

인천항 크루즈산업 발전을 위한 기본 전략과 정책방향에 관한 연구

최종천¹, 허훈^{2*}

¹청운대학교 건축공학과 교수, ²청운대학교 교양학부 교수

A Study on Basic Strategy and Policy Direction for Incheon Port's Cruise Industry Development

Jong Chon Choi¹, Hoon Heo^{2*}

¹Department of Architectural Engineering, Professor, Chungwoon University

²School of Liberal Arts, Professor, Chungwoon University

요 약 크루즈산업은 관광과 해운을 기반으로 하는 미래형 융합산업으로 글로벌 시장은 물론 우리나라에서도 크게 주목받고 있다. 중국을 중심으로 아시아 크루즈 인구의 급증은 글로벌 시장은 물론 우리나라 시장에도 상당히 큰 영향을 미치고 있다. 최근 사드(THAAD) 문제로 인해 중국발 크루즈 관광객 입국이 대폭 감소 등의 사태를 겪으면서 시장 다각화의 필요성도 함께 제기되고 있다. 인천항은 새로운 크루즈터미널의 개장을 앞두고 보다 체계적이고 종합적인 발전 전략이 필요한 시점이기도 하다. 본 연구는 국내외 정부계획, 정책보고서 및 연구 자료에 대한 문헌 분석과 함께 선사, 여행사, 관련 기관 등의 전문가들과의 인터뷰를 바탕으로 인천항 크루즈산업의 문제점을 도출한다. 이어 SWOT분석을 통해 발전 기본 전략을 제시하고 정책적 지원 방향을 탐색한다. 향후 중장기 전략과 정책의 보다 폭넓은 연계를 통한 지속가능한 발전 모델로 연구 범위가 확장될 수 있을 것이다.

주제어 : 인천항, 동아시아시장, 크루즈산업, 정책, 발전전략

Abstract The cruise industry is a future-oriented convergence industry based on tourism and shipping, and has attracted great attention not only in the global market but also in Korea. The rapid growth of Asian cruise population, especially in China, has had a considerable impact on both the global market as well as the Korean market. With the recent THAAD problem, the need for diversification of the market has been raised as the entry of cruise tourists from China has been greatly reduced. It is also time for a more systematic and comprehensive development strategy ahead of the opening of the new cruise terminal. This study draws out the problems based on the interviews with experts such as prefectures, travel agencies, and related organizations, as well as analyzing literature on domestic and overseas government plans, policy reports, and research data. Then, the SWOT analysis is used to develop the development strategy and explore the policy support direction. The research scope can be extended to sustainable development model through wider linkage of mid to long term strategy and policy.

Key Words : Incheon Port, East Asia market, Cruise industry, Policy, Development strategy

*This research was supported by an Academic Research Grant for University Development at the Chungwoon University 2016.

*Corresponding Author : Hoon Heo(hheo5454@nate.com)

Received February 20, 2019

Accepted March 20, 2019

Revised March 9, 2019

Published March 28, 2019

1. 서론

크루즈산업은 관광과 해운을 기본 축으로 항만, 조선, 쇼핑, 먹거리, 문화와 도시재생 등 연관 산업이 광범위하게 융합된 새로운 성장 산업으로 주목받고 있다. 최근 아시아 크루즈시장을 주도하는 중국은 물론 일본, 홍콩도 정부의 다양한 정책적 지원에 힘입어 상당한 발전을 이뤄내고 있다. 반면 중국과 비교할 때 우리나라 크루즈정책은 시설 등 하드웨어 중심으로 관광, 마케팅 등 소프트웨어적 산업정책과 지속가능한 발전을 유도하는 구체적인 실천전략은 부족한 것으로 분석된다[1]. 최근 사드(THAAD)배치에 대한 중국 정부의 정책 영향으로 중국발 크루즈선 입항과 승객이 급감한 것은 특정 국가 인바운드에 지나치게 의존했던 국내 크루즈산업의 취약한 구조를 그대로 드러내는 현상으로 볼 수 있다. 인천항은 신국제 여객터미널 건설을 통해 기존의 터미널 이원화에 따른 비효율을 해결하고 새로운 크루즈 전용부두와 터미널 개발을 통해 효율성 증대와 국제적 관광항구로 개발하려는 계획을 진행 중이다[2]. 이러한 크루즈 전용시설 구축과 함께 수도권 권의 관문인 인천항 크루즈 산업의 지속 가능한 발전 시스템 구축은 중장기적으로 매우 중요한 이슈로 대두된다. 이에 본 연구에서는 인천항 크루즈 산업 현황과 SWOT분석을 통한 발전전략 도출, 그리고 경쟁관계에 있는 동아시아 주요 국가의 정책적 특성 분석을 통해 인천항 발전에 필요한 정책적 시사점을 도출하고자 한다. 이를 위해 중국, 홍콩, 일본의 정책 자료, 국내의 유관 기관의 자료, 국내의 연구자의 연구결과에 대한 문헌 분석 및 선사, 여행사, 기관 전문가와의 인터뷰 내용 분석을 통한 발전 방향을 도출한다.

