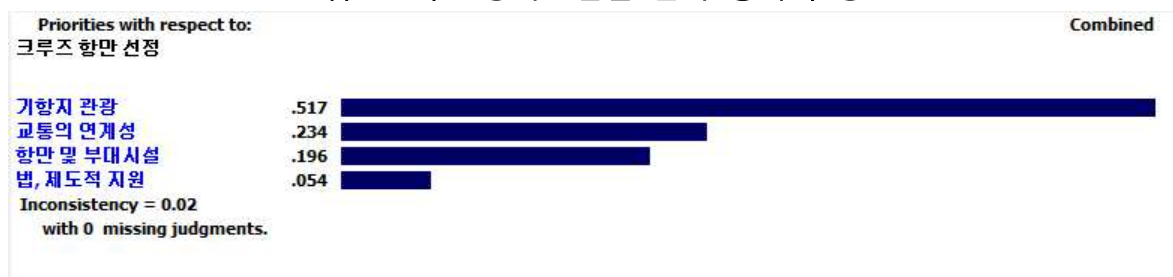
표본의 특성을 보면 업무유형은 모두 해운선사를 대상으로 하였으며, 종업원 규모는 1000명이상의 대기업이 70%, 100-1000명 미만의 중견기업이 19%를 차지하였고, 직책은 관리자(부장-팀장)가 37%로 가장 높은 비중을 보였고, 중간관리자(과장-차장) 30%, 임원급 이상 22% 순으로 나타났다. 평균경력은 14.3년으로 나타나 응답자의 전문성이 높다고 할 수 있다.

3. 선정 요인들 간의 상대적 중요도 분석

AHP기법은 보다 체계적이고 종합적인 평가가 되기 위해서 주관적으로 평가될 수밖에 없는 정성적 평가지표와 객관화·수치화된 정량적 지표를 결합하기 위해 다기준분석(Multi-Criteria Analysis)의 방법론 중 가장 많이 활용되고 있는 기법이다. AHP를 통해 크루즈 항만의 성공요인들을 쌍대비교하여 행렬을 작성하고, 고유치 방법을 사용하여 요인들 간의 상대적 중요도를 산출하였다. 먼저 크루즈 항만의 성공요인 중 주요 평가 요인인 항만 및 부대시설, 교통의 연계성, 기항지 관광, 법·제도적 지원에 대해 분석을 실시하였고, 이어서 각 요인의 세부평가요인들에 대해 분석을 실시하였다.

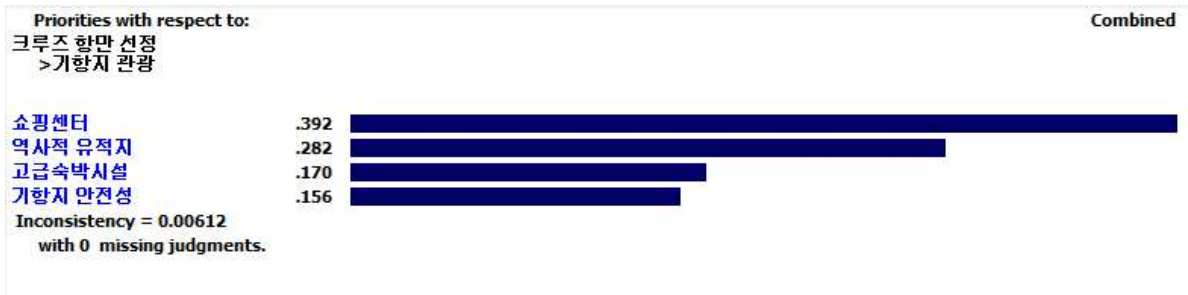
주요평가요인들 간의 상대적 중요도는 <그림 3>과 같이 일관성 비율이 0.02로 나타나 일관성이 있는 것으로 나타났으며, 기항지 관광(0.517), 교통의 연계성(0.234), 항만 및 부대시설(0.196), 법·제도적 지원(0.054)순으로 중요도 결과가 도출되었다. 즉, 선사들은 크루즈 항만이 성공하기 위해서는 항만 및 부대시설의 인프라 보다 기항지 관광 여건을 갖추는 것을 가장 중요하게 인식하고 있었다.