지난 20년간 크루즈산업 지원을 위한 수많은 정책적 방안이 제시되었지만 큰 효과를 내지 못한 것은 결국 시장과 정책을 보다 치밀하게 연결하고 관련 기관들을 실질적인 협력 체계로 연결하지 못한 이유가 크다고 볼 수 있다. 따라서 크루즈산업의 보다 현실적 방안과 구체적인 실행계획 도출을 위해서는 발전 전략을 정책적 방향과 연계해서 볼 필요가 있다. 본 연구는 이런 측면에서 중장기 발전전략과 정책적 측면에서의 기본 조건과 방향을 제시하고자 한다.

2. 인천항 크루즈산업 현황

2.1 크루즈산업의 범위와 연구의 기본 방향

크루즈산업의 범위는 해당 국가나 지역, 기관 등의 여건에 따라 다양하게 해석된다. 우리나라의 경우 2017년 시행된 ‘크루즈산업의 육성 및 지원에 관한 법률(약칭: 크루즈산업법)’ 제2조(정의)의 5호에 의해 “크루즈산업이란 크루즈선 및 승객과 관련된 재화와 서비스를 통하여 부가 가치를 창출하는 산업”으로 정의한다[3]. 이는 관광과 해운을 중심으로 이를 둘러싼 모든 연관 산업을 포괄하는 것으로 아래 Table 1과 같이 해운과 관련된 크루즈선 운항, 관광과 관련된 크루즈관광객 수용, 관광과 해운을 지원하기 위한 크루즈관련 정책/연구, 그리고 크루즈선 건조/수리 등으로 분류 가능하다.

Table 1. Domestic cruise industry status [4]

cruise industry	Cruise related work
① Cruise ship operation	Cruise ship operation
	Duty Free Shop operation
	Cruise Port & terminal operation
	Supply of cruise ship & ship supplies
	Training/supply of cruise professionals
	Casino operation
② Cruise tourists Acceptance	Tour operators & travel agents
	Airlines
	Hotels
	Railroads
	MICE, public relations & marketing
	Organizations (tourism)
③ Cruise policy development & research	Central & local governments
	Research institutions
	Universities
④ Cruise shipbuilding & repair	Finance
	Shipbuilding company
	Ship repair
	Ship fueling

본 연구에서는 인천항의 산업 여건을 반영해서 크루즈선 건조/수리를 제외한 크루즈선 운항, 관광객 수용, 관련 정책을 대상으로 한다.

크루즈산업에 대한 선행연구의 경우 해외 연구는 크게 관광과 교통물류분야로 대별되나 경제적 효과, 만족도 등 주로 관광분야에 집중되고, 국내 연구는 관련 기관별 용역보고서 중심으로 수행되는 경우가 많다. 특히 크루즈산업 관련 정책을 다루는 부분에서는 관광산업 기반 조성, 법제도 발전방향, 마케팅, 부두개발, 부대산업 발전 등에 대한 내용을 중심으로 하는 경향을 보인다[5]. 그러

나 관광, 마케팅 등 실질적인 방안을 정책적 방향과 연계한 연구는 부족하다고 볼 수 있다. 본 연구는 보다 실질적인 방안 도출을 위해 국내 시장과 가장 직접적인 상관관계에 있는 중국, 일본, 홍콩의 주요 정책적 시사점과 SWOT분석을 통해 인천항 크루즈산업 발전의 기본 방향과 정책적 방향을 제시하고자 한다.

2.2 인천항 크루즈산업의 현황

2.2.1 인천항의 크루즈 기항 및 관광객 현황

1) 인천항 크루즈선 기항 실적은 2013년, 2014년에 역대 기록인 95항차, 92항차를 기록한 이후, 감소세로 돌아선다. 2015년, 2016년에 이어 2017년에는 사드 영향으로 가장 큰 감소세를 보인다.

Table 2. Number of port calls and passengers [6]

	domestic ports	total	Jeju	Busan	Incheon	other
2007	port calls	66	24	23	3	16
	passenger	36,809	17,285	14,289	1,955	3,280
2008	port calls	88	39	29	6	14
	passenger	69,454	30,523	32,484	3,620	2,827
2009	port calls	97	37	34	15	11
	passenger	76,688	38,147	26,744	8,932	2,865
2010	port calls	149	49	81	13	6
	passenger	174,374	55,243	110,351	7,357	1,423
2011	port calls	144	69	42	31	2
	passenger	153,317	64,964	51,331	36,653	369
2012	port calls	226	80	126	8	12
	passenger	282,406	140,496	121,394	6,538	13,978
2013	port calls	414	185	109	95	25
	passenger	795,603	390,589	200,949	173,121	30,944
2014	port calls	461	242	110	92	17
	passenger	1,057,872	590,400	244,935	183,909	38,628
2015	port calls	415	285	71	53	6
	passenger	875,004	622,683	162,967	88,061	1,293
2016	port calls	791	507	209	62	13
	passenger	1,953,777	1,209,327	572,550	165,088	6,812
2017	port calls	236	98	100	17	21
	passenger	394,153	189,732	165,557	29,906	8,958

2) 전국 항만의 기항실적 대비 인천항의 점유율은 2010년 8.7%, 2013년 22.9%, 2014년 20.0%, 2016년 7.8%, 2017년 7.2%를 나타낸다. 2013, 2014년에 20%대로 급증했다가 다시 7%전후로 조정되는 양상이다. 사드사태의 영향을 받은 2017년에도 이 점유율은 유지된다. 인천항 크루즈 관광객의 수를 보면 2013년, 2014년에 각각 173,121명, 183,909명으로 최대 실적 기록을 보인 후 2015

년 88,061명, 2016년 165,088명으로 단기 급등에 따른 조정 양상을 보이고 2017년에는 사드사태로 29,906명으로 급감한다.

3) 전국 항만의 크루즈 관광객 실적 대비 인천항의 점유율은 2010년 4.2%, 2013년 21.8%, 2014년 17.4%, 2017년 7.6%로 앞서 분석한 기항실적 대비 인천항의 점유율과 유사한 추이를 보인다.

이러한 통계수치를 종합해보면 인천항의 경우 2013-2014년을 정점으로 2015-2016년은 제주항의 급성장과 함께 일부 조정 양상을 보이고, 2017년에는 사드로 인해 제주와 함께 전국에서 중국인 관광객 급감의 영향을 가장 크게 받은 것으로 나타난다.

2.3 인천항 크루즈산업의 문제점

크루즈 선사, 관광사 등의 전문가 인터뷰와 문헌 분석에서 나타나는 인천항 크루즈 산업의 가장 큰 문제는 아래와 같이 제기된다. 시장 다변화 부족으로 인한 구조적 취약성, 크루즈산업 정책과 후속 연계 부족, 그리고 기항지 관광 인프라 부족 등이다.

1) 시장 다변화 부족 : 아래 Table 3의 통계 수치에서 보이는 것처럼 인바운드 중국 관광객에 대한 지나친 의존도로 한중 또는 남북 등 정치·외교적 문제 발생시 가장 큰 영향을 받게 된다. 또한 북중국항로에 위치한 지리적 특성과 수도권권의 관문 항구라는 입지는 중국 관광객에 대한 의존도가 높아지게 되는 가장 큰 구조적 이유가 된다.

Table 3. Percentage of Chinese tourists in Incheon Port [7]

year	Nationwide			Incheon		
	tourist	Chinese	ratio (%)	tourist	Chinese	ratio (%)
2013	698,945	431,659	61.6	93,504	52,329	66.7
2014	954,685	666,111	69.8	86,632	63,809	73.7
2015	1,045,876	727,588	69.6	58,103	38,212	65.8
2016	2,258,334	1,645,253	72.9	149,520	106,952	71.5
2017	505,283	232,775	46.1	35,251	5,575	15.8
2018 1 st half	112,129	9,853	3.4	9,887	501	5.1

2016년까지는 전국 평균과 가까운 70% 내외의 중국인 점유율을 보이나 2017년 15.8%, 2018년 상반기는 5.1%까지 떨어진다. 안정적인 점유율 분포도 구축을 위해서는

구주, 미주, 동남아 등 다양한 인바운드 유치 확대가 중요한 조건이 된다.

Table 4. 2013 vs. 2018: 5 year CAGR & Total Growth [8]

2013-2018	5 year CAGR	5 yr % growth
Korea	-15%	-56%
East Asia	+30%	+271%
Asia	+20%	+152%

Table 4.에서 2013~2018년 사이 5년간 동아시아는 평균 30%, 총 271%의 고도 성장률을 보였고, 아시아 전체도 5년 평균 20%, 총 152%라는 높은 성장률을 보였다. 반면 우리나라는 2013년, 2014년을 정점으로 5년 평균 -15%, 총 -56%라는 가장 큰 감소세를 보인다.

2) 크루즈산업 정책과 후속 연계 부족 : 크루즈산업에 대한 정부의 관심과 정책은 1990년대 후반 동북아 크루즈구상 및 금강산 크루즈관광으로 출발해서 2007년 『해양크루즈 관광산업 활성화 방안』(문화관광부, 해양수산부 합동), 2009년 『크루즈산업 발전 기반 구축 및 홍보 활성화 방안』(문화체육관광부), 2010년에는 『2010 크루즈 관광 활성화 방안』(문화체육관광부)과 『관광.레저산업 육성방안』(정부부처 합동), 2013년 국회에서 『크루즈산업 육성 및 지원에 관한 법률안』 발의와 『크루즈 산업 활성화 대책』(관계 부처 합동), 2018년에는 『2018년 크루즈산업 육성 시행계획』(관계 부처 합동) 등 꾸준히 제시되고 있다. 그러나 기존의 정책들은 크루즈터미널, 출입국 심사, 기항지 서비스 등 하드웨어나 수용태세에 대한 방향에 초점을 둔 경우가 많았다. 실질적으로 중앙정부와 지자체의 역할 분담이나 세부 계획의 미비, 거버넌스에 대한 정책 부족, 지자체의 예산과 전문성 부족에도 큰 원인이 있다고 볼 수 있다[4]. 아울러 선사, 여행사, 관계 기관 등 관련 전문가들이 제기하는 해당 지자체의 전담 인력부족과 잦은 이동으로 인한 전문성과 정책의 일관성 부족 등도 구조적 문제가 된다. 지자체의 전담 인력 부족은 중앙정부 정책을 효율적으로 연계시키고 지역 맞춤형의 중장기 전략을 아우르는 체계적인 사업 추진이 어려워진다는 점에서 더욱 중요하다.