<그림 3> 주요평가요인들 간의 상대적 중요도



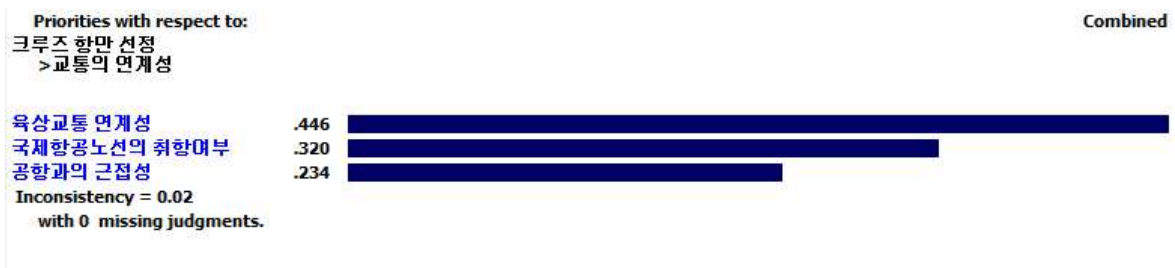
다음으로 기항지 관광에 관한 세부평가요인들 간의 상대적 중요도는 <그림 3>과 같이 일관성 비율이 0.00612로 나타나 일관성이 있는 것으로 나타났으며, 쇼핑센터(0.392), 역사적 유적지(0.282), 고급숙박시설(0.170), 기항지 안전성(0.156)순으로 중요도 결과가 도출되었다. 기항지 관광 여건 중 기항지의 안전성이나 숙박을 위한 시설보다는 실질적으로 관광 및 쇼핑을 할 수 있는 쇼핑센터, 역사적 유적지가 보다 중요하다고 인식하고 있었다.

<그림 4> 기항지 관광 세부요인의 상대적 중요도



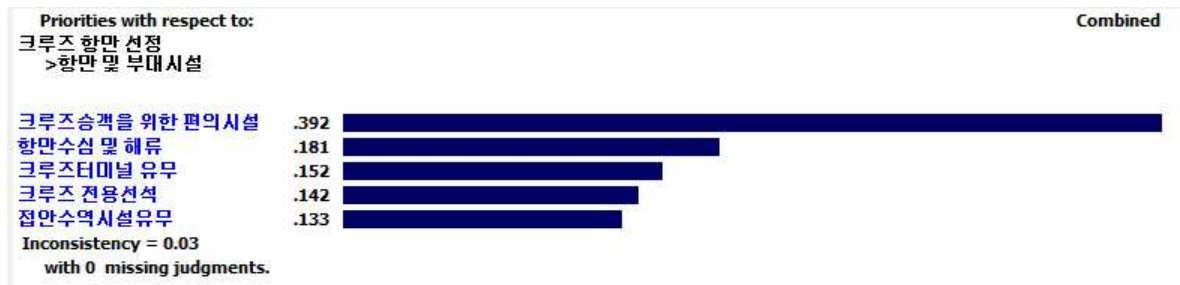
교통의 연계성에 관한 세부평가요인들 간의 상대적 중요도는 <그림 4>와 같이 일관성 비율이 0.02로 나타나 일관성이 있는 것으로 나타났으며, 육상교통 연계성(0.446), 국제항공노선의 취항여부(0.320), 공항과의 근접성(0.234)순으로 중요도 결과가 도출되었다. 교통의 연계성 여건 중 공항과의 연계보다는 육상교통과의 연계성을 보다 중요하다고 인식하고 있었다.

<그림 5> 교통의 연계성 세부요인의 상대적 중요도



항만 및 부대시설에 관한 세부평가요인들 간의 상대적 중요도는 <그림 5>와 같이 일관성 비율이 0.03으로 나타나 일관성이 있는 것으로 나타났으며, 크루즈승객을 위한 편의시설(0.392), 항만수심 및 해류(0.181), 크루즈 터미널 유무(0.152), 크루즈 전용선석(0.142), 접안수역시설유무(0.133)순으로 중요도 결과가 도출되었다. 항만 및 부대시설 여건 중 크루즈승객을 위한 편의시설이 가장 중요하다고 인식하였는데, 이는 크루즈 터미널이나 전용선석, 항만수심, 접안수역시설의 여건은 크루즈 항만을 위해 당연히 필요한 조건이고, 추가적으로 크루즈승객을 위한 편의시설을 갖춰야 한다는 인식에 기인한 것으로 보인다.

<그림 6> 항만 및 부대시설 세부요인의 상대적 중요도



법·제도적 지원에 관한 세부평가요인들 간의 상대적 중요도는 <그림 6>과 같이 일관성 비율이 0.05로 나타나 일관성이 있는 것으로 나타났으며, 선사수익성 확보(0.306), 출입국심사간소화(0.275), 크루즈 전문인력 양성(0.162), 지자체의 강력한 의지(0.150), 세계감면(0.107)순으로 중요도 결과가 도출되었다. 법·제도적 지원 여건 중 선사수익성 확보 가장 중요하다고 인식하였는데, 이는 응답자의 특성상 당연한 결과라고도 볼 수 있지만, 이러한 선사의 수익성이 확보된다면 크루즈 산업으로의 진출가능성도 존재한다는 의미로 받아들일 수 있다.

<그림 7> 법·제도적 지원 세부요인의 상대적 중요도



전체분석결과는 <표 13>으로 정리될 수 있다.