3) 기항지의 관광 인프라 부족 : 기항지 관광에서 제기

되는 대표적 문제점으로는 기항지 체류시간 부족과 관광 일정을 들 수 있다. 한국관광공사의 『2017년 외래 크루즈 관광객 실태조사 결과보고서』에 의하면 인천항 기항의 경우 크루즈선 평균 체류시간은 5.6시간으로 전국에서 가장 길지만, 5시간 이하도 60.6%를 차지하는 것으로 나타난다. 그리고 인천항을 이용하는 고객의 45.7%가 짧은 기항시간에 대한 불만을 제기하고, 58.7%가 인천항 체류시간 확대를 요청한 것으로 나타난다[9].

Table 5에서 인천항은 관광지로의 매력과 음식에서는 상대적으로 높은 평가를 받았다. 먹거리와 관광지 발굴을 위한 지역과 지자체의 노력도 중요하다. 지역의 전통 시장은 지역 문화와 정서가 반영된 장소로 도시재생과 크루즈 관광의 연계를 통한 크루즈산업 발전의 새로운 가능성을 보여 준다[10].

Table 5. Cruise tourist satisfaction analysis(5.0 scale/2017) [9]

domestic ports	total	Incheon	Busan	Jeju	Sokcho
valid no. of samples	(2,000)	(125)	(1,413)	(274)	(189)
Tourist attractions	3.80	3.92	3.77	3.97	3.64
Tour schedule	3.60	3.32	3.62	3.84	3.28
Food	3.87	4.04	3.84	4.03	3.70
Shopping	3.76	3.64	3.78	3.81	3.54
Traffic	3.92	3.85	3.97	3.91	3.59
Visa / CIQ	3.79	2.33	3.92	3.94	3.46

중국관광객들의 트렌드 변화도 주목할 필요가 있다. 중국의 아웃바운드 패턴은 초기 볼거리 중심으로 출발해서 쇼핑 위주단계를 거쳐 현재는 휴양과 현지 생활 체험 단계로 변화한다는 것이다[11]. SNS도 중요한 매체가 된다. SNS에 대한 관광객의 목적 강도가 클수록 관광경험에 미치는 자기표현의 영향력은 크게 나타나기 때문이다[12]. 관광객의 SNS활용 유형도 네트워킹, 뉴스, 지식검색, 콘텐츠공유 등으로 나타나므로 이를 위한 인프라 구축과 활용방안이 필요하다. 아울러 신축 크루즈터미널로 연결되는 지하철 등 대중 교통인프라 부족과 비자와 CIQ에 대한 지속적인 개선 요구 등의 문제 해결도 중요한 전제 조건이 된다.

3. 동아시아 크루즈산업 분석

3.1 동아시아 크루즈시장의 특징

아시아권 항구를 모항으로 하는 크루즈선의 경우 대부분 아시아권내에서 움직이는 특징을 보인다. 아시아 전체의 크루즈 시장을 보면 2017년까지 급격한 성장세를 보였던 기항지와 항차 등의 지표가 2018년에는 일부 조정 양상을 보일 것으로 예측되지만, 큰 틀에서 아시아 시장을 겨냥한 신조 대형크루즈선 투입 등 긍정적인 전망이 우세한 양상이다.[8] 유럽 등 크루즈 역사가 오래된 항구도시는 도시재생 등 지속가능한 콘텐츠 유치를 위한 발전 방향에 비중을 두는데 비해, 중국 등 아시아권의 신조 크루즈항은 새로운 시설인프라 구축과 대규모 투자비용 회수를 위한 터미널 수익사업 포트폴리오 구축에 상당한 비중을 두게 된다. 동아시아의 크루즈시장의 다른 특징의 하나는 상해 등 중국의 모항이 주도하는 시장 구조라는 점이다. 아시아 모항의 여객은 최근 5년간 연평균 39%의 큰 성장세를 보인바 2017년에는 총 4.05백만명에 달한다. 이 중 중국 모항의 여객 수는 60%선인 2.4백만명으로 나타난다[8]. 가장 큰 모항시장인 중국의 크루즈산업 발전과 함께 중국과 지리적으로 가장 인접한 일본, 홍콩의 경우 최근 상당한 수준의 양적, 질적 성장을 이루고 있다. 이들 국가의 경우 지속가능한 발전 체계 구축을 위한 정부, 지자체 차원의 다양한 정책적 지원이 잘 뒷받침되고 있다고 볼 수 있다. 아시아 크루즈관광에서 드러나는 주요 특징은 아래와 같다.

1) 10일 이하 단기 일정의 심화 : 2013년과 2018년의 아시아 크루즈 항차일수 변화를 보면 장기 일정이 축소되는 경향을 볼 수 있다.

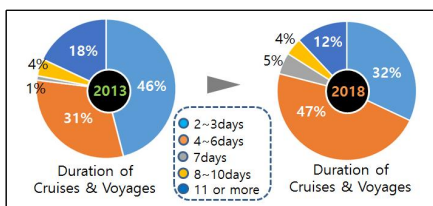


Fig. 1. Duration of cruises & voyages of Asia [8]

- 2~3일 비중 축소 (46%→32%, 14%감소)
- 4~7일 비중 확대 (32%→52%, 20%증가)
- 8일 이상 비중 축소 (22%→16% 6%감소)

2) 상대적으로 젊은 크루즈 고객층과 가족중심의 관광 경향 : 아시아권의 크루즈 고객은 다양한 연령대 스펙트

럼을 형성되는 특징을 보인다. 동아시아 크루즈 승객의 평균나이를 보면 58세인 일본, 50대 중초반인 한국과 홍콩에 비해, 절대 다수를 차지하는 중국관광객은 45세라는 점이 시사적이다.

3) 중국내 모항 확대와 아시아권내 여행 경향 : 중국은 모항 확대에 따라 아시아권 편중 경향이 심화되고, 일본은 비교적 균형을 이루고 있으나 한국은 아시아 평균에 상당히 미달하는 수치를 보인다.

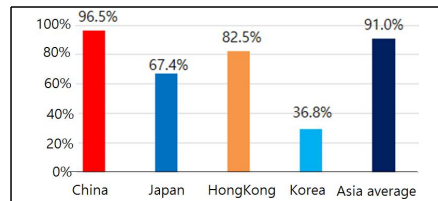


Fig. 2. Cruise tour ratio of Asian countries (2017) [8]

3.2 동아시아 주요국가의 크루즈정책

3.2.1 중국의 크루즈 관련 주요 정책

중국의 경우 중앙정부 산하 관련 부처를 중심으로 모항중심의 크루즈항 개발 및 출입국관리 계획이 추진 중이다. 중앙정부의 정책적 방향에 맞춰 지방정부 차원의 크루즈산업 육성정책을 적극적으로 수립하고 추진하고 있다[13]. 중국 정부는 2015년 전국 연해 크루즈항만 배치 계획 방안을 통해 크루즈부두 규범에 관한 요구사항을 제시하고, 2016년에는 중앙정부가 크루즈 소비 촉진 정책을 제시한다. 이에 상하이는 국제 크루즈 입항 국외 여행객에게 15일 비자면제 정책을 실시하는 등 중앙 정부의 정책 방향에 대한 해당 지역의 원활한 업무 연계 체계를 보여준다. 이어서 국무원은 크루즈 발전 전체계획을 통해 크루즈 통관 간소화, 기업의 국내외 크루즈 항로 개척 장려, 국내 크루즈 여행발전 촉진 등의 정책으로 확대한다[14]. 중국은 기본적으로 모항 개발과 아웃바운드 중심의 크루즈 산업 육성 정책을 취한다. 이를 바탕으로 국적크루즈 선사 기반의 가장 큰 성장세를 주도하고 있다. 중국 사례의 가장 큰 시사점은 중앙정부와 지방 정부의 유기적인 정책연계에 있다. 중앙정부에서 크루즈산업 기본 방향에 대한 주요 방침과 정책을 결정하면 해당 지방 정부와 관련 기관에서 세부 계획을 세우고 지역 맞춤형 발전전략으로 추진하는 방식이다.