<표 13> 크루즈 항만 성공요인의 상대적 중요도 분석 종합

주요인			세부요인		
요인	중요도	순위	요인	중요도	순위
항만 및 부대시설	0.196	3	크루즈 터미널 유무	0.152	3
			기존접안수역시설유무	0.133	5
			크루즈 승객을 위한 편의시설	0.392	1
			항만수심 및 해류	0.181	2
			크루즈 전용 선석	0.142	4
교통의 연계성	0.234	2	육상교통 연계성	0.446	1
			공항과의 근접성	0.234	3
			국제항공노선의 취항여부	0.320	2
기항지 관광	0.517	1	기항지 안전성	0.156	4
			쇼핑센터	0.392	1
			고급숙박시설	0.170	3
			역사적 유적지(사찰, 박물관)	0.282	2
법·제도적 지원	0.054	4	세계감면	0.107	5
			선사수익성 확보	0.306	1
			출입국심사간소화	0.275	2
			지자체의 강력한 의지	0.150	4
			크루즈 전문인력 양성	0.162	3

일관성 비율 : 주요인 분석(0.02), 항만 및 부대시설(0.03), 교통의 연계성(0.02), 기항지 관광(0.006), 법·제도적 지원(0.05)

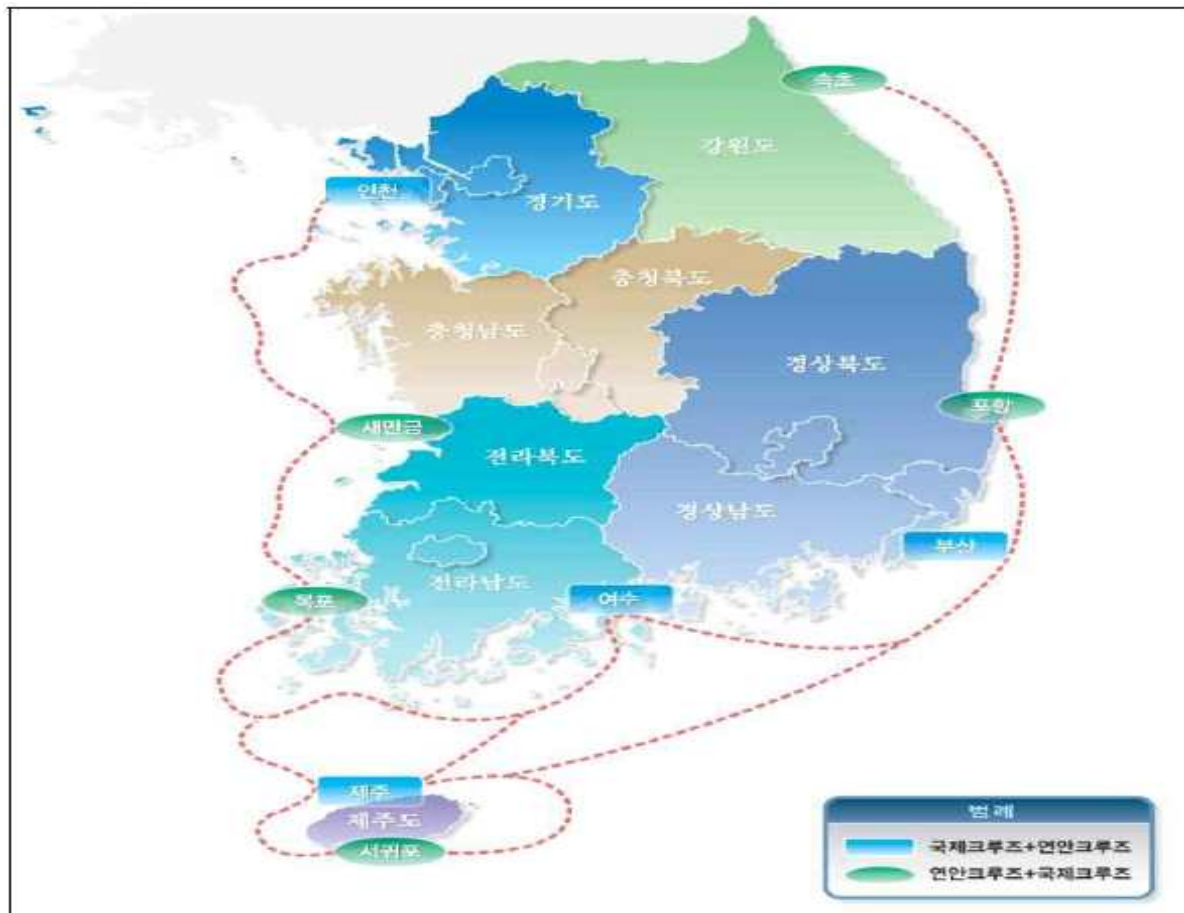
분석결과를 종합하면 크루즈 항만의 성공요인 중 주요인의 경우 기항지 관광(0.517)이 다른 주요인들의 합(0.484)보다 더 높은 중요도 결과가 도출되었고, 법·제도적 지원(0.054)은 다른 요인들에 비해 상대적으로 상당히 낮은 결과가 도출되었다.