3.2.2 일본의 크루즈 관련 주요 정책

일본의 경우 총리직속 Meeting of the Council for a Tourism Vision to support the Future of Japan의 2016년 신관광전략을 통해 2020년까지 인바운드 크루즈 관광객 500만명 유치라는 상당히 공격적 목표를 제시한다[15]. 이를 위해 새로운 관광전략과 시설 확장을 추진하고, 외국 선사 모항 유치 및 크루즈선 거절 비율 0%(Zero Refusal of Port Calls) 달성 목표 제시 등 공격적인 목표로 2013년 17만명에서 출발해서 2018년에는 480만명을 달성할 것으로 예측되고 있다[8]. 아울러 국제적 크루즈 허브 개발을 위한 무이자 지원 (시설 확장 등)과 국내 크루즈 노선 발굴 및 럭셔리 크루즈 취향, 농수산물관매시스템 개선 등 관련 산업발전 계획, 협업 프로모션 추진 (일본 크루즈항 협회 등) 등 정책적 지원을 활발히 하고 있다. 현재 일본 크루즈산업의 가장 큰 문제는 지난 수년간 급증하는 크루즈 기항 수요를 기존의 항만시설 인프라가 따라가지 못한다는 점이다. 이러한 인프라 문제를 해결하기 위해 정부차원의 지원 방안을 모색하고 크루즈 산업지원을 위한 정부내 조직과 단체를 통해 크루즈산업 지원체계를 구축하고 있다. 2016년에는 일본 국토교통부 항만국에 Cruise Promotion Office를 개설하고 크루즈산업의 가장 중추적인 역할을 담당하게 하고 있다. 2012년 발족된 일본크루즈항협회(Japan Cruise Port Association, 이하 JCPA)는 지방정부와 국가항만관리조직을 포괄하는 단체로 일본 전역의 협업 네트워크를 구축하고 크루즈 발전과 항만을 통한 관련 산업 발전을 주도한다[16]. 일본의 경우 정부 조직 내에 효율적인 책임 부서를 만들고 이를 통한 체계적인 정책 추진과 JCPA 등 효율적인 거버넌스 구축과 역할 분담에 있다고 볼 수 있다.

3.2.3 홍콩의 크루즈 관련 주요 정책

홍콩의 크루즈산업 지원 방향은 아래와 같다[17].

- 자연적인 여건과 현대화된 시설의 조화
- 최고의 관광지 만들기
- 크루즈관광 발전을 위한 기본 방향
- 지원체계구축을 위한 크루즈산업자문위원회(Advisory Committee on Cruise Industry, ACCI)구성
- 크루즈산업에 필요한 인력교육 및 공급

홍콩 정부의 크루즈관광 활성화와 기본 방향은 홍콩 상무경제개발국의 관광위원회에서 제시하는 ‘홍콩 크루즈관광 발전을 위한 전략적 방향과 계획(2018-2019년)’을

통해 구체화 된다[17]. 4대 전략 방안은 ①보다 많은 크루즈선박 유치를 위한 노력, ②크루즈 모항으로의 기반 구축, ③크루즈관광 시장의 다변화, ④크루즈 시장에서의 홍콩의 인지도 제고 등이다. 이를 위한 전략 계획으로 플라이 크루즈와 레일 크루즈 활용, 크루즈 모항으로의 홍콩의 관광자원 활용과 중국본토 남부지역의 잠재적 모객 역량 강화 등이다. 아울러 기존 오션 터미널과 신축 카이탁 터미널 이원화를 통해 글로벌 크루즈허브 구축을 위한 두 터미널의 상보적 기능과 이에 필요한 공간을 구축한다. 관광 전략으로는 기항지 체류기간 연장 및 소비촉진 활동 등 인바운드 관광의 질적 개선과 고도화 전략을 제시하고 이를 위해 고부가가치형 숙박 방문객과 다양한 아웃바운드 유치, 국내외 특성을 반영한 새로운 관광 상품 개발(문화, 역사유산, 자연, 창의적 개념 관광, MICE 등), 스마트기술을 활용한 스마트 관광, 관광산업 전반의 서비스 품질 업그레이드 등이다[18]. 가장 큰 시사점은 이원화된 터미널간의 시너지, ACCI 역할, 그리고 공공주도의 가장 전문적인 활성화 전략 추진에 있다.

4. 인천항 크루즈산업 발전의 기본 조건

4.1 크루즈산업 발전의 기본 전략

인천항 크루즈산업에 대한 현황 분석을 바탕으로 문헌조사와 인터뷰를 통해 정리한 SWOT분석 결과는 아래와 같다.

1) 강점 (Strengths)

- MICE, 의료, 특수목적 관광 등 다양한 사업구도 및 확장 잠재력
- 서울과 수도권 지역의 풍부한 문화유산과 콘텐츠
- 해양과 섬, 갯벌 등 차별화되는 자원 보유

2) 약점(Weakness)

- 크루즈 관광산업의 컨트롤타워 부재
- 인천 고유자원의 가치창출과 차별화 부족
- 인천시 거점별 관광 플랫폼 부족
- 크루즈 거버넌스 부족과 지자체 지원, 협조 미흡
- 네이밍, 스토리텔링 등 홍보 부족

3) 기회요소(Opportunities)

- 서울 및 인천국제공항의 후방효과(관광수요, 인프라, 인지도 등)
- 인천국제공항/수도권과 연계한 Fly & Cruise 상품

등 개발

- 모항 및 거점항으로의 잠재력
- 중국, 미국 등 크루즈관광객 다변화
- 아시아 크루즈시장의 성장세

4) 위협요소(Threats)

- 잠재력에 비해 낮은 인천관광브랜드 인지도
- 국가 및 지역간 경쟁심화
- 중국 저가상품(쇼핑위주) 연계 집중

SWOT분석 결과에 기초한 크루즈산업의 기본 전략의 방향은 리더쉽 강화전략(SO), 서비스 강화전략(WO), 네트워크 거점 강화전략(ST), 미래지속 성장역량 강화전략(WT)으로 제시된다.

Table 6. Basic conditions of Incheon port cruise industry development by SWOT analysis

SO	Leadership strengthen strategy
	Control tower build & efficient operation Finding strategic tourism resources Develop marine/island tourism resources
ST	Network base strengthen strategy
	Diversification of overseas market Link island attractions with Seoul/Kyungki Promotion of cruise hub & base in Asia
WO	Service strengthen strategy
	Advertisement marketing Interconnection of base anchor facilities Transportation network/ Fly & Rail Cruise
WT	Sustainable growth capability strategy
	Diversification of overseas market Link island attractions with Seoul & Kyungki Promotion of cruise hub & base in Asia

4.2 기본 전략에 따른 정책적 기본 방향

SWOT분석에서 도출된 기본 전략에 대한 정책적 측면에서의 기본 방향은 다음과 같이 연계된다.

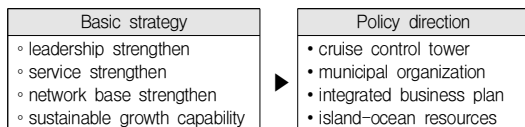


Fig. 3. Policy direction corresponding to Basic strategy

1) 리더쉽 강화전략 추진을 위한 크루즈 컨트롤타워 구축 : 홍콩의 ACCI와 일본의 Cruise Promotion Office의 역할을 융합한 전담인력 중심의 통합협의체의 상설

운영

2) 서비스 강화전략 추진을 위한 지자체의 크루즈 전담조직 운영 : 전담부서로 독립, 체계적인 크루즈 관광의 일관성 확보 및 산업 활성화 추진 수행

3) 네트워크거점 강화전략 추진을 위해 정부·인천시·기관 등에 산재된 크루즈관광사업계획의 통합 : 종합마스터플랜 수립과 추진을 통해 체계적인 아시아 크루즈 거점화 및 모항 추진

4) 미래지속 성장역량 강화전략 추진을 위한 섬-해양관광자원 발굴과 육성을 위한 정책적 지원 : 인천시 도서발전 기본계획과 연계와 섬 특화상품의 지속적인 개발 및 육성

아울러 이러한 정책적 기반 구축을 통해 CIQ 등 제도적 개선을 통합한 시스템 선진화와 인천의 도시가치 제고를 위한 브랜드파워 강화 등이 보다 체계적으로 추진되어야 할 것이다.

5. 결론

2018년 정부는 『2018년 크루즈산업 육성 시행계획』(관계 부처 합동)을 통해 ‘아시아 크루즈 허브 육성을 통한 지역경제 활성화’를 비전으로 제시하고 이를 달성하기 위한 주요 정책으로 크루즈관광객 유치확대, 국내 크루즈 수요확대, 크루즈 인프라 확충, 크루즈 및 연관 산업 활성화를 제시한바 있다[19]. 본 연구의 도입부에서 인천항에 적용되는 크루즈산업의 범위를 제시하고 선행연구 결과를 인용해서 정부 주도로 수많은 크루즈산업 발전과 활성화를 위한 정책 등이 제시되었지만 큰 효과로 이어지지 못한 원인을 일차 정부와 지자체 등 관련 기관의 협력 체계 부족에서 찾은 바 있다. 중국, 일본, 홍콩의 콘트를 타워 구축 사례를 보면 각국의 경제, 사회적 여건에 맞는 시스템을 구축하고 있음을 알 수 있다. 인천의 경우도 관련 기관은 물론 민간 업체와 단체가 실질적으로 참여하는 전담 인력 중심의 통합협의체를 상설화하고 실질적인 실행과제 도출과 운영을 위해 기관장 보다 실무자 중심으로 운영할 필요가 있다는 것이다[20].

본 연구에서는 인천항 크루즈산업 발전을 위한 기본 전략을 인천항의 현황과 문제점 분석을 통해 지속적인 성장을 위한 리더쉽 강화, 고객만족·충성도 제고를 위한 서비스 제공, 네트워크 거점 역량강화, 그리고 미래 지속적 성장전략 등을 기본 전략으로 제시하고, 이러한 전략

이 구현되기 위한 정책적 지원 방향으로 크루즈 콘트롤 타워 구축, 크루즈 전담 조직 구성, 정부·지자체·기관 등에 산재된 크루즈관광사업계획의 통합, 섬-해양 관광자원 발굴과 육성을 위한 정책적 지원을 제시하였다. 인천항도 이제 새로운 크루즈터미널의 개장을 앞두고 있다. 기본적으로 크루즈산업은 관광과 해운을 기반으로 하는 융합산업이라는 관점에서, 아울러 항만, 조선, 쇼핑, 먹거리, 문화와 도시재생 등 연관 산업이 광범위하게 융합된 새로운 성장 산업이라는 관점에서 정책적 지원 방향이 탄력적으로 수립되고 적절한 위치를 찾아야 할 것이다. 향후 중장기 발전 전략과 정책적 지원점 사이의 보다 정밀한 매트릭스 구축을 통해 정책방향을 더욱 구체화하고 지속가능한 크루즈산업 발전모델 구축으로 연구범위를 넓힐 수 있을 것이다.