주요인에 대한 세부요인의 경우, 항만 및 부대시설은 크루즈 승객을 위한 편의시설(0.392)이 가장 중요하게 나타난 반면 기존접안수역시설유무를 포함한 항만의 인프라적인 요인들을 모두 낮게 나타냈다. 교통의 연계성은 육상교통 연계성(0.446)이 가장 중요하게 나타났고, 국제항공노선의 취항여부(0.320)나 공항과의 근접성(0.234)도 높은 값을 나타내 3가지 요인 모두 교통의 연계성을 위해 중요한 요인임을 알 수 있다. 기항지 관광의 경우 쇼핑센터(0.392)와 역사적 유적지(0.282)가 고급숙박시설(0.170)과 기항지 안전성(0.156)에 비해 상대적으로 높게 나와, 실질적인 관광 부분의 중요성이 높게 도출되었음을 알 수 있다. 마지막으로 법·제도적 지원은 선사수익성 확보(0.306)와 출입국심사간소화(0.275)가 크루즈 전문인력 양성(0.162), 지자체의 강력한 의지(0.150), 세계감면(0.107)과 비교해 상대적으로 중요도가 높게 도출되어, 수익성 확보 차원과 실질적인 운영에 있어서의 편리를 중요하게 인식하고 있다고 할 수 있다.

4. 분석결과에 대한 시사점

우리나라는 3면이 바다로 둘러싸여있고, 서해, 남해, 동해 모두 다수의 항만이 존재하고 있다. 국토해양부는 <그림 8>과 같이 제3차 전국항만기본계획(2011-2020)에서 부산, 인천, 제주, 여수, 서귀포(강정)에 국제크루즈 부두를 추가 확충하고 속초, 포항(여객겸용), 목포 등에도 신규로 계획하여 2020년까지 7개항만, 총 9선석의 크루즈 전용부두의 운영 추진을 바탕으로, 거점별 대형크루즈 전용부두 확충을 통한 크루즈 기항 서비스 제고를 목표로 하였다.

<그림 8> 크루즈 전용부두 확충 대상 항만



자료 : 국토해양부, 제3차 전국항만기본계획(2011-2020), 2011, p.58.

본 연구에서는 해당 항만 들 중 현재 국제 크루즈 항으로서 발전 가능성이 큰 부산항, 인천항, 제주항, 여수항을 선정해 현재의 항만 여건과 설문 분석결과 및 제3차 전

국항만기본계획(2011-2020)에서 제시한 항만별 계획을 접목시켜 각 항만간의 경쟁력을 비교·분석하여 시사점을 제시하고자 한다.

<표 14>의 결과를 바탕으로, 우선 우리나라의 경우 각 지역별로 사찰, 박물관 등의 역사적 유적지가 고루 분포해 있어, 각 항만은 기항지 관광의 성공요인으로서 장점을 가질 수 있다.

항만별로는 부산항의 경우 크루즈 항만으로서 갖추어야 할 부대시설이 잘 갖춰져 있으며, 특히 실증분석 결과에서 항만 및 부대시설에 가장 중요한 요인인 크루즈 승객을 위한 편의시설에 있어 편의점, 은행, 택배센터, 약국, 식당, 각 통신사별 로밍센터, 관광 안내소 등 일반공항과 같은 편의시설이 잘 갖춰져 있다. 육상이나 항공 교통과의 연계성도 뛰어나며, 실증분석에서 가장 중요하게 나온 기항지 관광 부문에 있어서도 다양한 쇼핑센터 및 고급숙박시설이 두루 갖춰져 있다. 제3차 전국항만기본계획에서, 추진 중인 북항 일반부두 재개발에 따라 연안여객부두 및 제1부두, 제2부두, 중앙부두 및 제3부두, 제4부두의 기능은 해양친수 및 여객, 크루즈 기능으로 전환한다는 계획에 있어, 우리나라의 크루즈 항으로서 가장 성공적인 요인들을 가지고 있다고 볼 수 있다.

다음으로 인천항의 경우 분석결과에서 가장 중요하게 도출된 기항지 관광의 쇼핑센터 부재가 가장 심각한 문제로 나타났으며, 항만 및 부대시설에서 중요한 요인인 크루즈 승객을 위한 편의시설이 부산항에 비해 잘 갖춰져 있지 않다. 교통의 연계성 부분은 잘 갖춰져 있지만, 항만 및 부대시설은 선진화된 크루즈 항만의 역할을 하기에는 크루즈 터미널 및 전용선석의 부재로 어려움이 있다. 전국항만기본계획에서 제시한 내항 및 남항지역의 수도권 해양관광 거점화를 이루기 위해서는 항만과 근접한 곳에 쇼핑센터 확충과 크루즈 선박 및 승객들을 지원하기 위한 부대시설의 확충이 시급한 것으로 사료된다.