REFERENCES

- [1] J. H. Kim & Y. G. Ahn. (2018). A Case Study for the Development of the Korean Cruise Industry: Focusing on Chinese Cruise Industry Trend. *Journal of Tourism and Leisure Research*, 30(3), 465-484.
- [2] S. J. Yoo, Y. D. Cha & G. T. Yeo. (2016). A Study on the Success Factors of Port Operation for New International Passenger Terminal Using Fuzzy Theory. *Journal of Digital Convergence*, 14(11), 91-100. DOI:10.14400/JDC.2016.14.11.91
- [3] Ministry of Oceans and Fisheries. (2015). *Act on Promotion and Support of Cruise Industry*. Law No. 13192, Feb. 3, 2015, enacted.
- [4] Korea Maritime Institute & Korea Culture & Tourism Institute. (2015). *Study on establishing long-term development strategy for cruise industry*. Busan & Seoul: KMI & KCTI.
- [5] C. H. Han & H. S. Kim. (2018). Empirical Study on Cruise Port Selection Criteria in Asia. *Ocean Policy Research*, 32(4), 103-127.
- [6] Dept. of Marine, Leisure & Tourism. (2019). *Cruise ports by year*. Sejong City: Ministry of Oceans and Fisheries.
- [7] Cruise Korea. (2019). *Cruise tourism integrated information*. Korea Tourism Organization. cruise.visitkorea.or.kr
- [8] CLIA. (2018). *Asia Cruise Trends 2018 Edition*. Washington D.C.: CLIA.
- [9] Korea Tourism Organization. (2017). *Survey on the status of foreign cruise tourists in 2017*. Wonju: Korea Tourism Organization.
- [10] J. S. Park. (2018). A Study on the Development of Storytelling for Culture and Tourism Market Development-Based on Jecheon Central Market. *Journal of Convergence for Information Technology*, 8(6), 367-374. DOI:10.22156/CS4SMB.2018.8.6.367
- [11] H. G. Koo, Y. S. Kim, A. Choi & W. Sujie. (2017). A Study for Satisfaction of Chinese Tourists in Korea. *Journal of Digital Convergence*, 15(5), 117-128. DOI:10.14400/JDC.2017.15.5.117
- [12] H. J. Park, B. G. Park & Y. H. Kim. (2015). A Study on the Relationship among Social Support, Self Expression, Tourism Experience and Tourism SNS Use Intention. *Journal of Digital Convergence*, 13(12), 105-115. DOI:10.14400/JDC.2015.13.12.105
- [13] Korea Maritime Institute. (2017). *KMI China Report*. Busan: Korea Maritime Institute.
- [14] Korea Maritime Institute. (2017). *Study on the trend of cruise industry in China*. Sejong City: Ministry of Oceans and Fisheries.
- [15] Meeting of Council for a Tourism Vision to Support the Future of Japan. (2016). *New Tourism Strategy to Invigorate the Japanese Economy*. <http://www.mlit.go.jp>
- [16] Rebecca Gibson. (2018.03.26). *How Japan is growing in popularity as a cruise destination*. Cruise & Ferry.net
- [17] Tourism Commission. (2018). *Summary of the 2018-19 Strategic Directions and Initiatives for Cruise Tourism Development in Hong Kong*. Hong Kong: Commerce and Economic Development Bureau.
- [18] Tourism Commission. (2018). *Hong Kong : the Fact Tourism*. Hong Kong: Tourism Commission.
- [19] Joint Agent of Government. (2018). *Cruise industry promotion plan for 2018*. Joint Agent of Government.
- [20] W. S. Kim & H. J. Cho (2014). *A Study on the Revitalization of the Cruise Industry by opening the International Passenger Terminal at Incheon Port*. Incheon: Incheon Development Institute.

최 중 천(Choi, Jong Chon) [정회원]



- 1984년 2월 : 성균관대학교 학사 (건축공)
- 1990년 8월 : U. of Colorado (M.Arch)
- 2007년 2월 : 성균관대학교 박사과정 수료 (문화철학전공)
- 1999년 1월 ~ 2015년 3월 : (주)아키랩 건축사 사무소 소장
- 2015년 4월 ~ 현재 : 청운대학교 공과대학 건축공학과 교수
- 관심분야 : 건축, 문화, ICT융합
- E-Mail : metapolis@naver.com

허 훈(Heo, Hoon) [정회원]



- 1984년 2월 : 아주대학교 불어과 학사
- 1995년 8월 : 서강대학교 공공정책 대학원 석사 (북한경제전공)
- 2006년 7월 ~ 2009년 10월 : WGF 물류총괄 부사장
- 2008년 12월 ~ 2016년 3월 : H&H Logis 대표컨설턴트
- 2015년 4월 ~ 현재 : 청운대학교 교양학부 교수
- 관심분야 : 국제물류, 교통입지, 교통/물류장비
- E-Mail : hheo5454@nate.com