제주항의 경우 인천항과 비교해 그 규모면에서는 훨씬 작지만, 크루즈 항만으로서는 현재 보다 경쟁력을 가지고 있다. 가장 중요한 항만과 쇼핑센터가 근접해 있으며, 크루즈 터미널은 없지만 작년 9월에 완공된 크루즈 전용선석도 보유하고 있다. 다수가 확충되어 있는 것이 아니라 중급의 상태이며, 공항과의 근접성에서 타 항만들에 비해 우위를 가지고 있다.

하지만 국제적 관광 미향을 목표로 크루즈 터미널, 친수공간 조성 등 해양관광 인프라를 확충한다는 계획을 현실화하기 위해서는, 현재 크루즈 터미널이 공사중에 있지만 항내의 다른 부대시설 확충을 위한 적극적인 투자와, 항과 근접한 곳에 고급숙박시설 확충도 필요할 것으로 사료된다.

마지막으로 여수항의 경우 친수시설 및 여객수송시설 확충 등을 통해 2012년 여수세계박람회의 성공적인 개최를 지원하고 박람회 시설의 사후활용과 연계한 국제적 해상

관광 거점으로 육성하려는 계획에 있는데, 이를 가능하게 하기 위해서는 고급숙박시설의 추가적 확충이 필요할 것으로 판단되며, 크루즈 모항으로서의 역할은 아니라도 기항항으로서 보다 선진화된 서비스를 위해 크루즈 전용선석의 추가확보 및 항내 편의시설에 투자가 필요할 것으로 판단된다. 여수공항이 엑스포 기간 동안에 중국과 일본 노선에 전세기를 운항하는데, 향후 크루즈 관광산업의 경쟁력 확보차원에서의 편익 분석을 통해 가능하다면 국제항공노선의 운항도 고려해 볼 필요성이 있다.

<표 14> 국내 항만 간 잠재적인 크루즈 항으로서의 인프라 및 기항여건 비교

크루즈 항만 성공요인		항 만				
		부산항	인천항	제주항	여수항	
항만 및 부대시설	크루즈 터미널 유무	○	X	X	X	
	기존접안수역시설유무	○	○	○	○	
	크루즈 승객을 위한 편의시설	○	△	△	△	
	항만수심 및 해류	○	△	△	△	
	크루즈 전용 선석	○	X	△	△	
교통의 연계성	육상교통 연계성	○	○	○	○	
	공항과의 근접성	25분	30분	15분	25분	
	국제항공노선의 취항여부	○	○	○	X	
기항지 관광	기항지 안전성	○	○	○	○	
	쇼핑센터	○	X	○	○	
	고급숙박시설	○	○	△	△	
	역사적 유적지(사찰, 박물관)	○	○	○	○	

주 : 1) ○ = 해당시설의 상급의 상태, △ = 중급의 상태, X = 해당시설의 부재 또는 하급의 상태.
 2) 법·제도적 지원 요인은 상대적 중요도가 상당히 낮은 값을 나타냈고, 공통적으로 지원해야하는 부분이라 항만 간 비교를 하기에는 어려움이 있다고 판단해 표에서 제외시킴.
 3) 항만 및 부대시설은 제3차 전국항만기본계획에 나와 있는 각 항만 현황을 참고하였고, 교통의 연계성은 각 항만의 공항과의 거리(네이버 지도를 통해 거리 및 시간 추정)와 도로교통 연계성, 공항정보를 통해 판단하였으며, 기항지 관광은 부산항을 기준으로 각 요인들의 여건을 비교하여 나타내었음.

<그림 9>에서 보는 바와 같이 이탈리아의 크루즈 선사인 코스타의 빅토리아호의 대표적인 운항은 인천을 출발점으로 하여 → 여수 → 후쿠오카 → 돗토리 → 도야마 → 해상 → 부산의 일정으로 운항이 되며, 싱가포르의 스타크루즈사의 버고호는 싱가포르를 출발점으로 하여 → 페낭 → 푸켓 → 싱가포르 또는 싱가포르 → 푸켓 → 랑카위 → 싱가포르의 일정으로 운항이 된다. 즉, 크루즈 모항으로서의 시설 완비나 크루즈 터미널의 보유와 상관없이 기항항으로서의 역할을 담당하고 있는 항만들이 다수 존재한다.

<그림 9> 코스타 및 스타크루즈사의 운항 사례



우리나라의 경우에서도 앞서 언급한 부산항, 인천항, 제주항, 여수항 이외에도 제3차 전국항만기본계획(2011-2020)에서 제시한 것처럼 서해의 대산항, 평택당진항 등이나 동해의 울산항, 포항항, 속초항 등의 항만 역시 크루즈 기항으로서의 역할을 충분히 할 수 있다. 현재는 시설이나 다른 여건들이 많이 부족하겠지만 우선 기항항으로서의 역할 수행이 가능하며, 점차 선진화된 기항항으로서 경쟁력을 갖추는 방향으로 접근한다면 우리나라의 서해, 남해, 동해 3면이 모두 크루즈 항만으로서의 역할이 가능할 것이다. 또한 항만의 발전적인 여건을 감안해 크루즈 모항으로 발전시켜 나가는 부분도 장기적인 관점에서 고려해 볼 필요가 있을 것이다.

그러나 현재의 항만들은 대부분 여객수송을 위한 터미널 보다는 컨테이너 처리에 중심을 두고 있고, 크루즈 전용 터미널의 부재로 인해 크루즈선 유치에 어려움을 가지고 있다. 크루즈 산업은 현재에 이어 향후에도 관광산업으로서의 그 가치가 상당할 것으로 예상되는 만큼, 크루즈 터미널의 개발을 통한 크루즈 항만으로의 발전이 필요할 것이다.

V. 결론

우리나라는 3면이 바다로 둘러싸여 있을 뿐만 아니라 국제무역이 활성화되어 있기 때문에 항만이 발달되어 있다. 근래 경제성장과 더불어 전 세계적으로 사람들의 삶의 수준이 높아지고 관광 형태도 다양화됨에 따라 크루즈 관광산업에 대한 수요가 빠르게 증대되고 있다. 특히 우리나라를 포함한 동북아시아의 경제수준의 향상과 더불어 크루

즈 관광 수요는 다른 지역에 비해 더욱 가파르게 상승하고 있다.

따라서 우리나라에서도 크루즈 관광의 활성화를 모색하고 있는 바 이를 위해 크루즈 선박이 접안할 수 있는 터미널의 건설이 적극적으로 추진되고 있다. 해양수산부(국토해양부)에서는 제3차 전국항만기본계획(2011-2020)을 통하여 2020년까지 7개항만, 총 9선석의 크루즈 전용부두의 운영 추진을 바탕으로, 거점별 대형크루즈 전용부두 확충을 통한 크루즈 기항 서비스의 제고를 목표로 하고 있다.

본 연구에서는 국내 항만들 중 현재 국제 크루즈 항으로서 발전 가능성이 큰 부산항, 인천항, 제주항, 여수항을 선정해 현재의 항만 여건과 크루즈 항만의 성공요인의 실증 분석결과 및 제3차 전국항만기본계획(2011-2020)에서 제시한 항만별 계획을 접목시켜 각 항만간의 경쟁력을 비교·분석하여 시사점을 제시하고자 하였다.

부산항의 경우 우리나라의 대표 항만답게 항만 및 부대시설, 교통의 연계성, 기항지 관광의 크루즈 항만 성공요인들을 고루 갖추고 있어, 국내 크루즈 항으로서 가장 성공적인 여건을 갖추고 있다. 인천항은 쇼핑센터의 부재와 크루즈 터미널 및 전용선석의 부재, 크루즈 승객들을 위한 편의시설이 부산항에 비해 잘 갖춰져 있지 않아 선진화된 크루즈 항만으로 성장하기에 제약이 되는 요소들이 많다. 따라서 전국항만기본계획에서 제시한 내항 및 남항지역의 수도권 해양관광 거점화를 이루기 위해서는 항만과 근접한 곳에 쇼핑센터 확충과 크루즈 선박 및 승객들을 지원하기 위한 부대시설의 확충이 시급한 것으로 판단되며, 장기적인 관점에서 크루즈 터미널과 전용선석 확보를 위한 투자 및 개발이 필요할 것이다.

제주항의 경우 인천항과 비교해 그 규모면에서는 훨씬 작지만, 크루즈 항만으로서는 경쟁우위에 있는 것으로 나타났다. 가장 중요한 항만과 쇼핑센터가 근접해 있으며, 크루즈 터미널은 없지만 작년 9월에 완공된 크루즈 전용선석도 보유하고 있다. 하지만 국제적 관광 미항을 목표로 크루즈 터미널, 친수공간 조성 등 해양관광 인프라를 확충한다는 계획을 현실화하기 위해서는, 항내의 크루즈 승객들을 위한 부대시설 확충과 항만과 근접한 곳에 고급숙박시설의 확충을 위한 투자도 필요할 것으로 사료된다. 여수항의 경우 제주항과 마찬가지로 고급숙박시설의 추가적 확충이 필요할 것으로 판단되며, 크루즈 전용선석의 추가확보 및 항내 편의시설에 투자가 필요할 것으로 판단된다. 또한 향후 크루즈 관광산업의 경쟁력 확보차원에서의 편익 분석을 통해 가능하다면 국제항공노선의 운항도 고려해 볼 필요성이 있다.

또한 선진 크루즈사의 운항패턴을 보면 크루즈 모항으로서의 시설 완비나 크루즈 터미널의 보유와 상관없이 기항항으로서의 역할을 담당하고 있는 항만들이 다수 존재함을 알 수 있다. 따라서 우리나라의 서해, 남해, 동해 3면에 속해있는 다수의 항만들이 현재 시설이나 기타 여건들이 많이 부족하지만, 항만의 자체적인 노력과 정부의 법·제

도적 지원이 이루어진다면 모두 기항항의 역할을 수행 할 수 있을 것이며, 점차 선진화된 크루즈 항만으로 발전시켜 나가는 접근이 필요할 것이다.

한편 항만의 입장에서는 이러한 성공요인들을 확충해 나가고, 이에 따라 해운선사들의 크루즈 시장 진출도 병행이 된다면 국내 크루즈 산업의 발전은 가속화 될 수 있을 것이고, 이는 우리나라의 관광산업 발전에도 크게 이바지 하게 될 것이다.

참 고 문 헌

- 김경희, “한국 크루즈산업의 발전방안에 관한 연구: 크루즈선 기항여건 및 수용태세를 중심으로”, 『호텔경영학연구』, 제17권 제1호(통권 제41호), 2008.
- 김현겸, “국내 연안크루즈 관광의 전망과 활성화 방안”, 『해양국토21』, 제7권, 한국해양수산개발원, 2010.
- 김현덕·허윤수·백종실, 『해운항만정책론』, 박영사, 2009.
- 김형일, “수도권항만의 발전전략수립을 위한 실증적 연구”, 인천대학교 동북아물류대학원 박사학위논문, 2007.
- 김혜숙, “우리나라 크루즈 관광에 관한 연구 -국내사업을 중심으로-”, 『관광정책학연구』, 제10권 제1호, 2004.
- 김희수, “크루즈산업 육성 기반조성관련 기초사항 검토”, 한국문화관광연구원, 2009.
- 노홍승, “이슈진단: 국제 정기 크루즈 기항지로서 부산항이 당면한 과제” 『해양한국』, 2001(8), 2001.
- 문화관광부, 『크루즈산업 육성을 위한 관광진흥계획』, 2006.
- 오성동, “국내 크루즈산업의 문제점 및 발전방안에 관한 연구”, 『한국도서연구』, 제22권 제2호, 한국도서(섬)학회, 2010.
- 김천중, 『크루즈관광의 이해』, 백산출판사, 2006.
- 이태우, “크루즈 전용터미널의 개발 방향에 관한 연구”, 해운물류: 이론과 실천, (단일호), 2002.
- 인천항만공사, 『인천항 국제여객부두 및 터미널 건설 민간투자사업 협상계획』, 2009.
- 정익준, “한국 크루즈관광의 현황과 미래전략”, 『한국항만경제학회지』, 제27집 제4호, 2011.
- 제주특별자치도, 『국제크루즈 유치확대 시장조사 및 전략수립』, 2009.
- 하인수·이애주, “국내 크루즈 항만인프라 개발방향에 관한 실증적 연구”, 『호텔경영학연구』, 제11권 제2호, 2002.
- 한국관광공사, 『크루즈 통계 표준화 연구』, 2012.
- 황진희, “우리나라 해양크루즈 산업 육성방안 연구: 인천지역을 중심으로”, 『월간 해양수산』, 해양수산개발원, No. 291, 2008.
- 황진희, 크루즈 관광산업 발전기반 조성방안, 한국해양수산개발원, 2006.
- Charlier J J. and McCalla R J, "A Geographical Overview of the World Cruise Market and Its Seasonal Complementarities", in Dowling Ross K.(ed.), *Cruise Ship Tourism*, CABI Publishing, Wallingford, 2006.
- Careen, Y., "Missing the Boat? A Playfully Serious Look at a Group Cruise Tour Experience", *Leisure sciences*, Taylor & Francis, Vol.26 No.4, 2004.

- Cruise Lines International Association, 2011 Cruise Market Profile, 2011.
- Cruise Lines International Association, CLIA Statistical Reports, 2011, Available online:
<http://cruising.org/regulatory/clia-statistical-reports>
- Dowling, R K, "The Cruising Industry", in Ross K. Dowling(ed), *Cruise Ship Tourism*, CABI Publishing, 2006.
- Gold, H., *The Cruise Book: From Brochure to Bon Voyage*, New York: Delmar Publishers Inc, 1990.
- Gui, L. and Russo, A.P., "Cruise ports: a strategic nexus between regions and global lines - evidence from the Mediterranean", *Maritime Policy and Management*, Vol.38, No.2, 2011.
- Guyer, C. & Polland, J., "Cruise Visitor Impression of the Environment of Shannon-Erne Waterway System, *Journal of Environmental Management*, 1997.
- Chon Kaye Sung and Berger A A., *Ocean travel and cruising: a cultural analysis*, Routledge, 2004.
- Johnson, D., Environmentally sustainable cruise tourism: a reality check, *Marine policy*, Vol.26, No.4, 2002.
- Lloyd, S., "P&O cruises upmarket: The cruise line's ships are sailing at 90%-plus capacity since it junked its floating gin palaces and went after quality customers". *BRW-MELBOURNE*-, Vol.25, No.10, 2003.
- Mancini Marc, *Cruising: A Guide to the Cruise Line Industry*, 2nd edition, Thomson, 2004.
- Maria B. LEKAKOU, Athanasios A, PALLIS, Maria N. PAPADOPOULOU, "Plain Cruising? The State of The Cruise Industry in Greece and EU Policy Development", International Association of Maritime Economics(IAME) Conference 2005.
- Marti, B. E., "Geography and the cruise ship port selection process", *Maritime Policy & Management*, Vol.17 No.3, 1990.
- Marti, B. E., "Trends in world and extended-length cruising(1985-2002)", *Marine policy*, Vol.28 No.3, 2004.
- Petrack, J. F., "Segmenting cruise passengers with price sensitivity", *Tourism Management*, Vol.26 No.5, 2005.
- Rodrigue, J.P and T. Notteboom, "The geography of cruise shipping: Itineraries, capacity deployment and ports of call", International Association of Maritime Economists(IAME) 2012, Taipei Taiwan, September 2012.
- SeaConsult, *Decision Criteria for Cruise Port Selection in the North Sea Region*, Cruise

Gateway North Sea, 2012.

Vaggelas G.K., "Cruse Tourism: Economic Benefits, Sustainable Development and Port-City Relations", Plan Bleu Regional Seminar - Tourism and sustainable development in the Mediterranean 2011, Genoa, Italy.

Vogel M, A Papathanassis and B Wolber, The Business and Management of Ocean Cruises, CABI, 2012.

Ward, D., *Ocean Cruising and Cruise ship 2004*, Berlitz Publishing, 2004.

Wood, R. E., "Caribbean Cruise Tourism: Globalization at Sea", *Annals of Tourism Research*, Vol.27 No.2, 2000.

국문 요약

크루즈 항만의 성공요인에 관한 연구

이충배 · 이종구 · 노진호

전 세계적으로 사람들의 삶의 수준이 높아지고 관광 형태도 다양화됨에 따라 새로운 관광대상으로 크루즈 관광산업이 빠른 속도로 성장하고 있다. 크루즈 여행은 특히 동북아 지역을 포함하여 지난 20년간 가장 역동적이고 극적으로 성장한 관광분야의 하나이고, 21세기에도 가장 유망한 성장산업으로 주목되고 있다. 승객 수의 증가에 따라, 크루즈 선박의 수와 정박지 수용력은 1970년대 말 이후 현저하게 증가하였다. 한국 또한 반도 국가이기 때문에 크루즈 승객 수의 급속한 성장을 이루었다. 국가 경제는 크루즈 산업이 새로운 직업과 잠재적인 투자 및 지역 관광 개발을 창출해 소득의 원동력 역할을 함으로써 큰 이익을 얻었다. 항만은 단지 선박의 정박지가 아니라 보급과 병커링 설비, 현지 관광 기회를 제공해주며, 국가의 크루즈 산업의 발전에 중요한 역할을 한다. 최적의 크루즈 항만 선택은 의사결정자들이 경제, 환경, 인간의 삶과 사회에 큰 영향을 미칠 많은 것들을 고려해야 되기 때문에 중요하고 복잡한 문제이다. 따라서 본 논문은 학계나 항만 공사 관계자 등의 대상자보다 향후 크루즈 산업에 직접적으로 투자할 해운선사의 인식에 초점을 맞추어 설문을 실시하였고, 국내 해운선사들의 투자 및 진출을 이끌어내기 위해 갖춰야 할 크루즈 항만의 여건이 무엇인지를 알아봄으로써, 실질적인 크루즈 항만의 성공요인을 도출하고자 하였다. 또한 도출된 요인의 상대적 중요도를 바탕으로 국토해양부의 제3차 전국항만기본계획(2011-2020)에서 제시한 부산항, 인천항, 제주항 등의 항만들에 대한 비교·분석을 통해 발전적 시사점을 제시하고자 하였다.

핵심 주제어 : 크루즈 산업, 크루즈 항만, 항만 선택, 크루즈 여행, AHP